

(I)

(N^o 244.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SÉANCE DU 4 AOUT 1891

CHEMINS DE FER

POSTES TÉLÉGRAPHES

MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1890

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

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

SUCESSEUR DE FR. GOBBAERTS

Rue de la Limite, 21

1891

(11)

(III)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte-rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1890.

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 1890.

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

DE BRUYN.

(iv)

(v)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

Annexes à consulter.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

		PAGES.
1 ^{re} 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
2 ^e — 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

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Situation financière.

§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières	A,	3	I et II de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation— Ressources et charges	A,	7	III, IV, V, VI et VII »
§ 3. Bilan ou situation générale	A,	9	I, II, IV, XXIII, XXIV et XXVII »
§ 4. Revenu du chemin de fer	A,	12	IV »
§ 5. Coefficient d'exploitation	A,	15	VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produit par unités de trafic	A,	15
Personnel	A,	15
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A,	16

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

		Pages.
VIII de la partie A.	§ 1 ^{er} . Longueur effective des lignes exploitées au 31 décembre 1890	A, 18
	§ 2. Longueur moyenne exploitée en 1890	A, 19
	§ 3. Signaux	A, 20
	§ 4. Passages à niveau	A, 20
	§ 5. Raccordements industriels et gares privées.	A, 21
	§ 6. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 21
	§ 7. Stations	A, 21
	§ 8. Rails	A, 22
	§ 9. Billes et traverses	A, 23
	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1890	A, 26
	§ 11. Approvisionnements payés sur fonds spéciaux	A, 27
	II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux	
		A, 27

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

X, XI, XII et XIII	•	§ 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	A, 50
IX, X, XIV à XIX	•	§ 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 52
		§ 3. Wagons de particuliers	A, 55
		§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État.	A, 55
		§ 5. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger sur le réseau de l'État.	A, 55
XX	•	§ 6. Parcours kilométrique des véhicules de l'État dans les trains étrangers sur les lignes étrangères.	A, 56
XX	•	§ 7. Composition moyenne des trains de l'État	A, 56
		§ 8. Parcours des trains.	A, 57
		§ 9. Utilisation du matériel de transport	A, 57
		§ 10. Achat de combustibles.	A, 58
		§ 11. Consommation de combustibles	A, 59
XXI	•	§ 12. Charbon consommé par les locomotives.	A, 40
		§ 13. Éclairage à l'huile	A, 40
		§ 14. Éclairage au gaz des gares et des ateliers	A, 40
		§ 15. Éclairage des trains au gaz riche	A, 41

	Pages.	Annexes à consulter.
§ 16. Éclairage électrique.	A, 41	
§ 17. Chauffage des trains	A, 42	
§ 18. Graissage	A, 42	
§ 19. Approvisionnements en magasin	A, 45	XXII, XXIII, XXIV, XXV et XXVI de la partie A.

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

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

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

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports	A, 53
---	-------

A. Améliorations et innovations dans les tarifs.

§ 1 ^{er} . Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 55
§ 2. Voyages circulaires	A, 56
§ 3. Trains de plaisirs	A, 57
§ 4. Tarifs pour marchandises	A, 57

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

§ 1 ^{er} . Trains de voyageurs	A, 62
§ 2. Trains de marchandises	A, 65

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

A, 66

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 66	XXVIII .
§ 2. Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains	A, 69	XXVIII et XXXI
§ 3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 69	XXIX, XXX et XXXI »
Accidents depuis 1855.	A, 72	XXXI et XXXII »

IV. Contraventions	A, 72
------------------------------	-------

Annexes à consulter.

5^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

		Pages.
XXXIII de la partie A.	§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 75
	§ 2. Développement des voies ferrées	A, 74
XXXIV "	§ 3. Stations, haltes et points d'arrêts	A, 75
XXXIV "	§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 75

II.

XXXV "	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 76
--------	---	-------

III.

XXXVI "	PARCOURS DES TRAINS	A, 77
---------	-------------------------------	-------

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXVII "	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 78
XXXVII "	§ 2. Bagages	A, 79
XXXVII "	§ 3. Petites marchandises	A, 80
XXXVII "	§ 4. Grosses marchandises	A, 80
XXXVII "	§ 5. Finances	A, 80
XXXVII "	§ 6. Équipages	A, 81
XXXVII "	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 81
XXXVII "	§ 8. Produits extraordinaires	A, 81
XXXVII "	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 82

V.

XXXVII "	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 85
----------	-----------------------------------	-------

VI.

XXXVI "	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 85
---------	--	-------

VII.

XXXVIII "	PERSONNEL	A, 84
-----------	---------------------	-------

VIII.

XXXIX "	ACCIDENTS	A, 84
---------	---------------------	-------

IX.

	CONTRAVENTIONS	A, 85
--	--------------------------	-------

X.

	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	A, 86
--	---------------------------------------	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

		Pages.
N° I.	{ Situation financière.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1890 A, 92
» II.		Compte de premier établissement et capital utile au 31 décembre 1890 A, 94
» III.		Compte de l'exploitation. Exercice 1890 A, 96
» IV.		Compte financier. Exercice 1890. — Charges et ressources A, 96
» V.		Comptes généraux annuels de l'exploitation recti- fiés d'après les résultats définitifs A, 98
» VI.		Coefficients d'exploitation A, 99
» VII.		Comparaison des recettes et des dépenses de l'explo- itation. Exercices 1890 et 1889 A, 100
» VIII.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie A, 102	
» IX.	Importance du matériel de traction en 1890. A, 105	
» X.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvele- ment et extensions A, 104	
» XI.	Matériel de traction. — Effectif et parcours. A, 108	
» XII.	Effectif et parcours des véhicules de l'État entrant dans la composition des trains de voyageurs A, 110	
» XIII.	Effectif et parcours des véhicules de l'État entrant dans la composition des trains de marchandises A, 112	
» XIV.	Situation du renouvellement des locomotives et des voi- tures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes A, 114	
» XV.	Matériel de traction. — Balance de renouvellement d'après la valeur « argent » du matériel. A, 115	
» XVI.	Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes. — Renouvellement et extensions, voi- tures de 1 ^{re} , 2 ^e et 5 ^e classes, voitures mixtes. A, 116	
» XVII.	Situation au point de vue du tonnage utilisable du matériel roulant. — Véhicules pour trains de marchandises et pour services divers A, 118	
» XVIII.	Situation de l'effectif en essieux de certaines catégories du matériel de transport. — Renouvellement et extensions. A, 120	
» XIX.	Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur argent A, 122	
» XX.	Tableau du parcours kilométrique du matériel de trans- port pendant l'année 1890 A, 124	
» XXI.	Consommations de charbon des locomotives en 1890 et 1889. A, 126	

	Pages.
N°XXII. Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements pendant l'année 1890 et situation au 31 décembre 1889 et 1890	A, 127
• XXIII. Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs. — Année 1890	A, 128
• XXIV. Magasins et dépôts. — Valeur des approvisionnements au 31 décembre des années 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890	A, 150
• XXV. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts	A, 152
• XXVI. Situation et mouvement des mitrailles et pièces hors d'usage en 1890 (magasin central et dépôts)	A, 158
• XXVII. Approvisionnements acquis sur fonds spéciaux alloués à la traction	A, 144
• XXVIII. Dérailements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1890	A, 148
• XXIX. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des dérailements ou des collisions de trains	A, 150
• XXX. Détail par jour de semaine des accidents survenus aux agents de l'administration, sans qu'il y ait eu dérailement ou collision de trains	A, 154
• XXXI. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855 jusqu'à 1890 inclus	A, 162
• XXXII. Morts et blessés par unité de trafic	A, 164

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N°XXXIII. Développement des lignes, à la fin de 1890	A, 166
• XXXIV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêts et raccordements industriels, à la fin de 1890.	A, 167
• XXXV. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1890	A, 168
• XXXVI. Parcours kilométrique des trains en 1890	A, 169
• XXXVII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1890	A, 170
• XXXVIII. Personnel. Effectif, à la fin de 1890.	A, 174
• XXXIX. Accidents survenus aux personnes en 1890	A, 176

PARTIE B.

POSTES.

I

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

Annexes à consulter.

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

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

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

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

B. Effets de commerce.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B,	7	III »
§ 2. Encaissement	B,	8	III »

C. Coupons d'actions et d'obligations ; titres amortis.	B,	8	III »
---	----	---	-------

D. Quittances (service intérieur).	B,	8	II et III »
--	----	---	-------------

E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B,	9	II »
---	----	---	------

F. Abonnements aux journaux	B,	9	II et III »
---------------------------------------	----	---	-------------

G. Caisse d'épargne.	B,	9	
------------------------------	----	---	--

H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	B,	9	
--	----	---	--

IV.

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

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

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

VI.

PERSONNEL	B,	14	
---------------------	----	----	--

Annexes à consulter.

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

	Pages.
IV et V de la partie B. § 1 ^{er} . Recette	B, 11
§ 2. Dépense	B, 11

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1890	B, 14
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1890 et 1889	B, 16
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1890 et 1889	B, 18
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1890 et 1889	B, 20
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1890 et 1889	B, 20

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

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

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Télégrammes privés :	
a. Services réunis	C, 5
b. Service intérieur	C, 4
c. Service international	C, 4
d. Service de transit	C, 4
I de la partie C. § 2. Télégrammes de service.	C, 4

Annexes à consulter.

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

ET APPAREILS.

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

IV.

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

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

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

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	C,	12
-----------------------------------	----	----

II de la partie C.

ANNEXE DE LA PARTIE C.

N° 1. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1880 et 1889.	C,	18
N° 2. Téléphonie à grande distance. — Communications établies par l'intermédiaire d'un 3 ^e bureau central	C,	19

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	D,	4	I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D,	6	II "
§ 5. Pilotage.	D,	6	II "

Annexes à consulter.

		PAGES.
II de la partie III.	§ 4. Phares et fanaux	D, 7
II "	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7
II "	§ 6. Police maritime	D, 7

III.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

II "	§ 1 ^{er} . Hydrographie	D, 7
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, 8

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

II "	§ 1 ^{er} . Recettes	D, 9
II "	§ 2. Dépenses	D, 10

V.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

III et IV "	§ 1 ^{er} . Service postal d'Anvers sur le Brésil et la Plata	D, 10
V et VI "	§ 2. Service postal d'Anvers sur New-York	D, 10
	§ 3. Service sur l'Australie	D, 11

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

N° 1.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1890 et 1889	D, 14	
" II.	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Com- paraison des années 1890 et 1889	D, 15	
" III.	Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.	Mouvement. — Taux moyen du fret	D, 16
" IV.			Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires . . . . .	D, 17
" V.	Service postal d'Anvers sur New-York.	Mouvement. — Taux moyen du fret	D, 18
" VI.			Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires . . . . .	D, 19



(1)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

(1 A)

1^{RE} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

1^{re} 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 :

DESIGNATION DES LIGNES.	DATE des lois qui ont décrété leur construction	EVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense.	CREDITS figurant dans la colonne 8 du tableau par l'arrêté royal du 28 mai 1884.	SOMMES DÉPENSÉES EN 1890.				Sommes dépensées au 31 décembre 1889	Sommes dépensées au 31 décembre 1890.
				Études.	Terrains.	Travaux.	TOTALES.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40	13,200,000 "	267,528 63	15,419 10	4,050 73	31,337 71	50,807 54	12,940,987 18	13,031,794 72
Audenarde à Orroir	4 août 1879, § 42.	2,500,000 "	711,207 88	6,961 "	23,284 63	355,473 23	385,718 85	1,276,301 78	1,662,020 63
Station de Braine-l'Alleud. . .	4 août 1879, § 45	250,000 "	304 05	"	153 42	"	153 42	76,696 07	76,849 49
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	295,000 "	15,000 "	"	"	"	"	279,963 35	279,963 35
Wanlin à Anseremme et communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir.	25 août 1885.	7,250,000 "	2,700,000 "	16,095 10	63,260 32	423,298 70	512,654 12	118,702 65	631,358 77
Gedinne à la Lesse.	10 août 1889.	6,500,000 "	495,827 68	14,739 17	"	"	18,739 17	4,172 32	22,911 49
Saint-Aubin à Ermeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 "	994,416 95	21,099 20	7,568 "	487 50	29,154 70	5,583 01	34,737 71
Aubel à Bleyberg	19 août 1889	1,000,000 "	798,000 "	8,691 67	"	"	8,691 67	2,000 "	10,691 67
Bruzelles à Anvers (Sud) . . .	27 mai 1890.	"	1,040,000 "	6,693 33	"	"	6,693 33	"	6,693 33
Raccordement entre les lignes de Hanage à Mons et d'Ecaussinnes à Erquelines.	27 mai 1890.	"	100,000 "	1,854 "	"	"	1,854 "	"	1,854 "

2^e 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^o Groupe de la Banque de Belgique.

Ce groupe comprend :

	Mètres.
a) Sections remises à l'État à fin d'exploitation : au 31 décembre 1889, la Banque avait livré	243,837
En 1890, la Banque n'a livré aucune section.	
b) La section d'Estaimpuis à la frontière, la dernière à livrer, sur laquelle les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1890	2,686
Ensemble.	<u>246,523</u>

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait au 31 décembre 1889 à fr. 58,578.500 »
 Pendant l'année 1890, il lui a été remis des titres pour 74.400 »
 De sorte qu'au 31 décembre 1890, elle avait reçu en titres fr. 58,652,900 »

En outre, la Banque avait reçu en numéraire au 31 décembre 1889 fr. 3,509,716 70

Rien n'a été payé en numéraire en 1890.

2^o 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.

Ainsi qu'il a été indiqué dans le compte-rendu de l'année 1885, la Société, avec l'agrément du Gouvernement, s'est substituée MM. Cousin et frères, pour l'exécution des trois chemins de fer faisant l'objet de la convention-loi des 21 juillet et 25 août 1855, savoir :

	Mètres.
Mettet au chemin de fer du Nord à Anhée par la vallée de la Mollignée	21,054.15
Éprave à Wanlin	8,258.50
Bastogne à la frontière Grand-Ducale dans la direction de Wiltz	8,408.86
Ensemble.	<u>57,721.51</u>

Ces longueurs sont celles des avants-projets.

Mètres.

Au 31 décembre 1889, MM. Cousin et frères avaient livré à l'État, à fin d'exploitation	21,563.04
En 1890, ils ont livré la section d'Ermeton-sur-Biert à Anhéc.	16,218.51
Ensemble.	<u>37,583.55</u>

La longueur totale des lignes livrées à l'État à fin d'exploitation, directement par la Société de construction prédésignée, est restée ce qu'elle était au 31 décembre 1889. La dite Société n'a plus de lignes à livrer directement à l'État.

Pour ce réseau, la Société de construction a reçu, soit en titres de la Dette publique, soit en espèces, avant le 31 décembre 1889, fr. 34,486,151-51.

Le Gouvernement avait, en outre, payé à la même Société une somme de 550,000 francs pour reprise du matériel de voies. Quant aux trois lignes faisant l'objet de la convention-loi des 21 juillet et 25 août 1883, pour lesquelles MM. Cousin et frères ont été substitués à la Société de construction, c'est néanmoins entre les mains de la dite Société que l'État opère les paiements, ceux-ci s'élevaient au 31 décembre 1890 à . . . fr. 11,799,547 74

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

En 1889.	fr. 10,538 28
En 1890.	6,620 23
Total.	<u>17,178 55</u>
Ensemble.	fr. 11,816,726 27

(4)

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière.

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

Les capitaux appliqués à la construction des voies ferrées de l'État et à leur armement se sont élevés, à la date du 31 décembre 1890, à (annexe II) fr. 1,537,633,021-97.

Ces dépenses se subdivisent comme suit :

1 ^o Lignes construites directement par l'État et leur parachèvement fr.	586,562,129 17	}	
Acquisition du matériel d'exploitation.	207,027,151 56		
2 ^o Parachèvement des lignes concédées, exploitées à charge de parts de recettes ou de redevance fixe fr.			7,716,623 67
3 ^o Lignes construites à forfait :			
a) Coût des lignes fr.	160,454,098 17	}	
b) Parachèvement	7,546,664 94		
4 ^o Lignes rachetées par l'État :			
a) Coût des lignes fr.	454,278,501 51	}	
b) Parachèvement	49,786,554 44		
c) Rachat de matériel d'exploitation.	66,846,254 45		
5 ^o Intérêts pendant la durée des travaux, des sommes affectées à la construction de lignes pour compte de l'État. fr.			17,665,484 48
Capital de premier établissement fr.			<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/> 1,537,683,021 97

Le **capital utile** servant de base à l'appréciation de la situation financière, se déduit des faits suivants :

Les sommes engagées dans les lignes en exploitation au 31 décembre 1889, non compris la somme de fr. 13,233,171-09, liquidée pour travaux en cours et pour avance aux sociétés chargées de l'exécution de lignes pour compte de l'État, s'élevaient à. fr. 1,501,432,773 39

Les travaux livrés à l'exploitation, dans le courant de 1890, ont entraîné, pendant leur exécution, aux dépenses suivantes :

2 ^e section du chemin de fer de l'Amblève	6,292,480 90
Ermeton à Aubée	4,854,890 64
Leupegem à Avelghem	5,227,600 »

Pendant le même exercice il a été liquidé pour travaux de parachèvement, à l'ensemble du réseau exploité 5,479,890 77

Du chef des dépenses qui précèdent, le compte de premier établissement a été grevé des intérêts servis pendant la durée des travaux, soit 62,809 56

Enfin, il a été liquidé pour acquisition de matériel roulant. 7,619,401 47

Ensemble. . . . fr. 27,537,073 34

De ce montant il faut déduire le produit des aliénations d'immeubles, réalisé en 1890, soit (p. 53) fr. 63,167 73

Il reste donc à ajouter, pour les travaux et le matériel livrés à l'exploitation en 1890 fr. 27,473,905 61

Le **capital utile**, considéré au point de vue des charges d'intérêts et d'amortissement, atteignait donc au 31 décembre 1890. fr. 1,528,926,679 »

Ce capital, reparti par nature d'application, se décompose comme suit :

1^o Premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État fr. 329,337,129 42

	fr. 529,537,129 42
D'autre part.	
2° Premier établissement et parachèvement des lignes construites à forfait, pour compte de l'État :	
a) Lignes de la convention-loi des 31 janvier-15 mars 1875 et 21 juillet-25 août 1885	fr. 49,988,860 58
b) Lignes de la convention-loi du 19 décembre 1876.	13,852,581 88
c) Lignes de la convention-loi des 1 ^{er} -26 juin 1877.	98,570,583 85
d) Lignes de la convention-loi des 9-10 juin 1878.	2,860,580 26
	167,052,606 54
3° Valeurs des lignes rachetées au comptant ou moyennant annuités :	
a) Coût des lignes	fr. 454,278,501 51
b) Parachèvement effectué par l'État.	49,786,554 44
c) Coût du matériel roulant	66,846,254 45
	550,910,890 18
4° Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe et parts de recettes.	
	7,716,623 67
5° Dépendances des stations.	
	39,561,741 16
6° Acquisition de matériel roulant pour l'ensemble du réseau exploité.	
	fr. 207,027,131 56
7° Dépenses générales.	
	9,510,163 56
8° Approvisionnements à pied d'œuvre	
	668,515 75
9° Intérêts intercalaires courus avant la mise en exploitation des lignes	
	47,541,877 58
Somme égale au capital utile des lignes en exploitation (voir annexes I et II)	
	fr. 1,528,926,679 »

Pour obtenir la balance de compte entre le capital utile et celui de premier établissement (p. 5), il suffit d'ajouter à ce montant :

a) Les sommes liquidées pour lignes en cours de construction	fr. 2,087,529 74	
b) Les intérêts intercalaires y relatifs	525,606 90	
c) Les avances faites aux sociétés chargées de construire des lignes à forfait, pour compte de l'État	948,156 77	
		5,559,093 41
d) Les aliénations d'immeubles, subsides des villes valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, cédée à une compagnie (annexe II)		5,397,249 56
Total conforme (page 5).		fr. 1,537,683,021 97

§ 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 :

Recettes brutes de l'exercice (<i>Moniteur</i> du 2 juillet 1891).	fr. 441,190,895 75
---	--------------------

	141,190,895 75
D'autre part. fr.	141,190,895 75
Parts de recettes versées aux sociétés concessionnaires dont l'État exploite les lignes moyennant 50 p. % des produits brutes fr.	4,576,415 53
Reste pour les lignes de l'État fr.	156,614,780 22
Produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.)	59,571 92
Recette totale du Trésor fr.	156,674,552 14
L'année précédente, ces mêmes recettes se sont élevées à	152,554,178 20
Soit augmentation des ressources fr.	<u>4,140,473 94</u>
Dépenses d'exploitation de 1890, arrêtées approxima- tivement (annexe VII) fr.	84,212,670 »
Dépenses arrêtées définitivement pour 1889 (annexe VI)	<u>74,714,532 80</u>
Augmentation en 1890 de fr.	9,498,137 20
Les recettes n'ayant donné qu'une augmentation de fr.	<u>4,140,473 94</u>
Il en résulte que le produit net de l'exploitation, en 1890, a été inférieur, à celui de 1889, de . . . fr.	<u>5,557,963 26</u>

Le renchérissement des matières et objets de consommation en général, continue à être une cause d'augmentation extraordinaire des dépenses budgétaires. Du seul chef des charbons nécessaires à la traction des trains, la dépense s'est élevée, en 1890, à 9,555,000 francs, tandis qu'en 1889 elle n'a été que de 5,402,000 francs, d'où un écart de 4,453,000 francs (voir p. 59).

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

Recette nette (annexe III) fr.	57,037,797 67
Intérêts en compte courant, proportionnellement au temps :	
a) de la recette nette	998,161 46
b) du solde actif rectifié fin 1889, fr. 135,727,996-35 (annexe V)	4,750,479 87
Ressources totales fr. fr.	<u>62,786,439 »</u>

Les ressources et les charges se résument comme suit :

	Exploitation.	Intérêts en compte courant.	Ensemble.
Ainsi qu'il vient d'être établi, les ressources totales pour l'exercice 1890, s'élèvent à fr.	57,057,797 67	5,748,641 35	62,786,459 »
Les charges des capitaux atteignant (annexe IV)	52,978,274 87	64,105 50	53,042,578 57
Si l'on ajoute à l'excédent de l'année fr. (1) 4,059,322 80	4,059,322 80	5,684,557 85	(2) 9,744,060 65
le solde, de l'origine à fin 1889, soit	28,451,278 57	107,276,717 78	135,727,996 53
on obtient un bénéfice de fr.	52,510,801 57	112,961,255 61	145,472,056 98
qui se dégage aussi du compte profits et pertes (annexe IV), dont l'actif s'élève à fr.			198,514,455 53
et le passif (52,978,274-87 + 64,105-50) à			55,042,578 57
		Différence conforme. fr.	145,472,056 98

§ 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.	1,528,926,679 »		
— — en construction	5,539,005 41		1,537,683,021 97
Aliénations d'immeubles (annexe II).	5,397,249 56		
b) <i>Dépenses liquidées</i> depuis l'origine (1835), sur les budgets annuels de l'exploitation, pour travaux de premier établissement (annexe VI de 1889, col. 3). fr.	11,090,438 79		
c) <i>Approvisionnements</i> en dépôt (annexes XXII et XXIV) :			
Au 31 décembre 1889. fr. 20,116,505 70	20,116,505 70		
Augmentation en 1890 de 5,165,856 98	5,165,856 98		
par suite de variations dans les quantités et les prix.			
d) <i>Intérêts de l'excédent</i> des recettes sur les dépenses d'exploitation :			156,167,641 55
Au 31 décembre 1889. fr. 22,295,558 75	22,295,558 75		
Pour l'exercice 1890 (3) 998,161 46	998,161 46		
e) <i>Intérêts des soldes</i> accumulés, toutes charges réglées :			
Au 31 décembre 1889. fr. 91,732,882 »	91,732,882 »		
Pour l'exercice 1890 (2) » 4,750,479 87	4,750,479 87		
Report. fr.			1,493,850,663 52

(1) Pour le solde des années antérieures, voir l'annexe V.

(2) Voir annexe IV.

A reporter. fr.	1,495,850,663 52
<i>f) Recettes de l'exploitation</i> (non compris les produits indirects) :	
Au 31 déc. 1889 . fr. 2,744,274,727 80	} 2,882,465,623 55
Pour l'exercice 1890. 141,190,895 75	
<i>g) Produits divers</i> encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer :	} 2,887,171,990 03
Au 31 déc. 1889. fr. 4,646,794 56	
Pour l'exercice 1890. 59,571 92	
Total de l'actif (annexe I). fr.	4,381,022,653 55

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

Au 31 décembre 1889. fr.	54,694,548 14	} 58,694,726 57
Pour l'exercice 1890 :		
a) Capitaux unifiés fin 1886 (1)	5,944,155 57	}
b) — dépensés depuis.	86,025 06	
<i>Capital restant à amortir</i> fr.	1,270,231,952 43	
<i>Capital des lignes exploitées, base des charges.</i> . fr.	1,328,926,679 »	
<i>Capitaux engagés dans les travaux en cours</i>	5,559,093 41	
<i>Amortissement indirect</i> (voir annexe II).	5,597,249 56	
Montant égal au capital de premier établissement. fr.	1,337,683,021 97	
<i>Charges d'intérêt et d'amortissement</i> des capitaux :		
Au 31 décembre 1889. fr. 945,424,267 27	} 991,526,426 61	}
Pour l'exercice 1890 :		
Capitaux unifiés fin 1886 (1) 46,067,565 26	}	}
— dépensés depuis. 1,854,594 08		
<i>Parts des recettes versées aux Sociétés</i> dont l'État exploite les lignes :		
Au 31 décembre 1889. fr. 155,196,259 11	} 159,772,374 64	}
Pour l'exercice 1890 . . . 4,576,115 55		
Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :		} 1,161,884,858 65
Au 31 décembre 1889. fr. 8,646,558 85	} 9,146,538 85	
Pour l'exercice 1890 . . . 500,000 »		
<i>Sommes bonifiées</i> aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885 :		
Au 31 décembre 1885. fr. (2) 1,639,518 57		
Aucun paiement de ce chef n'a été fait en 1890.		
Report. fr.	2,499,567,880 62	

(1) Voir annexe VIII du Compte-rendu de 1887.

(2) — note (1), page 12 du Compte-rendu de 1889.

A reporter. . . . fr. 2,499,567,880 62

Intérêts des capitaux avancés pour constituer un approvisionnement de rails (1) :

Au 31 décembre 1889. fr.	408,285 45	}	425,785 45
Pour l'exercice 1890 . .	17,500 "		

Intérêts en compte courant au profit du Trésor :

a) Pour liquidations de parts de recettes :		}	6,833,606 47
Au 31 décembre 1889 . fr.	1,675,900 56		
Pour l'exercice 1890(ann.IV)	46,605 50	}	6,407,821 02
b) Pour soldes passifs accumulés de 1857 à 1860 (2) . . .	4,687,516 96		
Depuis l'origine jusque fin 1889. . . . fr.	1,608,565,660 01	}	1,692,776,330 01
Pour l'exercice 1890	84,212,670 "		
Total du passif (annexe I). . . . fr.			4,199,177,817 10

Il faut ajouter pour *balance*, les sommes suivantes acquises à l'actif :

1° <i>Prélèvements</i> faits sur les budgets de l'exploitation :		}	181,844,836 45
a) Pour travaux de premier établissement, 1847-1866 (<i>voir</i> à l'actif) fr.	11,090,438 79		
b) Pour renouvellement des approvisionnements	25,282,540 68	}	181,844,836 45
2° <i>Soldes actifs</i> accumulés (annexe IV) :			
Au 31 décembre 1889. fr.	155,727,996 55	}	445,472,056 98
Pour l'exercice 1890	9,744,060 65		
Total égal à l'actif. . . . fr.			4,381,022,653 55

En ajoutant à la somme de fr. 181,844,836-45 figurant ci-dessus pour *balance*, celle de fr. 58,694,726-57 d'amortissement, le solde s'élèverait au montant total de fr. 240,539,563-02.

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.

Dans ces conditions l'on constate : que les recettes totales, depuis l'origine, se sont élevées à (3) fr.	2,887,171,990 05
les dépenses d'exploitation, à (3) . fr.	1,692,776,330 01
les charges financières à (<i>voir</i> actif).	1,161,884,858 65
	<u>2,854,661,188 66</u>
et que l'encaisse de l'exploitation se réduit à (annexe IV) fr.	32,510,801 57

(1) Voir annexe IV, renvoi note (1).

(2) — annexe VI de 1885, col. 4.

(3) — annexe VI.

D'autre part. fr. 32,510,801 37

A cette encaisse il faut ajouter :

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

1° Pour renouvellement des approvisionnements fr.	25,282,340 68
2° Pour travaux secondaires de premier établissement	11,090,438 79
<i>B. Pour amortissement des capitaux empruntés</i>	<u>58,694,726 57</u>

Le bénéfice réel de l'exploitation ne doit donc être estimé qu'à fr. 127,578,307 41

Et dans l'hypothèse où l'on tiendrait compte des crédits spéciaux (annexe XXVII) affectés à la reconstitution du stock des approvisionnements, entamé pour remettre en état de service, le matériel de traction et de transport racheté à des sociétés ayant cédé leur ligne à l'État, soit. 7,621,536 29

le bénéfice total se réduirait à fr. 119,956,971 12

Pour répondre au vœu de la législature, et écarter tout doute au sujet du soi-disant épuisement des approvisionnements, l'Administration a fait appliquer les prix de 1890, aux stocks existants à la fin de chacun des sept derniers exercices.

Le travail établi dans ces conditions forme l'annexe n° XXIV.

Il présente donc des valeurs absolument comparables.

§ 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 (p. 8). fr. 62,786,459 »
 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.	4,576,115 55
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	46,605 50
4° Les intérêts de l'avance pour rails.	<u>17,500 »</u>
	<u>5,140,219 03</u>
<i>Reste, ressources nettes</i>	<u>57,646,219 97</u>

Par rapport au capital utile moyen de fr. 1,315,189,726-20 (capital dépensé fin 1889 : fr. 1,501,452,775-59 augmenté de la moitié du capital

dépensé en 1890, fr. 13,736,952-81) les ressources nettes représentent un revenu de 4,383 p. %.

En 1889, le revenu a été de 4,798 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 1890, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation fr.	141,190,895 75
Produits divers.	59,571 92
	141,250,467 67
Ensemble. fr.	141,250,467 67
Dépenses d'exploitation fr.	84,212 670 »

Le coefficient pour 1890 est donc de 59,62 p. %; il était en 1889 de 54,57 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 1890 et 1889 :

		1890.		1889.
Par kilomètre exploité ⁽²⁾ .	{	Recettes brutes fr.	43,869	» 42,699 »
		Dépenses d'exploitation	25,982	» 23,462 »
		Ressources de l'année ⁽³⁾	19,670	» 20,887 »
		Charges financières.	16,474	» 16,275 »
Par train-kilo- mètre.	{	Recettes brutes	Fr. 3.5719	Fr. 3.5480
		Dépenses d'exploitation	2.1155	1.9496
		Ressources de l'année ⁽³⁾	1.6015	1.7356
		Charges financières.	1.3413	1.3523

(1) Pour le revenu depuis 1835, voir annexe VI de 1885.

(2) Non compris les sections étrangères par où transitent les trains de l'État et indiquées page 20.

(3) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant, repris sous le littéra a, annexe V.

		1890.	1889.
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	5.2877	5.2648
	Dépenses d'exploitation	1.9472	1.7910
	Ressources de l'année (1)	1.4741	1.5971
	Charges financières	1.2346	1.2444
Par véhicule - ki- lomètre chargé.	Recettes brutes	0.3076	0.2946
	Dépenses d'exploitation	0.1822	0.1819
	Ressources de l'année (1)	0.1379	0.1441
	Charges financières	0.1155	0.1123

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

TRAINS DE VOYAGEURS :

	1890.	1889.
Voyageurs de toutes catégories . . fr.	44,959,856 56	45,114,548 91
Tickets d'entrée dans les stations	151,100 60	145,414 90
Bagages	1,080,535 90	1,025,981 26
Colis journaux	41,728 »	55,115 »
Colis par exprès (services intérieur et mixtes)	1,115,545 27	1,065,687 29
Petits paquets (services internationaux).	1,917,148 51	1,974,796 40
Finances	219,085 58	218,405 59
Équipages	55,051 85	47,545 60
Chevaux	184,415 62	173,570 39
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)	448,748 29	470,716 25
Totaux. . . fr.	<u>50,150,989 98</u>	<u>48,267,581 57</u>

TRAINS DE MARCHANDISES :

Messageries (petites marchandises) fr.	5,826,251 91	5,565,845 50
Grosses marchandises.	81,070,947 11	79,065,600 55
Chevaux et bestiaux	1,271,100 54	1,196,361 69
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).	2,871,626 41	2,759,980 96
Totaux. . . fr.	<u>91,059,905 77</u>	<u>88,587,788 50</u>
Ensemble sans distinction de trains, fr.	<u>141,190,895 75</u>	<u>136,855,369 87</u>

(1) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant.

(2) Voir détails p. 52 du compte-rendu complet.

(3) Voir détails p. 55 — — — .

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

Parcours kilométriques des trains ⁽¹⁾	{	de voyageurs ⁽³⁾ . . . km.	1890. 22,552,541	1889. 21,548,450
		de marchandises ⁽³⁾ . . .	17,212,709	17,042,029
Parcours kilométriques des véhicules chargés ⁽²⁾	{	de voyageurs ⁽³⁾ . . . km.	165,320,152	161,461,864
		de marchandises ⁽³⁾ . . .	293,956,749	305,265,975
Produit par train-kilomètre	{	de voyageurs. . . . fr.	1889. 2.2456	1888. 2.2400
		de marchandises	5.2891	5.1982
Produit par véhicule - kilomètre chargé	{	de voyageurs. . . . fr.	0.3034	0.2989
		de marchandises	0.3097	0.2921

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 :

Nombre moyen de voitures et wagons chargés par ⁽⁴⁾	{	trains de voyageurs, unités.	1890. 7.56	1889. 7.64
		— de marchandises. . .	17.06	17.75

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 :

	1890.	1889	Differences en 1889.
Fonctionnaires et employés	6,369	6,279	+ 90
Agréés	1,584	1,504	+ 80
Ouvriers { permanents	53,020	51,204	+ 1,816
{ en régie.	546	1,105	— 559
Total.	41,519	39,892	+ 1,427

(1) Non compris le parcours des trains étrangers sur le réseau de l'État (voir p. 57).

(2) Non compris le parcours des véhicules étrangers dans les trains étrangers circulant sur certaines sections de l'État (voir p. 55 et annexe XX).

(3) Pour les années antérieures voir annexe XII de 1888.

(4) Voir détails p. 56.

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 :

	1890.	1889.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	2,083,727 02	1,970,824 35
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . . .	1,723,122 45	1,535,144 50
D'où un excédent de ressources de fr.	360,604 57	435,679 85
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	10,683,700 44	10,248,020 59
l'avoir au 31 décembre est de . . . fr.	11,044,305 01	10,683,700 44

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

	1890.	1889.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de. fr.	7,847,401 80	7,299,709 62
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de.	70,099 42	64,592 54
Capital engagé fr.	7,917,501 22	7,364,302 16
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 32,600 affiliés et à leurs ayants droit, de . . . fr.	3,126,803 79	3,319,398 28
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.	11,044,305 01	10,683,700 44

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

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1890	1889	1890	1889
Termes de pensions.	Ouvriers	721	710	330,692 »	310,864 47
	Veuves.	4,619	4,507	470,309 65	446,779 41
	Orphelins.	114	118	45,670 70	43,904 68
	Ascendants.	42	38	4,342 75	3,769 50
Termes de secours annuels.	Ouvriers	35	43	5,063 44	6,660 35
	Veuves.	315	291	45,027 42	39,224 75
	Orphelins.	16	16	4,006 54	737 74
Secours temporaires aux ouvriers		44,710	42,385	498,515 75	398,663 37
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				330,486 84	296,116 59
Frais de funérailles				45,853 25	44,560 50
Bonifications d'intérêts et frais généraux				6,484 44	3,866 47
Sommes égales aux dépenses annuelles ci-dessus fr.				4,723,422 45	4,535,144 50



CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1^{er}. LONGUEUR EFFECTIVE DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1890.

MÈTRES COURANTS :				
		à double voie	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites	}	directement par l'État		658,504
		à forfait pour compte de l'État.		110,234
				768,738
Lignes construites par des compagnies :				
1 ^o	Rachetées par l'État	501,314	954,018	1,455,362
Longueur du réseau de l'État				1,176,637
2 ^o Exploitées par l'État, moyennant parts de recettes				1,749,891
				2,926,528
Longueur effective exploitée (voir annexe VIII) (1)				1,334,440
				1,915,516
				3,249,956

La longueur effective se subdivise comme il suit :

Lignes affectées aux voyageurs et aux marchandises 3,097^{km},786

— — — — — seulement aux marchandises 182,170

Total conforme en *lignes principales* 3,249,956

Quant au développement total des voies, il comprend :

Pour les *lignes principales*, y compris les doubles voies,
 une étendue en mètres de 4,584^{km},396

et pour les *voies d'évitement*, etc., de 1,949,944

Étendue totale des voies. 6,534,340

(1) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m,50 sauf les parties suivantes desservant les charbonnages, et dont l'écartement n'est que de 1^m,20

Branche vers Sainte-Julie du Rieu-du-Cœur 468

— vers Hornu-Wasmès, n^{os} 5, 4 et 6 1,769

— de Belle-et-Bonne et des Produits au canal de Mons à Condé 4,552

Rivage Sud du canal 775

— Nord 5,805

Branche Sainte-Marie-Josèphe 1,146

— du Rieu-du-Cœur 1,661

— du Haut-Flénu 2,560

Ensemble (dont 3,154 à double voie) 16^{km},316.

Les conditions de tracé des voies des lignes principales s'expriment comme suit :

	Longueur.	En p. ‰.																
Pentes et rampes . . .	{ au-dessus de . . . <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: none;"> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding: 0 10px;">de 1 à 5 millimètres par mètre</td> <td style="padding: 0 10px;">.</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">5 jusqu'à 10 mill. par mètre . . .</td> <td style="padding: 0 10px;">. . .</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">10 — 15 — — . . .</td> <td style="padding: 0 10px;">. . .</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">15 — 20 — — . . .</td> <td style="padding: 0 10px;">. . .</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">20 — 30 — — . . .</td> <td style="padding: 0 10px;">. . .</td> </tr> </table>	}	de 1 à 5 millimètres par mètre	{	5 jusqu'à 10 mill. par mètre	{	10 — 15 — —	{	15 — 20 — —	{	20 — 30 — —	2,222,608	48.48
		}	de 1 à 5 millimètres par mètre														
		{	5 jusqu'à 10 mill. par mètre														
		{	10 — 15 — —														
		{	15 — 20 — —														
{	20 — 30 — —																
843,121	18.39																	
511,153	11.15																	
257,461	5.61																	
35,025	0.78																	
au-dessus de 30 millimètres par mètre		0.843	0.02															
Paliers	713,583	15.57																
		4,584,396	100. »															
Alignements droits	3,049,210	66.52																
Courbes à rayon . . .	{ de plus de . . . <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: none;"> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding: 0 10px;">de 200 mètres et moins</td> <td style="padding: 0 10px;">.</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">200 à 300 mètres.</td> <td style="padding: 0 10px;">.</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">300 à 500 —</td> <td style="padding: 0 10px;">.</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">500 à 700 —</td> <td style="padding: 0 10px;">.</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">700 mètres</td> <td style="padding: 0 10px;">.</td> </tr> </table>	}	de 200 mètres et moins	{	200 à 300 mètres.	{	300 à 500 —	{	500 à 700 —	{	700 mètres	11,411	0.25
		}	de 200 mètres et moins														
		{	200 à 300 mètres.														
		{	300 à 500 —														
		{	500 à 700 —														
{	700 mètres																
64,321	1.40																	
532,400	7.68																	
150,991	2.86																	
976,063	21.29																	
		4,584,396	100. »															

La section à voie étroite du Flénu (17^{km} ³/₁₀) a des courbes d'un rayon de 78 mètres.

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1890.

La longueur du réseau, fin 1889, était (annexe VIII) de . . . 3,208^{km},994

On a livré à l'exploitation :

le 1 ^{er} août, 2 ^e section de la ligne de l'Amblève . . .	12 ^{km} ,364
le 2 octobre, Leupegem à Avelghem	13 ,653
le 15 — Ermeton à Anhée.	16 ,138
Ensemble . . .	42 ^{km} ,155
Modifications aux voies à déduire	4 ,193
Reste en plus. . .	40 ^{km} ,962

Longueur effective (voir p. 18). . . 3,249^{km},956

Les 42^{km},155, livrés en 1890, n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut en déduire, au prorata du temps 30^{km},120

La longueur moyenne des lignes exploitées est donc de . . . 3,219^{km},836
soit 13^{km},184 de plus qu'en 1889.

Ce réseau se complète des sections étrangères ci-après, par

D'autre part.	5,219 ^{km} ,856
où transitent les trains de l'État : (Les voyageurs et bagages au départ ou en destination des stations y établies sont transportés indifféremment par les trains des deux Administrations).	
Deynze à Thielt	14 ^{km} ,677
Ypres à Comines.	12,734
Bifurcations diverses à Frameries, Lichtervelde, Thourout, Ypres, Comines et Ingelmunster (annexe XXIII du c. n. de 1889)	2,227
	29,658
Ensemble	5,249 ^{km} ,474

§ 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 non enclanchés.	de signaux enclanchés.			
	Km.	Km.					
Bruxelles-Nord	155,945	106,703	66	32	1	14	12
Liège	110,085	114,322	87	50	4	11	20
Gand	192,598	78,529	95	24	»	19	12
Tournai	102,712	82,595	77	24	»	8	22
Mons	50,025	59,180	41	50	»	6	8
Bruxelles-Midi	123,021	72,582	75	58	1	7	28
Binche.	42,550	19,015	56	22	»	4	9
Namur.	119,179	44,599	58	20	»	12	7
Arlon	125,467	96,509	55	14	4	8	8
Anvers.	69,500	»	48	30	»	5	17
	1,090,878	685,452	654	284	10	92	145

§ 4. PASSAGES A NIVEAU.

Des 5,105 passages à niveau existant fin 1890, 2,205 ne sont pas gardés ; 2,900 sont gardés par 5,655 agents dont 1,775 femmes, et ce dans les conditions suivantes :

71 pendant 12 heures.	438 pendant 17 heures.
62 — 15 —	299 — 18 —
212 — 14 —	176 — 19 —
518 — 15 —	156 — 20 —
586 — 16 —	602 — 24 —

La surveillance donne lieu à la dépense suivante : salaires et quarts supplémentaires fr.	2,147,758 94
Indemnités pour huile	83,080 56
Ensemble.	2,230,839 50
A déduire en raison de l'occupation de maisonnettes. fr.	43,471 50
Dépense occasionnée par les 2,900 passages gardés. fr.	2,187,567 80
Aucun passage à niveau n'a été supprimé en 1890.	

§ 5. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées s'est modifié comme suit au cours de l'année 1890 :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1890.	697	55	750
Livrés à l'exploitation pendant l'année	56	5	41
Ensemble.	753	58	791
Supprimés pendant l'année	4	5	7
Situation au 31 décembre 1890.	720	53	784

§ 6. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

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

Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	50
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies	2
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	29

§ 7. STATIONS.

Nombre de stations, haltes et points d'arrêt existant au 31 décembre 1889. 857

Il a été créé en 1890 :	sur le réseau exploité (1).	Halte	1	} 25
		Points d'arrêt.	24	
	sur les lignes nouvelles (2).	Stations	6	} 10
		Haltes	5	
		Point d'arrêt.	1	

Total. 892

Point d'arrêt supprimé (3) 4

Situation au 31 décembre 1890. 891

(1) Halte : Saint-Servais. — Points d'arrêt : Lacuisine, Burhémont, Russeignies, Thildonck, Ecacheries, Pipaix, Soleilmont, Fonteny, Melen, Niderand, Thy, Pin, usines Baudoux, Elseghem, Robechies, Hayettes, Zandvoorde, Nasproué, Roosbeek, forges Thiry, Birken, Bleret, Momalle, Ripain.

(2) Stations : La Gleize, Roanne-Coo, Berchem lez-Audenarde, Ruyen, Denée-Maredsous, Warnant. — Haltes : Melden, Falaën, Anhée. — Point d'arrêt : Maredret.

(3) Dampicourt.

Ce nombre comprend 18 bureaux de ville, dont un établi à Douvres, plus 90 haltes et 181 points d'arrêt dépendant de stations voisines.

Le nombre de stations communes est le même qu'en 1889 : il y en a donc 53 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, est de :

	En 1889.		En 1890 (1).	
	VOIES principales.	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires.
Rails en fer par espèce de voie	1,524,686	4,904,859	4,655,370	4,923,669
Ensemble.	3,429,545		3,579,039	
Vignole de 52 kilog (2)	619,959	2,205	296,415	823
— de 38 —	6,902,293	1,404,418	7,000,822	1,306,235
Hilff de 29 kilog	3,430	233,771	2,881	233,957
Vignole type Est de 33 kil	26,388	47,631	28,906	47,602
— Deserres et Battig de 18½ k.	»	588	»	588
Rails en acier	6,708	»	6,708	»
— de 7 —	»	7,230	»	5,580
à B. I. de 37 —	»	11	»	15
à B. S. de 28 —	»	476	»	476
Type vicinal 21 kilog	»	837	»	»
— 30 —	»	23	»	»
Total par espèce de voie.	7,558,478	4,666,890	7,335,732	4,564,986
Ensemble.	9,225,368		8,900,748	
	9,083,464	3,571,749	8,994,402	3,488,655
TOTAL GÉNÉRAL.	12,654,913		12,479,767	

Les 7,558,478 mètres de rails d'acier représentent 83.21 p. % de la totalité des rails placés dans les voies principales. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 4,666,890 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 72.90 p. %.

Les rails d'acier *utilisés* en 1890 ont une valeur moyenne de fr. 132-50 par tonne : ceux *utilisés* en 1889 revenaient à fr. 115-52.

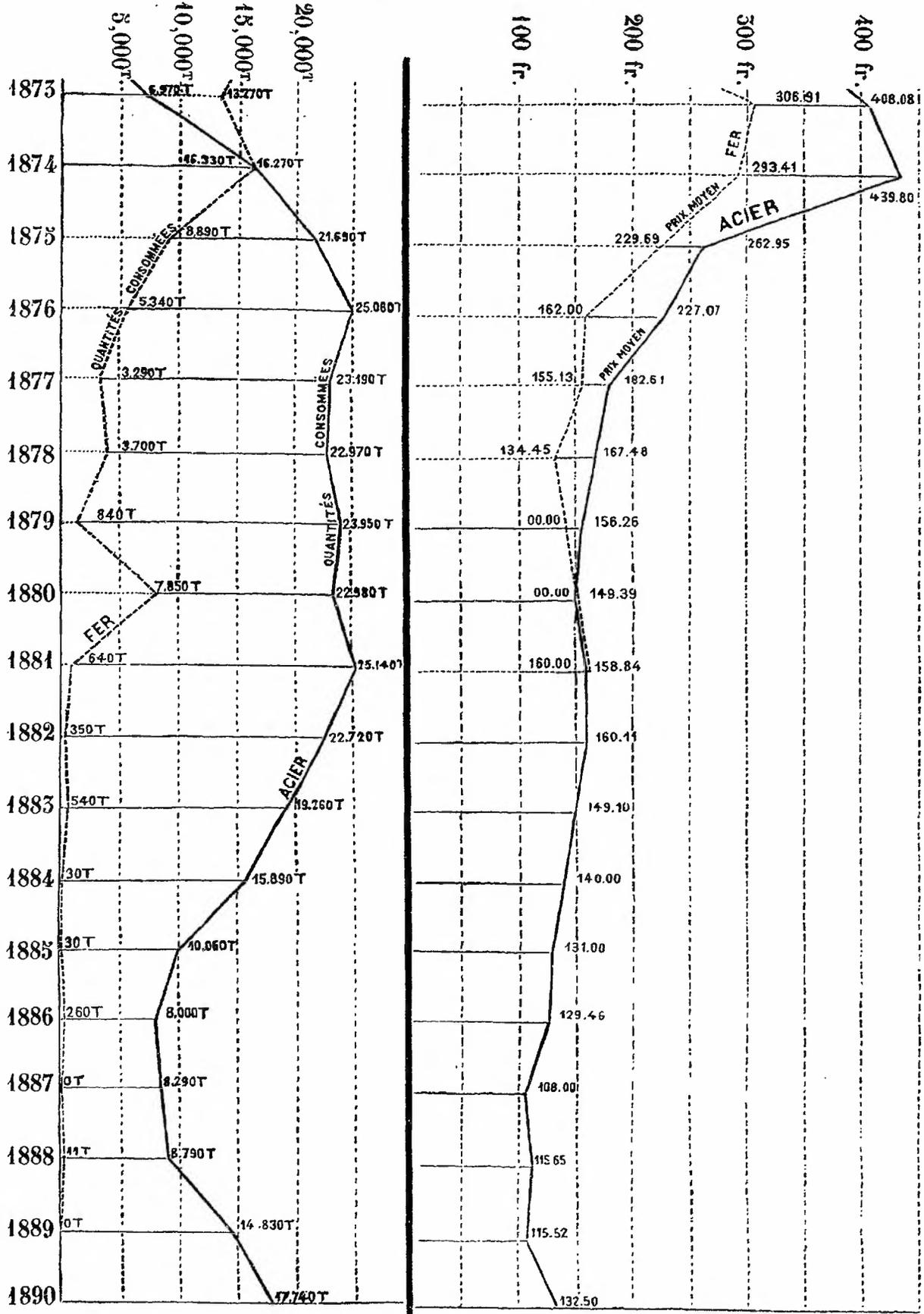
Les deux diagrammes ci-après figurent la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails employés au renouvellement des voies.

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Les 11/32 de la valeur sont imputés sur les fonds de premier établissement.

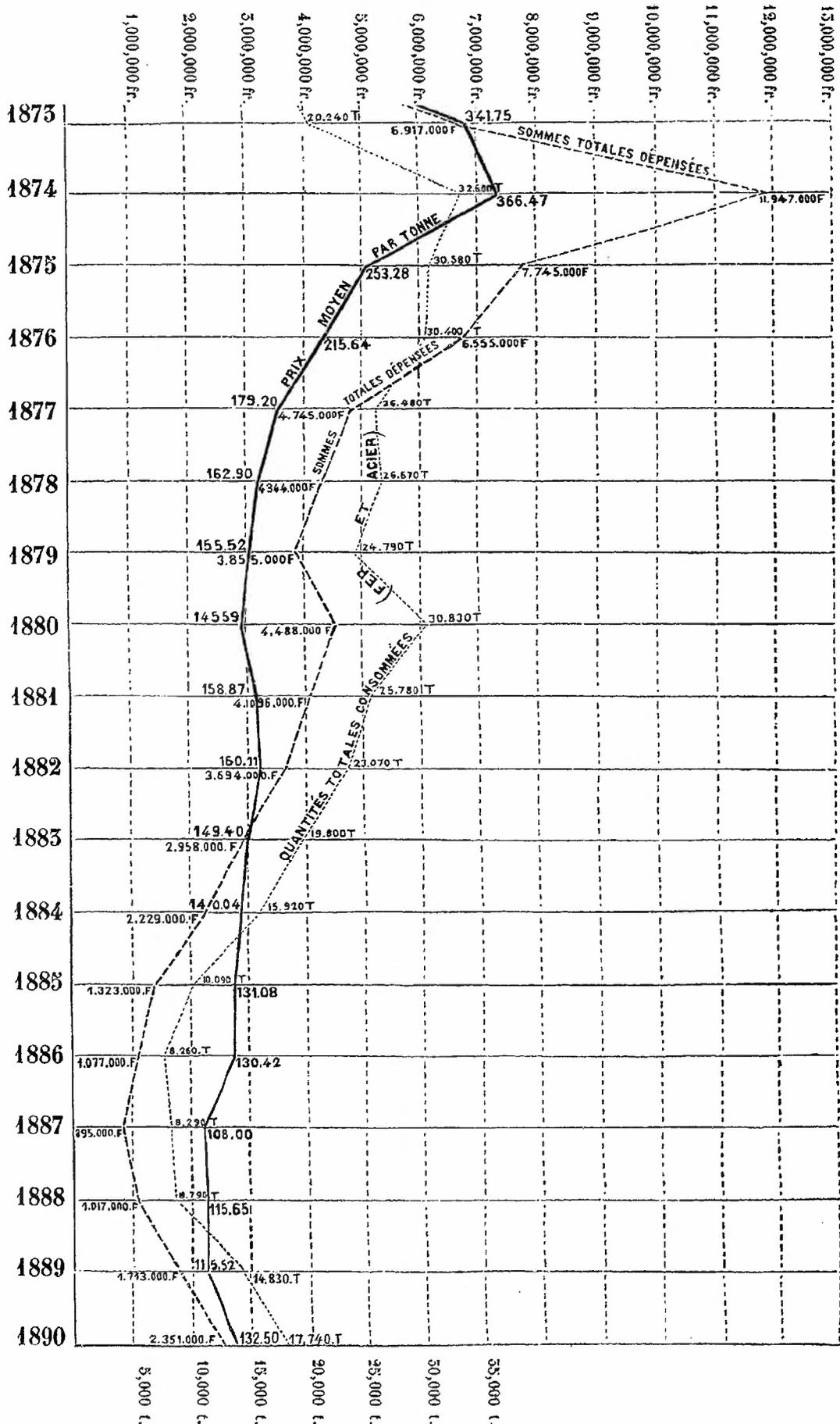
Quantités consommées en fer et en acier (échelle 0,002 par mille tonnes.)

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 1890, pour l'entretien et les renouvellements de 1891, un marché de 15,000 tonnes de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de 154 francs la tonne. Les 14/52 du prix sont imputés sur le capital.

Quant aux rails d'acier du profil Vignole ordinaire, pesant 38 kilogrammes par mètre courant, il n'en a pas été acheté en 1890.

§ 9. BILLES ET TRAVERSES.

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

		En 1890.	En 1890.
Billes en chêne	{	Voies principales	(¹)5,263,260 (²)5,126,821
		— accessoires	1,535,091 1,555,098
		Total	6,598,551 6,461,919
Billes en sapin	{	Voies principales	182,855 210,587
		— accessoires	541,851 546,461
		Total	524,686 556,848
Billes en chêne et en sapin réunies	{	Voies principales	5,448,115 5,557,208
		— accessoires	1,674,922 1,681,559
		Total général	7,123,037 7,018,767
Traverses métalliques.	{	de 2 ^m ,50	Voies principales 1,957 1,957
		— accessoires	2,855 2,076
		Total	4,812 4,053
	{	de 2 ^m ,40	Voies principales 88,722 74,646
		— accessoires	46,895 62,506
		Total	135,615 156,952
	{	de 2 ^m ,50 A et B.	Voies principales 67,978 68,305
		— accessoires	500 350
		Total	68,478 68,655
	{	de 2 ^m ,60 (Hilff.)	Voies principales 117 "
		— accessoires	12,245 11,078
		Total	12,560 11,078
	{	Ensemble	Voies principales 158,774 144,906
		— accessoires	62,491 75,810
		Total général	221,265 220,716
Billes en chêne et en sapin		7,123,037	7,018,767
Traverses métalliques		221,265	220,716
Ensemble		7,544,302	7,239,483

(¹) Dont 270,508 billes en chêne de dimensions renforcées.

(²) — 96,879 — — — —

Les billes en chêne, préparées, représentent 88-73 p. % de la totalité des traverses en bois.

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

	Chêne.				Sapin.	
	En 1890.		En 1889.		En 1890.	En 1889.
Prix moyen d'achat . . fr.	5.47	3.73	4.87	3.73	2.06	2.06
Créosotage.	0.58	0.51	0.58	0.51	1.33	1.33
Valeur totale . . fr.	6.05 ⁽¹⁾	4.24 ⁽²⁾	5.45 ⁽¹⁾	4.24 ⁽²⁾	3.39	3.39

Les billes en chêne de 2^m,60 de longueur sur 0^m,28 de largeur et 0^m,14 de hauteur, *fournies* en 1890, ont coûté de fr. 4-73 à 5-60.

Il n'a pas été fourni de billes en chêne de 2^m,60 de longueur sur 0^m,26 de largeur et 0^m,13 de hauteur en 1890.

Le prix de ces billes, en 1888, a varié de fr. 3-33 à 3-84.

Quant aux billes en sapin, dont le prix était de fr. 2-06 en 1886, il n'en a pas non plus été fourni en 1890.

§ 10. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1890.

Il existait, au 31 décembre 1890, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux, dont la valeur s'élevait, au prix du jour, à 9,296,130 francs dont détail au tableau en regard.

(¹) Billes de 0^m,28 de largeur sur 0^m,14 de hauteur.

(²) — 0^m,26 — — 0^m,13 —

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS (¹).	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier fr.	875,015 »	671,214 »	85,696 »	1,631,925 »
en fer	»	681,926 »	719,241 »	1,401,167 »
Billes en bois	1,354,549 »	783,108 »	156,084 »	2,293,741 »
Traverses métalliques	3,765 »	89,836 »	37,704 »	131,305 »
Bois spéciaux	173,041 »	35,855 »	7,622 »	236,518 »
Voies { Rails	»	17,748 »	1,342 »	19,090 »
système Hilff. { Longrines	»	8,458 »	6,478 »	14,936 »
Croisements et traversées de rails. fer, acier, fonte	282,194 »	176,539 »	14,382 »	473,115 »
Excentriques	198,208 »	159,313 »	6,740 »	364,261 »
Plaques tournantes	146,150 »	58,550 »	23,450 »	228,150 »
Ponts à peser	46,620 »	10,520 »	10,100 »	67,240 »
Boulons, crampons, chevilles, cor- nières, crapauds, éclisses, entre- toises et plaques, lattes de calage et verrous d'enclanchement	806,129 »	331,491 »	156,311 »	1,293,931 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, coins en chêne et contre-poids pour signaux	73,991 »	45,205 »	7,217 »	126,413 »
Objets divers	735,245 »	170,031 »	129,062 »	1,034,338 »
Ensemble fin 1890. . . fr.	4,691,907 »	3,249,794 »	1,351,429 »	9,296,130 »
Valeur des vieux matériaux vendus en 1890. . . fr.		598,655 48		
Il en a été livré contre paiement pour		598,655 48		
Reste à livrer, fin 1890, pour fr.			»	»
Reste à vendre, fin 1890, pour fr.			1,351,429 »	
Actif, fin 1890 (¹). fr.				9,296,130 »

§ 11. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS SPÉCIAUX.

Outre l'avoir de 9,296,150 francs, il existe encore en dépôt pour une somme de 400,000 francs de matériaux, acquis sur fonds spéciaux et destinés à des travaux d'extension *sur les lignes exploitées*.

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

Signaux et appareils de sécurité. — Pendant le cours de l'année, l'Administration a poursuivi, dans les limites des crédits dont elle disposait,

(¹) Il reste à fournir, en 1891, sur les marchés de 1890, pour une valeur de 504,899 francs (voir annexes XXII et XXIV).

l'installation d'appareils destinés à augmenter la sécurité des trains au passage des bifurcations et dans les grandes stations.

De nouveaux appareils d'enclenchement Saxby et Farmer ont été posés, notamment à Bruxelles-Ouest, Haine-Saint-Pierre, Montigny, Basècles, Namur, Berzée et Herseaux, et ont donné lieu, à une dépense de 345,260 francs.

En outre, certaines installations insuffisantes, ont dû être améliorées. Dans ce but, une dépense de 110,726 francs a été faite, y compris des sémaphores placés en extension.

Route. — C'est aussi dans le but d'assurer toute la sécurité voulue à la circulation des trains, que des améliorations ont été apportées à la voie, notamment en supprimant certains points d'inflexion, réputés dangereux, sur les lignes où circulent les express-internationaux, et en construisant des murs de soutènement aux talus de diverses tranchées, entre autres à la bifurcation des Aguesses et Angleur, à Rulles, Liotte, Liège-Guillemins et sur la section de Namur à Ciney. Une dépense de 39,123 francs en est résultée.

Ouvrages d'art. — Dans le même ordre d'idées et pour donner plus de stabilité à certains ouvrages d'art, l'Administration a continué à remplacer les tabliers en fonte des anciens ponts, par des tabliers métalliques, à Courcelles-Nord, Fontaine-l'Évêque, Landegem, Louvain-Bassin, etc. En outre, des travaux de consolidation et d'élargissement ont été exécutés à divers viaducs notamment sur les lignes de Pepinster à Liège et à Trois-Ponts, de Dison à Verviers, de Verviers-Est à Dolhain, et sur la ligne de l'Ourthe, etc. Une somme de 298,000 francs a été dépensée pour ces divers travaux.

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments des recettes ont été construits dans différentes stations, notamment à Ath, à Soignies, à Audenarde, à Gand-Saint-Pierre, à Harlebeke. D'autres bâtiments ont été agrandis pour répondre aux exigences du service.

Des hangars à marchandises ont été construits à Blankenberghe, à Luttre, à La Louvière, à Ostende, etc.

Pour améliorer les conditions hygiéniques du logement des gardes barrières, etc., un grand nombre de maisonnettes nouvelles ont été construites et celles susceptibles d'améliorations ont été agrandies.

Points d'arrêt. — L'Administration a reconnu l'utilité d'établir trente-et-un points d'arrêt nouveaux.

Stations. — Pour faire face à l'extension du trafic dans certaines stations du réseau (Gentbrugge-Sud, Frasnes-lez-Buissenal, Bruxelles (Quartier-Léopold), Namur-Meuse, Havré-Ville, Charleroi, Florenville, Luttre, Izel, Grupont, Ronet, Saint-Ghislain, Ledeborg, Graide, Meirelbeke, Luttre, Gand-Sud, Mons, Hamois-en-Condroz, etc., etc.), il a été reconnu néces-

saire d'augmenter les installations en créant de nouvelles voies et de nouveaux quais de chargement et de déchargement. Une somme de 4,150,000 francs a été consacrée à l'aménagement de ces diverses stations.

En vue de permettre l'approvisionnement de grandes quantités de combustibles pour parer aux conséquences des grèves, de nouveaux parcs à charbon ont été établis à Liège-Guillemins, Luttre, Bruxelles-Midi. Ledeberg, Meirelbeke, Schaerbeek, Anseghem, et on a notablement agrandi ceux de Spa, de Welkenraedt, d'Anvers-Est, d'Anvers-Nord, d'Anvers-Sud, de Montigny, de Ledeberg et de Schaerbeek. Ces installations ont donné lieu à une dépense de 35,618 francs, non compris la valeur du matériel mis en œuvre (vieilles billes et pièces de bois, rails, etc.), provenant des dépôts de l'Administration.

D'autres travaux pour l'alimentation d'eau, l'éclairage électrique, les chaufferies, l'établissement de machines et outils, la construction de hangars et d'abris pour machines et chaudières, les fondations d'une remise aux locomotives, etc., ont été exécutés au cours de l'exercice et ont nécessité une dépense de 625,473 francs.

Exploitation. — La nouvelle fourniture de trente ponts à peser les chariots dont il est question au compte-rendu de 1889, a été adjugée le 31 décembre de cette année pour la somme de 49,050 francs; l'installation de ces ponts a donné lieu à une dépense de 16,920 francs.

Il a été acheté en 1890 un pont à peser les chariots pour être placé en extension à Anvers-Quais. Le coût de cet appareil est de 2,350 francs.



CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1890 comprend respectivement (annexes X, XI, XII et XIII) :

		En 1890.	En 1889.		
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs.	551	546
			à marchandises	755	758
			de gare	289	260
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	9	8
			à marchandises	252	182
	Total. . .		<u>1,856</u>	<u>1,754</u>	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	45	56
			tenders pour fortes rampes. . .	42	41
		Voitures à vapeur.	54	50	
	Total. . .		<u>141</u>	<u>127</u>	
Ensemble ⁽¹⁾ ⁽²⁾ . . .		<u>1,977</u>	<u>1,861</u>		
Tenders ⁽¹⁾ ⁽²⁾		<u>1,191</u>	<u>1,126</u>		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽⁴⁾	pour les lignes principales.	Voitures	1 ^{re} classe ⁽³⁾	462	471
			2 ^e —	456	457
			5 ^e —	1,449	1,454
			mixtes.	565	520
			fourgons	18	22
		Fourgons à bagages	cellulaires	18	18
			funéraires	7	5
		Voitures.	postales	57	59
			Wagons fermés pour petits colis	517	521
		Trucks et wagons fermés pour équipages. . . .		114	115
Boxes et wagons pour chevaux		148	151		
Total ⁽⁴⁾ . . .		<u>5,920</u>	<u>5,914</u>		

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

⁽²⁾ Y compris 2 voitures pour malades.

⁽³⁾ Voir annexe n° XI pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

⁽⁴⁾ Voir annexe n° XII pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

A

(31)

[N° 244.]

		En 1890.	En 1889.			
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs suite. (¹)	pour les lignes secondaires.	Voitures				
		légères				
		1 ^{re} classe	1	1		
		2 ^e —	5	5		
		3 ^e —	408	408		
		mixtes	268	267		
		fourgons	107	65		
		Fourgons à bagages indépendants	17	17		
		— — adhérents aux locomotives (voir ci-dessus)	45	56		
		Voitures à vapeur	54	50		
		Total . . .	905			
		Total pour trains de voyageurs (¹) . .	4,825			
		Total . . .	847			
		Total pour trains de voyageurs (¹) . .	4,761			
		Total . . .	847			
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (²)	Wagons ordinaires	Fourgons	1 1/2	684	684	
		fermés	5	297	508	
		pour bétail et chevaux	7 1/2	2	5	
		— coton et laine	10	6,405	6,595	
		— coke et laine	5	"	15	
		— coke et minerais	10	549	549	
		— charbon	10	2,521	2,525	
		plats à 4 roues	10	1,454	1,467	
		— 6 —	10	26,659	26,195	
		— 8 —	5	"	59	
		— 8 —	10	2,680	2,620	
		— 8 —	15	10	10	
		— 8 —	20	771	774	
		— 8 —	25	5	"	
		— 8 —	30	1	"	
				Total . . . (²) . . .	41,758	41,280
		Wagons spéciaux	pour transports divers	5	54	54
				10	2	2
				55	1	1
				pour embranchements de char- bonnages	7 1/2	709	715
dits tapissières	5			68	68	
				Total . . . (²) . . .	854	840
		Total pour le trafic . . .	42,572	42,120		
Wagons de service (²)	pour l'entretien de la route	7 1/2	774	759		
		— le transport des plaques tournantes	10	8	8	
		— — de roues	5	25	25	
		— transports divers	10	59	57	
		— secours	"	12	11	
		à freins pour les plans inclinés	"	38	40	
		chasse-neige	"	54	54	
		chasse-neige	"	5	5	
				Total pour le service . . . (²) . . .	981	955
				Ensemble des wagons . . . (²) . . .	45,525	45,035
		Total général des véhicules . . .	48,548	47,816		
		Bâches pour couvrir les chargements (¹)	15,050	15,926		

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

(²) Voir annexe n° XIII pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

A

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

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

	Locomotives.	Tenders. (¹)	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dists.
Effectif fin 1889	4,811	4,199	50	4,675	43,055
Faits accomplis en 1890.					
{ Mise hors d'usage	5	8	»	76	420
{ Reste	4,806	4,191	50	4,599	42,635
{ Renouvellement sur le budget	43	94	4	83	424
{ Extension sur fonds spéciaux	74	49	»	44	764
Effectif fin 1890	4,923	4,304	54	4,726	43,523
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	1,936	1,373	49	4,665	44,586
On trouve que le renouvellement est					
{ en avance de	»	»	5	61	»
{ en arrière de	43	69	»	»	1,063

Il reste à fournir au 31 décembre 1890 :

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement	39	35	»	3	»
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension	66	52	»	»	»
Ensemble	405	87	»	3	»

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 augmentation de 232,436 kilog. (annexe XIV), due à la substitution de moteurs plus puissants, lors des renouvellements. Cette augmentation représente 49 locomotives en plus, à raison de 4,709 kilog. par unité (annexe IX). Quant à la dépense de renouvellement, elle avait donné aux locomotives une plus value de 4,652,575 francs fin 1885. Cette plus value est descendue à 2,708,225 francs fin 1890 (annexe XV).

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

Il y a donc actuellement en service un matériel de *traction* plus puissant et plus coûteux que celui acquis au début sur le compte capital, bien qu'il restait 15 locomotives à renouveler fin 1890. Mais il est à remarquer, qu'à cette date, il restait à fournir 59 locomotives commandées à titre de renouvellement et payables sur les crédits budgétaires de 1890.

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 1,441 places, fin 1890 (annexe XVI).

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 16,711 tonnes fin 1890 (annexe XVII).

Pour les wagons spéciaux, qui ne peuvent être classés sous le rapport du nombre des places offertes, ni sous le rapport du tonnage, l'avance en renouvellement, estimée en essieux, est de 512 fin 1890 (annexe XVIII). Elle était de 573 fin 1885.

Aussi, la PLUS VALUE donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, s'élevait à 2,628,452 francs fin 1885, atteignait 5,287,291 francs fin 1890 (annexe XIX). Si, à cette dernière somme, on ajoute la plus value de 2,708,225 francs des locomotives, on obtient une majoration de 5.995,516 francs du chef des renouvellements.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1889, 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 259

Pendant l'année 1890, il en a été agréé 53

Total au 31 décembre 1890. 292

Ce nombre se décompose comme il suit :

197 wagons-citernes ;

12 wagons pour transports de grandes glaces ;

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 OTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En marchandises.	
G. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	16,317,106	882,157	24,278	493,623	665,894	18,383,058
	— à marchandises.	531,045	18,944,382	358,666	1,629,845	3,369,514	24,833,452
	— de gare	97,007	656,101	9,919	198,779	4,634,111	5,589,917
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	1,631,985	4,107	148	13,051	84,445	1,733,736
	Locomotives-fourgons	1,171,928	1,408	5	65,011	22,458	1,260,808
	Voitures à vapeur	1,296,431	8,740	10	64,067	54,255	1,413,503
Locomotives assimilées aux moteurs légers		1,409,906	17,807	883	65,607	62,108	1,576,378
Ensemble pour 1890 (1)		22,449,406	20,514,762	393,914	2,519,983	8,912,785	54,790,850
		42,964,168			11,826,682		
Ensemble pour 1889		21,605,157	20,332,794	451,283	2,206,417	8,596,263	53,191,914
		41,937,951			11,253,963		
h. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.							
Sur le réseau de l'État proprement dit		126,458	23,279	"	2,962	1,952	154,651
— — à usage commun		134,656	85,037	"	5,532	188,360	416,605
Ensemble pour 1890 (2)		261,114	111,316	"	8,494	190,332	571,256
		372,430			198,826		
Ensemble pour 1889		249,287	130,425	2,207	7,288	200,118	589,325
		379,712			209,613		

(1) Y compris	la double traction	88,046	3,232,073	5,006	"	"	3,323,125
	le parcours sur les lignes étrangères proprement dites.	278,358	331,348	"	4,974	15,243	629,919
	le parcours sur les lignes étrangères à usage commun.	116,732	36,677	428	559	29,721	164,117
(2) Y compris la double traction	sur le réseau de l'État proprement dit.	"	99	"	"	"	99
	sur le réseau de l'État à usage commun.	12	1,051	"	"	"	1,063

§ 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 XX).

		En 1890.	En 1889.
Trains de voyageurs.	Voitures à voyageurs	150,625,690	127,129,019
	— cellulaires	582,946	421,078
	Wagons à bagages	50,525,455	50,120,549
	— A. B.	1,402,584	1,120,154
	— marqués vitesse	597,709	425,051
	Trucks pour équipages	20,057	16,796
	Boxes pour chevaux	527,940	528,094
	Wagons divers	1,841,975	1,901,145
	Total.	165,520,152	161,461,864
Trains de marchandises.	Voitures à voyageurs	2,780,066	2,455,045
	— cellulaires	"	"
	Wagons à bagages	19,201,449	18,859,480
	— A. B.	545,654	446,975
	— marqués vitesse	704,545	588,581
	Trucks pour équipages	495,448	494,525
	Boxes pour chevaux	526,150	500,691
	Wagons divers	269,705,457	279,942,882
	Total.	295,956,749	303,265,975
Parcours total du matériel chargé pour le trafic		459,276,901	464,727,839
Parcours du matériel improductif de recettes dans les trains de voyageurs et de marchandises.	Voitures-postes	2,457,075	2,420,510
	— à voyageurs	5,852,054	5,564,897
	— cellulaires	11,049	12,525
	Wagons à bagages	446,915	485,592
	— A. B.	192	1,914
	— marqués vitesse	245	28
	Trucks pour équipages	1,775	512
	Boxes pour chevaux	80	479
	Wagons divers	145,964,166	142,188,056
	— traîneaux ou lestés à frein	840,625	689,085
	Total.	151,574,166	149,561,198
Ensemble conforme à l'annexe XX. . . .		610,851,067	614,089,057

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

Trains de voyageurs.	{	Véhicules de l'État	91,817	45,287
		— étrangers	1,202,565	1,578,458
Trains de marchandises.	{	— de l'État	757,572	861,977
		— étrangers	2,597,558	2,200,019
		Total (annexe XX).	4,429,290	4,485,741

(1) Y compris le parcours sur quelques sections étrangères empruntées par les trains de l'État (voir annexe XXIII, littéra 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 1889
Véhicules affectés aux	train de voyageurs	7,238,508	6,028,659
	— de marchandises	152.855,884	145,406,784
Total.		160,092,192	151,455,425

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

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

PARCOURS DE MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT.						
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.		
		1890.	1889.	1890.	1889.	
Voitures à voyageurs.		431,737,516	427,798,172	5,518,291	5,348,789	
Wagons à bagages et fourgons à marchandises.		30,324,137	30,121,693	19,647,678	19,321,726	
Wagons vitesse et AB		1,800,093	1,545,185	1,250,614	1,037,496	
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs (Voitures-postes, cellulaires, trucks et boîtes)		3,172,486	3,172,911	1,048,030	1,021,857	
Wagons coke et laine		"	"	16,907,402	18,802,602	
Wagons	fermés	chargés	4,841,973	4,901,143	63,762,518	62,187,810
		vides	"	"	39,249,345	39,604,876
	ouverts	chargés	"	"	192,260,285	202,588,339
		vides	"	"	101,490,373	98,947,311
Wagons traîneaux.		153,258	453,804	687,365	535,281	
Ensemble (voir annexe XX).		169,029,163	164,692,910	411,821,604	419,396,097	
Parcours des trains de l'État		22,332,511	21,548,450	(1)17,599,194	(1)17,484,878	
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.						
Voitures à voyageurs.		5.99	5.93	0.31	0.31	
Voitures à bagages et fourgons à marchandises.		4.36	4.40	4.12	4.10	
Wagons vitesse et AB		0.08	0.07	0.07	0.06	
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs		0.14	0.15	0.06	0.06	
Wagons coke et laine		"	"	0.96	1.07	
Wagons	fermés	chargés	0.08	0.09	3.62	3.56
		vides	"	"	2.25	2.26
	ouverts	chargés	"	"	40.92	41.59
		vides	"	"	5.76	5.66
Wagons traîneaux.		0.01	0.01	0.03	0.03	
Total des véhicules par train.		7.57	7.65	25.10	25.70	

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

§ 8. PARCOURS DES TRAINS.

Les parcours des trains ont été les suivants :

		En 1890	En 1889	
Parcours kilomé- trique des trains de l'État (1).	Pour le trafic	Voyageurs { express	5,758,979	5,677,722
		ord. et spéc.	12,751,056	12,806,665
		légers (2)	8,822,506	5,064,068
		Marchandises et mixtes	17,212,709	17,042,029
	Total	59,543,250	58,590,479	
	Pour le service de la route	586,485	442,849	
	Ensemble (1)	59,951,755	59,053,528	
Parcours kilomé- trique des trains de l'étranger sur le réseau de l'État.	Pour le trafic	Voyageurs	207,104	200,159
		Marchandises	109,946	104,005
	Pour le service de la route	»	2,207	
Parcours kilomé- trique total des trains sur le ré- seau de l'État.	Trains de l'État (1)	59,951,755	59,053,528	
	— étrangers	517,050	506,569	
	Ensemble	40,248,785	59,559,697	
Nombre de trains ayant circulé sur le réseau de l'État à la distance entière		12,500	12,268	

§ 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

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

		1890.			1889.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RATIOS des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. 100.
			en total.	en p. 100.	
Express	1 ^{re} classe.	24	7.87	32.80	29.14
	2 ^e —	40	16.94	42.36	31.67
	3 ^e —	50	9.36	48.73	48.25
Ordinaires	1 ^{re} classe.	24	2.50	10.36	9.97
	2 ^e —	40	9.11	22.78	22.01
	3 ^e —	50	11.66	23.48	23.12
Moyenne		43	10.03	23.10	22.41

(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 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, quelque 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 :

	1890.	1889.
Capacité moyenne des wagons	10 ¹ 01	10 ¹ 01
Charge moyenne du wagon chargé ⁽²⁾	6 84	6 44
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis ⁽²⁾ 4 60	4 60	4 42
— par locomotive avec train ⁽²⁾	94 54	94 67
Capacité moyenne d'un train de marchandises	244 54	255 66
Charge moyenne d'un train de marchandises ⁽²⁾	112 44	112 95
Rapport entre le chargement et la capacité	45.98 p. %	44.48 p. %

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1890 et en 1889, 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.	
	1890.	1889.	1890.	1889.	1890.	1889.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras	450,317,416	444,583,440	12. »	8.04	5,405,324 53	3,082,352 42
— menu gras	116,453,865	80,055,000	12 27	8.51	1,428,510 25	680,793 72
— menu maigre	270,474,555	109,906,840	8.52	5.20	2,504,298 21	1,040,903 55
— gailleux	57,829,280	57,513,640	11.07	7.98	418,625 05	297,945 08
Total des charbons menus et gailleux (voir graphique, page suivante)	875,074,914	761,728,920	10.92	6.70	9,554,564 86	5,101,975 57
Charbon pour forges	11,915,000	10,670,000	11.57	8.78	157,800 08	93,685 80
— grosse gailletterie	2,152,250	2,144,800	18.58	14.65	59,189 02	51,416 82
— p ^r fours à réchauffer	4,084,200	5,160,000	12.47	9.81	50,920 61	51,007 51
Coke industriel	1,276,500	1,505,000	22.81	10.51	28,755 24	22,752 50
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers	4,170,680	1,996,920	25.60	18.57	98,818 75	58,092 58
Coke spécial lavé pour fonderie	80,000	70,000	36.58	22.50	2,910 »	1,575 »
Ensemble	898,755,514	781,165,640	11.03	6.81	9,912,958 56	5,519,105 58

⁽¹⁾ Non compris les transports en service.

⁽²⁾ Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après (voir p. A-51) :

		1890.	1889.
Tarif 2. (Petites marchandises)	tonnes.	248,794	246,401
— 5. (Grosses marchandises)	—	26,855,678	26,695,842
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a).	—	221,982	212,745
		<u>27,504,454</u>	<u>27,154,986</u>

(a) Poids conventionnel : Voir p. 46, annexe XIX, compte-rendu de 1881.

Le prix moyen de combustible en 1890, par rapport à celui de 1889, accuse donc une augmentation de fr. 4-22 par tonne.

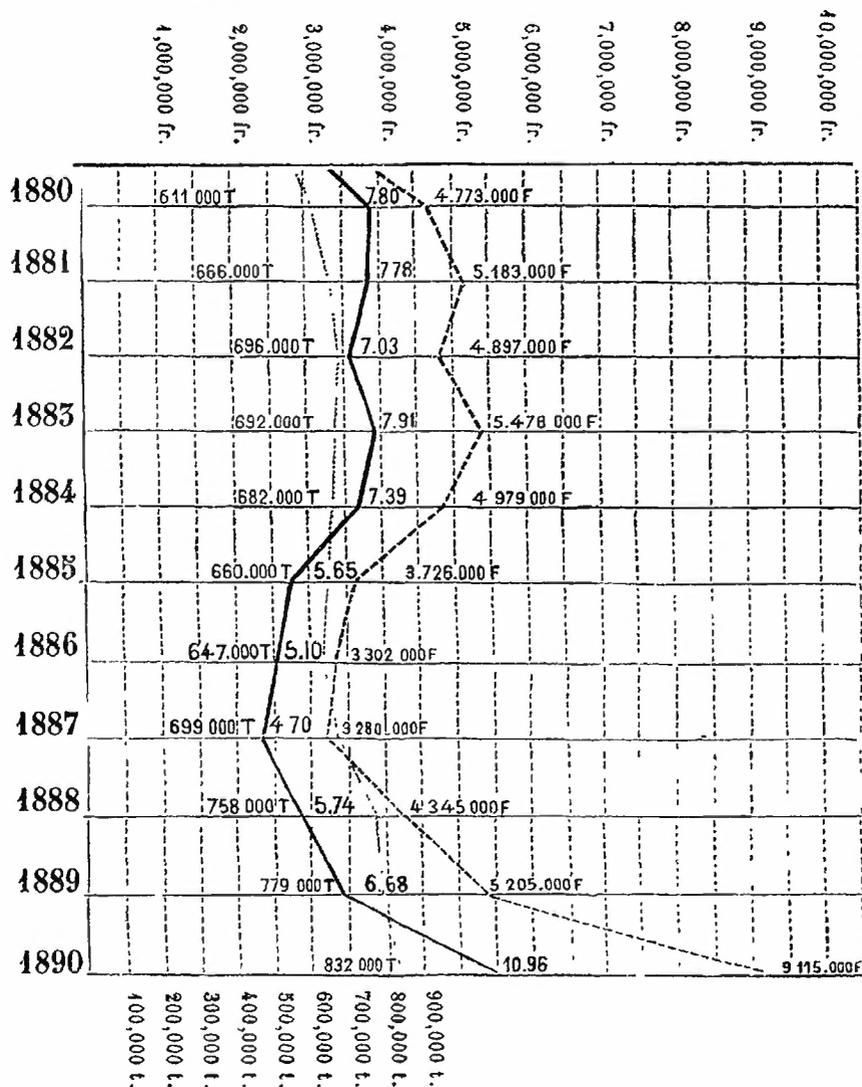
Les fluctuations des prix moyens, pendant la période de 1873 à 1890, sont circonscrites entre un minimum de fr. 4-70, prix de 1887, et un maximum de fr. 18-58, prix que les charbons ont atteint en 1873.

Depuis 1880, dernière période décennale, le prix le plus élevé est celui de 1890, soit fr. 10-92.

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure, année par année, la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, pendant la dernière période décennale :

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

De ce tableau, il ressort que du fait seul de la consommation des charbons menus et gailleteux, la dépense est à peu près le double de ce qu'elle a été en 1889 et plus du triple de celle de 1887.

(¹) Voir ce chiffre page 38.

§ 12. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXI donne le poids et la valeur du charbon exclusivement consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 55 p. % de charbon gras.

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

		En 1890.	En 1889.
Par train-kilomètre	Quantité	18 ^k ,80	18 ^k ,09
	Valeur	0 ^f ,205	0 ^f ,120
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	17 ^k ,32	16 ^k ,66
	Valeur	0 ^f ,189	0 ^f ,110
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	15 ^k ,70	15 ^k ,28
	Valeur	0 ^f ,149	0 ^f ,088
Par véhicule-kilomètre ⁽¹⁾	Quantité	1 ^k ,229	1 ^k ,150
	Valeur	0 ^f ,014	0 ^f ,008
Par unité de charge transportée à un kilomètre ⁽²⁾	Quantité	0 ^k ,45661	0 ^k ,42847
	Valeur	0 ^f ,00498	0 ^f ,00284

§ 13. 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 1890.		En 1889.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	1,598,485 kilogr.	499,810 ^f 65	1,619,742 kilogr.	210,601 ^f 16
Huile de colza épurée.	589,559 —	285,751 89	570,045 —	222,027 "
Torches falots	15,505 pièces.	5,876 25	16,792 pièces.	4,198 "
Ensemble.		487,458 77		456,826 16

Soit pour 1890 une augmentation de fr. 50,612-61 due notamment à la hausse du prix de l'huile épurée.

§ 14. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES GARES ET DES ATELIERS.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1885 à 1890, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords ainsi que dans les ateliers :

(¹) Y compris les parcours à vide.

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

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Depenses.	
1883	»	»	»	20,445	Mètres cubes. 4,545,516	Fr. C. 795,887 »	Fr. C. 0.475
1884	»	»	»	49,919	4,354,029	740,522 63	0.470
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	43,279	22,263	5,406,079	732,515 20	0.143
1889	531	8,472	43,732	22,735	5,399,545	761,131 28	0.141
1890	597	8,496	43,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.438

§ 15. ÉCLAIRAGE DES TRAINS AU GAZ RICHE.

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1883 à 1890 :

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE.
1885	127	245,420 ^{m³}	Fr. C. 118,000 »	Fr. C. 929 15	Fr. C. 0.481
1884	126	268,056 ^{m³}	109,206 17	866 74	0.407
1885	130	288,781 ^{m³}	105,191 72	809 17	0.564
1886	148	502,445 ^{m³}	86,759 50	586 24	0.287
1887	145	505,917 ^{m³}	101,590 92	709 05	0.531
1888	147	510,065 ^{m³}	110,854 19	753 97	0.557
1889 (¹) . .	157	525,896 ^{m³}	107,742 64	686 25	0.553
1890	155	562,490 ^{m³}	115,996 80	748 57	0.520

§ 16. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Le tableau suivant donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1885 et 1890.

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

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS												NOMBRE TOTAL de carrels.	
		à 1, 6 carrel.	à 30 carrel.	à 40 carrel.	à 50 carrel.	à 55 carrel.	à 60 carrel.	à 80 carrel.	à 95 carrel.	à 100 carrel.	à 110 carrel.	à 120 carrel.	à 150 carrel.		
1885	7	"	"	48	17	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,310
1884	7	"	"	48	18	"	"	"	"	"	"	"	"	18	4,620
1885	11	"	"	48	59	"	"	"	5	4	8	"	16	9,025	
1886	15	522	"	48	56	"	19	"	5	9	8	"	18	11,350	
1887	15	525	"	48	56	"	19	"	5	9	8	"	18	11,335	
1888	17	250	"	87	60	"	29	52	5	9	8	6	14	16,225	
1889	20	254	"	81	60	4	56	26	5	25	28	9	19	22,091	
1890	25	217	40	81	72	4	45	58	6	56	28	9	20	27,277	

§ 17. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a augmenté de 1,159 unités, ce qui porte l'effectif, fin 1890, à 22,852 unités.

1,155 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 102 de plus qu'en 1889.

§ 18. GRAISSAGE.

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

		En 1890.		En 1889.	
		QUANTITÉS	VALEURS.	QUANTITÉS	VALEURS
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	922,698	292,280 81	807,705	223,522 59
	Suif et graisses.	77,814	52,778 64	69,969	40,313 78
	Totaux. . .	1,000,512	345,059 45	877,674	263,836 37
Graissage des véhicules.	Huiles	433,257	192,172 79	426,363	174,698 53
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économiques, voies et bâtiments.	Huiles	112,462	72,843 53	112,788	(¹) 56,159 51
	Suif et graisses.	17,405	8,641 40	15,492	7,515 88
	Totaux. . .	129,867	81,484 93	128,280	63,675 39
Ensemble. . .		1,563,336	618,717 17	(¹) 1,432,317	502,210 29
Soit en plus pour 1890.		131,019	116,506 88	"	"

(¹) Chiffres rectifiés.

Cette augmentation s'explique : 1° par un parcours plus élevé fourni presque exclusivement par des moteurs puissants dont la consommation est plus forte ; 2° par la hausse des prix des matières de graissage. Un moindre parcours du matériel de transport n'a guère réduit cette augmentation.

Les *quantités* consommées se sont élevées, en 1890, à 0^k391 par train-kilomètre, contre 0^k0367, en 1889.

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

Par train-kilomètre	0.0155	0.0130
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris)	0.00101	0.00083
Par charge-unité-kilomètre.	0.00058	0.00031

§ 19. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1889 (tarif de 1890)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1890 (tarif de 1890)	restant à fournir en 1891 sur les marchés de 1890		
<i>1° Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1889 :</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	454,346 87	80,496 69	534,843 56	589,544 59
Combustibles.	488,754 72	»	488,754 72	427,796 95
Huile d'éclairage	73,101 57	»	73,101 57	47,933 86
Huiles et matières de graissage	108,616 33	2,590 20	111,206 53	84,239 22
Bois de construction.	821,992 »	12,688 02	834,680 02	484,259 »
Pièces de rechange neuves ou de remplacement des locomotives et tenders, des voitures et wagons.	2,743,702 92	76,608 56	2,820,311 48	3,181,476 19
Aciers, fontes et fers divers	552,176 34	29,625 64	581,801 98	470,050 01
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	363,949 38	»	363,949 38	309,244 09
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	121,263 59	»	121,263 59	181,754 28
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	136,772 97	34,599 36	171,372 33	219,589 25
Matières et objets divers.	1,130,554 36	58,752 40	1,189,306 76	891,057 62
<i>2° Objets et matières transformables :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	238,838 49	»	238,838 49	230,383 45
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (¹).	295,439 04	»	295,439 04	284,825 09
Total conforme à l'annexe XXIII.	7,529,508 52			
A reporter.	7,529,508 52	295,260 87	7,824,869 39	7,999,163 60

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

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1889 (tarif de 1890)	
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1890 (tarif de 1890)	restant à fournir en 1891 sur les marchés de 1890			
Report.	7,529,508 52	295,360 87	7,824,869 39	7,099,463 60	
3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :					
Stations et ateliers	1,459,821 69	"	1,459,821 69	1,129,359 30	
Sections	563,539 47	"	563,539 47	541,469 48	
4° Ateliers. — Pièces de rechange et ma- tières de remploi à utiliser pour loco- motives, tenders, voitures et wagons.					
Roues pour loco- motives, tenders, voitures et wa- gons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . .	5,753,880 "	"	5,753,880 "	5,159,536 "
	Roues vieilles dé- passant la réserve et pouvant être uti- lisées	(¹) 338,420 "	"	(¹) 338,420 "	493,793 "
Valeur totale des approvisionnements(²)	15,936,210 68	295,360 87	16,281,571 55	14,731,977 03	

A L'APPUI DU TABLEAU QUI PRÉCÈDE, on a détaillé à l'annexe XXV les *quantités* et valeurs des principaux objets approvisionnés pour faire face aux nécessités de l'exploitation, et dans l'annexe XXVI, on a donné le mouvement des mitrilles, matières et pièces hors d'usage pendant l'exercice 1890.

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

Locomotives. — L'Administration est de plus en plus satisfaite de l'emploi des locomotives express à voyageurs, pour lignes de niveau. Une nouvelle commande de 17 moteurs de l'espèce a été faite en 1890.

Le nouveau type de locomotives fourgons à 4 roues couplées de 1^m.20 de diamètre, avec cylindres à l'extérieur des longerons, donne également complète satisfaction.

La grande rapidité avec laquelle se transmet l'effort du frein Westinghouse à *action rapide*, réduit d'environ un tiers, par comparaison avec l'ancien frein, le temps nécessaire pour obtenir l'arrêt complet d'un train de voyageurs, composé d'un vingtaine de voitures et marchant à une vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

L'emploi de ce système de frein permet donc de réduire la durée du parcours tout en augmentant la sécurité. Les machines express pour lignes de niveau et pour lignes à fortes rampes en seront munies.

(¹) Évalués comme mitrilles, ces roues représentent une valeur de 23,278 francs.

(²) Voir annexes XXII, XXIV, et XXV.

Une première application d'appareils ayant pour but de faciliter le démarrage des machines, a été faite à 10 locomotives-fourgons.

Voitures. — L'Administration a fait fournir les nouveaux types de voitures ci-après :

40 voitures-fourgons à circulation centrale, réunissant toutes les conditions voulues pour être utilisées dans les trains légers.

3 voitures-poste dont la disposition permet d'assurer un meilleur aérage pendant les chaleurs de l'été.

Les voitures de 3^e classe de grande capacité, fournies dans le courant de cette année, ont reçu la double suspension sur caoutchouc. Leur roulement en est sensiblement amélioré.

L'augmentation de vitesse des trains express oblige à augmenter la puissance de freinage des voitures à trois essieux. L'application du frein au troisième essieu est imposée dans les nouvelles commandes et toutes les fournitures d'appareils de frein Westinghouse, comprennent actuellement la nouvelle triple valve à action rapide.

Wagons. — Pour donner satisfaction aux expéditeurs qui désirent effectuer deux expéditions de 5,000 kilogrammes de charbon, de chaux, etc., pour une même destination, l'Administration a fait diviser, au moyen d'une cloison mobile, 400 wagons charbonniers de 10 tonnes en deux parties égales. Le succès de cette mesure a été tel que 200 nouveaux wagons ont dû être appropriés de la même façon.

Le nombre des wagons appropriés, à titre d'essai, pour assurer le transport du poisson en grande vitesse, par trains de voyageurs, a été porté à cinq.

La période des fortes chaleurs édifiera l'Administration sur les améliorations dont l'expérience démontrerait l'utilité. On pourra alors arrêter le type définitif et commander le nombre de wagons suffisant pour donner satisfaction complète aux expéditeurs de poissons.

Ce sont les chemins de fer de l'État-Belge qui, les premiers sur le continent, ont appliqué, sur une grande échelle, le frein Westinghouse dont les avantages ne sont plus contestables.

Tout le matériel à voyageurs étant actuellement armé du frein continu, l'Administration a tenu également à ne pas se laisser devancer dans l'application du frein Westinghouse, à action rapide aux trains de marchandises. Cent wagons appropriés ont été mis à l'essai sur des lignes de niveau (Termonde-Malines-Louvain) et accidentées (Libramont à Jemelle).

Les premiers résultats ont été très satisfaisants.

Ces wagons sont actuellement affectés au service des trains 3198-3199 entre Bruxelles (Allée Verte) et Ostende.

Une plus longue pratique permettra d'émettre une opinion définitive sur les avantages que présente, au point de vue économique l'emploi des freins continus sur les trains de marchandises.

On a continué à appliquer la boîte à l'huile d'une pièce, modèle 1883, à un grand nombre de wagons; fin 1890, 33,869 wagons étaient munis de cette boîte; il n'en reste plus que 6,480 à pourvoir de cette amélioration.

Éclairage des stations. — L'éclairage au pétrole a été établi ou étendu dans 107 stations, haltes ou points d'arrêt. Il y a été placé 373 lampes avec réverbère, lanterne d'applique ou suspension.

L'éclairage au gaz a été étendu dans 32 stations : 308 becs y ont été placés, dont 300 en extension et 8 en remplacement d'un même nombre de becs à pétrole supprimés; on a approuvé en outre le placement de 90 becs.

L'éclairage électrique a été établi à Bruxelles (Allée Verte), à Ninove et dans la gare couverte, les voies et la remise aux locomotives de Namur; il a été étendu à Esschen et à Bruxelles (Quartier-Léopold).

Chauffage des trains. — Une première application de chauffage à la vapeur a été faite cet hiver. Les trains express de la ligne d'Ostendé à Bâle, sont chauffés à la vapeur depuis le 20 octobre 1890. A part quelques irrégularités peu importantes et inévitables au début de l'application d'un système nouveau, ce chauffage a bien fonctionné. Les voyageurs en ont été généralement satisfaits.



CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er} 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.		
	1890.	1889.	1890.	1889.	1890.	1889.	1890.	1889.	
Billets simples	1 ^{re}	275,555	315,520	2,265,693 45	2,462,277 96	Kilom. 83.57	Kilom. 79.81	8.222	7.804
	2 ^e	515,744	521,471	2,702,520 85	2,696,400 18	69.07	68.69	5.240	5.171
	3 ^e	640,197	620,661	1,286,853 27	1,230,635 57	36.05	35.66	2.010	1.963
Ensemble	"	1,431,496	1,457,652	6,255,067 67	6,389,313 71	57.09	57.10	4.370	4.383
Billets aller et retour (1)	1 ^{re}	323,712	311,426	1,566,368 29	1,493,061 86	63.67	63.12	4.839	4.797
	2 ^e	665,498	634,394	2,136,541 01	1,985,738 04	56.18	54.77	3.210	3.180
	3 ^e	1,142,804	1,116,714	1,595,544 64	1,560,302 88	36.28	36.31	1.396	1.397
Ensemble	"	2,131,814	2,062,534	5,298,453 94	5,040,002 78	46.65	46.03	2.485	2.444
Total	"	3,563,310	3,520,206	11,553,521 61	11,429,316 49	50.85	50.62	3.242	3.247

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

B. Trains ordinaires.

	CLASSES	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1890.	1889.	1890.	1889.	1890.	1889.	1890.	1889.
						Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1 ^{re}	345,957	331,729	590,000 91	538,608 61	33.70	33.11	2.573	2.528
	2 ^e	1,594,170	1,511,079	2,328,454 50	2,249,685 17	25.32	25.30	1.461	1.460
	3 ^e	12,256,866	11,874,322	9,003,257 55	8,731,947 01	18.77	18.79	0.735	0.735
Ensemble	"	14,196,993	13,747,130	12,221,712 96	11,820,240 79	19.67	19.67	0.851	0.860
Billets aller et retour (1)	1 ^{re}	653,118	603,282	873,346 45	827,703 53	21.70	22.27	1.337	1.572
	2 ^e	2,818,508	2,735,276	2,320,672 27	2,245,104 60	17.41	17.54	0.815	0.821
	3 ^e	19,713,502	18,900,314	9 824,156 62	9,255,786 45	15.32	15.37	0.468	0.490
Ensemble	"	23,215,218	22,238,832	12,818,175 34	12,328,594 58	15.75	15.82	0.552	0.554
Total	"	37,412,211	35,985,962	25,039,888 30	24,148,835 37	17.32	17.37	0.869	0.671
Total des prix entiers	"	40,975,521	39,506,169	36,593,409 91	35,574,151 86	20.23	20.33	0.893	0.901

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1890.	1889.	1890.	1889.	1890.	1889.	1890.	1889.
						Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	"	(2)1,531,818	(3)1,480,351	1,491,081 07	1,420,411 72	43.63	43.06	0.973	0.960
(3) Abonnements	généraux	4,847,214	4,417,136	2,529,329 18	3,308,947 64	38.66	37.95	0.728	0.749
	d'étudiants	1,741,738	1,628,460	256,986 74	240,889 28	12.78	12.64	0.148	0.148
	d'ouvriers	14,388,322	12,314,612	1,723,455 09	1,456,585 13	14.70	14.66	0.120	0.118
Détenus et leurs gardiens	"	82,667	81,866	225,365 85	223,209 75	70.08	74.28	1.372	1.470
Émigrants	"	16,261	16,629	54,742 73	56,493 73				
Sociétaires	"	431,447	313,541	439,278 45	315,479 19				
Trains de plaisir	"	49,428	52,234	76,128 19	87,359 78	55.74	49.35	3.344	2,920
Voyages circulaires	"	164,473	146,172	550,079 31	426,820 63				
Total des prix réduits	"	23,253,371	20,451,031	8,346,446 65	7,526,197 05	23.13	23.19	0.359	0.348
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	"	64,228,892	59,957,199	44,939,856 56	43,114,348 91	21.28	21.31	0.700	0.719

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

(2) Dont militaires en débet. } 1890. 1889.
70,073 71,972 voyageant isolément.
172,604 451,655 — en corps.

(3) Pour les années 1872 à 1886, voir page A-86 du compte-rendu de 1886.

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

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1890	en 1889	Différences pour 1890	en 1890	en 1889	Différences pour 1890.	en 1890.	en 1889	en 1890	en 1889
1 ^{re} classe . .	621,512	617,249	— 25,737	3,155,694 36	3,300,886 57	— 145,192 21	55 81	55 87	5 077	5 100
2 ^e — . .	2,109,914	2,062,550	+ 47,364	5,030,975 45	4,916,083 33	+ 84,890 10	36 01	36 32	2 384	2 368
3 ^e — . .	12,897,063	12,495,003	+ 402,060	10 290,110 82	9,962,382 58	+ 327,528 24	19 63	19,63	0 798	0 797
	15,628,489	15,204,802	+ 423,687	18,478,780 63	18,209 514 50	+ 267,22 13	23 28	23 14	1 182	1 108

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

1 ^{re} classe.	976,830	914,708	+ 62,122	2,439,714 74	2,321,665 39	+ 118,049 35	35 61	36 18	2 498	2 538
2 ^e — .	3,514,096	3,363,630	+ 144,466	4,457,213 28	4,230,842 64	+ 226,370 64	24 75	24 55	1 268	1 256
3 ^e —	20,856,106	20,017,028	+ 839,078	11,219,701 26	10,916,089 33	+ 403,611 93	16 47	16 54	0 538	0 540
	25,347,032	24,301,366	+1,045,666	18,116,619 28	17,368,597 36	+ 748,031 92	18 35	18 30	0 715	0 715

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

1 ^{re} classe	1,598,342	1,561,957	+ 36,385	5 595,409 10	5,622,551 96	— 27,142 86	43 46	44 34	3 501	3 600
2 ^e —	5,624,010	5,432 180	+ 191,830	9,488,188 73	9,176,927 99	+ 311,260 74	28 08	29 01	1 687	1 689
3 ^e —	33 753,169	32,512,031	+1,241,138	21,509,812 08	20,778,671 91	+ 731,140 17	17 68	17 73	0 637	0 639
	40,975,521	39,506,168	+1,469,353	36,593,409 91	35,578,151 86	+ 1,015,258 05	20 23	20 33	0 893	0 901

d) *Billets à prix réduits* (2).

1 ^{re} classe. . .	770,634	707,084	+ 63,550	1,088,466 25	985,092 48	+ 103,373 77	42 21	41 34	1 412	1 393
2 ^e — . . .	2 359,357	2,140,057	+ 219,300	2,100,720 05	1,923,944 88	+ 176,775 17	37 21	36 00	0 890	0 899
3 ^e — . . .	20,123,380	17,603,890	+2,519,490	5,157,260 35	4,627,159 69	+ 530,100 65	20 75	20 91	0 256	0 263
	23,253 371	20,451,031	+2,802,340	8,346,446 65	7,536 197 05	+ 810,249 60	23 15	23 19	0 359	0 368

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe. . .	2,368,976	2 269,041	+ 99,935	6,683,875 35	6,607,644 44	+ 76,230 91	43 05	43 41	2 821	2 912
2 ^e — . . .	7,983,367	7,572,237	+ 411,130	11,588,908 78	11,100,872 87	+ 488,035 91	31 41	30 99	1 457	1 465
3 ^e — . . .	33,876,549	30,115,923	+3 760,628	26,667,072 43	25,405,831 05	+ 1,261,240 83	19 82	18 84	0 495	0 507
	44,228,892	40 957,191	+4,271,693	44,930,856 56	43,114,348 91	+ 1,825,507 65	21 28	21 31	0 700	0 719

(1) Voir renvoi n° 1, p. A-47.

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

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1889, l'année 1890 a donné en plus :

Pour les trains express	fr.	124,205 42
— ordinaires		891,052 93
Pour l'ensemble des prix normaux	fr.	1,015,258 05
— — réduits		810,249 60
Pour la totalité des transports de voyageurs	fr.	1,825,507 65

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

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction.)	Ensemble.
En trains ordinaires.	14,196,993	23,215,218	37,412,211
— express	1,431,496	2,131,814	3,563,310
	15,628,489	25,347,032	40,975,521

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 25,253,371 23,253,371
48,600,403 64,228,892

on constate que, sur 64,228,892 voyages effectués, 48,600,403, soit 75.7 p. %, l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 74.6 p. % en 1889.

Il est à remarquer que les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1872 (voir annexe IX du compte-rendu de 1886).

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

		1890				1889
		PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express	{ 1 ^{re} classe	24	7.87	0.0726	(¹) 0.57	0.53
	{ 2 ^e —	40	46.94	0.0604	(¹) 4.02	0.85
	{ 3 ^e —	50	9.36	0.0384	0.36	0.37
Ordinaires	{ 1 ^{re} classe	24	2.50	0.0536	0.43	0.43
	{ 2 ^e —	40	9.44	0.0385	0.35	0.35
	{ 3 ^e —	50	44.66	0.0282	0.29	0.30
Ensemble	{ 1 ^{re} classe	24	4.23	0.0650	0.27	0.26
	{ 2 ^e —	40	40.93	0.0463	0.51	0.48
	{ 3 ^e —	50	44.43	0.0263	0.30	0.31

(1) La recette des voitures de 1^{re} et de 2^e classe express est plus élevée en 1890 qu'en 1889. Cela résulte d'une meilleure utilisation du matériel (voir p. 37) obtenue par la réduction relative des véhicules de l'espèce dans certains trains.

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

a. *Mouvement.*

		UNITES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1890.	En 1889.	Différences pour 1890.
Trains de voyageurs.	Voyageurs.	Voyage.	64,228,892	59,957,499	+ 4,271,693
	Bagages.	Kilogr.	25,792,500	24,870,400	+ 922,400
	Colis-journaux.	—	564,704	494,610	+ 73,094
	Tarif n° 1, colis exprès.	—	41,944,703	41,826,835	+ 117,868
	Petits paquets (internat.).	—	82,437,402	79,497,887	+ 2,939,515
	Finances.	Group.	789,882	774,638	+ 15,244
Trains de marchandises.	Équipages.	Voiture.	4,501	4,252	+ 249
	Chevaux.	Expédition.	4,644	4,454	+ 190
	Petites marchandises.	Kilogr.	248,794,474	246,400,968	+ 2,393,506
	Grosses marchandises (1).	—	26,833,678,000	26,695,842,000	+ 137,836,000
	Chevaux et bestiaux.	Expédition.	49,996	47,945	+ 2,051
	Ensemble.				

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES (2).			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ.	
			En 1890.	En 1889.	Différences pour 1890.	En 1890.	En 1889.
Trains de voyageurs.	Voyageurs.	Voyage.	44,939,856 56	43,714,348 91	+ 1,225,507 65	0.700	0.719
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	151,100 60	143,414 90	+ 7,685 70	—	—
	Bagages.	Quintal.	1,080,335 90	1,023,981 26	+ 56,354 64	4.189	4.117
	Colis. Journaux.	Kilogr.	41,728 »	35,115 »	+ 6,613 »	0.074	0.071
	Tarif n° 1, colis exprès.	—	1,115,543 27	1,065,687 29	+ 49,855 98	0.093	0.090
	Petits paquets.	Quintal.	1,917,148 51	1,974,796 40	— 57,647 89	2.334	2.484
Trains de marchandises.	Finances.	Group.	219,083 38	218,405 59	+ 677 79	0.277	0.282
	Équipages.	Voiture.	53,031 85	47,545 60	+ 5,486 25	35.331	37.976
	Chevaux.	Expédition.	184,413 62	173,570 39	+ 10,843 23	39.710	38.996
	Petites marchandises.	Quintal.	5,826,231 91	5,565,845 30	+ 260,386 61	2.342	2.259
	Grosses marchandises.	Tonne.	81,070,947 11	79,065,600 35	+ 2,005,346 76	3.021	2.962
	Chevaux et bestiaux.	Expédition.	1,271,100 34	1,196,361 69	+ 74,738 65	25.424	24.968
Ensemble. . . fr.		»	137,870,521 05	133,624,672 68	+ 4,245,848 37		

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

(1) Non compris 1,096,965 tonnes en 1890 et 1,352,806 tonnes en 1889, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable, qu'on a dû l'écartier 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.
1865	Francs. 4.37	Francs. 3.46	Francs. 51,302	Francs. 440.55
1870	4.44	2.90	52,219	443.07
1875	(¹) 0.84	(²) 3.53	45,420	424.44
1880	(³) 0.88	(⁴) 3.43	42,444	445.45
1885	(⁵) 0.84	3.24	38,096	404.37
1886	0.75	3.09	36,750	400.68
1887	0.74	3.06	38,944	406.69
1888	0.73	2.99	44,453	442.44
1889	0.72	2.96	42,699	416.98
1890	0.70	(⁶) 3.02	43,869	420.49

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 1890.	En 1889.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages fr.	66,166 88	62,724 71
	Loyer des buffets	260,379 15	278,599 82
	Droit d'affichage	27,144 76	22,282 67
	Vente de livres	10,467 07	13,802 87
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	84,590 43	79,699 "
	Placement d'appareils et de bascules automatiques. .	"	44,607 46
	Total. . fr.	<u>448,748 29</u>	<u>470,716 25</u>

(¹) Les prix de transport des voyageurs appliqués de 1851 à 1866, ont été réintroduits, diminués de 10 p. % dès le 1^{er} novembre 1871. Un barème différentiel avait été expérimenté de 1867 à 1874.

(²) Allongement du parcours moyen en raison de la reprise des lignes des Bassins-Houillers en 1874 et de celles du Luxembourg en 1875.

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

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

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

(⁶) Voir p. 37 les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

	En 1890.	En 1889.	
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations fr.	17,314 16	4,886 42
	Formalités en douane	223,657 53	226,779 25
	Dépôt et magasinage.	58,849 69	55,854 52
	Retard dans le chargement et le déchargement	245,568 19	183,618 64
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	40,012 98	27,587 58
	— de tapissières	1,125 50	1,248 »
	Déchargement d'office	54,475 43	52,539 25
	Entretien et traction sur les raccordements.	219,855 56	211,197 26
	Redevances pour usage de quais, voies	7,982 26	8,705 80
	Location de terrains et de vidanges	54,625 49	21,855 59
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	1,887,569 44	1,877,762 31
	Surtaxes non réclamées	1,696 86	2,927 27
	Recettes diverses.	97,297 28	107,265 47
Total. . fr.	2,871,626 44	2,759,980 96	
Total des trains de voyageurs.	448,748 29	470,716 25	
Ensemble (1). . fr.	5,520,374 70	5,250,697 19	

§ 4. PRODUITS DIVERS (1).

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

	En 1890.	En 1889.
Les ventes d'immeubles sans emploi fr.	65,167 75	161,574 82
Le loyer de bâtiments provisoirement inutiles, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc.	59,571 92	64,714 47
Ensemble. . fr.	122,759 65	226,089 29

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 :

	En 1890.	En 1889.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,050,007 47	1,040,821 92
Détenus et leurs gardiens	225,565 85	225,209 75
Émigrants	54,742 73	56,495 73
Sociétaires	459,278 45	515,479 19
Trains de plaisir	76,128 19	87,559 78
Transports mili- { Hommes	441,075 60	379,589 80
itaires en débet . . { Chevaux	53,595 »	56,988 45
{ Bagages et matériel de guerre.	88,818 29	99,916 44
Chevaux de courses	20,065 85	16,729 70
Transports d'ob- { départements ministériels	11,855 56	15,055 77
jets et d'approvi- { expositions	159 77	411 75
sionnements pour . { divers	65 70	122 85
{ armée et prisons.	95,912 95	105,014 70
Ensemble. . fr.	2,556,825 41	2,575,175 85

(1) Voir ces résultats depuis l'origine, annexes XI et XII de 1889.

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1890, 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. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.
Voyageurs (1).	56,636,489	88.18	6,241,611	8.16	2,350,792	3.66	64,228,892
Bagages (quintaux).	163,005	63.20	23,947	9.28	70,973	27.52	257,925
Petites marchandises (kilogr.) (2)	216,657,054	63.08	44,643,524	13. »	82,137,102	23.92	343,437,680
Grosses — (tonnes) (3)	13,638,112	50.82	4,935,975	18.40	8,259,591	30.78	26,833,678
Finances(groups) (4)	530,451	67.16	112,202	14.20	147,229	18.64	789,882
Équipages(voitures).	1,205	80.28	104	6.93	192	12.79	1,501
Chevaux et bestiaux(expéd.)	35,172	64.37	8,004	14.65	11,464	20.98	54,640

B. Recettes.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.
Voyageurs fr.	34,337,161 62	76.41	4,528,893 36	10.08	6,073,801 58	13.51	44,939,856 56
Tickets d'entrée dans les stations	151,100 60	100. »	»	»	»	»	151,100 60
Bagages	530,211 88	49.08	57,579 37	5.33	492,544 65	45.59	1,080,335 90
Petites marchandises	6,102,642 45	68.56	880,860 73	9.90	1,917,148 51	21.54	8,900,651 69
Grosses —	42,543,676 96	52.48	12,185,214 90	15.03	26,342,055 25	32.49	81,070,947 11
Finances	177,701 25	81.11	16,035 37	7.32	25,346 76	11.57	219,083 38
Équipages	39,194 79	73.91	3,400 44	6.41	10,436 62	19.68	53,031 85
Chevaux et bestiaux	1,005,730 74	69.17	86,766 95	5.96	362,016 27	24.87	1,455,513 96
Produits extraordinaires	3,320,374 70	100. »	»	»	»	»	3,320,374 70
Ensemble . . fr.	88,208,794 99	62.47	17,758,751 12	12.58	35,223,349 64	24.95	141,190,895 75
Produits divers fr.							59,571 92
Total . . . fr.							141,250,467 67

(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 1,096,965 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain (voir renvoi (1) page A-51).

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

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1889, 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	1,799,873 70	»	428,413 55	»	»	402,479 60
Bagages	44,956 94	»	1,671 15	»	42,696 55	»
Petites marchandises.	278,088 25	»	38,767 34	»	»	57,647 89
Grosses —	1,240,205 99	»	1,624,392 15	»	»	859,251 38
Finances.	4,584 58	»	1,740 73	»	»	5,647 52
Équipages	1,271 08	»	699 49	»	3,515 68	»
Chevaux et bestiaux .	2,790 33	»	6,140 86	»	76,650 69	»
Totaux.	3,368,800 87	»	2,404,525 27	»	92,862 92	1,325,026 39
Différences pour 1890.	+ 3,368,800 87		+ 2,404,525 27		— 1,232,163 47	

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

	A.	B.	C.
En 1889, de	61.92	11.44	26.64
Elle est, en 1890, de	62.47	12.58	24.95
Différence pour 1890	+ 0.55	+ 1.14	— 1.69

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1890.

A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

§ 1^{er}. TARIFS POUR VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. Service intérieur.

Les billets d'abonnements hebdomadaires d'ouvriers, qui ne pouvaient être utilisés que par les trains spécialement désignés par l'Administration, ont été, provisoirement et à titre d'essai, rendus valables, indifféremment par tous les trains ordinaires, où la présence des abonnés de cette catégorie n'est pas de nature à entraver la marche du service.

Les cartes d'identité pour officiers, qui devaient être renouvelées tous les ans, ont été rendues valables pour une période quinquennale.

Les voitures pour enfants peuvent être acceptées au transport comme bagages, au prix et conditions de ce tarif, quels que soient leur poids et leur volume. La taxe appliquée est établie d'après le poids réel augmenté de 50 p. %.

Les colis des voyageurs de commerce et des marchands ambulants sont acceptés jusqu'à concurrence d'un poids de 80 kilogs et d'un volume d'un demi mètre cube par colis. Antérieurement, ils n'étaient acceptés qu'à concurrence de 50 kilogs et d'un quart de mètre cube.

b. *Services mixtes.*

Extension, en service mixte, avec les Compagnies ci-après, à raison de sept déplacements par semaine, des abonnements de trois mois, six mois et pour la durée annale des cours, en faveur des enfants et des jeunes gens fréquentant les établissements d'instruction, savoir : État-Néerlandais (Liégeois-Limbourgeois), Flandre occidentale, Gand-Eecloo-Bruges, Gand-Terneuzen, Malines-Terneuzen, Termonde-Saint-Nicolas.

Ces mêmes Compagnies ont également accepté de délivrer en service mixte avec l'État, aux ouvriers de l'industrie privée astreints à un travail non interrompu, des abonnements de semaine donnant le droit de voyager le dimanche, à l'instar de ce qui se pratique sur les lignes de l'État.

Réimpressions du tarif mixte avec la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale, par suite : 1° de l'abaissement des prix des billets aller et retour en service intérieur Flandre occidentale; 2° de l'arrondissement des taxes au demi-décime supérieur dans ce même service.

Les Compagnies ci-après ont adhéré aux conditions d'acceptation au tarif des bagages en vigueur sur les lignes de l'État, pour les relations de service mixte, des bicycles, des tricycles et des colis des voyageurs de commerce et des marchands ambulants : Anvers-Gand, Chimay, État-Néerlandais (Liégeois-Limbourgeois), Flandre occidentale, Gand-Eecloo-Bruges, Gand-Terneuzen, Grand Central belge, Hasselt-Maeseyck, Malines-Terneuzen, Nord-Belge et Termonde-Saint-Nicolas.

c. *Services internationaux.*

Extension des abonnements de voyageurs en service Franco-Belge.

Création de billets d'excursion de Douvres à Waterloo ou Braine-l'Alleud et retour, valables pendant huit jours.

Création de billets directs de 5^e classe Ostende-Londres, valables, les billets simples, pendant trois jours, ceux d'aller et retour pendant quatorze jours.

Création de billets aller et retour, à prix réduits, entre Londres et Ostende, valables du samedi au lundi, pendant la saison balnéaire.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

Établissement, à Paris, d'un bureau pour le débit de billets circulaires combinables, en destination de la Belgique et des Pays-Bas.

Billets avec itinéraires établis, au gré des voyageurs, sur les chemins de

fer allemands, autrichiens, hongrois, luxembourgeois, belges, néerlandais, roumains, suisses et scandinaves, et rendus valables pour un voyage d'aller et retour, pourvu que l'itinéraire comporte un développement de 600 kilomètres au minimum.

§ 3. TRAINS DE PLAISIR.

Les trains de plaisir au départ d'Anvers et de Termonde, qui n'étaient organisés que quatre ou cinq fois pendant la saison estivale en destination d'Ostende, Blankenberghe et Heyst, ont été rendus hebdomadaires. Il en a été de même des trains de l'espèce au départ de Bruxelles-Nord pour Flessingue, Middelbourg et Spa.

§ 4. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

21 mars. Les dispositions du dernier alinéa du littéra C de l'article 17 sont modifiées et complétées dans le sens d'une réduction des prix de transport applicables aux envois à charges incomplètes de et vers les embranchements au chemin de fer l'État.

Classification générale des marchandises.

1^{er} mars. Classification de la *terre ferrugineuse calcinée* à la 4^e classe.
15 avril. Classification du *zinc brut en barres (barreaux de zinc, chevillage de zinc)* à la 2^e classe.
1^{er} juin. Classification à la 4^e classe des *mélasses ordinaires (résidu de la fabrication du sucre en wagons citernes à fournir par les expéditeurs)*.
15 — Déclassement de la *naphtaline brute* de la 3^e à la 4^e classe.
1^{er} août. Classification des *bois européens en bûches de 2^m,50 et moins* à la 2^e classe.
1^{er} — Déclassement du *pyrolignite de fer* de la 2^e à la 3^e classe.
1^{er} octobre. Déclassement de la *pâte à papier* de la 2^e à la 3^e classe.
1^{er} novembre. Classification des *plaques magnésiques* à la 3^e classe.
1^{er} décembre. Déclassement des *arbres et arbustes vivants ainsi que des plantes vivantes* de la 1^{re} à la 2^e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial, n° 3 d'exploitation maritime; y sont introduits :

1^{er} mars. *Noir, os débouillis et os pulvérisés pour engrais.*

- 1^{er} août. *Pyrolignite de fer.*
- 1^{er} octobre. *Eau de tan.*
- 1^{er} novembre. *Plaques magnésiques.*
Tarif spécial, n° 12.
- 1^{er} juillet. Réduction de 200,000 et de 100,000 kilogrammes respectivement à 100,000 et à 50,000 kilogrammes des minima de poids fixés pour jouir des prix réduits du tarif spécial en faveur des minerais et des produits assimilables à ceux-ci.
- 1^{er} octobre. *Les blendes grillées* sont admises aux prix des catégories 4 et 7.
- 15 décembre. *Les pyrites de fer* sont rangées aux catégories 1, 5 et 8.
Tarif spécial, n° 24.
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 destinés à la confection des caisses d'emballage, a été successivement étendue aux stations d'Allain, d'Antoing et de Tournai.
Tarif spécial, n° 28.
Extension de ce tarif, créé en faveur de la chaux destinée à l'agriculture, des matériaux d'empierrement, etc., aux produits ci-après :
- 1^{er} mai. *Engrais communs, vidanges en tonnaux.*
- 1^{er} septembre. *Moëllons bruts sans distinction* quant à l'usage auquel ils sont destinés.
Tarif spécial provisoire pour le transport des *charbons* vers certaines localités des provinces de Brabant, d'Anvers et des deux Flandres.
- 1^{er} mars. Ce tarif spécial est supprimé.
Tarif spécial pour le transport des charbons anthraciteux de la Basse-Sambre et du Pays de Liège vers les stations de la vallée de la Meuse.
- 1^{er} août. Les minima de tonnage de 100 et de 200 tonnes prévues pour jouir des prix de ce tarif spécial, sont réduits respectivement à 50 et à 100 tonnes.

b. *Services internationaux et de transit.*

Conditions réglementaires.

- 1^{er} juillet. *Service belge-néerlandais :*
Revision des articles 12, 15 et 16 concernant la manutention des marchandises.
- 1^{er} septembre. Modifications des dispositions relatives au pesage des marchandises.
Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :
- 1^{er} juin. Création d'un fascicule I renfermant les conditions réglementaires spéciales.

Service Belge-Allemand :
1^{er} juin Création d'un fascicule 1^{er} renfermant les dispositions spéciales.

Classification générale des marchandises.

27 février. *Service Belge-Néerlandais ;*
Introduction de la station de *Desselghem* au tarif spécial, n° IV et de la station de *Delft* au tarif spécial n° X.
Admission :
27 — A la 3^e section de *l'acide sulfureux* dissous dans l'eau.
15 avril. Au tarif spécial n° I *du zinc en barres* (barreaux de zinc, chevillage de zinc).
1^{er} juin. A la 3^e section du *pétrole brut en barils* de provenance russe.
1^{er} août. A la 4^e section des *acides chlorhydriques (muriatiques) et sulfuriques* transportés en wagons citernes.
2 octobre. A la 3^e section du *chlorure de zinc liquide en bouteilles*.
1^{er} novembre. A la 3^e section des *plaques magnésiques*.
Service Anglo-Belge via Harwich et service Anglo-Belge avec Grimsby via Anvers :
1^{er} juillet. Introduction de *la laine lavée* à la 2^e section.
Service Anglo-Belge-Bavarois :
14 février. Déclassement de *l'acide muriatique* expédié en wagons citernes.

*
* *

1^{er} juin. Publication d'une brochure contenant, pour les divers services Belges-Allemands et Anglo-Belges-Allemands, les conditions réglementaires, les prescriptions générales concernant l'application des tarifs, la classification des marchandises rentrant dans les tarifs spéciaux et dans les tarifs exceptionnels nos 1 à 4, ainsi que les frais accessoires non compris dans les taxes de transport.

Prix en général.

1^{er} juillet. *Service Anglo-Belge via Harwich et Anglo-Belge avec Grimsby via Anvers :*
Réduction de fr. 0-05 par 1,000 kilogrammes sur les prix du barème dans les relations avec les chemins de fer de la Flandre occidentale.
Service Franco-Belge (Nord) :
1^{er} — Suppression des majorations des taxes prévues pour les envois empruntant les lignes du chemin de fer de la Flandre occidentale.

- Service Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale) :*
 1^{er} juillet. Suppression des majorations de taxes prévues pour les envois empruntant les lignes du chemin de fer de la Flandre occidentale.
- Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :*
 Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 18 juin. Réduction des taxes applicables aux envois effectués de ou vers les stations du chemin de fer de la Flandre occidentale.
- 1^{er} septembre. Revision du fascicule II (trafic avec Bâle et Delle) (transit).
Service Anglo-Belge-Bavarois :
 9 mai. Extension du tarif à une nouvelle station bavaroise.
- 1^{er} juillet. Réduction des taxes applicables aux envois effectués de ou vers les stations de la Flandre occidentale et de ou vers le Touquet et Warneton.
Service Belge-Rhénan-Westphalien :
 1^{er} juin. Revision des tarifs des marchandises Belge-Berg-Marche et Belge-Rhénan-Cologne-Minden, du 1^{er} octobre 1880, ainsi que des fascicules IV^a et IV^b du tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand (relations avec les lignes de la Moselle et du Sarrebruck), et remplacement de ces divers livrets par un nouveau tarif intitulé : « Belge-Rhénan-Westphalien », composé de sept fascicules.
Service Anglo-Belge-Rhénan-Westphalien :
 1^{er} août. Introduction d'un nouveau tarif pour le transport de marchandises à grande vitesse et à petite vitesse (charges incomplètes) des stations rhénanes et westphaliennes vers Londres et réciproquement, viâ Anvers-Harwich.
Service Belge-Austro-Hongrois :
 1^{er} — Extension du tarif général à diverses stations austro-hongroises.
 1^{er} — Réduction des taxes applicables aux envois effectués de ou vers les stations du chemin de fer de la Flandre occidentale ou en transit par ce chemin de fer.
Service Franco et Belge-Allemand-Russe :
 1^{er} juillet. Réduction des taxes applicables aux envois effectués de ou vers les stations du chemin de fer de la Flandre occidentale ou en transit par ce chemin de fer.
- *
* *
*
- 11 février. Extension du tarif de l'Union postale universelle à la Colombie.
- 28 août. Revision du tarif de l'Union postale universelle.

Prix spéciaux ou exceptionnels.

- Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :*
- 10 juillet. Abaissement à 50 et à 100 tonnes, des minima de tonnage de 100 et de 200 tonnes exigés pour jouir de réductions de fr. 0-75 et de 1 franc par tonne, accordées sur les prix de transport des minerais du Grand-Duché de Luxembourg et de la Lorraine vers la Belgique.
- Services Anglo- et Belge-Bavarois :*
- 15 juillet. Extension à divers nouveaux articles, du tarif exceptionnel Anglo-Belge-Bavarois, applicable aux envois de certaines marchandises par charges incomplètes.
- 8 août et 28 novembre. Extension du tarif exceptionnel, applicable aux transports de bois, à une nouvelle station bavaroise, et à divers articles nouveaux.
- Service Belge-Rhénan-Westphalien :*
- 1^{er} février. Publication d'un tarif exceptionnel séparé pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon des bassins de Mons, du Centre, de Charleroi, de la Basse-Sambre et de Liège à destination de la plupart des stations des chemins de fer Rhénans-Westphaliens.
- Service Anglo-Belge-Néerlandais-Italien :*
- 14 août. Extension à diverses stations belges et italiennes du tarif exceptionnel des denrées alimentaires.
- Service Belge-Austro-Hongrois :*
- 1^{er} août. Extension des tarifs exceptionnels à diverses stations belges et austro-hongroises.
- 1^{er} — Extension au blanc de baleine et aux dégras de peaux des tarifs exceptionnels des ports de mer nos 2^b et 4.
- 1^{er} — Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels Belges-Austro-Hongrois pour le transport de la laine de toute espèce, des machines agricoles et industrielles, des instruments aratoires, des vins en fûts ou en caisses, du cuir, du papier, des graines et semences, du kaolin (terre à porcelaine), des crasses de cornues, des déchets de rotins, de la laine peignée, des fils à tisser et autres, des œufs, jaunes et blancs d'œufs, du lin teillé et brut, des étoupes et déchets d'étoupes, des arbres et arbustes vivants, du chanvre et des oignons comestibles.
- 1^{er} — Réduction des taxes applicables aux envois effectués de ou vers les stations du chemin de fer de la Flandre occidentale ou en transit par ce chemin de fer.
- Service Franco-Belge-Nord :*
- 14 mars. Revision du tarif commun temporaire, g. v., n° 2^{bis}, applicable aux transports de poisson frais, effectués de certaines stations françaises vers la Belgique.

- 22 décembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif commun exceptionnel temporaire, g. v., n° 1^{bis}, pour le transport d'huitres et de poissons frais au départ de certaines stations françaises vers la Belgique.
- Service Franco-Belge-Anzin :*
- 4 août. Mise en vigueur de prix réduits applicables aux transports de matériaux pour la construction, la réparation et l'entretien des routes (pavés, etc.), vers les stations de la Compagnie d'Anzin.
- Service Belge-Suisse :*
- 15 mars. Introduction d'un tarif exceptionnel pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon vers les stations du chemin de fer du Gothard.
- 1^{er} juin. Revision du tarif exceptionnel pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon vers les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse (y compris les lignes du Bötzingen, de la Vallée de la Töss et de l'Union Suisse).
- 5 août. Publication d'un livret-barème pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon vers les stations des chemins de fer du Central-Suisse, de la Vallée de l'Emme, du Jura Neuchâtelois et du Jura Simplon.

* * *

- 5 mars Admission à l'échange, par la voie d'Ostende-Londres, des colis postaux de et vers la République Argentine et l'île de Bornéo.

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

§ 1^{er}. TRAINS DE VOYAGEURS.

Par suite de la mise en exploitation de la ligne de Roulers à Menin, les relations entre Ostende et la France ont été améliorées et accélérées par la création de trains directs.

L'entrée à Verviers des trains, partant respectivement de Bruxelles-Nord, à 6 heures 15 du matin et à 1 heure 50 de relevée, a été supprimée depuis le 1^{er} juin en vue de diminuer le temps de parcours des dits trains et d'assurer, d'une façon plus régulière, les relations internationales qu'ils sont chargés de desservir.

Antérieurement au 1^{er} juillet 1890, les voyageurs partant de Berlin pour l'Angleterre à 11 heures 55 du matin ne pouvaient être rendus à Londres que le lendemain à midi 20 par la voie d'Ostende. Depuis cette date, à la suite de différentes améliorations introduites dans le service, les voyageurs peuvent, en partant de Berlin à 1 heure du soir, au lieu de 11 heures 55 du matin,

être rendus à Londres, via Ostende, à 11 heures 22 du matin au lieu de midi 20.

En sens inverse, les voyageurs qui partaient de Londres à 1 heure 10 de relevée et arrivaient à Berlin le lendemain à 8 heures 26 du soir, peuvent, en partant à la même heure, y être rendus à 5 heures 55 du soir au lieu de 8 heures 26.

Ces améliorations s'appliquent également aux relations entre Bruxelles et Berlin et vice-versa.

Les mêmes améliorations ont été apportées dans les relations de Paris avec Cologne, Francfort et Berlin.

Le train partant de Cologne pour Paris à 10 heures 30 du soir a été retardé de 17 minutes au départ de Cologne, et accéléré de façon à arriver à Paris à 8 heures 39 du matin au lieu de 8 heures 35. Ce train relève également la correspondance du train partant de Berlin pour Cologne à 1 heure du soir de telle sorte que les voyageurs, au lieu de s'embarquer à Berlin à 11 heures 55 du matin, peuvent maintenant partir à 1 heure de relevée pour arriver le lendemain à Paris à 8 heures 39 du matin.

Au retour, le train partant de Paris à 8 heures du soir a été retardé jusqu'à 9 heures 25 et accéléré de telle sorte qu'il arrive à Cologne à 7 heures 17 du matin au lieu de 8 heures, en correspondance avec les trains partant de Cologne pour Francfort à 7 heures 35, et pour Berlin à 7 heures 40 du matin. On peut donc ainsi partir de Paris à 9 heures 25 du soir au lieu de 8 heures, et arriver à Francfort à 11 heures 51 du matin au lieu de 1 heure 6 de relevée, et à Berlin à 5 heures 55 du soir au lieu de 8 heures 26.

Il n'existait aucun train rapide au départ de Paris pour desservir les relations avec Bruxelles entre 8 heures 15 du matin et 5 heures 50 du soir, et avec Cologne entre 8 heures 15 du matin et 6 heures 20 du soir. Un service direct nouveau a été établi depuis le 1^{er} juillet entre Paris et Bruxelles d'une part, et entre Paris et Cologne d'autre part. Le départ de Paris a lieu à midi 40, l'arrivée à Bruxelles-Midi à 6 heures 12 du soir, et à Cologne à 11 heures 20 du soir.

Le train partant de Paris pour Bruxelles via Quévy, à 9 heures 50 du soir, a été accéléré. Le départ de Paris s'effectue à 11 heures du soir au lieu de 9 heures 50 et l'arrivée à Bruxelles-Midi à 5 heures 56 du matin au lieu de 5 heures 18.

Le train partant de Paris pour Bruxelles, via Quiévrain, à 8 heures 50 du soir, a été retardé de 5 minutes au départ de Paris et avancé de 11 minutes à l'arrivée à Bruxelles-Midi. La durée du trajet a ainsi été diminuée de 16 minutes.

Une nouvelle relation directe a été créée entre Cologne et l'Angleterre, via Calais, par la mise en coïncidence, à Bruxelles-Nord, du train partant de Cologne à 5 heures 35 du matin, avec le train quittant Bruxelles-Nord pour Calais à 10 heures 50 du matin.

Le train partant de Bruxelles-Nord pour Calais à 7 heures 17 du matin a été retardé de 39 minutes au départ et accéléré sur son parcours, de façon

à maintenir intactes ses heures d'arrivée à Calais et à Londres. La durée du trajet de Bruxelles à Calais et Londres a ainsi été diminuée de 39 minutes.

Le train partant de Calais à 3 heures du soir avec la correspondance de Londres a été accéléré sur le parcours de Calais à Bruxelles. Il arrive à Bruxelles-Nord à 7 heures 58 du soir au lieu de 8 heures 15, en sorte que la durée du trajet entre Londre-Calais et Bruxelles se trouve réduite de 17 minutes.

Le train partant de Bâle à 8 heures 20 du soir pour Bruxelles et l'Angleterre par la voie d'Ostende a été retardé jusqu'à 8 heures 55 au départ de Bâle, sans que l'arrivée à Londres ait été modifiée. La durée du trajet de Bâle à Londres a ainsi été diminuée de 35 minutes.

Le train partant de Milan à 8 heures du soir a été retardé jusqu'à 10 heures 20 du soir pour lui permettre de relever la correspondance des express partant de Rome à 8 heures et à 8 heures 30 du matin et arrivant à Milan à 9 heures 50 du soir par la voie de Gênes, et à 10 heures du soir par la voie de Florence.

Par voie de conséquence, les trains partants de Bâle et de Bruxelles-Nord pour Calais et l'Angleterre respectivement à 8 heures 10 du matin et 7 heures 41 du soir ont été retardés au départ de Bâle jusqu'à 9 heures 10 du matin, et au départ de Bruxelles-Nord jusqu'à 8 heures 27 du soir sans que les heures d'arrivée de ce service à Calais et à Londres aient été modifiées.

Les voyageurs de Rome pour Bruxelles et l'Angleterre par la voie de Calais, qui étaient astreints à partir de Rome à 9 heures 45 du soir par la voie de Gênes, et à 11 heures 15 du soir par la voie de Florence peuvent ainsi s'embarquer 10 heures 15 plus tard par la voie de Gênes et 9 heures 15 plus tard par la voie de Florence, et arriver à Bruxelles à peu près à la même heure (8 heures 07 du soir au lieu de 7 heures 38) et à Londres à la même heure.

La durée du trajet de Bâle à Londres a ainsi été diminuée d'une heure, et celle de Bruxelles à Calais et à Londres de 46 minutes.

Le départ de Londres à 8 heures 20 du soir pour Bruxelles, viâ Ostende, a été accéléré de façon à faire arriver la correspondance à Bruxelles-Nord à 5 heures 6 du matin au lieu de 5 heures 47. La durée du trajet entre Londres et Bruxelles a ainsi été diminuée de 41 minutes.

Afin d'assurer, dans des conditions plus régulières, les relations de la ligne de Lille à Bruxelles avec la ligne de l'Est et avec l'Allemagne, le train partant de Lille pour Bruxelles à 3 heures 10 du matin, est expédié à l'heure réglementaire chaque fois que la correspondance de Calais a un retard de plus de 40 minutes. Dans ce cas, le train attardé de Calais est prolongé en train spécial sur le parcours de Lille à Bruxelles.

Il en est de même du train qui part de Lille à 2 heures 5 du soir. Ce train est expédié de Lille sur Bruxelles à l'heure réglementaire chaque fois que le train amenant la correspondance de Calais a un retard de plus de 35 minutes. Dans ce cas, ce dernier train continue de Lille sur Bruxelles en train spécial.

Des dispositions semblables sont adoptées pour le train qui part d'Ostende

(quai) pour Cologne à 4 heures 16 du soir avec la correspondance de l'Angleterre. Lorsque le retard de ce train est tel qu'il n'est plus possible de remettre sa correspondance au train correspondant allemand à Herbesthal, sans lui faire dépasser le délai d'attente de 33 minutes auquel il est soumis, celui-ci est expédié d'Herbesthal à l'heure réglementaire, et le train d'Ostende continue, dans ce cas, en train spécial sur le parcours d'Herbesthal à Cologne.

Diverses autres modifications ont été introduites dans le service, dans le but soit de créer de nouvelles correspondances, soit d'améliorer celles existant déjà.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

Les mesures prises en 1888 et en 1889, dans l'intérêt du repos du personnel ont reçu de nouvelles extensions en 1890.

Il a été reconnu possible de réduire encore, sans nuire aux intérêts du commerce et de l'industrie, la circulation des trains de marchandises, les dimanches et jours de fêtes légales. Ainsi, en 1890, pendant la période la moins active des transports, c'est-à-dire pendant les mois qui s'écoulaient du 1^{er} mars au 15 septembre, on a pu supprimer 1,340 trains ou 40,937 trains-kilomètres sur un total de 1,589 trains ou 53,721 trains-kilomètres, tandis qu'en 1889, sur 1,422 trains ou 52,573 trains-kilomètres, on n'avait supprimé que 1,072 trains ou 52,224 trains-kilomètres.

Dans le même ordre d'idées, l'acceptation et la délivrance des marchandises du tarif n° 2 (grande vitesse) et du tarif n° 3 (petite vitesse), charges complètes et incomplètes, ainsi que l'acceptation des bestiaux et des chevaux expédiés en petite vitesse, lesquelles étaient suspendues à partir de midi seulement, l'ont été pendant toute la journée les dimanches et jours fériés, dans toutes les stations, haltes, gares privées et bureaux de ville des chemins de fer de l'État.

D'importantes modifications ont été apportées au service des trains de marchandises.

Des trains nouveaux ont été créés pour relier directement le bassin de Mons avec celui de Liège, et ceux du Centre et de Charleroi avec le Luxembourg, ce qui a permis de réduire encore l'escale des wagons en cours de route et les manœuvres qui en résultent, et de restreindre l'organisation des trains spéciaux, dont la mise en marche constitue toujours une entrave à la circulation régulière des autres trains.

Le régime des marchandises de détail a également été amélioré, notamment en ce qui concerne les expéditions originaires de la région du centre pour la capitale, en vue d'une plus grande accélération des transports et d'une meilleure utilisation du matériel.

Le service de nuit a été organisé à la station de Gand (champ des manœuvres), afin d'assurer plus de régularité à la marche des trains de la ceinture de Gand, de mieux les utiliser et de tirer un meilleur parti de notre matériel de transport.

L'Administration s'est particulièrement attachée à restreindre, au plus strict nécessaire, les expéditions à effectuer pour le service du chemin de fer pendant la période active des transports, c'est-à-dire du 1^{er} octobre au 13 novembre, afin de laisser au commerce et à l'industrie la libre disposition de la plus grande partie du matériel de transport.

§ 3. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LE SERVICE DU MATÉRIEL.

Les fils de laine en balles et en caisses, d'un poids minimum de 150 kilogrammes, les alcools en fûts d'un poids minimum de 500 kilogrammes et les grosses pièces d'ouvrages et de machines, de mécaniques et d'outils en fonte, en fer ou en acier, qui devaient auparavant être chargés dans des wagons fermés pour l'expédition soit en transit direct, soit sur les entrepôts, peuvent, sous certaines conditions, s'expédier en wagons ouverts.

D'autre part, les expéditions de fûts ou boucauts de grandes dimensions, qui devaient, en dehors du régime de la douane, s'effectuer obligatoirement en wagons ouverts, peuvent être chargées dans les wagons de messageries directs, quand elles sont en destination de stations pour lesquelles on forme des wagons de l'espèce. Ces diverses mesures ont été prises en vue d'une meilleure utilisation du matériel.

Dans les nouveaux wagons à haussettes avec frein à vis, mis en service en 1890, la guérite a été séparée de la caisse, de sorte que lorsque ces véhicules sont employés à des transports devant être bâchés, on peut assujettir les bâches sur tout le pourtour des wagons et éviter ainsi des creux sur le chargement.

Il a été décidé d'augmenter l'effectif des wagons charbonniers à deux compartiments, destinés à être mis à la disposition des expéditeurs qui désirent effectuer deux expéditions de 5,000 kilogrammes de charbon, de chaux, etc., pour une même destination.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant présente des renseignements au sujet des déraillements et collisions de trains, pour chacun des exercices 1880 à 1890 :

ANNÉES	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et de déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES atteintes.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1880	124	21,8	121,442	231	11,5	68,473	358	7,5	80,806	31	23	56
1881	121	21,5	133,771	172	16,5	106,226	295	9,6	117,711	37	60	60
1882	85	35,0	211,212	194	16,2	174,212	269	11,2	134,544	26	20	39
1883	62	49,1	271,333	125	21,4	152,827	187	16,3	193,054	27	3	33
1884	60	51,7	281,962	91	34,0	250,807	151	20,5	230,672	22	27	27
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,350	112	28,0	297,648	16	41	28
1886	31	105,7	598,222	81	38,2	186,816	113	28,1	295,039	14	3	22
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,492	114	24,0	309,315	12	1	14
1888	50	60,9	415,538	86	37,2	197,141	136	23,5	274,915	17	13	13
1889	32	95,4	373,369	118	27,2	148,177	150	21,4	261,222	20	148	31
Moyennes des dix années	68	44,4	274,162	122	24,9	132,532	188	16,2	181,759	21	34	33
1890	50	61,4	456,631	124	21,0	141,92	174	18,5	229,493	18	6	23
Moyennes des onze années	61	45,6	281,396	123	25,0	131,411	187	16,4	185,793	22	32	32

Des 174 déraillements et collisions constatés en 1890, 50 sont survenus à des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 124 à des trains de marchandises (il y en a eu 234 en 1880).

Ces 174 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 229,493 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 86,803 trains-kilomètres en 1880, année la plus néfaste de la période considérée.

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 XXVIII indique en détail les causes des 174 collisions et déraillements survenus en 1890. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1890.

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890			
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne)	2,702	2,841	2,975	3,043	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220			
Nombre de collisions et déraillements. {	des trains de voyageurs. {	Collisions . .	57	60	41	25	21	24	9	8	19	21		
			Déraillements.	67	65	44	37	50	26	21	31	31	49	
				de marchandises {	Collisions . .	116	85	85	64	49	58	42	40	56	61
			Déraillements.		118	89	99	61	42	24	41	35	50	57
Au total			538	295	269	187	151	112	114	158	150	174		

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

		C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.
Voie.	Rails cassés.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	2	"	1	"	"	"	1	"	"	"	2	"	"	"	"	"	2	"	"	1
Voie.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	C.	1	"	2	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	7	8	14	5	5	2	5	1	3	1	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	2	5	5	2	5	"	"	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Voie.	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	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Voie.	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	5	2	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Voie.	Attelages rompus ou défaits.	C.	7	5	4	10	6	2	2	7	6	5	5	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	"	5	"	5	"	2	1	2	1	2	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Avaries aux essieux	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	12	15	5	7	7	1	4	5	6	7	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	C.	"	2	"	2	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	12	11	9	10	10	2	6	1	2	5	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	10	14	7	14	5	6	9	15	8	6	15	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la loco motive.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	5	1	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	9	5	5	4	2	5	2	1	1	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Autres déficiences ou avaries au matériel roulant.	C.	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	19	10	14	4	5	1	5	2	"	2	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Fausseposition ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	54	52	25	20	12	16	15	8	9	25	17	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	54	70	45	19	25	15	14	16	20	26	26	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	51	22	15	15	22	9	12	7	24	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	5	5	7	1	5	1	6	5	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel roulant.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	C.	4	4	5	4	"	"	1	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	2	"	5	1	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Exécution du service.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	19	25	15	4	4	4	1	5	12	10	6	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	"	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Exécution du service.	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	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Exécution du service.	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	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	"	2	1	1	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Exécution du service.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	51	19	50	18	9	8	2	8	8	7	16	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Exécution du service.	Autres négligences.	C.	55	45	19	19	16	18	1	15	14	14	19	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	12	11	11	7	5	4	12	5	5	9	9	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Exécution du service.	Causes diverses et indéterminées	C.	6	6	9	5	7	5	10	2	2	5	6	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	53	26	50	25	21	15	5	22	35	16	25	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Exécution du service.	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	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	"	1	1	"	1	2	5	4	6	4	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"

C. Collision.
D. Déraillement.

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

Des 174 déraillements et collisions de trains, constatés en 1890, 18 seulement ont causé des dommages aux personnes, savoir (annexes XXVIII et XXXI) :

	1890.	1889.	Moyenne des 11 dernières années.		
Voyageurs . . .	}	Tués	»	12	1
		Blessés	4	104	17
		Contusionnés	5	52	14
	Totaux.	6	148	32	
Agents de l'Admi- nistration.	}	Tués	2	5	2
		Blessés	19	12	14
		Contusionnés	12	16	16
	Totaux.	33	33	32	
Ensemble.	59	179	64		

§ 3. ACCIDENTS AUX PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'À DES DÉRAILLEMENTS
OU COLLISIONS DE TRAINS (ANNEXES XXIX ET XXXI).

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

	1890.	1889.	Moyenne des 11 dernières années.
Tués	6	8	7
Blessés	60	54	51
Contusionnés	5	10	16
Totaux.	71	72	74

Sur ces 71 voyageurs, 40 ont été atteints en sautant de trains en marche, 16 en circulant dans les stations, 10 par la fermeture des portières et 5 dans d'autres circonstances.

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

	1890.	1889.	Moyenne des 11 dernières années.
Tuées	50	65	56
Blessées	54	59	40
Contusionnées.	4	4	7
Totaux.	108	128	103

Sur les 50 tués, 20 se sont suicidés. 9 ont été atteints en circulant sur la voie, 15 en franchissant les lignes en dehors des stations, 5 en les traversant dans les gares et 4 dans d'autres circonstances.

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

	1890.	1883	Moyenne des 11 dernières années.
Tués	60	55	75
Blessés	554	499	295
Contusionnés	208	154	144
Totaux.	802	708	512

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes :

	TUÉS.									BLESSÉS ET CONTUSIONNÉS.								
	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
Dans les stations (¹)	18	20	15	22	20	15	15	22	20	510	194	149	161	166	184	522	412	472
Dans les ateliers (¹)						»	2	1	2						15	15	21	12
En accrochant des véhicules.	6	2	2	2	4	2	2	0	5	47	25	24	20	12	51	37	45	48
En décrochant id.	8	4	1	»	4	2	»	1	»	12	14	9	4	4	7	8	10	15
Gardes-barrières (²)	28	18	16	7	7	7	9	7	8	22	9	6	7	5	6	2	2	3
Gardes-routes (²)			5	5	4	»	4	1	5			9	6	1	5	1	4	5
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints	2	2	1	2	»	»	1	»	»	56	49	22	21	9	12	5	6	18
Autres agents des trains : chefs gardes, gardes bagages, ma- chinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints	6	8	7	1	4	2	4	4	8	69	65	59	55	50	57	80	109	127
Agents atteints en dehors de tout service	25	16	15	15	7	5	14	4	12	18	14	15	9	15	4	9	15	11
En réparant les voies et les bâtiments.	18	9	5	8	»	6	4	7	2	45	26	25	26	26	19	28	25	21
Agents d'autres administra- tions	»	5	5	5	6	4	5	2	2	»	8	5	11	15	10	8	7	12
Ensemble: tués, blessés et con- tusionnés	109	84	70	65	56	41	58	55	60	579	402	299	515	297	350	513	655	742

L'annexe XXIX donne pour les littéras A, B et C ci-dessus, des détails, complets sur l'exercice 1890.

L'annexe XXX donne en outre, pour les années 1887 à 1890, par jour de semaine et par heure de jour et de nuit, le détail des accidents survenus aux AGENTS DE L'ADMINISTRATION.

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

(²) — — — — — 1882 et 1885.

Résumé pour 1890.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 5 se résument comme suit pour l'année :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	dans les déraillements et collisions .	•	1	5	6
	par leur imprudence	6	60	5	71
Employés et ouvriers de l'Administration atteints.	dans les déraillements et collisions .	2	19	12	33
	par leur imprudence	60	534	208	802
Personnes ayant circulé sur les voies		30	51	4	85
Folie, suicide, ivresse, etc.		20	3	•	23
Ensemble pour l'année 1890. . .		118	668	234	1,020

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			
	tué.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tué.	blessé.	contusionné.	atteint en général.
1880	176	268	188	632	176,575	115,959	165,304	49,173
1881	202	309	280	791	171,905	112,378	124,020	43,900
1882	185	343	278	809	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	257,942	118,789	144,448	52,034
1884	123	234	206	563	282,446	148,465	164,645	61,707
1885	128	371	87	586	259,567	89,551	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	293,442	109,680	388,981	66,242
1887	97	349	109	555	383,525	101,037	323,504	63,535
1888	116	496	131	745	316,851	75,360	285,407	50,186
1889	141	705	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,851
1890	118	668	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,140
Moyennes	140	306	197	733	247,603	87,841	176,696	47,433

Pour les années antérieures à 1880, voir l'annexe XXXI.

ACCIDENTS DEPUIS 1855 (ANNEXE XXXI).

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il n'y a eu que 92 personnes tuées dans les collisions et les déraillements, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 52 voyageurs et 59 agents de l'Administration.

Quant aux tués dans les gares par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 155 voyageurs et 1,822 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,029 personnes se sont fait tuer en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres; 459 autres par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

L'annexe XXXII donne, pour chacune des 56 années d'exploitation, le nombre de *voyageurs* atteints : 1° par dix millions de voyageurs embarqués ; 2° par million de trains-kilomètres-*voyageurs*. Dans la deuxième partie, elle présente le nombre de voyageurs, d'agents de l'Administration et de passants atteints par million de trains-kilomètres *en général*.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1890, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 885 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	185
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le chemin de fer	22
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	12
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	142
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	353
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendu du train avant l'arrêt ou du côté opposé au quai de débarquement.	75
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	10
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	108
Total.	885

Les contraventions constatées en 1889 étaient au nombre de 849. Il y a donc eu en 1890 une augmentation de 56 contraventions.



3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

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

XXXIII.

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1).	40,220	•	40,220
— — des Compagnies (2).	1,266,406	201,614	4,567,717
Longueur effective totale exploitée { au 31 décembre	En 1890	1,276,326	201,614 (3) 1,477,937
	En 1889	1,261,488	200,080 (3) 1,461,268
Différences pour 1890.	+ 15,138	+ 4,531	+ 46,669

L'accroissement constaté en 1890 résulte des rectifications suivantes

(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, 5,850 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 1890 la longueur de ces voies communes a été de 175,165 mètres. En 1889 elle était de 146,000 mètres.

apportées au développement des voies principales des lignes désignées ci-après :

Longueurs en plus :

1° Railway de Gand à Terneuzen	170 mètres.
2° Réseau Grand Central belge (tronçons communs avec l'État, situés à ou près d'Anvers et omis partiellement dans les chiffres des années précédentes).	12,829 —
3° Chemin de fer de Liège à Maestricht	201 —
4° Réseau Liégeois-Limbourgeois	4,000 —
5° Railway de Malines à Terneuzen	236 —
Ensemble.	<u>17,436</u> —

Longueur en moins :

Lignes Nord-Belges	767 —
Reste augmentation.	<u>16,669</u> —

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1890, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1,226,637	96.11	201,611	100.00	1,428,268	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	212,623	16.66	19,349	9.70	232,172	15.71
2° A simple voie, sur une étendue de	1,063,703	85.34	182,062	90.30	1,245,765	84.29

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées a été, en 1890, de 1,477,937 mètres, dont 1,276,326 mètres situés en Belgique et 201,611 mètres établis sur territoire étranger. En 1889, ces longueurs étaient respectivement de 1,453,248 mètres, 1,253,168 mètres et 200,080 mètres.

XXXIII.

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

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres.		Différences pour 1890.
		En 1890.	En 1889.	
Voies principales.	Sections belges	1,488,949	1,464,480	+ 24,469
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	217,740	+ 3,420
	Ensemble.	1,710,109	1,682,190	+ 27,919
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		502,415	490,481	+ 11,934
Totaux.		2,212,524	2,172,671	+ 39,853

Les voies principales parcourues par les trains représentent 77.29 p. % et les voies accessoires 22.71 p. % du réseau total exploité en 1890. En 1889 ces rapports étaient de 77.42 p. % et de 22.58 p. %.

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

L'annexe XXXIV indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1890.

XXXIV.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1889 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1890	1889	1890	1889	1890	1889	Différences pour 1890.
Stations	270	270	39	39	309	309	.
Haltes	42	41	4	4	46	45	+(¹) 1
Points d'arrêt.	44	40	.	.	44	40	+(²) 4
Totaux.	356	351	43	43	399	394	+ 5

Les 309 stations existant en 1890 comprennent 113 (³) *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXXIV montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1890.

XXXIV.

(¹) Vogenée établie en 1890 par le railway Grand Central belge.

(²) Wouterghem créé en 1890 par la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale; Bouvignes et Zone (passage à niveau) établis en 1890 par la Compagnie des lignes Nord-Belges; Franquenée omis précédemment par le concessionnaire du railway de Tavier à Embresin.

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

Elle peut se résumer comme il suit :

	1890	1889	Différences pour 1890.
Établissements raccordés aux railways en pleine voie (gares privées)	73	74	— ⁽¹⁾ 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	202	200	+ ⁽²⁾ 2
Totaux	275	274	+ 1

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

II.

Situation du matériel roulant.

XXXV. L'annexe XXXV 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 1890.	En 1889.	Différences pour 1890.
Locomotives	555 ⁽⁴⁾	536 ⁽⁴⁾	— 1
Tenders	540	572	— 32
Voitures à vapeur	10	9	+ 1
Véhicules ⁽³⁾ {			
à voyageurs	827 ⁽⁵⁾	840 ⁽⁵⁾	— 13
à bagages	462 ⁽⁶⁾	461 ⁽⁶⁾	+ 1
à marchandises	13,256	13,160	+ 96
pour services divers	48	46	+ 2
Ensemble	14,593	14,307	+ 86

⁽¹⁾ En plus : Usine à phosphate de MM. P. Orban et C^{ie}, à Kinkempois, raccordée en 1890 à la ligne de Namur à Liège; — en moins : Raccordement provisoire de M. Mège relié au railway de Liège à Maestricht, et raccordement du charbonnage de Bois-d'Elville relié au réseau Grand Central belge, tous les deux supprimés en 1890.

⁽²⁾ Minières et bois de M. Maris-Van Hese reliés à la station de Bockryck du chemin de fer de Hasselt à Maeseck, et sablières de M^{me} V^e Fréson raccordées à la gare de Tilly du railway Grand Central belge, en 1890.

⁽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

⁽⁶⁾ — 4

} affectés au service spécial des trains-tramways.

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

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1890.	En 1889.
Matériel de traction.	Locomotives ⁽²⁾	0.57	0.37
	Tenders.	0.23	0.23
Matériel de transport. (*)	Voitures à voyageurs ⁽³⁾	0.62	0.63
	Fourgons à bagages	0.53	0.53
	Wagons à marchandises	9.91	9.94
	Véhicules divers	0.03	0.03
Ensemble.		10.91	10.93

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXVI montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le XXXVI, parcours effectué, en 1890, par les trains des chemins de fer concédés.

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 1890.	5,261,340	97,724	5,359,064
	En 1889.	5,342,818	97,158	5,439,976
Différences pour 1890	— 81,478	+ 566	— 80,912	
Trains de marchandises	En 1890.	3,696,217	11,283	3,707,500
	En 1889.	3,544,496	11,413	3,555,609
Différences pour 1890	+ 152,021	— 130	+ 151,891	
Trains mixtes.	En 1890.	4,353,826	29,173	4,382,999
	En 1889.	4,074,959	29,397	4,104,356
Différences pour 1890	+ 278,867	— 224	+ 278,643	
TOTALS.	En 1890.	10,311,383	438,180	10,449,563
	En 1889.	9,961,973	437,968	10,099,941
Différences pour 1890	+ 349,410	+ 212	+ 349,622	

(1) Abstraction faite, en ce qui concerne le matériel de transport, de la longueur des lignes Liégeoises-Limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris dans l'effectif total [voir note ⁽²⁾ de la page 76].

(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 ⁽²⁾ de la page 76].

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).§ 1^{er}. VOYAGEURS.

xxxvii. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1890 et en 1889, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1890.	1889. (2)	Différences pour 1890.	1890.	1889.	Différences pour 1890.	1890.	1889. (2)	Différences pour 1890.
1 ^{re} classe	623,917	716,280	- 92,363	1,212,720	1,495,645	- 282,925	1.94	2.09	- 0.15
2 ^e —	2,324,154	2,285,922	+ 38,232	2,496,945	2,622,186	- 125,241	1.07	1.15	- 0.06
3 ^e — et prix réduits.	15,212,305	13,803,230	+1,409,066	7,734,519	7,442,580	+ 291,939	0.51	0.53	- 0.02
Ensemble	18,160,376	16,805,441	+1,354,935	11,444,184	11,560,411	- 116,227	0.63	0.69	- 0.06

Comparativement aux données correspondantes de 1889, le mouvement de 1890 s'est accru de 8.06 p. %, tandis que la recette a diminué de 1.01 p. %. Ce résultat est dû notamment à l'application durant toute l'année 1890, sur le railway Grand Central belge, d'un tarif à prix réduits pour les ouvriers. Chaque billet d'ouvrier est compté pour douze ou quatorze voyages et il ne produit qu'une faible recette. Il est à considérer, en outre, que l'Exposition universelle de Paris avait, en 1889, provoqué une

(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 1890 et de 200,080 mètres en 1889, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

(2) Les chiffres du mouvement en 1889 ont dû être rectifiés, les Compagnies désignées ci-après n'ayant compté chaque coupon d'aller et retour que pour un seul voyage. En comptant ces billets chacun pour deux voyages, le mouvement en 1889 des railways suivants s'établit ainsi :

	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	Chiffres donnés en 1889.	Augmentation.
Flandre occidentale.	36,547	234,041	1,766,000	2,033,558	1,797,472	236,386
Liégeois-Limbourgeois	45,074	135,300	480,424	630,798	485,420	145,378
Malines-Terneuzen.	47,315	79,324	303,195	399,834	495,835	103,999
Totaux.	68,906	448,665	2,749,619	3,264,190	2,778,427	485,763
Chiffres donnés en 1889	56,735	367,635	2,354,057	2,778,427	"	"
Différences en plus.	12,171	78,030	395,562	485,763	"	"

(3) Chiffres rectifiés [voir note (2) ci-dessus].

circulation très active principalement des voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe, effectuant de longs parcours et donnant ainsi une recette relativement élevée eu égard au nombre de voyageurs. Ce fait explique la diminution des recettes de 1890 comparativement à celles de 1889.

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1890	12,288	7,743 35
En 1889	11,564 ⁽¹⁾	7,954 88
Différences pour 1890	+ 724	— 211 53

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1890.	En 1889. ⁽¹⁾	En 1890.	En 1889.
1 ^{re} classe.	5.43 %	4.26 %	10.60 %	12.94 %
2 ^e —	12.80 %	13.60 %	21.82 %	22.68 %
3 ^e — et prix réduits	83.77 %	82.14 %	67.58 %	64.38 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 27.94 p. % du produit total de l'exploitation en 1890, et 28.74 p. % en 1889.

§ 2. BAGAGES.

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

XXXVII.

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1890.	1889.	Différences pour 1890.	1890.	1889.	Différence pour 1890.
Transports	39,479	39,578	— 99	226,952	242,204	— 15,252
	97,092	99,768	— 2,676			

Le produit de ces transports entre pour 0.55 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1890, et pour 0.60 p. % en 1889.

⁽¹⁾ Chiffres rectifiés [voir note ⁽²⁾ de la page 78].

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1890.	1889.	Différence pour 1890.	1890.	1889.	Différence pour 1890.
Transports	taxés au minimum (colis).	924,630	896,384	+ 28,249	1,659,349	1,615,054	+ 44,268
	— au poids (quintaux).	1,027,283	1,025,352	+ 1,931			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.05 p. % de la recette totale en 1890, et 4.01 p. % en 1889.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1890.	1889.	Différence pour 1890.	1890.	1889.	Différence pour 1890.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	442,743	442,274	+ 439	24,537,002	23,855,200	+ 681,802
	— au poids . . (tonnes).	16,455,834	15,904,485	+ 254,649			

Par rapport au chiffre correspondant de 1889, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1890 s'est accrue de 2.86 p. %.

Le produit de cette catégorie de transports représente 59.90 p. % de la recette générale en 1890, et 59.51 p. % en 1889.

§ 5. FINANCES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1890.	1889.	Différence pour 1890.	1890.	1889.	Différence pour 1890.
Groups		191,594	185,270	+ 6,324	39,506	39,039	+ 467

La recette des articles de finances correspond à 0.10 p. % du produit total de l'exploitation en 1890 et en 1889.

§ 6. ÉQUIPAGES.

Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

XXXVII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1890.	1889.	Différences pour 1890.	1890.	1889.	Différences pour 1890.
Équipages	{ transportés à grande vitesse	121	105	+ 16	6,216	5,373	+ 853
	{ — à petite —	296	255	+ 41	11,321	6,102	+ 5,219
Ensemble		417	360	+ 57	17,547	11,475	+ 6,072

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.04 p. % de la recette générale en 1890, et 0.03 p. % en 1889.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

XXXVII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1890.	1889.	Différences pour 1890.	1890.	1889.	Différences pour 1890.
Animaux	{ transportés à grande vitesse	6,241	6,200	+ 41	42,155	44,104	- 1,949
	{ — à petite —	160,999	157,062	+ 3,937	283,790	278,928	+ 4,862
Ensemble		167,240	163,262	+ 3,978	325,945	323,032	+ 2,913

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.79 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1890. En 1889 cette proportion était de 0.80 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES

Ces produits se sont élevés : XXXVIII

	en 1890, à fr.	2,716,470
	en 1889, à	2,577,150

Augmentation en 1890 fr. 139,320

Les produits extraordinaires forment 6.63 p. % de la recette totale en 1890, et 6.41 p. % en 1889.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1890.	En 1889.	Différences pour 1890.
Voyageurs fr.	11,444,184	11,560,411	— 116,227
Bagages	226,952	242,204	— 15,252
Marchandises			
{ petites	1,659,319	1,615,051	+ 44,268
{ grosses	24,537,002	23,855,200	+ 681,802
Finances	59,506	59,039	+ 467
Équipages	17,547	11,475	+ 6,072
Chevaux et bestiaux	325,945	525,032	+ 2,915
Ensemble fr.	38,250,455	37,646,412	+ 604,045
Produits extraordinaires	2,716,470	2,577,150	+ 139,320
Totaux fr.	40,966,925	40,223,562	+ 743,363

Comparativement aux recettes réalisées par chacune des Compagnies en 1889, celles de 1890 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES		DIFFÉRENCES POUR 1890.	
	EN 1890.	EN 1889.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	4,486,070	4,497,435	— 11,065	— 0.92
Chimay	574,452	545,777	+ 28,375	+ 5.20
Flandre occidentale	2,886,472	2,860,485	+ 25,987	+ 0.91
Gand-Eecloo-Bruges	667,630	634,621	+ 33,009	+ 5.36
Gand-Terneuzen	583,045	540,444	+ 42,874	+ 7.94
Grand Central belge	44,047,414	43,408,585	+ 638,529	+ 4.76
Hasselt-Maeseyck	455,989	445,024	+ 10,968	+ 7.56
Liège-Maestricht	4,243,790	4,499,456	+ 44,634	+ 1.22
Liégeois-Limbourgeois	2,439,335	2,467,702	— 28,367	— 1.15
Malines-Terneuzen	4,178,591	4,432,944	+ 45,650	+ 4.03
Nord belge	45,773,727	45,846,545	— 72,818	— 0.46
Taviers-Embresin	46,070	40,070	+ 6,000	+ 14.97
Termonde-Saint-Nicolas	245,970	205,383	+ 9,587	+ 4.67
TOTAUX	40,966,925	40,223,562	+ 743,363	+ 1.85

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

	En 1890.		En 1889.
Voyageurs	27.94	}	28.74
Bagages	0.53		0.60
Marchandises {	4.05		4.01
	grosses 59.90		59.31
Finances	0.10		0.10
Équipages	0.04		0.03
Chevaux et bestiaux	0.79		0.80
Produits extraordinaires	6.63	6.41	

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XXXVII donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1890. XXXVII.

Voici le total de ces dépenses, comparé au chiffre correspondant de 1889 :

En 1890 fr.	21,054,885
En 1889	19,858,846
Augmentation en 1890. fr.	1,196,039

L'accroissement des dépenses de 1890 par rapport à celles de 1889 est de 6.02 p. %.

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1890, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1890.	En 1889.	Différences pour 1890
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée.	1,477 ^k .957	1,455 ^k .248	+ 24 ^k .689
Parcours kilométrique des trains.	10,449,865 ^k	10,099,941 ^k	+ 349,622 ^k
Recettes brutes fr.	40,966,925	40,225,562	+ 745,565
Dépenses d'exploitation	21,054,885	19,858,846	+ 1,196,039
Recettes nettes fr.	19,912,040	20,564,716	— 452,676
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes.	51.39 p. %	49.37 p. %	+ 2.02 p. %.

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

	En 1890.	En 1889.	Différences pour 1890.
Recette fr.	27,718 99	27,678 38	+ 40 61
Dépense	14,246 43	13,665 14	+ 580 99
Bénéfice fr.	13,472 86	14,013 24	— 540 38

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

	En 1890.	En 1889.		Différences pour 1890.
Recette. fr.	3.9204	5.9825	--	0.0624
Dépense	2.0149	1.9662	+	0.0487
Bénéfice	1.9055	2.0163	-	0.1108

VII.

Personnel.

xxxviii. L'annexe XXXVIII présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1890.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1889 :

	En 1890.	En 1889.		Différences pour 1890.
Fonctionnaires et employés de tous grades	2,421	2,383	+	38
Agents divers et ouvriers.	8,314	8,285	+	31
Totaux.	10,735	10,666	+	69

VIII.

Accidents.

xxxix. L'annexe XXXIX donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1890, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1889, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service				
(collisions et déraillements).	Voyageurs.	2	"	2
	Agents des Compagnies.	"	4	4
Ensemble. {	En 1890.	2	4	3
	En 1889.	"	"	"
Différences pour 1890	"	+ 2	+ 4	+ 3

NOMBRE DE VICTIMES						
		Tués.	Blessés.	Contusés.	Total.	
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	4	1	6	8	
	Agents des Compagnies	10	14	57	81	
	Personnes étrangères au service	17	6	6	29	
Ensemble. {						
		En 1890. . .	28	21	69	118
		En 1889. . .	29	51	47	127
Différences pour 1890. . .		— 1	— 30	+ 22	— 9	
TOTAUX . . . {						
		En 1890. . .	28	23	70	121
		En 1889. . .	29	51	47	127
Différences pour 1890. . .		— 1	— 28	+ 23	— 6	

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1890 et 1889, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1890.	En 1889.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	58	76
Entraves apportées à la circulation des trains	16	46
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	4	4
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	2	9
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	65	73
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	14	19
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	2	1
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	2	1
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	4	»
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	2	»
Totaux. . .	166	229
Diminution en 1890. . .	63	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1890, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Établissement de 152 mètres courants de nouvelles voies de service dans la station de Beirvelde.

Installation d'une horloge électrique, avec plusieurs récepteurs, dans la station de Saint-Nicolas.

Construction d'un wagonnet de service.

Mise en service de 8 caisses de secours et à médicaments (nouveau modèle), pour le service des stations et des trains.

Chimay.

Réfection de la voie principale et de la voie de croisement, et construction de deux pavillons à l'usage du chef de gare et de la douane, à la station de Momignies.

Flandre occidentale.

Renouvellement de 11,140 mètres courants de voies en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Consolidation de certaines parties de voies au moyen de 25,954 plaques d'assise en acier.

Établissement de 568 mètres courants de nouvelles voies de service.

Construction d'un nouveau bâtiment de recettes à la station de Menin.

Extension des cours de chargement pavés des stations d'Aerseele et d'Iseghem.

Installation de ponts à peser dans les stations d'Aerseele, Comines et Rumbeke.

Établissement d'un service hydraulique complémentaire à la station de Menin.

Installation d'une pompe américaine puissante pour assurer l'alimentation des réservoirs de la station de Bruges.

Création d'un point d'arrêt pour voyageurs à Wonterghem.

Mise en vigueur de nouveaux tarifs en service intérieur et en services mixtes pour le transport des voyageurs et des bagages, comportant pour les billets d'aller et retour une réduction de 20 p. % sur les parcours de 25 kilomètres et moins.

Application du barème des tarifs des marchandises de l'État, aux transports en services mixtes.

Création de relations nouvelles pour l'échange des colis postaux, et adhésion à divers changements de tarification et de classification de marchandises adoptés par les chemins de fer de l'État.

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 1,200 mètres courants de voies en rails de fer de 6 mètres, au moyen de rails d'acier de 9 mètres.

Remplacement de 2,996 billes en sapin par des traverses en chêne.

Établissement, dans la station d'Eecloo, d'une voie à grande section pour le chargement et le déchargement des marchandises.

Remplacement des rails en fer par des rails en acier et des longrines en chêne par des pièces de plus fortes dimensions, etc., au pont tournant sur le canal de Gand à Terneuzen, à Wondelgem.

Construction d'un magasin pour marchandises dans les stations de Donck et de Syssele.
Renouvellement complet de 7 caisses de secours et à médicaments.

Gand-Terneuzen.

Renouvellement d'environ 4 kilomètres de voies en rails de fer, au moyen de rails d'acier, avec remplacement des billes en sapin par des traverses en chêne créosotées.

Établissement de 90 mètres courants de nouvelles voies de service et installation de 20 nouveaux candélabres dans la gare de Terneuzen.

Agrandissement des ateliers et de la remise aux machines à Selzaete.

Grand Central belge.

Remplacement de 10,185 rails en fer par des rails en acier.

Établissement de voies nouvelles de chargement dans les gares de Couvin, de Lanefte et de Tilly, et allongement de la voie de croisement de la station de Mortsel.

Agrandissement du bâtiment aux recettes de la gare de Heyst-op-den-Berg.

Construction d'une rampe de chargement à la station de Deschâssis.

Établissement d'un pont à bascule à la gare de Villers-la-Ville.

Construction de 33 voitures à voyageurs, d'un type nouveau, donnant un plus grand volume d'air, munies du frein à vide automatique et du système de chauffage Belleruche.

Organisation, à titre d'essai, d'un service de trains-tramways entre les stations de Fauquemont et de Simpelveld, desservant outre la gare intermédiaire de Wylré, les points d'arrêt de Vieux-Fauquemont, Schin-op-Geul, Wittem et Over-Eis.

Création d'une halte pour le service des voyageurs et des bagages à Vogenéc, entre la station de Walcourt et la halte d'Yves.

Hasselt-Maeseyck.

Mise en œuvre de 240 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2,481 billes en sapin et de 2,175 billes en chêne, par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.

Établissement d'un pont à peser à la station d'Opoeteren-Dilsen.

Liège-Maastricht.

Mise en œuvre de 948 rails en acier de 6 et de 9 mètres, en remplacement de rails en fer.

Remplacement de 4,441 billes en chêne par des traverses en chêne de plus fortes dimensions avec plaques d'about.

Substitution de 8 excentriques et de 5 croisements en acier à des appareils en fer.

Pose de 1,286 mètres courants de nouvelles voies de service et agrandissement du hangar aux marchandises à la station de Maastricht.

Renouvellement du ballast d'une partie de la voie.

Construction d'une conduite d'eau de 434 mètres courants pour le château d'eau de la gare de Visé, avec puits en tôle et abri.

Renouvellement des bandages en acier de 6 paires de roues de locomotives et de 23 paires de roues de wagons.

Placement d'horloges aux aubettes des haltes pour trains-tramways.

Établissement : 1° de tarifs directs pour les relations entre les bureaux néerlandais de la Société, d'une part, et toutes les stations des railways des Pays-Bas et les gares allemandes du réseau Rhénan-Westphalien, d'autre part; — 2° d'un tarif spécial pour les charbons expédiés des stations belges de la Société : a) par quantités de 10, de 50 et de 100 tonnes vers les stations du chemin de fer Suisse du Saint-Gothard, b) par quantités de 10 tonnes vers les gares du réseau Rhénan-Westphalien; — 3° de deux tarifs spéciaux (service mixte belge et service belge-néerlandais) pour le transport de perches à houblon de plus de 6 mètres.

Adhésion à divers changements de tarification et de classification de marchandises adoptés par le railway de l'État belge en services mixtes et internationaux.

Liégeois-Limbourgeois.

Remplacement de 2,786 mètres courants de rails en fer par des rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Renouvellement de 2,744 mètres courants de voies sur billes en chêne, au moyen de traverses de même nature mais de dimensions plus fortes.

Réfection 4,996 mètres courants de voies sur billes en chêne, au moyen de 2,466 traverses en acier.

Substitution d'une barrière roulante en fer à une barrière à lisses en bois, à Milmort.

Installation à Liers : 1° de signaux sémaphoriques dans la direction d'Ans et dans celle de Glons; — 2° d'un château d'eau avec conduite et grue.

Prolongement du quai et de la rampe de chargement, ainsi que de la voie en cul-de-sac, de la station de Rocour.

Malines-Terneuzen.

Remplacement de 4,936 mètres courants de voies en rails de fer au moyen de rails d'acier.

Pose de 263 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations de Hulst et de Terneuzen.

Établissement du téléphone entre la gare de Saint-Nicolas et celle de Terneuzen.

Installation à Saint-Nicolas : 1° d'horloges électriques aux bureaux de la Direction et des marchandises, ainsi qu'aux ateliers; — 2° de la lumière électrique dans la gare et dans les ateliers.

Agrandissement des bâtiments de la halte de Kykuit et de 2 loges de garde à Saint-Nicolas et à Tamise.

Construction d'un puits artésien pour l'alimentation des locomotives à Saint-Nicolas.

Application du frein à vapeur à une locomotive et remplacement de la chaudière de cette machine.

Nord-Belge.

Revision : 1° des signaux de la bifurcation de la station de Liège-Guillemins; — 2° de la position de 13 disques à distance entre les gares de Sclaigneaux et d'Andenne.

Établissement : 1° d'avertisseurs électriques entre les stations de Sclaigneaux et d'Andenne; — 2° d'une section de grosses sonneries d'annonce à bras sémaphoriques, entre les gares de Statte et d'Ampsin.

Agrandissement du poste d'enclanchement des leviers des signaux et des excentriques, et installation de nouveaux leviers à la gare de Kinkempois.

Remplacement sur les lignes de Liège à Givet et de Charleroy à Erquennes, des contre-rails métalliques par des contre-rails en bois aux passages à niveau dont les axes du chemin de fer et de la route font un angle au-dessus de 45°.

Établissement ou prolongement de voies de garage, de ceinture, etc., dans les stations de Jambe, Kinkempois, Ougrée et Quévy.

Allongement du quai aux voyageurs de la gare de Flémalle-Haute et de la halte de Cuesmes.

Construction : 1° d'abris aux points d'arrêt pour trains-tramways du Petit-Bourgogne et de Renory; — 2° d'un magasin pour les petits colis à la gare de Godinne; — 3° d'une maisonnette de garde à deux passages à niveau.

Installation : 1° d'un treuil roulant de 15 tonnes, à la gare de Liège-Longdoz; — 2° d'une grue hydraulique à la station de Flémalle-Haute.

Élargissement de la cour aux marchandises à la gare de Quévy.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant de : 1° 20 wagons à bois, de 10 tonnes, grand type; — 2° 80 wagons plats, de 20 tonnes, à trucks articulés.

Construction de : 1° 5 voitures de 2° classe à 5 compartiments munies du frein à vide, en remplacement de 8 anciennes voitures de 2° classe à 4 compartiments, démolies; — 2° 173 wagons à grande caisse fixe, de 10 tonnes, en remplacement de wagons à houille et à minerais, démolis.

Application du frein à vide : 1° à 2 locomotives à 3 essieux couplés; — 2° à 5 fourgons pour trains de marchandises.

Création : 1° d'un nouveau train express : a) entre Namur et Liège, b) entre Erquelines et Charleroy, c) entre Mons et Quévy; — 2° d'un nouveau train ordinaire : a) entre Erquelines et Charleroy, b) entre Charleroy et Erquelines; — 3° de 2 nouveaux trains-tramways entre Namur et Hastière; — 4° d'un train de théâtre, le dimanche, entre Liège-Palais, Flémalle et Huy.

Organisation du service des trains-tramways entre Huy et Namur.

Arrêt d'un train-tramway : 1° à Amay, sur la ligne de Liège à Namur; — 2° à Zone (passage à niveau), sur la ligne de Charleroy à Erquelines.

Réduction à 50 et à 100 tonnes, des minima de tonnage de 100 et de 200 tonnes pour les minerais, les scories, les crasses et les castines transportés en services mixtes aux prix du tarif spécial des charbons anthraciteux et des minerais expédiés de l'Alsace-Lorraine et du Grand-Duché de Luxembourg.

Taviers-Embresin.

Chauffage des voitures à voyageurs pendant l'hiver.

Termonde-Saint-Nicolas.

Renouvellement de 620 mètres courants de voies en rails de fer, au moyen de rails en acier de 9 mètres de longueur.

Remplacement de 734 billes en sapin par des traverses en chêne.

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

(90)

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° 1. — Bilan. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.
Capital engagé.	Constructions faites directement par l'État. fr. 593,389.260 53	} 601,405,884 20
	Parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes 7,746,623 67	
	Constructions faites à forfait pour l'État	} 168,000,763 44
	Rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités 538,440,890 48	} 550,940,890 48
	Coût approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise 42,500,000 .	
	Intérêts des capitaux dépensés pendant la construction des lignes.	} 47,665,484 48
Travaux de premier établissement, payés sur le Budget avant 1887 (¹)	} 41,090,438 79	
Approvisionnements en dépôt (²)	Au 1 ^{er} janvier 20,116,503 70	} 25,282,340 68
	Augmentation en 1890. 5,165,836 98	
Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation 23,291,500 24	} 449,794,862 08	} 156,167,644 55
Intérêts des soldes annuels actifs, toutes charges réglées . . . 96,503,361 87		
Recettes brutes de l'exploitation (³).	} 2,882,465,623 55	} 2,887,171,990 03
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (⁴).	} 4,706,366 48	
Ensemble fr.		} 4,381,022,653 55

(¹) Voir annexe VI de 1889, colonne 5.

(²) — — XXII et XXIV.

(³) — — VI.

l'origine jusque fin 1890.

PASSIF.

		SOMMES TOTALES.
Amortissement	à 4 p. o/o jusqu'au 34 décembre 1886 fr.	43,640,992 21
	à 3 1/2 p. o/o, des capitaux unifiés, restant à amortir au 1 ^{er} janvier 1887.	14,880,197 79
	à 3 1/2 p. o/o, des dépenses effectuées depuis le 4 ^{er} janvier 1887.	473,536 57
Reste à amortir		4,270,231,952 43
Capital utile, base des charges (voir pp. 6 et 7) fr.		4,328,926,679 »
Capitaux engagés dans les travaux en cours (voir p. 7)		3,359,093 44
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes et valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une société (annexe II).		5,397,249 56
Capital de premier établissement (voir actif) . . . fr.		4,337,683,024 97
Charges des capitaux utiles 994,326,426 64		} 4,161,884,858 65
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes 159,772,374 64		
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière. 9,446,533 83		} 1,168,718,465 12
Sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de dépense 4,639,518 57		
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails. 425,785 45		} 6,833,606 47
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances 4,720,504 06		
Intérêts à 4 p. o/o des soldes passifs, accumulés de 1837 à 1860 (*). 4,687,316 96		
Dépenses d'exploitation (annexe VI) fr.		4,692,776,330 01
Total du passif. fr.		4,499,177,817 10
Pour balance.	Parachèvement sur compte d'exploitation (voir actif) fr.	44,090,438 79
	Approvisionnements au 34 décembre.	25,282,340 68
	Soldes actifs accumulés (*).	445,472,056 98
Ensemble. fr.		4,384,022,653 55

(*) Annexe VI de 1885, colonne 4.

(2) Savoir :

Soldes des comptes d'intérêts (119,794,862-08 — 6,833,606-47) fr.	112,961,255 61
Recettes nettes (2,887,171,990-03 — 1,692,776,330-01) fr.	1,194,395,660 02
Charges des capitaux	1,161,884,858 65
Excédent du compte d'exploitation (p. 9) fr.	32,510,801 37

Total conforme. fr. 145,472,056 98

(3) Si l'on y ajoute l'amortissement, soit fr. 58,694,726-57, le solde total s'élèvera à fr. 240,539,563-02. Mais déduction faite des intérêts réciproques, le bénéfice de l'exploitation ne peut être estimé qu'à fr. 127,578,507-41 (voir p. 12).

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. 329,337,429 42
b)	— en construction	2,087,329 74
c)	Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	5,397,249 56
		336,821,708 72
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		
a)	{ En exécution de la convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873	fr. 38,775,448 77
	— des 24 juillet-25 août 1885.	9,723,754 95
b)	— du 19 décembre 1876.	44,369,900 *
c)	— des 1 ^{er} -26 juin 1877	94,952,928 70
d)	— des 9-10 juin 1878.	2,632,363 75
e)	Parachèvement	7,546,664 94
		(1) 168,000,763 41
C. Capital appliqué aux lignes rachetées :		
a)	Prix des lignes rachetées.	434,278,304 34
b)	Parachèvement effectué par l'État	49,786,354 44
		484,064,658 78
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant une redevance fixe ou des parts de recettes.		
		7,746,623 67
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.		
		39,554,744 46
F. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.		
		9,340,463 56
G.	Acquisition { pour l'ensemble du réseau exploité	fr. 207,027,434 36
H.	de matériel { repris aux compagnies.	66,846,234 43
		273,873,368 79
I. Approvisionnements à pied d'œuvre.		
		668,548 73
J.	Intérêts intercalaires des capitaux (p. 7.) { Lignes en exploitation	fr. 47,344,877 58
	{ — en construction	323,606 90
		47,668,484 48
Total du capital de premier établissement.		fr. 4,337,683,024 97

(1) Dont fr. 948,456-77 pour travaux en cours d'exécution.

et capital utile au 31 décembre 1890.

PASSIF.

		CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Amortissement	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886	43,640,992 24
	à 3 ½ p. % à partir de 1887 des capitaux unifiés fin 1886.	44,880,497 79
	à 3 ½ p. % des dépenses utiles effectuées depuis 1887.	473,536 57
Reste à amortir.		1,270,231,952 43
CAPITAL UTILE engagé dans les lignes exploitées (voir p. 6)		4,328,926,679 >
Sommes engagées dans les travaux en cours (voir p. 7).		3,359,093 44
Balance. Amortisse- ment indirect.	Aliénations d'immeubles.	3,644,474 69
	Participation des villes dans divers travaux	391,484 88
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Troude.	1,361,892 99
Ensemble. fr.		4,337,683,024 97

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

Dépenses d'exploitation de 1890. Évaluation.	} Services communs fr. 4,245,988 » Voies et travaux 49,325,820 40 Traction et matériel 40,494,600 » Transports 20,932,093 » Perception des recettes 4,958,474 »	} 83,956,975 40	} 84,212,670 »		
				Crédits supplémentaires pour les exercices clos de 1885 à 1889, et rattachés au Budget de l'exercice 1890 fr. 253,694 60	
				Balance : recettes nettes de l'exploitation fr.	57,037,797 67
					Fr. 441,250,467 67

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux utiles engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	} Capital réglé	Intérêts. . . 44,722,561 74	} 46,067,563 26	} 52,978,274 87
			Amortissem ^t . 3,884,867 94		
		} Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . . 430,848 45	} 4,834,594 08	
			Amortissem ^t . 29,287 43		
			Intérêts. . . 4,748,574 02		
			Amortissem ^t . 86,023 06		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes		4,576,415 53			
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) . .		47,500 »			
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps		46,603 50			64,403 50
Solde pour balance . . .	} Encaisse de l'exploitation (2)	32,510,801 37		} 445,472,056 98	
		Intérêts en compte courant (3) 442,961,255 64			
					Fr. 498,514,435 35

(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 300,000 francs le 1^{er} juin de la même année.

(2) Savoir : r. 28,451,278-87 + 57,037,797-67 = fr. 52,510,801-37.

(3) Savoir : fr. 107,276,717-78 + 4,750,479-87 + 998,161-46 = fr. 112,961,255-64.

L'EXPLOITATION. — Exercice 1890.

A VOIR.

	Voyageurs . . . . .	.fr. 44,939,886 56	
	Tickets d'entrée dans les stations	451,400 60	
	Bagages	4,080,335 90	
Recettes de l'exploitation.	Petites marchandises.	8,900,651 69	
	Grosses marchandises	81,070,947 44	444,190,895 75
	Finances	219,083 38	
	Équipages	53,034 85	
	Chevaux et bestiaux	4,455,513 96	
	Produits extraordinaires (voir détails p. 53).	3,320,374 70	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.			59,574 92
Fr.			444,250,467 67

Exercice 1890. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1889	<table style="border: none;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 10px;">De l'encaisse de l'exploitation (1).</td> <td style="text-align: right; padding-left: 10px;">.fr. 28,451,278 57</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 10px;">Des intérêts en compte courant (1).</td> <td style="text-align: right; padding-left: 10px;">107,276,717 78</td> </tr> </table>	{	De l'encaisse de l'exploitation (1).fr. 28,451,278 57	{	Des intérêts en compte courant (1).	107,276,717 78	135,727,996 35	
{	De l'encaisse de l'exploitation (1).fr. 28,451,278 57							
{	Des intérêts en compte courant (1).	107,276,717 78							
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés.	4,750,479 87								
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1890	57,037,797 67	62,786,439 »							
Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3\frac{1}{2} p. \%}{2}$).	998,161 46								
Fr.			198,514,435 35						

(1) Voir p. A-92 du compte-rendu de 1889. — Chiffres redressés en raison de l'apurement des comptes.

N° V. — Comptes généraux annuels de l'exploitation, rectifiés d'après les résultats définitifs.

	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890 (1).
Recettes brutes						
{ des transports et produits extraordinaires.	119,669,431 99	116,439,624 30	124,037,764 23	131,523,110 04	136,853,369 87	141,190,893 73
{ diverses	404,474 24	89,837 36	79,981 89	87,506 44	64,714 47	59,571 92
Intérêts des soldes actifs (a)	3,900,042 45	3,837,898 74	3,309,269 12	3,686,599 40	4,214,234 32	4,750,479 87
Intérêts réciproques en compte courant sur les recettes et les dépenses d'exploitation (a).	994,384 65	1,012,259 17	1,005,342 47	1,078,722 54	1,088,597 15	998,161 46
Ressources totales	124,668,333 33	121,379,666 54	128,452,357 71	136,377,938 39	142,222,915 84	146,999,109 "
Dépenses d'exploitation	(2)70,054,673 50	(2)65,946,550 15	66,689,605 26	69,974,328 50	74,714,532 80	84,212,670 "
Transports en service effectués sur les lignes concédées avant 1885	600,000 "	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	4,420,998 44	4,324,382 90	4,554,734 73	4,630,024 43	4,885,906 14	5,076,115 53
Intérêts y relatifs en compte courant (a)	51,709 98	54,420 17	43,424 60	40,630 62	44,943 05	46,603 50
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionn. des rails(a).	80,000 "	80,000 "	25,846 57	17,500 "	17,500 "	17,500 "
Charges des capitaux						
{ à 4 p. o/o { Intérêts	48,018,920 56	48,401,887 99	"	"	"	"
{ à 4 p. o/o { Amortissement	2,995,624 48	3,131,712 39	"	"	"	"
{ à 3 1/2 p. o/o { Intérêts	"	"	42,663,593 69	42,950,159 85	43,400,591 44	43,904,980 91
{ à 3 1/2 p. o/o { Amortissement	"	"	3,536,325 57	3,679,537 06	3,837,693 31	4,000,178 43
Dépenses totales	126,221,926 96	122,776,587 86	117,671,492 57	121,302,655 15	126,901,614 21	137,253,048 37
Solde						
{ Insuffisance	1,553,593 63	1,396,921 32	"	"	"	"
{ Excédent	"	"	10,780,865 14	15,075,293 24	15,324,301 60	9,744,060 63
Situation non compris les intérêts en compte courant repris sous les lettres (a).						
Solde						
{ Insuffisance	6,316,310 75	6,142,659 03	"	"	"	"
{ Excédent	"	"	6,535,524 72	10,368,091 92	10,080,913 18	4,059,522 80

(1) Chiffres approximatifs en attendant l'apurement complet des comptes.
(2) Y compris des frais de parachèvement (voir p. 95 du compte-rendu de 1889).

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 DÉFINITIVES.				DÉPENSES d'exploitation définitives.	Coefficients d'exploita- tion.				
		PART DU TRÉSOR.		PARTS des compagnies dont l'État exploite les lignes.	TOTALES.						
		RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses (1).								
1833	13.5	268,997 50	365 "	"	269,362 50	168,847 44	62 68				
1836	35.7	825,132 85	461 16	"	825,594 01	431,135 67	52 22				
1837	90.8	1,416,932 04	892 24	"	1,417,824 18	1,169,988 72	83 93				
1838	202.6	3,077,833 40	434 26	"	3,098,267 66	2,768,616 64	89 36				
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	"	4,282,886 86	3,082,994 23	71 98				
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	"	5,355,946 38	3,077,994 08	57 47				
1841	340 5	6,226,333 66	55,475 43	"	6,281,809 09	4,469,387 05	71 15				
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 20	"	7,501,862 49	4,479,474 31	59 71				
1843	485.5	8,994,439 33	34,382 54	"	9,028,821 87	5,393,854 52	59 74				
1844	559.8	11,226,310 87	21,149 85	"	11,247,460 75	5,977,027 03	53 14				
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	"	12,420,850 21	6,306,285 15	50 77				
1846	559.8	13,572,573 03	26,998 19	"	13,599,571 22	7,069,950 78	52 14				
1847	569.6	14,650,367 30	79,652 48	46,368 32	14,776,388 10	9,066,476 92	61 36				
1848	594.9	12,077,885 03	75,050 68	149,890 58	12,302,826 29	8,603,178 47	69 93				
1849	824.6	12,935,920 91	50,095 75	305,510 87	13,291,528 53	7,984,754 73	60 07				
1850	824.6	14,671,190 87	47,250 06	388,155 61	15,106,596 54	9,045,233 39	59 88				
1851	624.6	15,885,488 47	49,826 62	402,976 40	16,338,291 49	8,371,975 74	51 24				
1852	624.6	16,913,207 54	70,829 46	421,031 15	17,408,068 15	8,255,721 18	47 42				
1853	631.4	19,070,468 26	67,683 16	607,760 64	19,745,912 06	9,783,330 28	49 55				
1854	636.6	21,767,855 59	80,835 29	899,853 64	22,748,574 52	11,031,968 49	48 50				
1855	652.4	23,308,678 99	113,826 37	1,201,437 75	24,623,943 11	12,728,159 20	51 69				
1856	713.1	23,154,116 48	126,548 44	1,424,423 99	24,705,088 82	14,328,367 67	57 09				
1857	744.6	23,998,536 61	91,327 42	1,509,080 71	25,598,944 74	13,937,294 19	54 44				
1858	745.7	25,594,919 93	102,880 20	1,683,006 08	27,380,806 31	14,552,526 94	53 15				
1859	745.7	26,313,346 93	96,569 40	1,707,652 77	28,177,569 10	14,081,712 13	49 97				
1860	747.2	27,801,619 70	83,925 17	1,800,374 68	29,685,910 55	14,093,529 50	47 46				
1861	748.6	31,660,748 48	81,927 03	1,990,516 15	33,733,191 66	15,138,165 81	44 88				
1862	748.6	30,547,324 66	113,455 61	2,000,941 10	32,601,721 37	14,925,162 78	45 70				
1863	748.6	31,721,264 37	107,978 72	2,147,171 22	33,976,414 31	15,626,644 15	45 99				
1864	748.6	33,741,531 40	230,914 32	2,357,471 18	36,329,916 90	17,284,050 25	47 58				
1865	749.2	35,838,371 84	104,866 80	2,480,408 34	38,423,646 98	19,691,879 19	51 25				
1866	789.8	35,103,554 25	117,961 64	3,080,420 11	38,306,936 "	23,209,275 38	60 59				
1867	862.7	36,629,036 07	165,165 72	3,372,306 88	40,166,558 67	24,134,038 65	60 08				
1868	862.7	38,181,039 30	135,492 58	3,671,291 68	41,987,823 56	24,001,667 35	57 16				
1869	862.7	39,870,743 34	122,274 75	3,516,511 56	43,509,529 65	24,416,542 77	56 12				
1870	868.7	41,833,346 25	68,195 36	3,473,132 97	45,374,674 58	25,631,200 42	56 49				
1871	1,422.2	57,959,571 53	64,498 47	8,947,687 76	66,970,757 76	35,007,040 06	52 27				
1872	1,469.6	59,675,485 15	172,988 04	9,988,803 31	69,837,276 50	42,211,333 73	60 44				
1873	1,871.1	74,889,871 19	153,768 14	10,933,325 51	85,975,964 84	62,610,562 71	72 82				
1874	1,925.1	76,200,309 12	125,834 43	10,960,398 64	87,286,542 19	60,200,976 80	68 97				
1875	1,966.5	77,893,737 52	171,889 78	11,240,308 29	89,295,935 59	58,172,851 38	65 15				
1876	2,053.2	80,485,137 09	109,735 42	10,034,785 75	90,629,658 26	57,724,438 83	63 69				
1877	2,144.7	87,048,019 74	103,656 99	3,281,685 10	90,413,361 83	55,232,284 05	61 09				
1878	2,435.3	92,232,615 29	93,794 68	3,464,483 63	95,795,893 60	57,519,723 07	60 04				
1879	2,552.0	96,461,736 93	105,708 99	3,620,424 41	100,190,870 33	58,997,677 59	58 89				
1880	2,702.1	100,281,166 01	88,786 01	4,504,122 39	113,874,074 41	68,189,784 16	59 88				
1881	2,840.8	108,804,552 44	102,343 60	4,599,593 83	113,497,486 96	71,006,282 51	62 66				
1882	2,975.3	115,045,555 13	90,131 37	4,210,746 28	119,346,432 78	74,495,746 84	62 42				
1883	3,045.3	117,564,293 84	101,086 62	4,283,359 31	121,948,739 77	73,101,785 17	59 94				
1884	3,100.2	115,961,404 17	90,285 39	4,138,796 97	120,193,486 53	71,499,119 45	59 49				
1885	3,144.3	115,748,433 55	104,474 24	3,920,998 44	119,773,906 23	69,882,443 28	58 35				
1886	3,171.2	112,615,238 40	89,887 36	3,824,382 90	116,529,508 66	65,910,292 95	56 56				
1887	3,187.9	120,003,029 50	79,981 89	4,054,734 73	124,137,746 12	66,689,605 26	53 72				
1888	3,198.1	127,395,085 61	87,506 41	4,130,024 43	131,612,616 45	69,971,328 50	53 16				
1889	3,206.7	132,469,463 73	64,714,47	4,385,906 14	136,920,084 34	74,714,532 80	54 57				
1890	3,219.8	136,614,780 22	(2) 59,571,92	4,576,115 53	(2) 141,250,467 07	(2) 84,212,870 "	59 62				
						2,722,693,248,91	4,706,366,48	159,772,374 64	2,887,171,990 03	1,681,685,891 22	
Frais de parachèvement secondaire effectué de 1846 à 1886.										(3) 11,090,438 79	
Ensemble pour budgets ordinaires depuis l'origine.										1,692,776,330 01	

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 5,644,174-69 et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement indirect.

(2) Chiffres approximatifs.

(3) Voir C. R. de 1889, p. A-95, colonne 5.

N° VII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	ANNÉE 1890.	ANNÉE 1889.	DIFFÉRENCES POUR 1890.		
	CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définitifs (1).	En plus.	En moins.	
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	490,800 »	483,161 55	7,638 47	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	120,000 »	121,031 68	»	1,031 68
	Matériel et fournitures de bureau.	304,000 »	489,690 »	14,310 »	»
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	40,000 »	40,000 »	»	»
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitéeuse .	59,998 »	59,999 80	»	1 80
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	44,890 »	43,564 93	»	674 93
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	6,500 »	7,861 01	»	1,361 01
	1,245,988 »	1,227,528 95	+ 18,659 03		
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,698,600 »	1,683,248 01	15,351 99	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,568,000 »	10,537,688 28	30,311 72	»
	Billés, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,810,000 »	3,803,438 »	1,004,562 »	»
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,234,800 »	1,800,318 24	434,481 76	»
		19,551,400 »	17,826,709 53	+ 1,504,690 47	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,781,600 »	1,761,312 24	20,287 76	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	11,800,000 »	11,109,487 30	690,512 20	»
	Primes d'économie et de régularité.	386,600 »	380,990 44	3,609 56	»
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	10,037,000 »	3,426,313 47	4,650,686 53	»
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	16,269,400 »	13,749,135 77	2,520,266 23	»
	40,494,600 »	32,627,257 72	+ 7,867,362 28		
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	9,513,708 »	9,166,423 63	149,284 37	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	6,343,800 »	6,263,431 »	282,369 »	»
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	590,000 »	589,027 15	972 87	»
	Frais d'exploitation	2,274,700 »	1,931,717 14	522,982 86	»
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,782,000 »	1,782,462 08	»	462 08
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	880,000 »	1,513,211 71	»	663,211 71
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	24,000 »	22,693 88	1,506 12	»
	21,182,208 »	21,088,986 57	+ 93,221 43		
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,862,438 »	1,848,234 03	14,203 97	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	91,016 »	91,016 »	»	»
	Primes	3,000 »	3,000 »	»	»
	1,938,474 »	1,944,270 03	+ 14,203 97		
Ensemble. . .		84,212,670 »	74,714,532 80	+ 9,498,137 20	
Dépenses approximat. portées au compte de 1889.		»	73,269,233 93		

(1) Y compris fr. 33,514-76 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1889, en vertu de la loi de comptabilité.

DE L'EXPLOITATION. — EXERCICES 1890 ET 1889.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1890.	Année 1889.	DIFFÉRENCES POUR 1890.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs	45,090,937 16	45,257,765 81	1,853,195 53	»
Bagages	1,080,333 90	1,023,981 26	56,554 64	»
Petites marchandises.	8,900,631 69	8,641,445 99	259,207 70	»
Grosses —	31,070,947 11	79,083,600 53	2,003,346 76	»
Équipages	219,083 38	218,403 39	677 79	»
Finances	53,031 83	47,343 60	5,486 23	»
Chevaux et bestiaux	1,433,315 96	1,369,932 08	33,381 88	»
Produits extraordinaires (détails p. 53)	3,320,374 70	3,230,697 10	89,677 31	»
Ensemble. fr.	141,190,893 73	136,833,569 87	4,553,323 88	»
<i>Produits divers</i> : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.	59,571 92	64,714 47	»	3,142 53
			4,553,323 88	3,142 53
Recettes brutes totales. . . fr.	141,250,467 67	136,920,084 34	4,330,583 33	
Parts de recettes servies aux compagnies dont l'État exploite les lignes	4,376,113 33	4,383,906 14	(*) 190,209 59	
	136,674,352 14	132,354,178 20	+ 4,140,173 94	

(*) Recette en plus pour les sociétés, à déduire de l'excédent pour obtenir l'augmentation des produits au profit du Trésor.

N° VIII. — DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EXPLOITÉES A DOUBLE ET A SIMPLE VOIE.

	1889.	1890.			
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites	directement par l'État	742,763	(¹) 658,504	(²) 110,234	768,738
	à forfait pour son compte	686,031	16,789	685,639	702,428
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise	42,143	42,143	•	42,143
	Hai à Ath et Tournai à la frontière	43,701	43,701	•	43,701
	Braine-le-Comte à Gand	55,798	55,798	•	55,798
	Jonction belge-prussienne	18,581	16,161	2,420	18,581
	Plateaux de Herve	34,105	»	34,105	34,105
	Spa à la frontière Grand-Ducal	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condruz	74,351	»	74,351	74,351
		323,428	157,803	165,625	323,428
C. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg (³)	308,118	226,364	81,754	308,524
	Bassins-Houillers	655,813	112,442	541,540	652,982
		994,073	363,807	628,841	992,648
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes	102,904	101,306	1,613	102,019
	Lignes des Flandres	242,341	»	242,341	242,341
	Saint-Ghislain à Erbisœul	9,242	9,242	•	9,242
	Anvers à la frontière néerlandaise	26,989	26,989	•	26,989
	Marbehan à Virton	31,781	»	31,781	31,781
	Lierre à Turnhout	36,989	»	36,989	36,989
		462,699	137,537	325,177	462,714
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (A. + C. + D.)	2,885,566	1,176,637	1,749,891	2,926,528	
Longueur totale exploitée (⁴).	3,208,994	1,334,440	1,915,516	3,249,956	

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

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

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

(⁴) Pour les années 1835 à 1888, voir p. A-86 du compte-rendu de 1884 et p. A-94 du compte-rendu de 1888.

N° IX. — *Importance du matériel de traction en 1890.*

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	350	1,468	88	1,312	611	1,923	
Nombre d'essieux moteurs	17	700	4,404	352	3,703	1,770	5,473	
Puissance de traction en kilogrammes. {	En tout	37,434	993,870	7,416,704	606,758	6,900,134	2,154,632	9,054,766
	Par locomotive (2)	2,202	2,840	5,052	6,895	5,259	3,526	4,709
	Par essieu moteur	2,202	1,420	1,684	1,724	1,863	1,217	1,654
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs les locomotives étant en ordre de marche. {	En tout	233,920	8,518,410	52,223,350	4,404,900	45,570,780	19,809,800	65,380,580
	Par locomotive.	13,760	24,338	35,574	50,056	34,734	32,422	33,999
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide. {	En tout	450,500	10,476,800	47,646,600	3,444,800	44,146,350	17,872,350	62,018,700
	Par locomotive.	26,500	29,934	32,457	39,145	33,648	29,251	32,251
Poids moyen en kilog. des locomotives en service. {	En tout	590,750	12,025,550	54,781,500	4,404,900	48,657,080	23,145,620	71,802,700
	Par locomotive.	34,750	34,358	37,317	50,056	37,086	37,881	37,339

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.	1,193	
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide. {	En tout	12,593,820
	Par tender	10,556
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service. {	En tout	26,162,920
	Par tender	21,930

(1) Non compris les voitures à vapeur.

(2) Puissance moyenne de traction : 4,709 kilog.

N° X. — Situation de l'effectif du matériel

ANNÉES	ENTRÉES			SORTIES.			INTEGRATION ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DECEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER Établissement — Extension	RENOUVELLEMENT		A RENOUVELER.		TOTAL		Existant	Devant EXISTER d'après colonne 2	Avance	Arrière
		MATÉRIEL		MATÉRIEL							
		neuf	transformé	démoli.	transformé						
Locomotives.											
1835											
1869	358	(1) 489	51	598	174	51	225	+ 373	373	358	15
1870	"	(1) 4	6	7	3	6	9	— 2	374	358	13
1871	(1) 167	28	16	211	4	16	20	+ 194	562	525	37
1872	54	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59
1873	75	(2) 4	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52
1874	86	"	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42
1875	(2) 203	"	"	203	6	"	6	+ 197	979	943	36
1876	78	"	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,024	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	1,449	1,432	17
1880	(7) 31	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) 148	14	"	132	15	"	10	+ 117	1,687	1,663	24
1884	66	3	"	69	16	"	16	+ 53	1,740	1,729	11
1885	35	16	"	81	(10) 33	"	33	+ 48	1,788	1,764	24
1886	29	7	"	36	32	"	32	+ 4	1,792	1,793	"
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	1,814	1,862	51
1890	74	43	"	117	5	"	0	+ 112	1,923	1,936	(12) 13
	4,936	474	167	2,577	487	167	654				
		641									

(1) Dans ce chiffre sont comprises les locomotives construites à l'Arsenal de Malines, avec pièces principales fournies par l'industrie, savoir 6 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-Coadroz
 (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 Lebuscul
 (7) Dont 10 reprises aux lignes des Flandres
 (8) — 4 — à la ligne de Warbehan à Virton
 (9) — 6 — de Liège-Turnhout
 (10) — 9 cédées à la Société anonyme « La Métallurgique »
 (11) — 4 vendues
 (12) Sans tenir compte de 39 locomotives restant à fournir sur fonds de renouvellement au 31 décembre 1890

ANNÉES	ENTRÉES			SORTIES.			INTEGRATION ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DECEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER Établissement — Extension	RENOUVELLEMENT		A RENOUVELER.		TOTAL		Existant	Devant EXISTER d'après colonne 2	Avance	Arrière
		MATÉRIEL		MATÉRIEL							
		neuf	transformé	démoli.	transformé						
Tenders.											
1835											
1869	316	164	"	477	190	"	190	+ 287	287	316	29
1870	"	15	"	15	20	"	20	— 5	282	316	34
1871	(1) 412	10	"	122	15	"	15	+ 107	389	428	39
1872	59	15	"	74	22	"	22	+ 52	441	487	46
1873	79	"	"	79	20	(2) 4	21	+ 58	499	566	67
1874	40	(3) 4	"	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) 42	"	"	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	(14) 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	(9) 1,161	1,306	(19) 145
1888	12	28	"	40	24	"	24	+ 16	(20) 1,177	1,348	(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
	4,445	697	"	1,942	637	1	638				

(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 (3))
 (7) Dont 3 reprises aux lignes des Flandres
 (8) — 5 — — — — —
 (9) — 9 — — — — —
 (10) Y compris 3 tenders affectés à un service spécial, aux ateliers de Malines et de Liège
 (11) Dans le chiffre du renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives tenders démolis et des machines de l'espèce livrées sur fonds du budget en remplacement de locomotives 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 Liège-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 — — — — —
 L'arrêté au 31 décembre 1890 a été établi sans tenir compte de 35 tenders et de 1 locomotive tender restant à fournir sur fonds de renouvellement.

roulant. — Renouvellement et extensions.

ANNÉES	ENTRÉES.				SORTIES.				VARIATIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arrière.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL			MATÉRIEL							
			neuf.	transformé.		démoli.	transformé.						
1876	2	"	"	"	(¹)2	"	"	"	+	2	2	"	"
1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2	"	"
1878	11	"	"	"	11	"	"	"	+	11	13	"	"
1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	"
1880	1	"	"	"	2	"	"	"	+	1	14	"	"
1881	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	"	"
1882	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	"	"
1883	"	"	"	"	"	"	"	"	-	1	13	"	1
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	1
1885	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	1
1886	9	"	"	"	10	"	"	"	+	1	14	"	"
1887	23	"	"	"	23	"	"	"	+	10	24	"	"
1888	3	"	"	"	3	"	"	"	+	23	47	"	"
1889	"	"	"	"	"	"	"	"	+	3	50	"	"
1890	"	"	"	"	4	"	"	"	+	4	50	"	"
	49	"	7	"	56	"	2	"	2		54	"	5

Voitures à vapeur.

(¹) Construites à l'Arsenal de Malines.

(²) Sans tenir compte de 4 voitures à vapeur en construction sur fonds de renouvellement et adjudgées en 1889.
(³) — — — — — restant à fournir — — — — — au 31 décembre 1889

Véhicules pour trains de voyageurs.

1835	/										(¹)1,143	940	203	"	
à	940	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1858	}										"	"	"	"	
1859	}										"	"	"	"	
à	953	"	221	6	1,450	"	403	90	493	+	687	4,830	4,893	"	63
1869	}										"	"	"	"	"
1870	"	"	74	15	86	"	24	12	36	+	50	4,880	4,893	"	13
1871	(²)334	"	74	5	413	"	53	"	53	+	360	2,240	2,227	"	13
1872	139	286	49	"	444	301	45	"	346	+	98	2,338	2,351	"	13
1873	185	3	3	"	194	229	76	"	305	-	114	2,224	2,310	"	86
1874	"	32	181	"	213	(²) 4	79	(⁴) 2	82	+	131	2,355	2,344	"	14
1875	(³)291	129	(⁵) 400	"	(⁵) 320	"	72	(⁷) 5	77	+	443	(⁶)2,798	2,761	(⁹)37	"
1876	63	"	123	"	186	"	84	"	84	+	102	2,900	2,824	"	76
1877	57	1	48	"	106	"	65	"	65	+	44	2,941	2,882	"	59
1878	(⁸)187	"	157	20	364	"	47	20	67	+	297	3,238	3,069	"	169
1879	(⁹)237	"	34	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) 40	"	22	1	33	"	75	1	76	-	43	3,893	3,580	"	313
1882	(¹³)157	1	4	41	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	+	264	4,514	4,411	"	103
1889	210	"	24	2	236	"	62	13	75	+	164	4,675	4,621	"	54
1890	44	"	78	5	127	"	69	7	76	+	51	4,726	4,665	"	61
	4,695	503	4,719	284	6,261	533	1,698	447	2,678						
4 ^e établiss ^t .	5,198		2,003				2,145								
Montant des sor- ties	533		203		Excedent des entrées sur les sorties au 31 décemb. 1858.										
Reste	4,665		Total. 2,206												

(¹) Dont 6, provenant de la ligne de Mons à Menage, 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-Condruz, + 245 restant des 250 repris, fin 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 39 autres acquis par l'Etat 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 Erbisouil.
(¹⁰) Affecté au service du train royal.
(¹¹) Dont 38 repris aux lignes des Flandres.
(¹²) 10 véhicules repris à la ligne de Marbhan à Virton.
(¹³) Dont 28 repris à la ligne de Liège à Turnhout.
(¹⁴) — 51 wagons à marchandises passés dans la catégorie du matériel à voyageurs.

N° XI. — *Matériel de traction de l'État. - Effectif et parcours.*

N° XI. — *Matériel de traction*

1940.	1945.	1950.	1955.	1960.	1965.	1970.	1975.
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Locomotives

Lignes principales.	Locomotives	à voyageurs	"	"	"	"	"	131	140	269
		à marchandises.	"	"	"	"	"	133	158	427
	Locomotives pour fortes rampes.	à voyageurs express.	"	"	"	"	"	"	"	"
		à marchandises.	"	"	"	"	"	"	1	93
Lignes secondaires.	Locomotives	fourgons.	"	"	"	"	"	"	"	"
		tenders pour fortes rampes	"	"	"	"	"	"	"	"
Effectif des locomotives de traction.			122	149	170	207	252	284	299	789
Parcours kilométriques y relatifs	}	avec trains.	1,181,105	2,726,510	3,769,748	5,392,033	5,518,952	8,701,566	9,990,358	21,962,688
		à vide et en manœuvres.	"	"	"	"	"	1,737,866	1,148,132	4,032,561
Effectif des locomotives de gare.			"	"	"	"	"	42	72	190
Parcours kilométriques y relatifs	}	avec trains.	"	"	"	"	"	99,565	170,683	450,414
		à vide et en manœuvres.	"	"	"	"	"	896,087	1,538,149	4,053,726
Effectif des voitures à vapeur.			"	"	"	"	"	"	"	"
Parcours kilométriques y relatifs	}	avec trains.	"	"	"	"	"	"	"	"
		à vide et en manœuvres.	"	"	"	"	"	"	"	"

Ten

Tenders	108	145	178	205	245	277	282	669
-------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

(1) Y compris le parcours sur quelques sections étrangères empruntées par les trains de l'Etat, et indiquées à l'annexe XXIII d

de l'État. — Effectif et parcours (1).

1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
en général.										
404	459	475	498	519	538	526	529	549	546	551
546	676	732	821	812	827	813	766	753	738	735
"	"	"	"	"	"	2	3	3	6	9
95	94	95	94	95	144	158	159	158	182	252
"	"	"	"	"	"	19	36	36	36	45
"	"	"	"	"	"	"	"	12	41	42
1,045	1,229	1,302	1,413	1,456	1,507	1,518	1,513	1,511	1,551	1,634
31,920,326	35,561,866	37,917,211	36,990,142	36,363,693	35,603,754	35,131,515	36,812,783	38,536,639	40,317,535	39,867,213
5,292,215	5,990,298	6,239,722	6,231,058	5,062,536	4,537,202	4,613,441	5,166,218	5,623,766	6,105,309	6,313,811
222	227	268	274	281	281	274	266	259	260	289
525,148	474,536	536,644	504,032	454,789	517,702	451,485	339,710	433,987	672,014	757,027
4,736,528	5,133,426	5,567,399	5,442,684	5,383,312	5,127,551	4,964,260	4,826,969	4,643,676	4,691,872	4,832,890
14	14	13	13	13	14	24	47	50	50	54
28,234	"	174,517	158,276	179,162	162,237	174,810	729,402	1,316,561	1,379,655	1,428,661
"	"	"	"	"	"	22,531	68,619	107,601	95,499	147,715
ders.										
832	959	1,029	1,172	1,172	1,164	1,182	1,161	1,131	1,126	1,191

compte rendu de 1880.

N° XII. — Effectif et parcours (1) des véhicules de l'État

		1840.	1845.	1850.	1855.	1860.	1865.	1870.	1875.	
Voitures, fourgons										
Lignes principales.	Voitures	1 ^{re} classe	105	130	196	207	255	259	290	422
		2 ^e —	203	177	236	222	23	228	311	414
		3 ^e —	217	369	444	412	447	589	681	1,098
		mixtes	"	7	15	13	41	59	73	112
		fourgons	"	"	"	"	"	"	"	"
	Fourgons à bagages	14	35	39	56	69	127	180	359	
	Voitures	cellulaires	"	1	6	8	7	7	9	9
		funéraires	"	"	"	"	"	"	2	4
		postales	3	14	22	39	44	43	4	51
	Wagons fermés pour petits colis	"	"	26	37	46	82	81	157	
Trucks et wagons fermés pour équipages	41	53	64	32	36	51	60	95		
Boxes et wagons pour chevaux	8	26	37	44	41	75	85	80		
Total		591	813	1,075	1,075	1,219	1,520	1,817	2,801	
Lignes secondaires.	Voitures légères	1 ^{re} classe	"	"	"	"	"	"	"	
		2 ^e —	"	"	"	"	"	"	"	
		3 ^e —	"	"	"	"	"	"	"	
		mixtes	"	"	"	"	"	"	"	
		fourgons	"	"	"	"	"	"	"	
	Fourgons à bagages indépendants	"	"	"	"	"	"	"	"	
	— adhérents aux locomotives (voir ci-dessus)	"	"	"	"	"	"	"	"	
Voitures à vapeur	"	"	"	"	"	"	"	"		
Total		"	"	"	"	"	"	"	"	
Effectif des véhicules pour trains de voyageurs		591	813	1,075	1,075	1,219	1,520	1,817	2,801	
Parcours kilométriques y relatifs	dans les trains de l'État (1)	"	"	"	19,020,029	23,505,416	38,920,757	53,849,490	100,566,211	
	sur les lignes étrangères (2)	"	"	"	"	"	"	"	6,470,023	
Ensemble		"	"	"	"	"	"	"	107,036,234	

(1) Y compris le parcours sur quelques sections étrangères empruntées par les trains de l'État, et indiquées à l'annexe XXIII du

(2) — — — des véhicules de l'État dans les trains étrangers sur les sections de l'État indiquées à l'annexe XXIII du

entrant dans la composition des trains de voyageurs.

1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
et véhicules divers.										
562	553	599	597	589	582	488	477	476	471	462
541	520	508	510	491	462	445	431	429	437	438
1,718	1,692	1,684	1,672	1,633	1,628	1,462	1,423	1,448	1,454	1,449
179	180	215	272	268	261	272	263	291	320	365
"	"	"	"	2	23	23	23	23	22	18
478	472	469	512	583	581	575	568	557	541	529
14	14	16	16	16	13	16	16	16	18	18
4	4	4	6	6	6	5	5	5	5	7
53	53	53	48	51	54	53	55	57	59	57
175	173	222	269	308	302	383	341	324	321	317
106	116	116	116	118	115	113	116	116	115	114
106	116	116	116	125	123	121	119	113	151	148
3,936	3,893	4,002	4,134	4,193	4,192	3,955	3,837	3,855	3,911	3,920
"	"	"	"	"	"	1	1	1	1	1
"	"	"	"	"	"	31	35	32	5	5
"	"	"	"	"	"	81	160	337	408	408
"	"	"	"	"	"	94	156	210	267	263
"	"	"	"	"	"	62	62	62	63	107
"	"	"	"	"	"	"	2	17	17	17
"	"	"	"	"	"	19	36	36	36	45
14	14	13	13	13	14	24	47	50	50	54
14	14	13	13	13	14	312	499	745	847	905
3,950	3,907	4,015	4,147	4,206	4,206	4,267	4,336	4,600	4,761	4,825
114,271,822	119,795,792	154,508,621	115,692,915	152,748,674	160,858,784	159,921,612	163,597,836	168,903,519	158,449,501	164,606,570
4,429,964	7,359,376	7,309,597	6,013,686	6,783,799	7,358,936	6,498,038	7,312,841	6,539,374	6,071,928	7,330,125
138,701,786	117,155,168	161,718,218	151,706,631	159,537,473	168,217,720	166,419,680	170,910,677	173,442,893	164,521,427	171,936,695

N° XIII. — Effectif et parcours (1) des véhicules de l'État

Tonnage.		1840.	1845.	1850.	1855.	1860.	1865.	1870.	1875.	
Véhicules										
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.	Fourgons	1 1/2	22	54	66	93	114	208	262	606
	4						25	"	"	"
	5						573	510	363	391
	fermés	6	38	543	544	870		7	"	"
	7 1/2						455	442	438	414
	10	"	13	13	12	211	722	1,977	3,033	
	pour bétail	5	44	123	328	278	233	61	7	7
	pour bétail et chevaux	5	"	"	201	201	201	103	38	77
	6 à 7 1/2	"	"	"	"	101	145	159	68	17
	pour coton et laine	10	"	"	"	"	"	"	"	"
	pour coke	5	30	98	113	81	67	44	1	1
	pour coke et laine	10	"	"	"	"	112	105	85	1,757
	pour coke et minerais	10	"	"	"	"	"	"	"	1,200
	5 à 7 1/2	391	804	1,249	1,660	2,434	2,230	761	1,392	
	pour charbon	10	"	"	"	407	870	2,866	5,528	16,063
	15	"	"	"	"	"	106	89	"	"
	pour chaux	5	"	1	54	54	53	26	"	"
	5 à 7 1/2	205	547	850	812	815	646	69	99	
	plats à quatre roues	10	"	"	"	101	304	573	1,046	1,906
	7	"	"	1	1	1	"	"	"	"
plats à six roues	10	"	"	"	"	"	"	"	"	
10	"	"	13	13	13	9	3	"	"	
12 1/2	"	"	"	5	5	5	2	"	"	
15	"	"	"	"	26	26	24	22		
20	"	"	"	"	1	27	167	275		
25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Total		640	2,183	3,432	4,687	6,657	8,875	10,926	27,260	
Wagons spéciaux	à clapets	5	"	"	"	"	"	"	12	
	à trémies	5	"	"	"	"	"	"	66	
	pour transports de taques en fonte	10	"	"	"	"	"	"	"	
	35	"	"	"	"	"	"	"	1	
	à pivot	"	"	"	"	"	"	"	4	
	pour embranchements de charbonnages. dits tapisnières	7 1/2	"	"	"	"	"	"	"	546
3	"	"	"	"	"	39	39	49		
Total		"	"	"	"	"	39	39	678	
Total pour le trafic		640	2,183	3,432	4,687	6,657	8,914	10,967	27,938	

		Véhicules							
Total pour le service		106	302	236	257	285	325	593	1,167
Ensemble des wagons		746	2,485	3,668	4,944	6,942	9,239	11,560	29,045
Parcours kilométriques dans les trains de l'État (1)	à charge	"	"	"	30,994,455	40,928,914	68,678,388	71,013,195	163,621,780
	à vide	"	"	"	5,390,528	10,658,532	21,118,001	20,596,891	41,511,423
Parcours kilométriques sur les lignes étrangères à charge et à vide (2)		"	"	"	"	"	"	"	66,951,937
Ensemble (3)		"	"	"	"	"	"	"	272,085,140
Bâches pour couvrir les chargements		"	"	"	"	3,585	4,668	6,806	8,967

(1) Y compris le parcours sur quelques sections étrangères empruntées par les trains de l'État.

(2) Y compris le parcours des véhicules de l'État dans les trains étrangers sur les lignes de l'État.

(3) Non compris le parcours des wagons dits tapisnières, de secours, pour l'entretien de la route et pour le service des ateliers, dont il n'est pas tenu attachement.

entrant dans la composition des trains de marchandises.

1880	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
pour le trafic.										
587	687	693	681	676	672	668	661	657	681	684
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
357	353	360	333	323	315	304	309	309	308	297
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
287	269	232	190	128	60	8	6	6	3	2
4,845	4,885	4,894	5,365	5,349	5,202	5,429	5,450	6,416	6,393	6,405
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	"
12	9	7	6	6	6	6	6	6	6	"
3	3	1	1	1	"	"	"	"	"	"
200	200	200	300	550	550	550	550	550	549	549
1	1	1	1	1	"	"	"	"	"	"
2,164	2,142	2,124	2,207	2,187	2,120	2,106	2,097	2,230	2,525	2,521
1,190	1,185	1,182	1,181	1,180	1,180	1,180	1,176	1,174	1,167	1,154
1,111	682	693	676	"	"	"	"	"	"	"
19,191	22,227	25,907	25,796	25,903	25,853	25,646	25,460	26,096	26,195	26,659
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
66	71	65	58	54	40	39	39	39	39	"
2,667	2,585	2,556	2,616	2,587	2,566	2,533	2,523	2,613	2,620	2,680
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	10	10
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10	6	5	4	2	1	1	1	"	"	"
636	729	729	729	726	777	777	776	776	774	771
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
33,234	36,041	39,646	40,149	39,680	39,448	39,254	39,061	40,879	41,280	41,738
1	1	1	1	1	1	1	"	"	"	"
55	55	55	55	55	54	54	54	54	54	54
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
518	943	921	863	979	846	666	604	546	715	709
68	68	68	67	67	67	67	67	67	68	68
645	1,070	1,048	988	1,105	971	791	728	670	840	834
33,879	37,111	40,694	41,137	40,785	40,419	40,045	39,789	41,549	42,120	42,572

pour le service.

1,335	706	690	632	1,111	995	911	802	772	935	951
35,214	37,817	41,394	41,769	41,696	41,414	40,956	40,591	42,321	43,055	43,523
205,099,639	223,272,836	230,083,250	229,050,396	223,498,773	218,713,977	208,936,410	225,605,999	238,424,883	251,408,613	239,202,475
54,756,361	64,360,442	65,679,352	62,317,806	61,535,111	68,254,133	86,242,325	90,716,928	95,392,528	104,310,239	103,419,397
77,754,487	82,077,288	114,777,673	122,639,860	119,250,687	114,804,727	112,808,338	128,127,770	133,796,603	146,268,761	153,591,456
347,610,507	369,710,566	410,540,275	414,017,062	404,291,576	401,772,847	407,947,073	444,450,697	467,614,014	501,967,613	496,213,328
12,227	11,993	12,068	11,560	12,796	11,386	12,313	12,668	14,500	15,926	15,030

N° XIV. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

DATES.	AVANCE TOTALE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÉRÉ TOTAL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		Observations.
			AVANCE. 3	ARRIÉRÉ. 4	
31 décembre 1873.	844,024	546,444	264,883	»	
— 1874.	778,800	546,444	232,659	»	
— 1875.	758,472	546,444	212,334	»	
— 1876.	723,764	546,444	177,623	»	
— 1877.	706,304	548,343	157,961	»	
— 1878.	665,456	550,545	144,644	»	
— 1879.	744,700	552,747	188,953	»	
— 1880.	700,482	552,747	147,735	»	
— 1881.	838,638	552,747	285,891	»	
— 1882.	940,428	553,603	384,825	»	
— 1883.	892,558	560,007	332,554	»	
— 1884.	869,428	577,783	291,645	»	
— 1885.	970,279	578,584	394,698	»	
— 1886.	894,798	577,783	314,045	»	
— 1887.	743,456	587,901	155,535	»	
— 1888.	608,376	592,305	46,074	»	
— 1889.	844,022	704,473	142,549	»	
— 1890.	953,555	724,419	232,436	»	

La puissance de traction des moteurs tangentielle-ment aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6744,8 P d^2 l}{D}$ 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 précédente l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de re- nouvellement au 31 décembre de l'année précédente l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvel- lement pendant l'année considérée.	Ensemble.	
1	2	3	4	5	6	7	
1874	9,309,123	506,800	9,815,923	44,375,308	3,500	44,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	44,378,808	241,845	44,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	44,620,653	204,420	44,822,073	4,244,861
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	44,822,073	»	44,822,073	3,876,471
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	44,822,073	»	44,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	507,570	12,002,988	44,822,073	4,489,000	46,041,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	46,041,073	483,800	46,494,873	3,594,495
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	46,494,873	4,070,053	47,264,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	47,264,928	4,283,340	48,548,238	4,572,444
1883	13,976,094	762,286	14,738,374	48,548,238	753,642	49,304,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	49,304,850	445,200	49,447,050	4,192,946
1885	15,254,104	4,930,094	17,184,198	49,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	4,757,897	18,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,427
1887	18,942,095	4,889,778	20,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	4,471,657
1888	20,831,873	4,177,499	22,009,372	22,303,530	437,032	22,440,562	431,490
1889	22,009,372	4,485,954	23,495,326	22,440,562	4,582,390	24,022,952	827,626
1890	23,495,326	285,509	23,480,835	24,022,952	2,166,408	26,189,060	2,708,225

Les valeurs de emploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

N° XVI. — Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes. —

ANNÉES.	ENTRÉES : PLACES OFFERTES.					SORTIES : PLACES OFFERTES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER Établissement. — CHANGEMENT de classification.	À RENOUVELLER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel				démoli.	transformé.	
			neuf.	transformé.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875 . . .	9,316	»	2,740	»	12,056	»	3,035	97	3,132
1876 . . .	2,594 94	»	4,173	»	6,767 94	»	3,065	»	3,065
1877 . . .	2,776	»	1,338	»	4,114	»	2,687	»	2,687
1878 . . .	7,434 517	»	4,783	»	12,217 517	»	4,589	»	4,589
1879 . . .	7,544	»	1,313	»	8,857	»	2,433	»	2,433
1880 . . .	9,045 47	»	11,960 47	»	21,005 94	»	2,265 47	24	2,289 47
1881 . . .	428	»	»	34	462	»	2,702	40	2,742
1882 . . .	3,255	34	»	340	3,629	»	4,803 47	396	2,199 47
1883 . . .	2,611	»	52	»	2,663	»	1,226	97	1,323
1884 . . .	»	»	34	»	34	»	2,916	»	2,916
1885 . . .	2,535	195	383 53	»	3,113 53	»	1,991	»	1,991
1886 . . .	397 325	»	186 15	»	583 340	»	2,132	1,634	3,766
1887 . . .	1,116 345	»	4,155	»	5,271 345	»	1,812	»	1,812
1888 . . .	14,880 45	102	160	»	15,142 45	»	700	»	700
1889 . . .	8,232	»	714	2,964	11,910	»	1,418	2,949	4,367
1890 . . .	2,524	»	3,206 212	2,073	7,803 212	»	1,968	2,286	4,254

(¹) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (col. 11).

(²) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 3, et en en retranchant celles de la colonne 7.

(³) Non compris 76 véhicules comprenant ensemble 2,934 places et commandés 56 en 1889 et 40 en 1890.

Renouvellement et extensions. — Voitures de 1^{re}, 2^e et 3^e classe; voitures mixtes.

Augmentation ou diminution du PARC. 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		BALANCE de renouvellement en places offertes		Observations. 16
	EXISTANT (1). 12	devant exister d'après les colonnes [2-5-7 (2)]. 13	AVANCE. 14	ARRIÉRÉ. 15	
"	71,340	69,475	4,865	"	Cette situation comprend les voitures à vapeur qui sont représentées par les chiffres en italiques.
+ 8,924	80,264	78,791	4,473	"	
+ 3,702 + 94	83,966 94	81,385 94	2,581	"	
+ 4,427	85,393 94	84,164 94	4,232	"	
+ 10,628 + 517	96,021 611	94,595 611	4,426	"	
+ 6,424	102,445 611	99,139 611	3,306	"	
+ 18,716 + 47	121,161 658	108,184 658	12,977	"	
- 2,280	118,881 658	108,612 658	10,269	"	
+ 4,430 - 47	120,311 611	111,901 658	8,363	"	
+ 4,340	124,651 611	114,512 658	7,092	"	
- 2,882	118,769 611	114,512 658	4,240	"	
+ 4,122 + 53	119,891 664	117,242 658	2,655	"	
- 3,183 + 340	116,708 1,004	117,639 983	"	910	
+ 3,459 + 345	120,167 1,349	118,755 1,328	1,433	"	
+ 14,442 + 45	134,609 1,394	133,737 1,373	893	"	
+ 7,543	142,152 1,394	141,969 1,373	204(*)	"	
+ 3,549 + 212	145,701 1,606	144,593 1,373	1,111	"	

N° XVII. — Situation au point de vue du tonnage utilisable du matériel

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement. — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf	Changement de classification.	Matériel				Matériel		
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875. . . .	48,773 ¹ / ₄	»	7,484 ³ / ₄	»	56,254 ³ / ₄	1,264 ¹ / ₄	2,096 ³ / ₄	20	3,381
1876. . . .	11,367 ³ / ₄	»	5,880	40	17,257 ³ / ₄	»	4,519 ¹ / ₄	»	4,519 ¹ / ₄
1877. . . .	5,190	»	7,676 ¹ / ₄	»	12,866 ¹ / ₄	60	4,890 ³ / ₄	»	4,950 ³ / ₄
1878. . . .	10,940	»	2,460	»	13,400	»	5,786	30	5,816
1879. . . .	10,401 ² / ₄	»	5,200	»	15,301 ² / ₄	»	3,861 ² / ₄	40	3,871 ² / ₄
1880. . . .	34,814	»	75	3	34,889	»	3,000 ² / ₄	690	3,690 ² / ₄
1881. . . .	33,856	»	602 ² / ₄	1,240	35,668 ² / ₄	»	2,028 ² / ₄	327 ² / ₄	2,356
1882. . . .	39,048	»	»	247 ² / ₄	39,265 ² / ₄	»	3,451 ² / ₄	320	3,471 ² / ₄
1883. . . .	4,651 ² / ₄	»	4,240	»	8,891 ² / ₄	»	4,315	35	4,350
1884. . . .	2,000	»	5,860	785	8,645	»	5,312 ² / ₄	»	5,312 ² / ₄
1885. . . .	»	»	4,540	»	4,540	»	4,930	53 ² / ₄	4,983 ² / ₄
1886. . . .	»	»	2,075	472 ² / ₄	2,247 ² / ₄	»	5,761	440	5,901
1887. . . .	»	»	»	400	400	»	3,490 ² / ₄	72 ² / ₄	3,563
1888. . . .	2,700	»	17,300	400	20,400	»	2,411	437 ² / ₄	2,548 ² / ₄
1889. . . .	7,061 ² / ₄	»	2,525	425 ² / ₄	9,715	»	2,261 ² / ₄	1,437 ² / ₄	3,399
1890. . . .	7,665 ¹ / ₄	»	4,000	240	8,905 ¹ / ₄	»	3,415 ¹ / ₄	472 ¹ / ₄	3,888

(¹) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (col. 11).

(²) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 5 et en retranchant celles de la colonne 7.

(³) Non compris 100 wagons de 10 tonnes à fournir sur renouvellement, commandés en 1889.

roulant. — Véhicules pour trains de marchandises et pour services divers.

Augmentation ou DIMINUTION du PARC. 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		BALANCE de renouvellement en tonnes de capacité.		Observations. 16
	existant (1). 12	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2). 13	AVANCE. 14	ARRIÉRÉ. 15	
-	244,022	196,812	44,210	-	
+ 52,873 ³ / ₄	263,895 ³ / ₄	244,321	49,574 ³ / ₄	"	
+ 42,738 ¹ / ₄	276,634	285,688 ² / ₄	20,945 ² / ₄	"	
+ 7,915 ² / ₄	284,549 ² / ₄	260,818 ² / ₄	23,731	"	
+ 7,584	292,133 ² / ₄	274,758 ² / ₄	20,375	"	
+ 44,430	303,563 ² / ₄	284,860	24,703 ² / ₄	"	
+ 34,498 ² / ₄	334,762	316,674	48,094	"	
+ 23,312 ² / ₄	368,074 ² / ₄	350,527	47,547 ² / ₄	"	
+ 35,794	403,868 ² / ₄	389,575	44,293 ² / ₄	"	
+ 4,544 ² / ₄	408,410	394,226 ² / ₄	44,183 ² / ₄	"	
+ 3,332 ² / ₄	441,742 ² / ₄	396,226 ² / ₄	45,516	"	
- 3,443 ² / ₄	408,299	396,226 ² / ₄	42,072 ² / ₄	"	
- 3,653 ² / ₄	404,645 ² / ₄	396,226 ² / ₄	8,419	"	
- 3,463	404,482 ² / ₄	396,226 ² / ₄	5,256	"	
+ 17,551 ² / ₄	419,034	398,926 ² / ₄	20,407 ² / ₄	"	
+ 6,316	425,350	405,991	49,359 (3)	"	
+ 8,017 ² / ₄	430,367 ² / ₄	413,656 ¹ / ₄	46,744	"	

N° XVIII. — Situation de l'effectif en essieux de certaines catégories

ANNÉES. 1	ENTRÉES.					SORTIES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL. 6	PREMIER Établissement. — CHANGEMENT de classification. 7	A RENOUVELER.		TOTAL. 10
	Extension — Matériel neuf. 2	Changement de classification. 3	Matériel				Matériel		
			neuf. 4	transformé. 5			démoli. 8	transformé. 9	
1874 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875 . . .	146	»	86	262	494	»	20	»	20
1876 . . .	54	»	62	4	120	»	50	»	50
1877 . . .	»	»	34	2	36	»	42	»	42
1878 . . .	46	»	86	8	140	»	20	»	20
1879 . . .	144	»	4	2	150	»	36	2	38
1880 . . .	86	»	44	»	100	»	20	4	24
1881 . . .	40	»	44	22	76	»	30	»	30
1882 . . .	110	»	8	10	128	»	30	»	30
1883 . . .	149	»	104	4	257	»	24	4	28
1884 . . .	231	»	44	104	349	»	22	»	22
1885 . . .	22	»	7	44	43	»	28	10	38
1886 . . .	83	»	206	4	293	»	40	32	72
1887 . . .	49	»	18	4	41	»	32	82	114
1888 . . .	30	»	6	2	38	»	54	18	72
1889 . . .	100	»	20	16	136	»	58	26	84
1890 . . .	2	»	53	44	69	»	44	18	62

(¹) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (colonne 11).

(²) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 5 et en retranchant celles de la colonne 7.

(³) Non compris 40 voitures fourgons comptant pour 40 essieux, commandées en 1890.

du matériel de transport. — Renouvellement et extensions.

Augmentation ou diminution du PARC. 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		BALANCE de renouvellement en essieux		<i>Observations.</i> 16
	EXISTANT (1)	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2).	AVANCE.	ARRIÉRÉ.	
12	13	14	15		
"	1,226	4,436	"	210	<p>Ce tableau comprend les essieux existant sous les véhicules ci-après désignés :</p> <p>Fourgons à bagages. Wagons vitesse A.B. Boxes. Trucks et wagons fermés pour équipages. La partie fourgon des voitures fourgons (1 essieu). — — des locomotives — — Wagons de secours fermés. — traineaux pour les plans inclinés. — bûche à eau (réservoir). — pour vérification des ponts à peser. Voitures pour malades. — funéraires. — postales. — cellulaires.</p> <p>Ces véhicules ne peuvent être classés parmi ceux que l'on peut comparer sous le rapport du nombre des places offertes (voitures) et sous le rapport du tonnage (wagons à marchandises).</p>
+ 474	1,700	4,582	418	"	
+ 70	1,770	4,636	434	"	
+ 24	1,794	4,636	458	"	
+ 420	1,914	4,682	232	"	
+ 412	2,026	4,826	200	"	
+ 76	2,402	4,912	490	"	
+ 46	2,448	4,922	226	"	
+ 98	2,246	2,032	214	"	
+ 229	2,475	2,481	294	"	
+ 327	2,802	2,412	390	"	
+ 5	2,807	2,434	373	"	
+ 221	3,028	2,517	511	"	
— 73	2,955	2,536	419	"	
— 34	2,921	2,566	355	"	
+ 32	2,973	2,666	307 (3)	"	
+ 7	2,930	2,668	312	"	

N° XIX. — Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur argent.

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — Avance. VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente.	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel renouvelé du 1 ^{er} janvier 1897 au 31 décembre de l'année précédente.	SOMMES dépensées pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année.	Ensemble.	
1	2	3	4	5	6	7	8	
1874	40,927,296	•	4,683,964	42,616,260	13,682,475	4,363,250	15,045,725	2,429,465
1875	40,927,296	4,063,896	4,843,542	43,804,704	15,045,725	3,364,800	18,410,525	4,605,824
1876	44,991,492	4,834,464	4,865,892	45,691,548	18,440,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	43,825,656	4,631,928	4,854,252	47,311,836	21,359,800	4,149,430	22,508,930	5,197,094
1878	45,457,884	4,783,248	4,782,084	49,022,916	22,508,930	4,749,704	24,258,634	5,235,748
1879	47,240,832	4,361,880	4,200,084	49,802,796	24,258,634	4,465,367	25,724,004	5,921,205
1880	48,602,742	4,424,424	4,273,446	51,000,552	25,724,004	2,321,970	28,045,974	7,045,449
1881	49,727,436	959,436	4,740,480	52,426,452	28,045,974	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	4,408,428	4,685,472	23,479,872	28,480,246	»	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	4,387,488	4,548,120	24,730,008	28,480,246	4,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,184,888	4,832,436	2,243,028	27,257,052	29,779,040	4,332,607	31,114,647	3,854,595
1885	25,044,024	4,787,904	4,947,372	28,749,300	31,114,647	266,405	31,377,752	2,628,452
1886	26,804,928	4,948,536	4,633,092	30,383,556	31,377,752	826,560	32,204,312	4,820,756
1887	28,750,464	4,264,104	4,434,048	31,448,616	32,204,312	467,420	32,671,432	4,222,846
1888	30,014,568	875,328	4,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	973,404	4,715,736	33,578,736	36,465,424	708,248	37,173,642	3,594,906
1890	31,863,000	4,315,320	4,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	38,254,679	3,287,294

Les valeurs de remploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

N° XX. — *Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport pendant l'année 1890.*

du matériel de transport pendant l'année 1890.

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.
109,906	6,853	8	5,116	15,134,599	2,630,431	4,556	198,819
417,229	6,462	439	8,047	15,659,687	1,051,525	4,574	233,994
1,538,292	37,134	1,068	18,776	70,521,657	1,445,047	19,184	394,323
638,358	22,407	382	9,471	19,096,153	2,845,661	8,127	84,200
48,070	"	"	"	1,314,776	"	1,314	4,540
245,355	"	235	5,144	3,657,215	"	3,036	27,356
2,707,210	72,856	1,832	46,524	125,381,092	8,022,664	40,791	940,232
"	"	"	"	382,946	"	54	"
49,140,583	59,730	1,659	423,265	45,847,725	2,486,136	17,376	394,163
1,116	"	"	"	4,491,041	"	650	"
49,141,699	59,730	1,659	423,265	47,038,766	2,486,136	18,036	394,163
545,634	"	10	"	4,948,018	"	72	"
704,545	"	168	"	4,402,254	"	8,211	"
493,448	"	489	"	513,505	"	489	"
525,381	769	358	418	834,855	49,235	1,723	1,439
46,903,029	"	46,751	"	46,903,029	"	46,754	"
50,157,861	(1) 13,593,328	123,504	(1) 409,674	50,736,033	44,862,127	449,376	431,358
448,725,742	(1) 40,320,497	377,674	(1) 1,252,965	448,725,742	40,320,497	377,674	1,252,965
236,669,154	52,574,240	522,448	1,832,846	388,378,969	61,067,263	613,200	3,020,189
3,235,395	4,480,960	"	"	5,187,273	4,643,396	"	"
293,956,719		2,355,294		459,276,901		3,633,389	
41,381	4,205	2	2	1,871,251	585,822	1,067	4,696
2,738,228	"	"	"	3,852,054	"	"	"
41,049	"	"	"	41,049	"	"	"
446,229	"	"	"	446,913	"	"	"
492	"	"	"	492	"	"	"
243	"	"	"	243	"	"	"
1,773	"	"	"	1,773	"	"	"
24	"	"	"	80	"	"	"
4,073	"	"	"	4,073	"	"	"
4,850	(1) 1,469	"	"	4,860	4,469	"	"
28,657,838	(1) 10,591,507	39,474	(1) 103,526	28,657,838	10,591,507	39,474	113,852
3,209,692	(1) 4,354	"	"	3,209,692	4,354	"	"
74,761,559	(1) 26,728,814	475,618	(1) 460,647	74,761,559	26,728,814	475,648	460,647
687,365	"	"	517	840,623	"	"	517
109,270,525	36,391,866	215,124	564,692	112,395,339	36,973,483	216,189	579,712
1,263,981	938,483	"	"	1,266,861	938,483	"	"
147,864,855		779,816		151,574,166		795,901	
345,939,679	88,963,106	737,572	2,397,538	500,774,308	101,040,746	829,389	3,599,901
4,499,376	2,449,443	"	"	6,454,134	2,581,879	"	"
(1) 441,821,604		(2) 3,133,410		(2) 610,851,067		(3) 4,429,290	

DU MATÉRIEL DE L'ÉTAT.

350,439,055
737,572
152,853,884
804,030,511

507,228,442
829,389
160,092,192
668,150,023

N° XXI. — CONSOMMATIONS DE CHARBON DES LOCOMOTIVES EN 1890 ET 1889.

ANNÉES.	CONSOMMATIONS.				CONSOMMATIONS										Observations.	
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre.		par locomotiv-kilomètre avec train.		par locomotiv-kilomètre en général.		par véhicule-kilomètre		par charge unité-kilomètre transporté.			
					Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.		
					K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.		
1890	Charbon gailleux . . .	Kilogrammes 5,920,100	Fr. c 11.07	Fr. v. 65,515 45												<p>(*) Ces charges sont conventionnelles; elles ont été calculées d'après les types des véhicules et les espèces 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.</p> <p>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-trainaux comptent également pour 3 unités de charge; etc., etc.</p>
	— menu demi-gras.	406,274,850	12. v	4,874,855 93	48.50	0,908	47.32	0,139	43.70	0,149	1,229	0,013	0.45061	0,00498		
	— gras.	98,391,150	12.27	1,206,771 43												
	— maigre.	240,226,200	8.52	2,046,487 .												
		750,809,900	10.91	8,193,639 24												
1889	Charbon gailleux . . .	7,118,500	7.98	56,803 02												
	— menu demi gras	424,869,000	6.94	2,948,590 86	48.09	0,120	46.66	0,110	43.28	0,088	1,150	0,008	0.42847	0,00284		
	— gras.	76,006,200	8.51	646,812 76												
	— maigre	198,462,000	5.20	1,032,002 40												
		706,456,000	6.63	4,684,214 04												
	Trains-kilomètre.	Locomotives-kilomètre avec train.	Locomotives-kilomètre à charge, à vide et en manœuvres.	Véhicules-kilomètre chargés et vides.	Charges unités-kilomètre (*).											
1890	39,931,735	43,358,082	54,750,880	610,851,067	1,044,299,400											
1889	39,053,528	42,389,234	53,191,914	614,089,037	1,048,791,810											

[N° 244.]

(126)

N° XXII. — Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements pendant l'année 1890 et situation au 31 décembre 1889 et 1890.

Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1889.		VALEUR des quantités entrées pendant l'année 1890.	ENSEMBLE.	VALEUR des quantités sorties pendant l'année 1890.	EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1890.		
Tarif de 1889.	Tarif de 1890.						
Voies et travaux.							
Valeur des matériaux.	Rails, billes et accessoires	(neufs)	3,080,033	3,596,317	"	"	4,694,907
		(de remploi)	2,748,258	2,882,921	"	"	3,249,794
		(vieux)	4,403,479	4,084,500	"	"	4,351,429
	Ensemble (1)		6,904,470	7,560,738	"	"	9,296,430
Traction et exploitation.							
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.							
a. Objets et matières neufs.							
Matériel, outils, meubles et ustensiles.		600,479 75	589,544 59	12,293,440 57	12,882,985 46	12,428,638 29	454,346 87
Combustibles		68,462 84	127,796 95	7,347,952 43	7,475,749 08	6,986,994 36	488,754 72
Huiles d'éclairage		47,402 55	39,833 86	1,099,774 54	1,439,605 40	1,066,503 83	73,404 57
Huiles et matières de graissage.		64,362 67	76,319 77	1,447,784 56	1,524,104 23	1,415,488 »	108,616 33
Bois de construction		323,796 26	335,960 70	2,107,338 89	2,443,299 59	1,621,307 59	821,992 »
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons.		3,085,444 34	3,140,263 92	9,251,679 42	12,391,743 34	9,618,040 42	2,743,702 92
Acier, fonte et fer divers		380,547 50	470,050 04	1,285,540 74	1,755,590 75	1,203,414 44	552,176 34
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux.		340,588 08	309,244 09	1,975,704 49	2,281,945 56	1,920,996 20	363,949 38
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques.		179,132 42	181,764 28	511,207 45	692,974 43	571,707 84	121,263 59
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.		225,828 06	210,492 64	790,152 74	1,000,645 32	863,872 35	136,772 97
Matières et objets divers		853,079 54	857,128 52	3,188,877 65	4,046,006 47	2,915,454 84	1,130,554 36
b. Objets et matières non utilisables.							
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2).		195,948 64	230,383 45	794,275 82	1,024,659 27	785,820 78	238,838 49
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2).		357,250 96	281,825 09	2,049,505 92	2,331,334 01	2,035,892 »	295,439 04
Total conforme à l'annexe XXIII.			6,850,607 84				7,529,508 52
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.							
Stations et ateliers		948,587 46	1,129,359 30	11,964,169 43	13,093,528 43	11,633,706 74	1,459,821 69
Sections		518,158 41	544,469 48	1,199,703 07	1,741,172 55	1,475,633 38	565,539 17
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons .		264,962 38	318,655 65	409,775 94	728,431 59	389,390 29	339,041 30
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser	4,334,963 »	5,329,849 »	1,916,518 »	7,559,847 »	4,467,547 »	5,753,880 »
	Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées	429,339 »	313,480 »	"	"	"	338,420 »
Ensemble (1) (2)		13,215,033 23	14,483,421 27	59,633,194 73	74,116,616 »	58,430,403 32	15,986,210 68
Valeur totale des approvisionnements.		20,416,503 70	22,044,169 27				25,282,340 68

(1) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (voir p. 27 et 44, ainsi que les annexes XXIV et XXV.)
(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables (voir annexe XXVI).
(3) Y compris fr. 4,925-79 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans les deux dépôts de Malines.

N° XXIII. — Magasins et dépôts. —

NOMENCLATURE.	VALEUR DES			
	Approvisionnements restant au 1 ^{er} janvier 1890. (Tarif de 1890.)	Quantités entrées pendant l'année 1890.	Quantités restantes et entrées pendant l'année 1890.	Quantités sorties pendant l'année 1890.
Ans	162,271 42	1,764,927 80	1,927,199 28	1,637,274 16
Anvers-Dam	110,063 97	1,533,145 20	1,643,209 17	1,463,595 58
Braine-le-Comte	498,705 14	926,097 32	1,124,802 46	880,743 68
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	164,446 58	189,324 18	353,770 76	248,959 31
Bruxelles-Quartier-Léopold	453,958 18	2,921,153 70	3,375,111 07	2,861,717 87
Gand (Gentbrugge)	548,226 24	4,469,403 38	5,017,629 62	4,101,518 51
Jemelle	313,010 96	2,709,071 83	3,022,082 79	2,505,465 78
Liège	100,149 48	3,389,907 14	3,490,056 62	3,392,711 55
Luttre	640,394 66	6,043,925 21	6,684,316 87	5,840,310 07
Malines (arsenal)	2,975,910 20	11,950,579 82	14,926,490 02	12,726,204 36
Malines (magasin central)	614,094 51	1,895,967 20	2,510,061 71	1,915,522 25
Malines (dépôt du timbre)	22,760 70	44,985 02	67,745 72	41,493 81
Mons (Cuesmes)	546,618 80	6,304,540 64	6,851,159 44	5,848,610 98
Totaux	6,850,607 84	44,143,028 59	50,993,636 43	43,464,127 91

Mouvement en valeurs ⁽¹⁾. — Année 1890.

Approvisionnements restant au 31 décembre 1890. (Tarif de 1890.)	DIFFÉRENCES pour modifications apportées au tarif, le 1 ^{er} janvier 1891.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- taires. (Tarif de 1891.)	Observations importantes.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
289,925 12	33,486 10	46,337 16	277,074 06	<p><i>N. B.</i> Ces indications d'entrées et de sorties sont données au point de vue de l'importance des différents magasins et dépôts et ne correspondent pas à la dépense réelle des matières mises en œuvre ou en consommation.</p> <p>En effet, une même valeur en matériel ou en matières trouve son inscription répétée dans les comptes, soit qu'elle passe d'un magasin principal dans un dépôt secondaire, soit qu'elle figure d'abord comme matière première, puis comme objet fabriqué ou parachevé.</p> <p>Il en est de même des matériaux et des métaux qui proviennent du travail des ateliers et qui rentrent en magasin en attendant qu'ils soient réutilisés.</p> <p>Enfin, les comptes des dépôts mentionnent le matériel, le mobilier et l'outillage préalablement à leur mise en service et à leur inscription dans les inventaires.</p> <p>(¹) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : voir l'annexe suivante</p> <p>(²) Y compris fr. 4,925-79 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans les deux dépôts de Maline.</p>
179,613 59	3,647 17	12,919 28	170,341 48	
244,058 78	2,462 95	14,482 19	232,039 54	
104,811 45	2,627 68	"	107,439 13	
513,394 10	11,791 33	49,238 74	475,946 69	
916,411 11	37,859 16	46,329 11	907,641 16	
516,617 01	6,847 07	29,447 10	494,016 98	
97,345 07	2,577 75	6,216 86	93,705 96	
844,006 80	78,819 50	27,918 41	894,907 89	
2,200,285,66	153,019 31	88,638 20	2,264,666 77	
594,539 46	24,612 67	16,123 38	603,028 75	
26.251 91	334 08	5,653 66	20,932 33	
1,002,548 46	61,367 54	32,466 89	1,031,449 11	
(²) 7,529,508 52	419,452 31	375.770 98	7,573,189 85	

N° XXIV. — Magasins et dépôts. — Valeur des approvisionnements au

(Non compris les objets restant

		APPROVISIONNEMENTS au 31 décembre 1884.		APPROVISIONNEMENTS au 31 décembre 1885.		
		Tarif de 1884.	Tarif de 1890.	Tarif de 1885.	Tarif de 1890.	
Voies et travaux.						
Valeur des matériaux .	} Rails, billes et accessoires	neufs	2,647,108 33	2,439,682 "	2,900,441 "	3,368,218 "
		de emploi	5,203,199 62	5,041,472 "	3,815,433 "	4,295,831 "
		vieux	2,715,558 54	2,637,064 "	2,192,078 "	2,986,317 "
Ensemble		10,565,864 49	10,118,418 "	8,907,952 "	10,650,366 "	
Traction et exploitation.						
1° Approvisionnements en magasins et dans les dépôts.						
a) Objets et matières neufs.						
Matériel, outils, meubles et ustensiles		757,581 03	758,651 64	724,512 61	741,176 38	
Combustibles		103,469 49	155,752 37	66,938 99	105,094 22	
Huiles d'éclairage		59,522 32	60,474 67	96,431 46	100,770 85	
Huiles et matières de graissage		188,724 62	176,268 68	169,690 78	179,684 35	
Bois de construction		649,383 54	616,913 85	670,693 92	764,469 37	
Pièces de rechange neuves ou de emploi des locomotives et tenders, des voitures et des wagons		4,303,503 98	4,807,013 83	3,622,475 35	4,046,304 92	
Acier, fonte et fer divers		316,290 52	383,078 84	289,137 57	346,097 56	
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux		562,148 65	492,310 "	692,302 54	622,656 94	
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques		132,053 63	128,749 40	113,914 99	96,738 37	
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.		135,351 05	92,580 14	130,906 26	113,364 86	
Matières et objets divers		519,224 14	538,954 65	714,056 26	730,479 54	
b) Objets et matières non utilisables.						
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte		286,777 06	238,024 97	242,650 91	201,407 88	
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux		"	"	"	"	
2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs.						
Stations et ateliers		2,094,053 55	2,238,543 24	938,067 55	984,970 92	
Sections		322,570 38	344,827 73	388,991 01	408,440 56	
Pièces de rechange et matières de emploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons						
Roues pour locomotives tenders, voitures et wagons.	} Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser	1,158,632 89	5,447,809 08	5,609,319 88	7,348,209 04	
Ensemble		14,588,286 85	16,470,953 29	14,670,099 08	16,788,865 76	
Valeur totale des approvisionnements		25,154,151 34	26,598,371 29	23,578,051 08	27,439,231 76	

31 décembre des années 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890.

à fournir fin d'exercice.)

APPROVISIONNEMENTS au 31 décembre 1886.		APPROVISIONNEMENTS au 31 décembre 1887		APPROVISIONNEMENTS au 31 décembre 1888		APPROVISIONNEMENTS au 31 décembre 1889.		Appropriations au 31 déc. 1890 — Tarif de 1890.
Tarif de 1886.	Tarif de 1890.	Tarif de 1887	Tarif de 1890.	Tarif de 1888.	Tarif de 1890.	Tarif de 1889.	Tarif de 1890.	
3,403,276 "	4,557,729 "	2,745,960 "	3,498,256 22	2,327,588 "	2,871,880 69	3,080,033 "	3,598,317 "	4,694,907 "
2,588,018 "	2,913,423 "	3,106,205 "	3,475,711 06	2,943,724 "	3,238,998 60	2,718,258 "	2,832,921 "	3,249,794 "
413,638 63	596,334 "	691,338 24	1,080,673 84	1,148,048 95	1,298,039 92	1,103,179 47	1,081,500 "	1,351,429 "
6,404,932 63	8,097,466 "	6,513,503 24	8,054,641 12	6,419,360 95	7,408,917 21	6,901,470 47	7,560,738 "	9,296,130 "
1,085,881 37	1,036,104 19	686,021 07	661,494 74	934,402 26	960,057 06	600,479 75	589,544 59	454,346 87
65,472 41	154,691 87	84,280 50	222,472 97	67,215 89	230,461 32	68,462 84	127,796 95	466,754 72
86,697 66	76,060 89	40,516 74	40,533 75	72,252 21	76,237 08	47,192,55	39,833 86	73,101 57
97,720 68	105,732 44	59,215 46	74,820 51	86,140 66	110,171 40	61,362 67	76,319 77	108,616 33
863,332 32	828,119 54	642,858 62	597,451 42	627,831 34	495,576 92	321,796 26	335,960 70	821,992 "
3,131,536 20	2,928,882 69	3,019,597 99	3,123,665 67	2,691,778 43	3,164,522 48	3,085,444 31	3,140,263 92	2,743,792 92
336,132 78	420,594 63	322,348 34	433,263 59	284,371 37	368,671 58	380,517 50	470,050 01	552,170 31
379,022 33	398,937 45	365,451 37	396,228 34	321,918 01	339,475 33	340,588 08	309,254 09	363,949 38
132,195 66	116,762 38	152,850 81	156,387 33	159,189 01	160,560 97	179,132 12	181,764 28	121,263 59
125,118 51	99,602 74	147,149 74	119,395 98	301,740 37	218,236 02	225,828 05	210,492 61	136,772 97
828,033 39	832,285 71	942,172 87	1,010,063 64	847,209 98	911,829 39	853,079 54	857,128 52	1,130,554 36
280,093 20	168,460 23	142,961 95	117,764 40	192,521 15	231,465 87	195,948 61	230,383 45	238,836 49
471,423 77	352,799 93	216,427 14	225,974 "	276,617 05	292,605 71	357,250 96	281,825 09	295,439 01
856,899 60	1,021,404 11	913,301 77	1,126,890 36	811,297 21	1,022,436 31	948,587 46	1,129,359 30	1,459,821 69
444,073 09	438,109 84	509,701 82	513,952 09	430,512 44	434,796 63	518,158 11	541,469 48	565,539 17
				219,678 72	379,734 92	261,962 38	318,635 65	339,041 30
5,533,509 39	7,060,252 22	5,170,913 13	6,582,135 62	3,904,340 "	5,635,392 04	4,334,963 "	5,329,819 "	5,753,680 "
				827,534 "	331,451 01	429,339 "	313,480 "	338,420 "
14,717,142 36	15,838,820 77	13,445,870 22	15,312,494 48	13,366,450 10	15,411,884 03	13,215,033 23	14,483,421 27	15,986,210 68
21,122,074 99	23,936,306 77	19,959,373 45	23,367,135 60	19,785,811 05	22,820,801 24	20,116,503 70	22,944,159 27	25,282,340 68

N° XXV. — Quantités et valeurs des principaux
(Développements à l'appui de l'annexe XXII)

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1889.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	19,004	8,784 53
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	11,654	31,633 98
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	128,381	24,912 93
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann)	Pièce.	21	3,100 "
5	Appareil d'alimentation pour locomotive (système Dixon).	—	74	7,400 "
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	"	"
7	Balai ordinaire	—	39,998	3,599 82
8	Bandages divers	Kil.	1,374,408	327,349 14
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender	Pièce.	12,157	23,612 90
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	9,578	11,982 20
11	— en bois pour frein.	—	62,928	30,703 82
12	Bois d'acajou en planches et madriers	M ³	14	4,143 70
13	— d'allumage neuf et vieux	—	3,115	16,503 99
14	— de chêne au m ³	—	533	105,213 88
15	— de frêne débité en planches et madriers.	—	57	7,436 22
16	— de sapin divers.	—	1,070	75,691 22
17	— de pitchpine en planches et madriers	—	1,347	129,277 48
18	Boltes en fonte pour ressort de choc.	Pièce.	1,243	5,642 "
19	— a l'huile diverses, à la pièce	—	11,906	61,088 79
19 ^{bis}	— — au kilogr.	Kil.	131,470	37,685 75
20	Boulons polis pour locomotives	—	34,447	18,983 05
21	— — et bruts pour voitures.	—	308,972	96,366 56
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	3,829	36,374 18
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	304	2,832 21
24	Chaloes de sûreté pour voitures et wagons.	Pièce.	2,366	7,148 "
25	— ordinaires, diverses	Kil.	8,203	3,283 23
26	Chanvre fin.	—	9,446	11,807 36
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras gailletteux, etc.) .	Tonne	18,042	121,490 33
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	82,506	10,007 65
29	Clous d'épingle n° 4 à 15	Kil.	32,175	6,969 80
30	Coke industriel.	Tonne	59	3,344 25
	A reporter.			1,234,368 97

objets approvisionnés dans les divers dépôts.
pour la partie Traction et Exploitation.)

		1890.		<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	
9,491 46	17,456	9,784 02	9,784 02	
31,687 74	12,932	33,828 25	33,816 94	
35,575 08	111,669	30,376 74	25,959 65	
3,100 "	16	2,403 "	2,403 "	
7,284 "	28	2,415 "	1,931 "	
"	3	450 "	450 "	
3,599 82	44,408	3,996 63	4,249 75	
402,837 43	1,772,779	420,544 83	420,544 83	
24,461 20	11,914	25,822 20	25,821 40	
12,985 86	12,263	15,574 42	15,573 92	
34,682 21	56,748	32,904 68	32,120 37	
4,143 70	2	872 54	788 74	
15,801 05	2,527	12,203 76	10,376 99	
108,657 49	409	84,508 19	85,577 87	
7,436 22	40	4,611 54	4,304 85	
85,447 37	2,409	206,418 48	198,797 42	
129,227 08	5,729	514,955 54	492,379 11	
6,473 58	697	3,356 43	3,173 90	
56,291 29	8,038	46,144 89	46,456 82	
40,857 93	137,658	56,901 26	57,980 44	
20,649 27	32,516	22,095 41	21,645 12	
109,715 04	198,237	83,750 34	79,416 30	
45,966 88	4,812	49,396 82	66,048 "	
2,832 21	1,630	8,650 60	10,710 53	
7,148 "	2,089	6,417 40	7,447 88	
3,283 23	7,374	2,871 53	2,942 23	
9,818 19	9,033	9,928 26	9,934 89	
289,151 "	80,595	875,422 07	787,453 55	
10,001 70	124,606	16,550 77	16,994 93	
9,065 30	24,457	6,002 15	6,096 75	
5,573 75	357	11,151 25	9,002 75	
1,533,245 08	.....	2,600,309 "	2,490,183 95	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1889	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.
	Report.			1,234,368 97
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	7,026	4,215 60
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	13,617	47,076 90
33	Coussinets alésés divers à la pièce.	—	42,992	138,523 08
34	— — au kil.	Kil.	46,937	87,382 27
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	229,662	411,249 21
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	96	50,695 »
37	Déchets de coton divers	Kil.	13,037	6,538 28
38	Draps divers	Mèt. c ^t .	9,765	58,995 77
39	Éponge ordinaire	Kil.	203	4,043 66
40	Essieux divers.	—	226,522	123,102 73
41	Fagots.	Pièce.	25,273	3,790 50
42	Fer battu en barres	Kil.	57,699	17,310 12
43	— en tôle divers	—	493,812	117,843 99
44	— étiré divers	—	424,260	68,989 59
45	— pour barreaux de grilles	—	11,447	1,492 36
46	— d'angle et profilés	—	310,284	55,596 27
47	Fonte pièces coulées brutes et ajustées.	—	241,372	37,399 44
48	Huile de colza ou de navette épurée.	—	44,386	31,070 76
49	— de pétrole.	—	146,833	19,089 66
50	— de graissage	—	240,431	89,023 57
51	Métal blanc	—	8,187	22,381 80
52	Nickel, bronze, etc.	—	14,680	14,670 56
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	55	1,296 »
54	Plomb à plomber	Kil.	7,455	3,209 68
55	Ressorts de suspension et de traction	Pièce.	20,902	155,615 98
55bis	— — — — —	Kil.	160,149	66,832 62
56	Robinets en bronze divers	Pièce.	4,483	41,202 87
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit	Paire.	1,174	1,251,085 »
58	— — — — — coudé	—	424	911,155 »
59	— — non montées.	Pièce.	62	34,500 »
60	— — sans bandages	—	53	18,318 »
61	— de tender montées sur essieu.	Paire	693	381,150 »
62	— — non montées.	Pièce.	»	»
63	— — sans bandages	—	18	2,700 »
	A reporter.			5,511,915 24

VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.	1890.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	
1,533,243 08	.....	2,600,309 "	2,490,183 95	
7,026 "	10,065	10,092 80	8,706 40	
51,006 23	9,515	43,944 62	45,202 11	
131,030 21	14,852	122,013 42	88,176 90	
74,575 71	21,939	35,075 89	35,212 69	
367,694 36	263,372	419,515 38	444,843 69	
70,970 "	233	103,777 "	133,505 62	
6,538 28	6,905	3,485 95	3,485 95	
58,995 79	93	629 48	630 47	
3,437 12	356	5,851 08	5,884 47	
173,208 18	271,750	192,560 55	190,892 76	
3,790 50	14,139	2,122 35	2,124 35	
20,195 11	140,479	38,374 72	24,369 58	
145,036 39	517,593	149,503 19	135,818 37	
96,261 62	431,238	98,332 14	84,179 94	
2,518 34	1,868	445 84	427 21	
69,206 23	354,984	82,951 97	78,875 18	
38,079 09	204,891	32,736 24	34,020 02	
35,065 57	82,740	65,368 96	52,956 31	
19,823 89	305,784	41,568 95	36,938 53	
106,247 36	225,741	88,732 83	72,327 22	
18,809 95	18,880	31,009 "	20,336 46	
12,472 95	37,719	23,531 63	23,929 68	
1,364 "	65	2,139 12	2,316 90	
3,420 91	9,315	5,650 04	5,903 41	
180,048 60	22,486	162,203 88	161,349 66	
75,895 96	198,689	94,842 65	94,840 90	
39,951 30	4,061	37,940 29	37,371 52	
1,601,705 "	4,133	1,516,750 "	1,516,750 "	
1,134,400 "	466	1,269,500 "	1,269,500 "	
39,300 "	74	92,150 "	92,150 "	
20,788 "	31	11,320 "	11,320 "	
429,660 "	674	416,700 "	416,700 "	
"	16	4,160 "	4,160 "	
3,240 "	"	"	"	
6,625,007 73	.....	7,805,288 97	7,625,390 25	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1889.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.
	Report.			5,511,915 24
64	Roues de voiture ou wagon sur essieu	Paire.	6,534	2,090,880 "
65	— — — non montées	Pièce	34	4,080 "
66	— — — sans bandages	—	26	1,820 "
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	775	464 95
68	— brun.	—	44,012	2,753 01
69	Suif.	—	38,107	22,864 44
70	Tampons graisseurs pour boîtes à l'huile	Pièce	401,212	40,661 50
71	Tendeurs pour voitures et wagons.	—	460	6,584 50
72	Torchons en coton.	—	9,963	2,938 90
73	Tubes à fumée en laiton.	Kil.	342,085	520,029 26
74	Tuyaux en cuivre rouge	—	23,965	62,516 85
75	— en fer éfilé avec manchons divers	Mét. ct.	42,235	8,606 26
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	4,832	44,736 29
77	Verres à vitres	M²	5,186	9,863 65
78	Vis à bois en cuivre diverses	Douz.	1,493	427 95
79	— fer diverses.	—	190,545	40,651 46
80	Zinc en feuilles	Kil.	15,791	7,579 66
	Totaux.			8,316,423 29
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus.			3,780,272 05
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie			518,458 44
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc.			600,479 75
	Valeur totale des approvisionnements disponibles calculée au prix du jour			13,215,033 23

		1890.		<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	
6,625,007 73	.....	7,805,288 97	7,625,390 25	
2,327,775 "	7,763	2,794,680 "	2,794,680 "	
5,400 "	"	"	"	
2,080 "	48	4,440 "	4,440 "	
499 71	433	254 66	251 96	
2,753 01	24,459	5,305 52	5,300 85	
22,864 44	38,443	22,939 07	24,709 97	
40,321 26	45,707	47,253 35	46,384 43	
6,524 50	4,899	24,473 50	20,985 53	
2,490 65	45,420	3,772 40	4,136 58	
372,391 56	394,858	488,269 46	674,434 53	
46,904 79	45,635	30,238 86	35,667 81	
9,032 24	46,591	10,389 74	11,448 65	
44,897 90	4,802	4,892 81	4,866 49	
9,325 43	6,444	40,486 86	40,474 57	
127 95	3,268	282 72	326 83	
44,270 80	98,362	7,718 94	40,073 34	
9,475 77	9,330	5,627 73	5,625 91	
9,508,542 44	.....	44,230,044 23	44,242,900 33	
3,843,864 79	.....	3,736,340 44	3,652,067 05	
544,469 48	.....	565,539 47	558,944 97	
589,544 59	.....	434,346 87	450,503 84	
44,483,424 27	.....	45,986,240 68	45,904,413 46	

N° XXVI. — Situation et mouvement des mitrailles, matières

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1889 et de celles des quantités entrées en 1890 (col. 2 + col. 5.) 6
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				
	En magasin au 31 décembre 1889. Tarif de 1890. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés ou remaniage en cours au 31 décembre 1889 (pour mémoire). 3	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1890 col. 2-3 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1890. 5	
Acier vieux bandages	60,151 34	137,588 20	..	62,956 56	123,087 90
Acier, vieux essieux coudés.	4,451 15	4,054 50	388 63	4,873 95	9,505 10
— — droits.	8,655 80	10,485 ..	..	8,652 70	17,208 50
Acier, vieilles feuilles de ressort.	13,662 41	13,180 30	481 91	50,512 03	43,974 44
Acier fondu, vieux ressorts à spirales	9,600 15	10,500 ..	..	18,699 ..	28,299 15
Acier riblonds	12 549 12	22,000 ..	..	37,065 12	49,414 24
Acier, mitrailles ordinaires.	2,466 24	3,840 ..	..	1,829 57	4,295 81
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche.	..	..	..	8,506 ..	8,506 ..
Cuivre, bronze, mitrailles	29,061 20	..	29,061 20	424,008 ..	453,069 20
— — riblonds et limailles	15,462 ..	..	..	12,398 ..	25,860 ..
Cuivre jaune, riblonds et limailles	4,516 40	33,067 80	..	73,494 10	79,810 50
— — mitrailles	7 641 ..	13,614 50	..	57,118 50	64,759 50
Cuivre rouge, mitrailles de vieux foyers	58,908 20	7,059 50	31,868 70	109,428 80	168,337 ..
— — — — ordinaires	29,005 75	11,212 50	17,791 23	105,388 75	152,392 50
— — — — riblonds et limailles	14,082 ..	7,567 60	5,714 40	20,870 40	34,952 40
Fer blanc, vieux.	14 75	..	14 75	7 03	21 80
Fer divers vieux de remploi	4,956 70	..	4,956 70	5,963 80	10,920 50
Fer en tôle divers vieux de remploi	1,001 50	..	1,001 50	7,019 ..	8,020 30
Fer vieux bandages.	13,928 60	..	13,928 60	904 80	14,833 40
Fer vieux essieux droits	2,520 50	..	2,520 50	13,018 80	17,539 10
— — coudés	1,146 08	..	1,146 08	210 80	1,356 88
— vieilles roues de voitures et wagons sans bandages	1,939 87	..	..	1,156 70	3,116 57
Fer vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages	261 23	..	..	3,722 31	3,983 76
Fer vieilles roues de voitures et wagons avec bandages	8,152 32	4,556 86	8,466 13	17,767 68	23,900 ..
Fer vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages	2,679 53	..	..	11,594 90	14,274 43
Fer vieux enclumes, enclumeaux, etc	92 64	..	92 64	9 52	102 16
A reporter	301,464 12	281,304 76	137,432 61	1,038,737 04	1,343,201 16

et pièces hors d'usage en 1890. (Magasin central et dépôts.)

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 1890. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1890. (Colonne 6 moins col. 11.)	vendus ou non livrés ou engagés dans les marchés de romaniage en cours au 31 décembre 1890. (Pour mémoire)	À L'AVOIR fin 1890 colonne 13 moins colonne 14. (Pour mémoire.)
Pour être remployés par l'administra- tion	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.	10	11	12	13	14	15
7	8	9	10	11	12	13	14	15
31 08	»	113,464 20	48 10	113,493 28	107,701 20	9,592 62	25,900 »	»
1,217 79	»	5,400 »	589 50	6,017 79	5,952 »	2,687 51	4,860 »	»
8,822 50	»	7,513 »	1,428 10	10,337 50	7,519 97	951 »	2 483 »	»
8,752 64	»	14,500 »	6,358 87	23,232 64	14,143 50	20,721 80	12,105 »	8,616 80
115 40	»	20,041 88	9,291 03	20,733 28	19,749 04	7,545 87	16,895 97	»
8 88	»	36,800 »	4,954 40	36,808 88	38,904 »	12,605 56	26,000 »	»
588 16	»	1,920 »	725 58	2,508 16	1,969 50	1,987 65	»	2,087 65
»	»	8,506 »	»	8 506 »	5,149 72	»	»	»
409,787 50	»	»	126,250 80	409,787 50	»	45,281 90	»	45,281 90
1,764 »	7,365 »	5,000 »	34,316 »	14,129 »	6,207 50	11,751 »	»	11,751 »
»	49,574 11	27,500 »	7,851 80	77,074 11	27,970 20	2,756 39	4 151 40	»
22,074 50	»	28,800 »	54,167 60	50,874 50	29,555 »	15,885 20	18,900 »	»
150,782 10	»	29,900 »	58,526 »	166,682 10	28,554 80	1,054 90	»	1,654 90
60,956 25	»	55,750 »	35,857 50	114,706 25	51,513 60	17,686 25	28,125 »	»
»	8,368 80	»	26,070 »	8,568 80	»	26,585 00	14,484 »	12,099 60
14 80	»	»	»	14 80	»	7 »	»	7 »
5,568 80	»	»	825 90	5,568 80	»	7,551 70	»	7,551 70
5,175 10	»	»	670 60	5 175 10	»	2,847 20	»	2,847 20
2,656 80	»	»	»	2,656 80	»	12,176 60	»	12,176 60
15,075 50	»	»	220 »	15,075 50	»	2,463 80	»	2,463 80
194 88	»	»	»	194 88	»	1,162 »	»	1,162 »
»	»	924 »	»	924 »	»	2,192 57	»	2,192 57
»	»	5,449 60	»	5,449 60	26,069 77	534 16	»	534 16
»	»	20,581 90	»	20,581 90	»	5,518 10	»	5,518 10
»	»	12,456 10	»	12,456 10	»	1,838 35	»	1,838 35
»	»	»	9 52	»	»	102 16	»	102 16
677,382 08	63,507 91	590,688 68	546,119 10	1,135,378 67	568,511 70	209,822 49	153,904 57	113,565 49

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1889 et de celles des quantités entrées en 1890 (col. 2 + col. 5). 6
	En magasin au 31 décembre 1889. Tarif de 1890. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés en romaniage en cours au 31 décembre 1889 (par mesure). 3	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1890 col. 2-3 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1890. 5	
Report.	504,404 12	281,504 76	137,452 01	1,038,757 04	1,545,201 16
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.)	8,554 02	2,227 50	6,507 12	5,405 00	15,998 52
— n° 2 (semelles de freins)	5,931 20	5,082 »	»	8,664 25	12,595 45
— n° 3 (débris divers)	46,817 12	117,108 81	»	246,505 89	295,121 01
— n° 4 (grilles et pièces brûlées)	4,849 »	13,785 »	»	15,501 25	20,150 25
Fer galvanisé, mitrailles.	693 58	400 »	293 56	93 58	788 92
Fer riblonds	4,244 56	3,202 »	1,042 56	6,888 04	11,112 60
Fil de fer vieux	7 50	»	7 50	»	7 50
Fonte de remploi	905 59	»	905 59	90 50	995 89
Fonte mitrailles ordinaires	10,082 28	55,981 02	»	91,808 54	101,890 02
— — brûlée, provenant de pièces de poêles	1,662 66	4,701 60	»	5,545 54	5,206 »
Fonte mitrailles vieilles cornues de fours à gaz	222 »	»	222 »	761 70	985 70
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compact)	1,507 50	1,575 »	152 50	5,288 75	6,796 25
Huile de graissage de remploi	4,540 64	845 52	5,407 12	12,935 28	17,275 92
Limes vieilles et débris de limes	327 62	»	327 62	4,715 58	2,045 20
Riblonds de bronze, cuivre jaune et métal blanc mêlés	5,188 00	5,215 »	1,975 60	26,786 70	51,975 50
Nickel (mitrailles de métal Montégore)	12,570 05	»	12,570 05	28,872 80	41,242 85
— (riblonds et limailles)	105 60	»	105 60	55 »	138 60
Plomb vieux	511 48	76 »	255 48	949 26	1,260 74
Tubes à fumée en laiton (mitrailles)	129,757 60	180,570 »	»	566,195 20	695,952 80
Verre vieux (débris)	58 55	»	58 55	1,240 77	1,279 52
Zinc vieux	905 96	»	905 96	1,475 10	2,381 06
Fonte et acier mêlés (mitrailles de blocs de freins)	5,556 »	»	5,556 »	7,561 45	15,117 45
Fonte riblonds	554 60	»	554 60	556 13	910 73
Acier, mitraille, brûlé	5 50	»	5 50	124 »	127 50
Argent de Berlin, vieux	5 50	»	5 50	124 »	127 50
A reporter.	547,479 91	669,870 81	171,711 52	2,074,571 45	2,618,551 54

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des mitrailles et matières et pièces hors d'usage en 1890. (Pour mémoire);	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1890. (Colonne 6 moins col. 11)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1890. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1890 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.)				
Pour être remployées par l'administra- tion.	Délivrée à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
677,582 08	65,507 91	590,688 68	546,119 10	1,155,578 67	568,511 70	209,822 49	155,904 57	115,505 49
5,704 25	"	730 "	5,094 12	4,454 25	752 "	9,544 27	"	9,544 27
15 82	"	5,604 62	5,480 65	5,620 44	6,014 70	6,075 01	5,595 58	1,379 65
51,094 53	"	150,900 "	49,659 17	181,994 55	126,942 00	111,126 68	44,800 "	60,526 68
70 25	"	14,500 "	5,259 75	14,570 25	14,871 "	5,580 "	2,500 "	3,080 "
171 66	"	"	149 28	171 66	"	617 26	400 "	217 50
"	"	4,400 "	2,452 48	4,400 "	4,855 "	6,712 60	1,600 "	5,112 60
"	"	"	"	"	"	7 50	"	7 50
922 59	"	"	75 50	922 59	"	75 50	"	75 50
56,575 92	"	54,200 "	8,610 12	70,575 92	55,048 "	51,516 70	16,800 "	14,516 70
"	1,178 50	5,150 "	1,581 05	4,528 59	2,807 "	877 41	"	877 41
"	"	600 "	567 "	600 "	506 "	585 70	"	585 70
25 "	"	1,000 "	755 "	1,025 "	962 "	5,771 25	"	5,771 25
1,854 40	"	9,687 04	2,145 52	11,541 44	4,542 44	5,752 48	5,512 06	219 52
"	"	2,045 20	"	2,045 20	5,672 17	"	596 "	"
"	"	9,000 "	11,264 40	9,000 "	10,021 20	22,075 50	"	22,075 50
"	"	17,850 "	16,155 "	17,850 "	21,454 "	25,592 85	26,588 "	"
"	"	"	"	"	"	158 60	"	158 60
718 90	"	"	1,194 18	718 90	"	541 84	"	541 84
199,604 65	589,041 00	20,750 "	185,541 40	618,596 25	50,662 50	77,556 55	267,236 75	"
"	"	900 "	614 55	900 "	768 "	579 52	"	379 52
"	"	880 "	755 50	880 "	1,855 20	1,501 06	"	1,501 06
5,918 50	4,054 80	1,250 "	5,242 "	9,205 50	957 50	5,914 15	"	5 914 15
"	"	558 "	9 68	558 "	558 "	572 75	"	372 75
"	"	"	"	"	"	127 50	"	127 50
975,856 45	459,562 90	657,691 54	642,659 45	2,095,110 59	655,519 01	525,440 73	523,585 46	255,026 11

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.							
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1889 et de celles des quantités entrées en 1890 (col. 2 + col. 5).			
	En magasin au 31 décembre 1889. Tarif de 1890.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés en remaniage en cours au 31 décembre 1889 (par mémoire).	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1890 col. 2-3 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1890		2	3	4	5	6
Report	547,179 91	669,870 81	171,711 52	2,071,571 45	2,618,551 34			
Caoutchouc vieux	1,626 50	»	1,626 50	558 75	2,185 05			
Crasse provenant des fours à réchauffer.	176 »	»	176 »	1,772 »	1,948 »			
Crasses de fonderie	211 »	»	211 »	646 50	857 50			
Déchets de cuir	46 40	»	46 40	327 60	374 »			
Déchets de toile américaine vieille, de toile peinte vieille, et de tapis cirés vieux	»	»	»	77 49	77 49			
Méules à aiguiser hors d'usage.	56 58	»	56 58	0 55	56 58			
Métal blanc A mitraille	199 80	»	199 80	1,025 04	1,224 84			
Métal blanc B id.	69 69	»	69 69	102 61	252 50			
Métal blanc M id.	220 42	»	220 42	4,665 06	4,885 48			
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets	158 56	»	158 56	5,855 64	6,014 20			
Métal blanc, riblonds et limaille	48 60	»	48 60	11,124 90	11,173 50			
TOTAUX	849,975 06	669,870 81	174,504 67	2,098,165 57	2,648,156 45			

SORTIES.				TOTAL (colon. 7+8+9.)	SOMMES RÉALISÉES par la vente des mitrailles et matières et pièces hors d'usage en 1890. (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1890. (Colonne 6 moins col. 11)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1890. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1890 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)								
Pour être remployées par l'administra- tion.	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.	7	8	9	10	11	12	13	14	15
75,856 15	459,502 90	657,691 54	642,659 45	2,093,110 59	633,519 01	525,440 75	525,385 46	253,026 11			
»	»	»	591 50	»	»	2,185 05	»	2,185 05			
»	»	1,765 40	»	1,765 40	1,765 40	184 60	»	184 60			
857 50	»	»	»	857 50	»	»	»	»			
589 20	»	»	216 .	589 20	»	4 80	»	480			
»	»	66 34	»	66 34	66 34	11 15	»	11 15			
»	»	»	»	»	»	36 95	»	36 95			
1,502 94	»	»	»	1,502 94	»	321 90	»	321 90			
252 30	»	»	67 67	252 30	»	»	»	»			
4,851 38	»	»	656 98	4,851 38	»	52 10	»	52 10			
5,850 76	»	»	1,149 18	5,850 76	»	141 24	»	141 24			
10,601 10	»	»	616 50	10,601 10	»	572 40	»	572 40			
,000,121 53	459,502 90	659,521 28	645,937 06	2,110,205 31	633,348 75	525,950 92	525,385 46	256,516 28			

N° XXVII. — *Approvisionnements acquis sur le.*

DATE DES LOIS.	EXTRAITS DES EXPOSÉS DES MOTIFS.
2 mars 1872, art. 1 ^{er} , § 1	40,580,000 pour extension du matériel de traction et de transport 200,000 pr pièces de rechange des locom., voitures et wagons (roues, essieux etc.)
16 août, 1873, § 22	Extension du matériel de traction et de transport
— § 33	48,000,000 pour amélioration et extension des voies et du matériel et exécution de la convention du 31 janvier 1873, en ce qui touche aux travaux et au matériel en construction.
4 ^{er} juin 1874, § 2	4,500,000 pour les mêmes motifs que le crédit de 48,000,000 ci-dessus
9 juillet 1875, § 24	Extension du matériel roulant; outillage des ateliers
— § 25	Objets d'approvisionnements. — La mise en exploitation de lignes nouvelles exige une première mise de fonds pour constituer une base d'approvisionnements ou pour donner l'extension nécessaire aux magasins existants. Ce premier capital ne saurait être confondu avec les charges annuelles de l'exploitation. Sa destination n'est pas d'être consommé et de disparaître mais d'être renouvelé sans cesse et plutôt accru que réduit.
27 mai 1876, § 23	Extension du matériel de traction et de transport, outillage des ateliers.
— § 25	— des approvisionnements pour l'exploitation des lignes du Luxembourg.
17 juillet 1877, § 19	Extension du matériel de traction et de transport
5 juin 1878, § 16	— —
17 février 1879, § 2, art. 1 ^{er}	— —
4 août 1879, § 16	6,470,000 pour matériel de traction et de transport et outillage 830,000 pour pièces de rechange et approvisionnements.
23 mai 1880, § 8	42,000,000 pour extension et amélioration du matériel de transport
26 août 1880, art. 7, § 2	8,500,000 — du matériel roulant et rachat du matériel du chemin de fer de Virton.
	2,000,000 Extension et amélioration du matériel de transport; outillage de ateliers.
14 août 1881, § 35	360,000 Appareils et chaufferettes pour le chauffage des trains. 1,500,000 Pièces de rechange et approvisionnements nécessaires aux lignes nouvelles.
24 mai 1882, § 24	Extension du matériel de traction et de transport, outillage des ateliers et de remises pour locomotives (2,500 wagons supplémentaires ont dû être commandés pour les substituer aux wagons français qu'on a cessé d'affecter au transport de nos charbons vers la France.
7 mai 1884, § 37	Extension du matériel roulant et rachat du matériel de Lierre à Turnhout.
24 juin 1885, § 81	— du matériel roulant.
26 mai 1886, § 86	— —
27 juin 1887, § 96	— —
28 mai 1888, § 82	— —
19 août 1889, §§ 52 et 53	5,100,000 Extension du matériel roulant 400,000 Installations d'éclairage électrique et outillage
27 mai 1890, § 60	Extension du matériel roulant
	Total.

fonds spéciaux alloués à la traction.

DESTINATION des crédits spéciaux d'après les exposés des motifs, en ce qui regarde l'extension du matériel roulant et les approvisionnements y relatifs.		APPLICATION des crédits spéciaux ci-contre		<i>Observations.</i>
EXTENSION du matériel roulant.	Approvisionnements y relatifs.	à l'extension du matériel.	aux approvisionnements y relatifs.	
10,580,000 »	200,000 »	10,540,220 »	239,780 »	
9,500,000 »	»	9,140,200 »	359,800 »	
12,863,702 90	250,000 »	12,863,702 90	250,000 »	
9,500,000 »	»	9,384,450 »	115,550 »	
»	810,814 37	»	810,814 37	
7,600,000 »	»	7,512,250 »	87,750 »	
»	843,410 99	»	843,410 99	
6,700,000 »	»	6,658,630 »	41,370 »	
5,000,000 »	»	4,905,380 »	94,620 »	
4,000,000 »	»	3,934,900 »	65,100 »	
6,470,000 »	830,000 »	6,470,000 »	830,000 »	
20,500,000 »	»	20,272,270 »	227,730 »	
2,360,000 »	1,500,000 »	2,258,640 »	1,604,360 »	
26,749,000 »	»	26,596,320 »	152,680 »	
5,747,000 »	»			
2,575,000 »	»			
3,740,000 »	»			
2,000,000 »	»			
3,545,000 »	»	30,343,650 »	33,350 »	
5,500,000 »	»			
7,300,000 »	»			
152,199,702 90	4,434,222 36	150,880,612 90	5,753,312 36	

N° XXVII (suite). — Matériel roulant, mobilier, outillage et approvisionnements divers repris aux Compagnies.

DATE DES LOIS.	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	MATÉRIEL roulant, mobilier, outillage et approvisionnements divers.	Approvisionnement, pièces de rechange, compris dans le matériel repris ci-contre.
1 ^{er} janvier 1867. . . .	Mons à Manage	2,698,349 24	(¹) 154,560 »
3 juin 1870.	Bassins Houillers (compte-rendu 1874, p. 488 et compte-rendu 1889, p. 412).	27,449,462 34	403,487 30
31 mai 1878.	Flandres	1,608,737 28	86,717 »
4 août 1879.	Saint-Ghislain à Erbisoul.	393,666 34	49,421 »
26 août 1880.	Virton à Marbehan.	268,382 88	40,650 »
2 mai 1881.	Lierre à Turnhout	233,566 48	46,300 »
15 mars 1873.	Grand Luxembourg.	17,336,956 04	»
	Total.	49,689,120 54	390,835 30
15 mars 1873.	Grand Luxembourg (approvisionnements)		(²) 1,477,488 63
	Ensemble.		4,868,023 93
	Report de la partie des fonds spéciaux affectés aux approvi- sionnements. (Voir page précédente.)		5,753,312 36
	Ensemble des approvisionnements.		7,621,336 29

(¹) Approximatif.

(²) En y ajoutant 912,000 francs d'approvisionnements pour voies et travaux, on retrouve le total des approvisionnements repris, soit fr. 2,389,188-65. (Voir 1874-1875, Exposé des motifs, n° 169, page 12, et pour le chiffre définitif 1875-1876, Exposé des motifs, n° 142, page 35.)

**N° XXVIII. — *Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes
y relatifs.***

Réseau de l'État. — Année 1890.

Numeros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENTS													
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.								
		Rails cassés.	Défectosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectosités du tracé de la voie; surhaussement mal établi (raies trop brèves dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixés à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1890. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	17	17	
		1889	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	6	
		Moyenne (1).	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	10	15	
2	Collisions aux bifurcations .	1890. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		1889	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
		Moyenne (1).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixés des stations ou des bifurcations.	1890. . . .	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
		1889	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
		Moyenne (1).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1890. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		1889	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Moyenne (1).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1890. . . .	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	
		1889	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	
		Moyenne (1).	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1890. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
		1889	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Moyenne (1).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1890. . . .	1	6	0	0	1	1	4	2	0	2	26	0	
		1889	0	1	0	0	1	1	2	4	0	2	26	0	
		Moyenne (1).	0	3	0	0	1	1	3	3	0	2	26	0	
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1890	0	0	1	3	0	4	2	11	2	3	0	0	
		1889	2	0	1	2	1	6	1	2	0	1	0	0	
		Moyenne (1).	1	0	1	2	0	5	0	6	0	2	0	0	
Ensemble		1890. . . .	1	7	0	3	4	5	6	13	2	6	43	24	
		1889	2	2	0	1	7	7	5	6	0	1	2	40	7
		Moyenne (1).	1	5	0	2	4	6	3	9	1	3	40	15	

(1) Établi sur les résultats des onze dernières années.
(2) Pour les années 1855 à 1890, voir annexe XXXI.

N° XXIX. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains.*

Année 1890.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL.
<i>A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :</i>				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	1	16	*	17
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	2	18	5	25
En circulant dans l'intérieur des stations.	5	12	1	18
Lors de la fermeture des portières.	»	10	»	10
Dans d'autres circonstances.	"	4	1	5
TOTAUX.	6	60	5	71
<i>B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service autres que des voyageurs :</i>				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés . .	10	7	3	20
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	5	9	»	14
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	1	12	»	13
En circulant dans les stations.	5	2	»	5
— le long de la voie	9	4	»	13
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	1	11	1	13
Suicide, folie	20	5	»	25
Dans d'autres circonstances.	1	6	»	7
TOTAUX.	50	54	4	108

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.	
<i>C. Accidents survenus aux agents de l'Administration.</i>									
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	7	14	"	"	"	"	14
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	2	13	8	25	"	"	"	"	25
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	1	3	1	5	1	"	"	1	6
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	8	59	7	54	5	2	1	8	62
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	1	117	56	174	"	1	"	1	175
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	2	154	53	209	"	1	2	5	212
Totaux	14	353	152	479	6	4	3	13	492
Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	1	"	"	1	"	"	"	"	1
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	1	"	"	1	"	"	"	"	1
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules	"	5	"	5	"	"	"	"	5
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises	"	1	"	1	"	"	"	"	1
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	"	5	3	8	"	"	"	"	8
Totaux	2	9	3	14	"	"	"	"	14
5° En accrochant des véhicules	5	32	15	50	"	1	"	1	51

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	»	12	1	15	»	»	»	»	15
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	8	2	1	11	»	»	»	»	11
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	5	3	»	8	»	»	»	»	8
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	»	»	2	2	»	»	»	»	2
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	»	8	2	10	»	»	»	»	10
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	»	3	1	4	»	»	»	»	4
Atteints dans d'autres circonstances	»	»	1	1	»	»	»	»	1
Totaux	»	12	6	18	»	»	»	»	18
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :									
Tombés d'un train en marche	2	10	»	12	»	»	»	»	12
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes.	1	»	1	2	»	»	»	»	2
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	2	9	5	16	»	»	»	»	16
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	14	2	17	»	»	»	»	17
Atteints dans d'autres circonstances	2	65	25	88	»	»	»	»	88
Totaux	8	96	31	135	»	»	»	»	135
9° Agents atteints en dehors de tout service :									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	2	2	»	4	»	»	»	»	4
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . .	8	»	2	10	»	»	»	»	10
Accidents divers	2	2	4	8	»	»	1	1	9
Totaux	12	4	6	22	»	»	1	1	23

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 . . .	1	4	"	5	"	"	"	"	5
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	1	4	4	9	"	"	"	"	9
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	"	7	2	9	"	"	"	"	9
Totaux	2	15	6	23	"	"	"	"	23
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc.	1	5	2	6	"	"	"	"	6
Agents des stations communes	1	6	1	8	"	"	"	"	8
Totaux	2	9	3	14	"	"	"	"	14
Ensemble pour le littéra C.	54	529	204	787	6	5	4	15	802

N° XXX. — *Détail par jour de semaine des accidents survenus aux agents*

Années

NATURE DES ACCIDENTS.	Lundi.			Mardi.			Mercredi.			Jeudi.			
	Nuit	Jour.	Total	Nuit	Jour.	Total	Nuit	Jour.	Total	Nuit	Jour.	Total	
Année 1887.													
Daus les stations	tués	2	"	2	4	4	2	4	2	3	"	"	"
	blessés	(¹) 7	(¹) 17	24	6	(²) 18	24	2	15	17	11	7	18
	contusionnés	2	3	5	2	8	10	"	6	6	"	5	5
Daus les ateliers	tués	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	blessés	"	2	2	"	3	3	"	3	3	"	2	2
	contusionnés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
En accrochant des véhicules	tués	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	2
	blessés	3	4	7	4	"	1	"	2	2	4	2	6
	contusionnés	"	(²) 4	4	"	2	2	1	4	2	"	4	4
En décrochant des véhicules	tués	"	4	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	blessés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	2	3
	contusionnés	"	"	"	"	"	"	"	2	2	"	"	"
Gardes-barrières	tués	2	"	2	4	"	4	"	"	"	4	"	4
	blessés	"	4	4	"	"	"	"	(³) 4	4	"	"	"
	contusionnés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Gardes-route	tués	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	blessés	"	4	4	"	4	4	"	"	"	4	4	2
	contusionnés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Gardes chargés du contrôle des coupons	tués	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	blessés	4	4	2	"	2	2	"	2	2	"	"	"
	contusionnés	4	4	2	"	"	"	"	"	"	2	2	2
Chefs-gardes, gardes-bagages	tués	"	4	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	blessés	"	4	4	"	4	4	"	4	4	4	"	4
	contusionnés	"	"	"	4	"	4	"	2	2	"	"	"
Machinistes, chauffeurs .	tués	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	blessés	2	"	2	"	"	"	"	4	4	"	2	2
	contusionnés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	1	2
Serre-freins, transbordeurs, etc.	tués	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	blessés	4	6	7	"	4	4	"	"	"	"	"	"
	contusionnés	"	"	"	4	"	4	4	1	2	1	"	1
Agents atteints en dehors de tout service	tués	2	"	2	2	"	2	"	"	"	"	"	"
	blessés	"	4	4	"	4	4	"	"	"	4	4	4
	contusionnés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
En réparant les voies et les bâtiments	tués	"	4	4	4	"	4	"	"	"	4	4	4
	blessés	"	4	4	"	4	4	"	3	3	4	3	4
	contusionnés	"	"	"	"	4	4	"	"	"	"	"	"
Agents d'autres administrations	tués	1	"	1	"	"	"	"	4	4	"	"	"
	blessés	"	"	"	"	2	2	4	"	4	"	2	2
	contusionnés	4	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour 1887	Nuit	7	44	4	5	7	4	3	2	3	19	2	
	Jour	3	44	5	4	33	11	31	12	4	22	9	
	Total	40	55	9	6	40	15	4	34	14	4	41	11
% sur l'ensemble des tués, blessés et contusionnés.	48.93			15.60			13.30			14.32			

de l'Administration, sans qu'il y ait eu déraillement ou collision de trains.
1887 à 1890.

Vendredi.			Samedi.			Dimanche.			Ensemble.			Observations.
Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	
4	4	2	4	2	3	"	4	4	6	7	13	(1) Dont un ouvrier tempore. (2) Dont un ouvrier provisoire. (3) Femme atteinte en voulant sauver son enfant. (4) Dont un piocheur remplaçant un garde excentrique en repos. (5) Dont un supplémentaire remplaçant un garde-barrière en repos.
6	48	24	(2) 44	9	20	"	14	12	44	95	139	
4	2	3	6	6	12	4	(4) 3	4	42	33	45	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
2	"	2	"	"	"	4	"	1	3	10	13	
"	"	"	2	"	2	"	"	"	2	"	2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	2	
4	"	4	3	2	5	"	2	2	11	12	23	
4	"	4	"	4	4	"	"	"	2	6	8	
4	"	4	"	"	"	"	"	"	4	4	2	
"	"	"	"	2	2	"	"	"	4	4	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2	
4	"	4	"	"	"	4	4	2	6	4	7	
4	4	2	"	"	"	4	(5) 4	2	2	4	6	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	(6) 4	4	4	4	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	5	6	
"	4	4	"	4	4	"	"	"	4	5	6	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	4	
"	4	4	4	2	3	"	2	2	2	17	19	
4	"	4	"	"	"	"	"	"	2	2	4	
"	"	"	4	"	4	"	"	"	4	"	4	
2	4	3	"	"	"	4	"	4	5	4	9	
"	"	"	"	"	"	4	4	2	2	2	4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	2	3	2	4	3	"	4	4	4	14	15	
"	"	"	4	"	4	4	"	4	5	1	6	
"	"	"	"	4	4	"	"	"	4	4	5	
"	"	"	"	4	4	"	"	"	"	4	4	
"	2	2	"	4	4	"	"	"	4	5	6	
"	4	4	"	2	2	"	"	"	4	17	18	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	4	
"	4	4	"	"	"	4	"	4	2	2	4	
"	4	2	4	4	2	"	"	"	3	6	9	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	4	
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	
3	13	3	2	18	9	2	4	3	23	78	27	
4	28	3	4	20	2	2	18	1	48	192	52	
7	44	6	6	3	17	4	22	7	41	271	79	
43.81			45.60			8.44			400			

NATURE DES ACCIDENTS.	Lundi.			Mardi.			Mercredi.			Jeudi.			
	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	
Année 1888.													
Dans les stations . . .	tués.	"	"	2	4	3	4	"	4	"	4	4	
	blessés	(¹) 18	25	14	15	29	12	(¹) 23	35	12	29	41	
	contusionnés.	4	8	9	2	9	11	5	10	15	3	8	
Dans les ateliers . . .	tués.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	blessés	4	2	3	1	2	3	4	"	4	"	"	
	contusionnés.	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	
En accrochant des véhicules	tués.	"	"	"	"	"	1	"	1	"	4	4	
	blessés	(¹) 3	2	5	"	5	5	3	8	4	4	8	
	contusionnés.	"	"	"	2	"	2	"	"	"	1	1	
En décrochant des véhicules	tués.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	blessés	"	4	4	"	"	"	"	"	1	2	3	
	contusionnés.	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	
Gardes-barrières. . . .	tués.	"	(²) 2	2	2	2	"	"	"	"	(²) 2	2	
	blessés	"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	
	contusionnés.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Gardes-route	tués.	"	"	"	1	"	1	"	"	"	2	2	
	blessés	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	contusionnés.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Gardes chargés du contrôle des coupons	tués.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	blessés	1	"	1	"	"	1	"	1	"	"	"	
	contusionnés.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Chefs-gardes, gardes-bagages	tués.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	blessés	2	1	3	4	4	5	"	4	4	4	2	
	contusionnés.	1	"	1	"	"	"	1	1	2	1	1	
Machinistes, chauffeurs.	tués.	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	
	blessés	"	3	3	1	1	2	2	3	5	3	5	
	contusionnés.	"	2	2	"	1	1	1	"	1	1	3	
Serre-freins, transbordeurs, etc.	tués.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	blessés	"	2	2	2	1	3	1	4	2	2	5	
	contusionnés.	"	"	"	"	2	2	"	"	"	"	"	
Agents atteints en dehors de tout service	tués.	1	"	1	3	"	3	2	1	3	"	1	
	blessés	2	"	2	1	"	1	1	1	2	"	"	
	contusionnés.	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	
En réparant les voies et les bâtiments	tués.	"	"	"	1	"	1	"	"	"	2	2	
	blessés	1	4	5	"	2	2	"	3	3	4	4	
	contusionnés.	"	1	1	"	"	"	1	1	"	1	1	
Agents d'autres administrations	tués.	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	
	blessés	"	"	"	"	1	1	1	1	2	"	"	
	contusionnés.	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	
Ensemble pour 1888 . . .	Nuit	1	28	2	9	20	6	4	25	7	20	5	
	Jour	2	40	11	3	31	14	4	36	12	45	9	
	Total	3	68	13	12	51	20	8	61	19	65	14	
Report de l'année 1887.	Nuit	10	55	9	6	40	15	4	34	14	44	11	
	Jour	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Total	10	55	9	6	40	15	4	34	14	44	11	
Ensemble	Nuit	11	83	11	15	61	25	12	95	33	109	25	
Moyennes des deux années.	Nuit	6	61	11	9	45	17	4	47	16	53	12	
% sur l'ensemble des tués, blessés et contusionnés	Nuit	16.43			14.97			14.24			14.97		

Vendredi.			Samedi.			Dimanche.			Ensemble.			Observations.
Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	
4	4	2	2	1	3	2	1	3	8	5	13	(1) Dont un ouvrier provisoire. (2) Dont deux ouvriers provisoires. (3) Femme atteinte en voulant sauver un enfant. (4) Dont un supplémentaire mis à la disposition de la station par le service des voies et travaux pour assurer le repos dominical (manipulation de colis). (5) Dont un piocheur remplaçant un garde excentrique en repos. (6) Dont un ouvrier immatriculé remplaçant un agent en repos.
21	(1) 22	43	13	14	27	(6) 16	11	27	106	139	245	
4	7	11	4	8	12	(2) 6	5	11	25	52	77	
"	"	"	"	"	"	"	2	2	"	2	2	
2	1	3	"	1	1	1	2	3	6	8	14	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	2	
2	1	3	3	1	4	"	(4) 2	2	14	48	32	
"	"	"	"	1	1	1	"	1	3	2	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	3	"	3	"	"	"	4	3	7	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	
1	"	1	"	"	"	1	1	2	4	5	9	
"	"	"	"	1	1	"	"	"	1	1	2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	"	1	"	"	"	"	"	"	2	2	4	
"	"	"	"	"	"	1	"	1	1	"	1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	"	1	"	"	"	"	"	"	1	"	1	
1	"	1	"	"	"	"	"	"	2	"	2	
1	"	1	"	"	"	"	"	"	1	"	1	
"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	1	1	
1	1	2	2	2	4	"	2	2	7	12	19	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	4	4	
"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	2	2	
"	4	4	"	3	3	1	1	2	7	17	24	
"	"	"	1	2	3	"	"	"	3	7	10	
"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	1	1	
"	"	"	1	5	6	"	"	"	6	12	18	
"	1	1	"	2	2	"	"	"	"	5	5	
"	"	"	2	"	2	3	1	4	11	3	14	
1	"	1	2	"	2	"	"	"	7	1	8	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	1	
"	"	"	"	1	1	"	"	"	1	3	4	
"	6	6	"	4	4	"	"	"	1	23	24	
"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	4	4	
1	"	1	2	"	2	"	1	1	3	2	5	
"	"	"	"	"	"	2	1	3	3	3	6	
"	"	"	1	"	1	"	"	"	2	"	5	
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	
5	27	5	6	24	6	6	21	7	34	165	38	
3	35	8	2	31	14	7	19	5	27	237	73	
8	62	13	8	55	20	13	40	12	58	402	111	
7	41	6	6	38	17	4	22	7	41	271	79	
13	103	19	14	93	37	17	62	19	99	673	190	
7	51	9	7	46	18	8	31	9	49	336	95	
14.24			14.97			10.18			100			

NATURE DES ACCIDENTS.	Lundi.			Mardi.			Mercredi.			Jeudi.			
	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	
Année 1889.													
Dans les stations	tués	6	4	7	3	2	5	»	4	4	»	2	2
	blessés	(¹)18	(¹)30	48	13	(⁶)36	51	(²)43	(⁶)22	35	20	(⁵)(⁶)28	48
	contusionnés.	(²)4	16	20	4	(¹)13	17	6	13	19	5	12	17
Dans les ateliers	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	2	»	2	»	4	1	1	2	1	1	1	2
	contusionnés	1	»	1	»	4	1	»	»	»	»	1	1
En accrochant des véhicules	tués	»	»	»	1	»	1	»	1	»	»	2	2
	blessés	3	2	5	(²)2	1	3	2	2	4	1	4	5
	contusionnés.	»	»	»	»	4	1	»	2	2	1	4	2
En décrochant des véhicules	tués	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	»	»	»	2	1	3	»	»	»	»	»	»
	contusionnés.	»	1	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»
Gardes-barrières	tués	»	1	1	»	»	»	1	»	1	»	»	»
	blessés	1	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»
	contusionnés.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gardes-route	tués	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»
	blessés	1	1	2	»	»	»	1	»	1	»	»	»
	contusionnés.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gardes chargés du contrôle des coupons	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»
	contusionnés.	»	1	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»
Chefs-gardes, gardes-bagages	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	2	6	8	1	3	4	2	2	4	»	3	3
	contusionnés.	»	2	2	»	»	»	1	»	1	1	1	2
Machinistes, chauffeurs	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	4	1	5	1	2	3	1	1	2	6	3	9
	contusionnés.	»	1	1	1	»	1	1	1	2	»	»	»
Serre-freins, transbordeurs, etc.	tués	»	»	»	1	»	1	1	1	2	»	»	»
	blessés	»	1	1	3	2	5	3	3	6	2	»	2
	contusionnés.	1	»	1	1	»	1	1	1	2	»	»	»
Agents atteints en dehors de tout service	tués	1	1	2	1	»	1	1	»	1	»	»	»
	blessés	1	»	1	5	»	5	»	»	»	»	1	1
	contusionnés.	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»
En réparant les voies et les bâtiments	tués	»	3	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	»	2	2	1	3	4	»	7	7	»	2	2
	contusionnés.	»	»	»	»	2	2	»	1	1	»	»	»
Agents d'autres administrations	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	1	1	2	»	»	»	»	3	3	»	»	»
	contusionnés.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ensemble pour 1889	Nuit	8	33	6	6	30	7	4	23	9	»	30	7
	Jour	6	44	21	3	50	19	5	42	18	4	42	15
	Total	14	77	27	9	80	26	9	65	27	4	72	22
Report des années 1887 et 1888													
	43	123	22	18	91	35	9	95	33	13	106	25	
Ensemble													
	27	200	49	27	171	61	18	160	60	17	178	47	
Moyennes des trois années													
	9	66	16	9	57	20	6	53	20	3	59	15	
% sur l'ensemble des tués, blessés et contusionnés													
	16.53			15.61			14.25			13.49			

Vendredi.			Samedi.			Dimanche.			Ensemble.			Observations.
Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	
1	3	4	"	"	"	"	"	"	40	42	22	(1) Dont un <i>piocheur provisoire</i> qui ne remplaçait pas un ouvrier. (2) <i>Piocheur</i> qui remplaçait comme garde-barrières sa femme malade. (3) Dont un <i>ouvrier provisoire</i> . (4) Dont deux <i>ouvriers provisoires</i> . (5) Dont un <i>piocheur</i> remplaçant un ouvrier en repos. (6) Dont un <i>piocheur</i> remplaçant un agent malade.
18	(2)(4) 29	47	15	(5) 24	39	13	(3)(6) 24	37	112	193	305	
(2) 5	7	42	5	5	10	3	9	12	32	75	107	
"	"	"	"	"	"	"	4	4	"	4	4	
1	2	3	4	(2) 6	7	1	2	3	7	43	20	
"	"	"	"	"	"	"	4	1	4	3	4	
1	"	4	4	"	4	"	"	"	4	2	6	
1	(5) 4	5	6	2	8	1	(5) 4	5	16	19	35	
"	4	4	"	"	"	1	4	2	2	6	8	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	4	
"	4	4	"	4	4	4	(5) 2	3	3	5	8	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	4	2	
2	"	2	4	4	2	"	(2) 1	1	4	3	7	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	4	2	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	4	4	"	"	"	2	2	4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	2	2	4	"	4	4	3	4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2	
2	1	3	"	4	4	2	4	6	9	20	29	
"	3	3	4	"	4	2	"	2	5	6	11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	3	4	4	3	4	3	2	5	17	15	32	
"	"	"	"	4	4	2	"	2	4	3	7	
1	"	4	"	"	"	"	"	"	3	4	4	
1	4	5	4	2	3	4	"	4	14	12	23	
1	"	4	"	4	4	4	"	4	5	2	7	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	4	4	
4	"	4	4	4	2	4	4	2	8	3	11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	4	2	
"	(1) 3	3	"	"	"	"	"	"	"	7	7	
"	4	4	"	(1) 3	3	"	"	"	1	18	19	
"	"	"	"	4	4	"	"	"	"	4	4	
1	"	4	4	"	4	"	"	"	2	"	2	
"	"	"	"	"	"	4	"	4	2	5	7	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés	Contusionnés	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	
6	24	7	3	25	6	"	25	9	27	190	51	
6	46	41	4	46	8	3	39	11	28	309	103	
12	70	48	4	71	44	3	64	20	55	499	154	
15	103	49	44	93	37	17	62	19	99	673	190	
27	173	37	18	164	51	20	126	39	154	1,472	344	
9	57	12	6	55	17	6	42	13	51	391	115	
14.49			13.95			11.08			400			

NATURE DES ACCIDENTS.	Lundi.			Mardi.			Mercredi.			Jeudi.			
	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	
Année 1890.													
Dans les stations	tués	4	2	3	1	2	3	4	4	2	1	4	5
	blessés	44	37	51	26	34	60	49	33	32	43	36	49
	contusionnés.	8	(1) 17	25	7	(1) 17	24	12	13	25	11	10	21
Dans les ateliers	tués	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»
	blessés	2	4	3	»	2	2	»	1	1	»	1	1
	contusionnés.	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
En accrochant des véhicules	tués	»	1	1	»	»	»	1	1	»	1	1	
	blessés	1	3	4	1	3	4	2	2	4	»	5	5
	contusionnés.	»	4	4	»	1	1	»	2	2	»	2	2
En décrochant des véhicules	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	blessés	»	2	2	»	2	2	»	»	»	2	1	3
	contusionnés.	»	(2) 1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gardes-barrières	tués	1	»	1	»	1	1	3	»	3	1	»	1
	blessés	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	
	contusionnés.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Gardes-route	tués	»	1	1	»	»	1	»	1	»	»	»	
	blessés	»	»	»	2	»	2	1	1	2	»	»	
	contusionnés.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Gardes chargés du contrôle des coupons	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	blessés	»	1	1	2	»	2	1	»	1	»	1	
	contusionnés.	»	»	»	1	1	1	1	2	1	»	1	
Chefs-gardes, gardes-bagages	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	blessés	1	5	6	2	4	6	3	3	6	1	4	2
	contusionnés.	»	1	1	3	»	3	2	1	3	»	»	
Machinistes, chauffeurs.	tués	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	
	blessés	2	2	4	4	3	7	3	2	5	2	3	5
	contusionnés.	1	»	1	»	»	1	»	1	»	1	1	
Serro-freins, transbordeurs, etc.	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	
	blessés	2	1	3	1	1	2	2	5	7	4	3	7
	contusionnés.	»	1	1	1	2	3	»	1	1	»	»	
Agents atteints en dehors de tout service	tués	4	2	6	»	»	1	»	1	»	»	»	
	blessés	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	
	contusionnés.	1	1	2	»	1	1	»	»	»	3	3	
En réparant les voies et les bâtiments	tués	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	
	blessés	1	4	5	»	3	3	»	»	»	4	4	
	contusionnés.	»	»	»	»	»	»	5	5	»	»	»	
Agents d'autres administrations	tués	»	1	1	»	»	»	1	1	»	»	»	
	blessés	2	»	2	2	1	3	»	»	»	2	2	
	contusionnés.	»	1	1	1	»	1	»	»	»	»	»	
Ensemble pour 1890	Nuit	7	25	44	1	40	42	6	32	46	2	22	42
	Jour	7	57	26	5	53	22	3	47	23	6	57	46
Total	14	82	37	6	93	34	9	79	39	8	79	28	
Report des années 1887 à 1889	27	200	49	27	171	61	18	160	60	17	178	47	
Ensemble	41	282	86	33	264	95	27	239	99	25	257	75	
Moyenne des quatre années	40	71	22	8	66	24	7	60	25	6	64	19	
% sur l'ensemble des tués, blessés et contusionnés.	46.54			45.86			44.77			44.45			

Vendredi.			Samedi.			Dimanche.			Ensemble.			Observations.
Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	Nuit.	Jour.	Total.	
2	2	4	1	1	2	1	1	2	8	12	20	(1) Dont un ouvrier provisoire remplaçant un ouvrier en repos. (2) Dont un ouvrier provisoire. (3) Dont deux ouvriers provisoires.
47	36	53	(²)17	33	50	(²)14	(³)12	23	147	221	338	
7	9	16	3	9	12	4	(²)10	14	49	85	134	
"	"	"	1	"	1	"	"	"	1	1	2	
4	"	4	"	"	"	"	4	4	3	6	9	
"	1	1	"	"	"	4	"	4	2	1	3	
"	"	"	0	"	0	"	"	"	"	3	3	
2	1	3	1	7	8	1	3	4	8	24	32	
1	2	3	1	1	2	"	(¹) 2	2	2	14	16	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	1	2	"	2	2	"	1	1	3	9	12	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	
2	"	2	"	"	"	"	"	"	7	1	8	
"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	2	2	
"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	1	1	
1	"	1	"	"	"	"	"	"	2	1	3	
"	"	"	1	"	1	"	"	"	4	1	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	2	2	"	2	2	"	3	3	3	9	12	
"	"	"	"	"	"	"	2	2	2	4	6	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
1	2	3	3	3	6	2	"	2	13	18	31	
2	"	2	1	1	2	"	"	"	8	3	11	
1	"	1	2	1	3	"	"	"	4	1	5	
5	5	10	2	3	5	3	1	4	24	19	40	
"	1	1	1	2	3	1	2	3	4	6	10	
"	1	1	"	1	1	"	"	"	"	3	3	
1	3	4	"	1	1	"	1	1	10	15	25	
2	"	2	2	1	3	"	"	"	5	5	10	
2	"	2	1	"	1	1	1	2	9	3	12	
"	1	1	"	1	1	1	"	1	2	2	4	
"	"	"	"	"	"	1	"	1	2	5	7	
"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	2	2	
"	"	"	"	1	1	"	(²) 2	2	1	14	15	
"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	6	6	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2	
"	1	1	"	1	1	"	"	"	4	5	9	
"	"	"	"	"	"	"	1	1	1	2	3	
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	
8	28	12	5	24	8	2	18	4	31	189	75	
4	52	13	3	55	16	1	24	17	29	345	133	
12	80	25	8	79	24	3	42	21	60	534	208	
27	173	37	18	164	51	20	126	39	154	1,472	344	
39	253	62	26	243	75	23	168	60	214	1,706	552	
40	63	15	7	61	19	6	42	15	54	427	138	
44.32			13.91			40.45			100			

N° XXXI. — Dénombrement des accidents

ANNEES	Longueur moyenne exploitée.	Voyageurs.							Employés et ouvriers.						Personnes		
		Par le fait du service collisions et déraillements		Par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc.)		TOTAL			Par le fait du service collisions et déraillements		Par leur propre fait (imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies, etc.)		TOTAL.		Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.		
		Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tués	Blessés et contusionnés
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1835	15	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1836	36	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1837	91	»	»	1	2	1	2	3	»	»	1	»	1	»	1	1	»
1838	205	»	2	»	4	»	6	6	2	2	5	5	5	5	10	»	»
1839	275	»	»	»	2	»	2	2	»	»	6	9	6	9	15	1	»
1840	525	»	2	»	2	»	2	4	»	1	6	4	6	5	11	1	2
1841	541	1	2	»	4	1	8	9	»	3	2	10	2	15	15	1	»
1842	599	»	4	»	1	»	5	5	»	2	2	4	4	8	2	»	»
1843	485	»	1	1	15	4	14	18	»	1	3	7	5	8	11	5	1
1844	560	5	9	»	2	3	11	14	1	5	1	7	2	10	12	1	2
1845	560	»	»	2	7	2	7	9	»	»	1	11	4	16	20	5	2
1846	560	»	»	»	4	»	4	4	»	»	5	17	5	17	22	8	0
1847	570	»	»	»	5	»	5	5	»	»	5	17	5	17	22	6	2
1848	595	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	11	11	5	4
1849	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1850	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1851	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1852	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1853	651	2	40	5	16	7	63	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1854	657	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1855	652	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	715	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	743	»	»	»	1	»	1	1	1	5	11	18	12	21	55	9	11
1858	746	»	1	»	5	»	4	4	»	2	9	25	9	25	54	15	10
1859	746	»	6	»	»	»	6	6	»	4	15	18	15	22	55	10	6
1860	747	»	»	»	»	»	»	»	»	6	5	21	5	27	52	8	12
1861	749	»	»	2	1	2	1	5	»	5	9	55	9	40	49	11	12
1862	749	»	1	»	5	»	4	4	»	2	12	50	12	52	41	11	7
1863	749	»	2	1	4	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	6
1864	749	»	»	1	5	1	5	6	»	»	50	55	50	55	65	7	7
1865	749	»	»	2	5	2	5	5	»	2	46	52	16	54	100	21	15
1866	790	»	8	1	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19
1867	865	»	»	5	5	5	5	6	»	»	55	62	55	62	95	25	15
1868	865	1	12	»	6	1	18	19	2	9	29	54	51	65	94	19	18
1869	865	»	»	2	5	2	5	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18
1870	869	»	»	1	2	1	2	5	»	»	25	56	25	56	59	22	26
1871	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	16	58	44	40	60	100	41	32
1872	1,470	»	11	2	15	2	24	26	5	14	55	89	60	105	165	50	25
1873	1,875	6	20	5	8	9	28	57	»	9	76	128	76	157	215	40	50
1874	1,929	»	45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	159	205	56	45
1875	1,966	»	9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	58	27
1876	2,055	1	26	6	16	7	12	49	»	15	59	147	59	160	219	49	41
1877	2,145	»	14	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	158	205	50	50
1878	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	155	57	155	210	12	50
1879	2,555	4	57	8	17	12	54	66	»	25	85	159	90	184	274	52	16
1880	2,702	»	28	6	46	6	74	80	5	55	102	286	105	559	444	54	40
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	574	128	459	558	40	46
1882	2,975	»	20	11	55	11	75	86	»	51	109	579	114	615	727	56	55
1883	5,045	»	5	7	65	7	66	75	2	51	81	402	86	455	519	35	54
1884	5,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	525	596	27	42
1885	5,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	65	515	64	512	406	54	15
1886	5,171	»	5	5	40	5	45	45	2	20	56	297	58	517	575	52	27
1887	5,488	»	1	5	45	5	44	47	»	14	50	41	564	405	54	47	
1888	5,498	»	15	7	41	7	54	61	»	13	58	515	58	526	581	54	45
1889	5,207	12	156	8	44	20	180	200	5	28	55	655	58	681	759	58	58
1890	5,220	»	6	6	65	6	71	77	2	51	60	742	62	775	855	50	55
		55	614	155	744	168	1,525	1,495	59	585	1,822	6,651	1,881	7,254	9,115	1,029	1,059

de personnes depuis 1835 à 1890 inclus.

étrangères à l'Administration autres que voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUES	TRAINS	
Causes diverses, suicide, folie ivresse, etc		TOTAL			DES VICTIMES				KILOMÈTRES	VOYAGEURS
tués	Blessés et contusionnés	tués	Blessés et contusionnés	Ensemble	tués	Blessés et contusionnés	Ensemble		VOYAGEURS	et marchandises RÉUNIS.
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
»	»	»	»	»	»	1	1	421,459	50,370	50,370
»	»	»	»	»	»	1	1	871,307	147,805	147,805
»	»	1	»	1	3	2	5	1,584,577	307,970	307,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2,258,505	648,775	648,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,952,731	651,420	872,785
»	»	1	»	2	5	9	9	2,199,519	655,567	1,181,105
5	»	4	»	4	7	21	28	2,659,744	1,010,129	1,491,065
1	»	5	»	5	7	7	14	2,724,404	1,170,050	1,589,090
»	»	5	1	6	12	23	55	5,085,549	1,590,485	1,877,170
5	»	7	2	9	12	23	55	5,731,529	1,652,155	2,485,505
2	»	7	2	9	15	25	58	5,470,678	1,512,775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	5,700,111	1,624,325	3,262,110
1	1	7	5	10	12	25	55	5,746,590	1,762,725	3,809,070
5	»	8	4	12	11	15	26	5,656,965	1,599,840	2,866,985
								5,924,000	1,964,800	5,247,920
								4,188,614	2,162,085	5,389,165
								4,555,756	2,112,475	5,790,645
								4,451,504	2,049,785	4,102,545
28	»	96	56	152	181	308	489	4,685,259	2,014,440	4,576,445
								4,903,514	2,157,270	4,708,615
								5,288,216	2,216,805	5,198,428
								5,962,707	2,594,179	5,280,578
4	»	15	11	24	25	35	58	6,458,424	2,555,752	5,262,961
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,615,751	5,520,151
4	»	14	6	20	27	34	61	7,140,640	2,675,950	5,521,514
»	»	8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
2	2	15	14	27	24	55	79	7,849,594	2,911,559	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151,685	3,076,146	5,996,242
2	4	11	10	21	55	45	78	8,818,952	3,408,597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,656,618
5	»	25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,571,582	10,057,669
9	1	54	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,654,794
4	1	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,181	9,218,897
»	»	22	18	40	65	74	159	15,577,016	5,069,001	9,658,977
4	»	26	26	52	50	64	114	14,154,556	5,177,104	9,871,516
6	4	47	56	85	90	106	196	18,282,057	6,952,792	15,545,827
9	5	59	50	69	101	157	258	25,197,625	7,569,475	15,525,278
9	1	49	51	100	154	216	550	29,101,599	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	570	52,444,825	9,579,797	21,549,564
11	4	49	53	84	122	189	511	54,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	55	118	151	255	586	56,915,707	10,021,442	21,424,915
15	2	45	52	75	109	196	505	57,421,220	10,621,524	22,051,965
25	8	65	58	105	124	208	552	40,391,240	11,561,529	25,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,660	25,499,296
51	5	65	45	108	176	456	652	45,052,882	14,857,925	29,450,959
25	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	52,751,848
27	»	65	55	96	188	721	909	47,908,157	17,706,437	54,955,575
12	1	47	55	102	140	554	694	49,657,604	16,696,592	55,847,959
16	1	45	45	86	125	410	565	50,465,945	16,917,754	55,268,705
25	6	59	59	108	128	458	586	51,255,224	17,516,859	55,224,545
21	4	55	51	84	114	591	505	51,657,884	17,946,659	55,452,367
19	5	55	50	105	97	458	555	54,064,504	19,400,746	55,261,905
19	2	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,577,880	57,588,594
25	5	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	59,055,528
20	3	50	55	108	118	902	1,020	64,228,892	22,352,541	59,951,735
459	101	1,468	1,140	2,608	3,517	9,699	13,216	—	—	—

N° XXXII. — Morts et blessés par unité de trafic.

Années.	VOYAGEURS							
	par le fait du service (collisions et déraillements)		par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc.)		par le fait du service (collisions et déraillements)		par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc.)	
	tués. 2	blessés et contusion- nés. 3	tués. 4	blessés et contusion- nés. 5	tués. 2	blessés, et contusion- nés. 3	tués. 4	blessés et contusion- nés. 5
	Par 10,000,000 de voyageurs embarqués.				Par 1,000,000 de trains-kilom. (voyageurs).			
1835	»	»	»	25.72	»	»	»	12.99
1836	»	»	11.47	»	»	»	6.90	»
1837	»	»	7.22	14.45	»	»	3.24	6.49
1838	»	8.95	»	17.87	»	3.08	»	6.15
1839	»	»	»	10.25	»	»	»	5.06
1840	»	9.09	9.09	»	»	3.05	3.05	»
1841	5.79	15.15	»	15.15	1.00	3.95	»	5.95
1842	»	7.54	»	5.67	»	1.70	»	0.85
1843	»	5.24	12.96	42.15	»	2.86	0.72	9.51
1844	8.87	26.61	»	5.01	1.84	3.51	»	1.23
1845	»	»	5.76	20.14	»	»	1.52	4.62
1846	»	»	»	10.81	»	»	»	2.46
1847	»	»	»	8.01	»	»	»	1.70
1848	»	»	»	»	»	»	»	»
1849	»	»	»	»	»	»	»	»
1850	»	»	»	»	»	»	»	»
1851	»	»	»	»	»	»	»	»
1852	»	»	»	»	»	»	»	»
1853	0.53	12.98	1.52	4.24	0.12	2.86	0.29	0.90
1854	»	»	»	»	»	»	»	»
1855	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	»	»	»	1.55	»	»	»	0.39
1858	»	1.51	»	4.52	»	0.38	»	1.15
1859	»	8.40	»	»	»	2.24	»	»
1860	»	»	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	2.55	1.28	»	»	0.68	0.34
1862	»	1.23	»	3.69	»	0.32	»	0.96
1863	»	1.15	2.27	4.54	»	0.59	0.29	1.17
1864	»	»	1.06	5.50	»	»	0.26	1.54
1865	»	»	1.87	2.81	»	»	0.45	0.65
1866	»	6.87	0.86	6.01	»	1.49	0.19	1.50
1867	»	»	2.37	2.57	»	»	0.82	0.62
1868	0.79	9.35	»	4.68	0.28	2.48	»	1.24
1869	»	»	1.47	2.21	»	»	0.39	0.59
1870	»	»	0.71	1.41	»	»	0.19	0.58
1871	0.55	3.85	1.09	1.64	0.14	1.00	0.29	0.43
1872	»	4.74	0.86	5.60	»	1.49	0.27	0.17
1873	2.06	6.87	1.03	2.07	0.66	2.21	0.33	0.38
1874	»	10.17	1.85	2.48	»	4.49	0.65	0.83
1875	»	2.57	0.85	2.57	»	0.95	0.51	0.95
1876	0.27	7.04	1.62	4.55	0.10	2.59	0.60	1.59
1877	»	5.74	0.27	5.21	»	1.52	0.09	1.15
1878	»	2.25	0.50	1.98	»	0.78	0.75	0.69
1879	0.98	9.04	1.93	4.15	0.51	2.91	0.62	1.35
1880	»	6.51	1.40	10.66	»	1.88	0.40	1.51
1881	0.45	15.19	2.05	11.83	0.12	5.38	0.55	5.20
1882	»	4.17	2.30	11.48	»	1.15	0.62	3.11
1883	»	0.60	1.41	12.68	»	0.18	0.42	3.77
1884	»	5.55	1.78	8.92	»	1.51	0.55	2.65
1885	»	8.00	0.98	5.07	»	2.54	0.29	1.48
1886	»	0.58	0.58	7.74	»	0.17	0.17	2.25
1887	»	0.18	0.55	7.95	»	0.05	0.15	2.22
1888	»	2.24	1.21	7.08	»	0.65	0.35	1.97
1889	2.00	22.68	1.55	7.54	0.56	6.51	0.57	2.04
1890	»	0.95	0.95	10.12	»	0.27	0.27	2.91

N° XXXII (suite). — Morts et blessés par unité de trafic.

VICTIMES EN GÉNÉRAL									
VOYAGEURS (1)		EMPLOYÉS ET OUVRIERS				PERSONNES étrangères à l'Administration autres que voyageurs		NOMBRE TOTAL des victimes (colonnes 6 à 21)	
		par le fait du service (collisions et déraillements)		par leur propre fait (imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies, etc)		tués.	blessés et contusionnés.		
tués	blessés et contusionnés.	tués	blessés et contusionnés.	tués.	blessés et contusionnés.			tués.	blessés et contusionnés.
6	7	8	10	11	12	20	21	22	24
par 1,000,000 de trains-kilomètres (voyageurs et marchandises réunis).									
»	19 85	»	»	»	»	»	»	»	10.85
0 76	»	»	»	»	»	»	»	6.76	»
3.25	6.49	»	»	3.25	»	3.25	»	9.75	6.49
»	9 24	5.08	3.08	4.62	4.65	»	»	7.70	16.95
»	2.29	»	»	8.87	10.31	1 15	»	8.02	12.00
1.69	1.70	»	0.85	3.08	5.38	0.85	1.69	7.62	7.62
0.67	5.37	»	2 01	1 34	6.70	2.68	»	4.69	14.08
»	1.88	»	1.26	2 52	1.26	1 89	»	4.41	4.40
2.15	7.41	»	0.55	1.60	5.75	2.66	0.58	6.59	12.25
1.20	4.42	0 41	1.21	0.41	2.82	2.81	0.80	4.85	9.25
0.75	2.58	»	1 85	1.47	4 05	2.57	0.75	4 77	9.17
»	1.25	»	»	1.35	5 21	3 07	1.84	4.60	8.28
»	0.79	»	»	1.51	4.46	1 84	0 79	5.15	6.04
»	»	»	»	1.05	5.85	2.79	1.40	5.84	5.25
0 20	1 00	0.12	0 35	2.16	5 11	2.80	1.63	5.28	8.99
»	0.10	0 19	0.57	2.08	3.41	2 47	2 08	4.74	6.25
»	0.75	»	0.38	1.69	4.52	3.20	2.07	4.89	7.52
»	1.15	»	0.75	2 44	5.38	2.65	1.15	5.07	6.59
»	»	»	1.68	0 90	5.80	1 45	2.17	2.55	7.05
0 55	0.17	»	0 87	1 57	6 09	2.26	2.44	4.18	9 57
»	0.66	»	0 35	2.00	5 01	2.55	1.54	4.35	7 54
0.45	0.92	0.15	0.61	5.05	5.80	1 67	1.52	5.02	6.85
0.15	0.68	»	»	4 02	4.60	1.21	1 07	5 56	6.44
0.24	0.54	»	0.25	5 51	6 01	2 54	2.08	8.09	8 66
0.10	1.30	0.19	1.59	4 19	6 58	2.29	1.89	6.77	11.56
0.51	0.51	»	»	3.42	6 42	3 52	1 45	7 25	8.18
0.11	1 95	0.22	0 97	5.14	5.84	2 49	2 05	5 96	10.81
0.21	0 50	»	0 21	4.25	5.50	2.28	1 87	6.74	7.68
0 09	0.20	»	»	2.55	5.64	2 04	2.64	5 06	6.48
0 21	0.74	0 15	1.18	2 81	5 25	3 47	2 66	6.64	7.85
0.12	1.37	0.55	0.91	5 59	5.81	2 33	1 96	6.59	10 25
0.45	1.55	»	0.45	5.65	6.14	2.53	2.45	6.45	10.57
0.28	2.59	0.28	1.05	2.81	5 48	2.54	2.72	5.71	11.62
0.15	0.86	0.19	1.25	5 16	5 27	2 55	1 68	5 85	9.06
0 55	1.96	»	0 61	2.75	6 86	3 05	2 47	6.11	11.90
0 04	1.19	0.04	1 04	2.92	5.22	1.95	1 45	4.95	8.90
0.08	0.75	»	0.85	2.45	5.68	2 78	1.62	5.29	8.88
0.47	2.11	0.20	0.98	5.55	6 24	1.96	0 65	5.96	9 96
0.20	2.51	0.10	1.80	5.47	9 72	2.21	1 47	5.98	15 50
0.54	5.55	0.12	1.71	5.79	11 42	1.92	1 50	6.17	17.98
0.52	2.15	0 14	0.97	5.12	16 56	1.80	0.94	5.58	20.62
0.21	1.94	0.06	0.92	2.48	11 88	1.59	1.65	4.14	16.57
0.27	2 15	0.05	0 78	2.10	8 99	1.50	1.50	5.70	15.22
0.15	2.05	0.05	0.81	1.90	9 48	1.77	1.47	5.85	15.79
0.10	1.28	0.05	0.60	1 67	8.88	1 58	0.95	5.40	11.69
0.09	1.25	»	0.40	1 16	9.92	1.50	1.42	2.75	12.99
0.10	1.44	»	0.55	1.55	15 72	1 12	1 26	5.16	16 77
0 52	4.62	0 08	0 71	1.40	16.75	1.61	1.61	5.61	23 67
0.15	1 77	0 05	0.78	1.50	18 58	1 25	1.45	2.95	22 58

N. B. Voir les colonnes de mêmes numéros (annexe XXXI).
 (1) Pour obtenir un travail d'ensemble on a repris les voyageurs tués et blessés, bien qu'ils fassent déjà l'objet des huit premières colonnes du tableau.

3^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXXIII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1890.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.					
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des			
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	À double voie	À simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement		
									Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}
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	"	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	178,692	"	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-Eccloo-Bruges	47,297	"	"	47,297	1,892	45,405	47,297	"		
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	27,488	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	23,678	41,900	65,578	"	
		Embranchements de Couvin, de Florennes, de Laneffe, de Mortalmé et de Philippville et de la Sambre à Marchienne	45,717	"	45,717	2,251	43,466	43,466	2,251	
Grand Central belge.	Est belge.	Louvain à Givet (France)	117,251	2,083	119,334	16,012	103,322	119,334	"	
		Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels	16,124	"	16,124	4,533	11,591	4,533	11,591	
Grand Central belge.	Nord de la Belgique.	Landen à Hasselt (2)	27,964	"	27,964	624,172	"	27,964	"	
		Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260	6,679	95,581	102,260	"	
Grand Central belge.	Nord de la Belgique.	Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins	73,259	"	73,259	15,913	57,346	60,141	13,118	
		Aerschot à Hérenthals	20,535	"	20,535	"	20,535	20,535	"	
Grand Central belge.	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	"		
Liège à Naestricht (Pays-Bas)	18,276	11,007	"	29,283	29,283	"	29,283	"		
Liégeois-Limbourgeois.	Liégeois-Limbourgeois.	Liège à Hasselt	53,652	"	53,652	"	53,652	50,513	3,139	
		Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas)	44,313	17,571	61,884	140,742	"	61,884	61,884	"
		Liège à Flémalle et embranchements	25,206	"	25,206	"	25,206	7,677	17,529	
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	43,900	23,586	"	67,486	"	67,486	67,486	"		
Nord belge.	Nord belge.	Charleroy à Erquelines	30,625	"	30,625	30,625	"	29,857	768	
		Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	"	15,890	15,890	"	15,890	"	
		Namur à Liège	72,634	"	72,634	188,850	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	⁽¹⁾ et ⁽²⁾ 1,276,326	301,611		1,477,937	232,172	1,245,765	1,428,268	49,669		

(1) Non compris 530 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'Etat belge et exploités par le Grand Central belge, pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

N° XXXIV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1890.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Anvers à Gand.	Belge.	4	9	40	4	"	14	"	"	"
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	9	40	4	"	14	"	"	"
Chimay	Belge.	4	9	43	"	3	46	3	2	5
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	9	43	"	3	46	3	2	5
Flandre occidentale.	Belge.	41	18	29	3	5	37	"	4	4
	Etranger	4	2	3	4	"	4	"	"	"
	Ensemble.	42	20	32	4	5	41	"	4	4
Gand-Ecloo-Bruges	Belge.	4	8	42	4	"	43	"	2	2
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	8	42	4	"	43	"	2	2
Gand à Terneuzen	Belge.	4	3	7	"	"	7	"	3	3
	Etranger	2	3	5	"	"	5	"	4	4
	Ensemble.	6	6	12	"	"	12	"	4	4
Grand Central belge	Belge.	37	62	99	24	"	123	36	79	145
	Etranger	7	43	20	2	"	22	4	4	5
	Ensemble.	44	75	149	26	"	145	37	83	120
Hasselt à Maeseyck.	Belge.	4	6	7	4	"	8	4	3	4
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	6	7	4	"	8	4	3	4
Liège à Maestricht	Belge.	4	5	6	"	7	13	4	3	4
	Etranger	4	2	3	"	"	3	"	4	4
	Ensemble.	2	7	9	"	7	16	4	4	5
Liégeois-Limbourgeois	Belge.	9	14	23	2	4	26	6	13	21
	Etranger	4	2	3	"	"	3	"	"	"
	Ensemble.	10	16	26	2	4	29	6	13	24
Malines à Terneuzen	Belge.	6	4	10	"	2	12	"	2	2
	Etranger	2	2	4	4	"	5	"	"	"
	Ensemble.	8	6	14	4	2	17	"	2	2
Nord belge	Belge.	48	29	47	5	24	76	24	84	108
	Etranger	4	"	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble.	49	29	48	5	24	77	24	84	108
Taviers à Embresin.	Belge.	"	"	"	5	4	6	4	2	3
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	"	"	"	5	4	6	4	2	3
Termonde à Saint-Nicolas	Belge.	2	5	7	"	4	8	"	"	"
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	2	5	7	"	4	8	"	"	"
TOTAUX.	Belge.	98	172	270	42	44	336	72	196	268
	Etranger	15	24	39	4	"	43	4	6	7
	Ensemble.	113	196	309	46	44	399	73	202	275

N° XXXV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1890.

Comparaison des années 1890 et 1889.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
		Anters à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Beloe-Brogas.	Gand à Termezén.	Grand Central belge.	Bassett à Maseyck.	Liège à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois. (¹)	Molines à Termezén.	Nord belge.	Tarvis à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.															
Locomotives.	en 1890 . . .	12	7	35	7	10	199	3	(²) 10	27	12	(³) 204	3	6	535
	en 1889 . . .	12	7	33	7	10	200	3	(²) 10	27	12	(³) 204	3	6	536
Différences pour 1890. . .		"	"	"	"	"	- 1	"	"	"	"	"	"	"	- 1
Tenders . . .	en 1890 . . .	"	7	34	3	6	124	"	7	19	11	120	"	"	340
	en 1889 . . .	"	7	31	3	6	124	"	7	19	11	161	"	"	372
Différences pour 1890. . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	- 32	"	"	- 32
Voitures à vapeur	en 1890 . . .	"	"	7	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	10
	en 1889 . . .	"	"	6	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	9
Différences pour 1890. . .		"	"	+ 1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+ 1
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe.	5	"	14	3	2	43	"	3	-	5	29	"	1	105
	de 2 ^e —	15	"	20	10	2	42	"	3	-	7	31	"	2	132
	de 3 ^e —	31	7	63	22	9	210	6	11	-	15	57	1	9	411
	mixtes. . .	12	5	17	5	2	50	2	(⁴) 16	-	7	(⁵) 25	5	3	145
	Ensemble.	63	12	114	40	15	345	8	33	(1)	34	142	6	15	821
Fourgons à bagages		12	8	44	6	5	212	2	(⁶) 14	(1)	11	142	2	4	463
Wagons à marchandises	ouverts . . .	53	199	310	53	161	5,855	44	179	-	298	3,850	57	20	11,079
	fermés. . .	43	2	133	41	13	596	16	68	-	18	435	"	15	1,370
	pr chevaux.	"	"	6	"	"	6	2	1	-	"	10	"	"	25
	pr bétail. . .	3	8	56	"	8	579	16	1	-	50	50	4	7	782
	Ensemble.	99	209	505	94	182	7,026	78	249	(1)	356	4,343	61	42	13,256
Véhicules divers		10	1	"	3	1	17	4	"	(¹)	5	5	"	2	48
Totaux (véhicules de transport)	en 1890 . . .	184	230	663	143	203	7,600	92	296	(1)	416	4,634	69	63	14,590
	en 1889 . . .	184	230	663	142	203	7,604	92	296	-	415	4,546	69	63	14,507
Différences pour 1890. . .		"	"	"	+ 1	"	- 4	"	"	-	+ 1	+ 88	"	"	+ 83

(¹) A la fin de 1890, cette ligne possédait 48 voitures à voyageurs de 3^e classe, 8 voitures mixtes et 27 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 (1,468 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1890 comprenait : 2,794 wagons ouverts, 2,135 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 335 wagons pour bétail et 736 véhicules divers.

(²) Dont 5
(³) — 49
(⁴) — 10
(⁵) — 11
(⁶) — 4 } affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XXXVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1890.

Comparaison des années 1890 et 1889.

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	490,280	36,775	7,348	441,403	»	»	»	»	400,280	36,775	7,348	444,403
Chimay	»	68,492	196,246	266,738	»	9,035	27,740	36,775 ⁽¹⁾	»	77,527	225,986	303,513
Flandre occidentale	⁽²⁾ 809,930	148,590	119,566	1,078,086	463	13	»	476	810,393	148,603	119,566	1,078,562
Gand-Eecloo-Bruges	243,372	45,212	»	294,584	»	»	»	»	249,372	45,212	»	294,584
Gand à Terneuzen	15,023	32,731	112,198	159,952	»	»	»	»	15,023	32,731	112,198	159,952
Grand Central belge	1,608,858	1,437,651	384,364	3,430,873	84,370	175	15	84,560	1,693,228	1,437,826	384,379	3,515,433
Haaselt à Maeseyck	»	»	101,138	101,138	»	»	»	»	»	»	101,138	101,138
Liège à Maastricht	⁽³⁾ 213,340	96,201	13,216	352,757	»	»	»	»	243,340	96,201	13,216	352,757
Liégeois-Limbourgeois	392,744	407,663	1,998	802,405	»	»	»	»	392,744	407,663	1,998	802,405
Malines à Terneuzen	261,042	91,602	86,963	439,607	»	»	»	»	261,042	91,602	86,963	439,607
Nord belge	⁽⁴⁾ 1,496,768	1,319,756	»	2,816,524	»	»	»	»	1,496,768	1,319,756	»	2,816,524
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	65,560	11,544	7,212	84,316	12,891	2,060	1,418	16,369	78,451	13,604	8,630	100,685
Totaux pour 1890	5,261,340	3,696,217	1,353,816	10,311,383	97,724	11,283	29,173	138,180	5,359,064	3,707,500	1,382,999	10,449,563
— pour 1889	5,342,816	3,544,196	1,074,959	9,961,973	97,158	11,413	29,397	137,968	5,439,976	3,555,609	1,104,356	10,099,941
Différences pour 1890	- 81,478	+ 152,021	+ 278,857	+ 349,410	+ 566	- 130	- 224	+ 212	- 80,912	+ 151,891	+ 278,643	+ 349,622

(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 164,849 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 146,728 — — par les trains-tramways.

(4) — 472,357 — — — — —

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	ASVENS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	30,158	55,066	3,385	6,062	39,648	83,703
2 ^e — (—)	244,006	255,582	22,948	23,369	241,992	305,303
3 ^e — et prix réduits . (—)	889,958	507,043	249,721	124,684	1,837,916	1,076,937
Ensemble. (—)	1,164,122	817,691	276,024	154,112	2,119,556	1,465,943
Bagages. { taxés au minimum (colis.)	4,358	850	•	•	9,433	21,436
— au poids (quintaux.)	4,333	5,437	4,174	2,995	19,755	—
Ensemble.	—	6,287	—	2,995	—	21,436
Petites mar- { taxées au minimum . (expéditions.)	43,792	48,972	•	•	257,148	103,262
chandises. { — au poids (quintaux.)	52,448	73,970	17,006	24,334	252,418	98,522
Ensemble.	—	92,942	—	24,334	—	204,784
Grosses mar- { taxées au minimum . . (expéditions.)	8,284	48,417	•	•	25,292	24,641
chandises. { — au poids (tonnes.)	55,642	493,726	212,932	362,072	658,775	1,434,238
Ensemble.	—	211,843	—	362,072	—	1,455,879
Finances (groups.)	3,596	4,634	493	693	23,476	5,049
Equipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	6	444
— à petite — (—)	4	45	7	83	•	•
Ensemble. (—)	4	45	7	83	6	444
Chevaux et bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	2	20	4,219	17,244
— à petite — (—)	16,300	31,045	947	42,274	814	7,206
Ensemble. (—)	16,300	31,045	949	42,294	2,030	24,450
Produits extraordinaires (francs.)	—	24,613	—	20,572	—	14,845
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	1,486,070	—	⁽⁴⁾ 574,452	—	2,886,472
Dépenses — — — — (—)	—	745,304	—	⁽⁵⁾ 424,470	—	1,742,470
Excédents { des recettes sur les dépenses. (—)	—	440,769	—	149,682	—	1,144,002
{ des dépenses sur les recettes. (—)	—	•	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	62.84 p. %	—	73.93 p. %	—	60.36 p. %

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, distributions belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors

(2) Antérieurement à 1890, les billets aller-retour n'ont été comptés que pour un seul voyage. Actuellement ils sont portés en

(3) Y compris le mouvement (358,700 voyageurs) et la recette (204,709 francs) des trains tramways organisés sur la section de

(4) Y compris une somme de 54,828 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord français, Chimay.

(5) Y compris une somme de 6,657 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette ⁽¹⁾. — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation.* — *Exercice 1890.*

DES COMPAGNIES.											
GAND-RECLOO- BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
8,663	44,983	4,614	2,454	444,448	220,324	874	2,450	48,564	31,213	217,048	415,952
120,336	133,744	9,497	8,898	547,078	689,365	5,482	9,641	72,408	69,947	1,263,417	1,496,351
308,882	220,744	230,322	170,712	5,449,746	2,610,458	49,051	44,844	⁽²⁾ 951,686	⁽²⁾ 431,679	9,657,282	5,487,038
137,881	360,441	241,430	182,061	5,840,972	3,520,647	55,407	56,605	1,042,355	532,839	11,147,747	7,099,341
4,194	734	544	738	49,762	58,687	667	333	•	•	32,938	103,139
4,099	4,527	287		45,845		377	809	40,189	9,593	53,032	
—	2,261	—	738	—	58,687	—	4,442	—	9,593	—	403,139
54,778	24,507	5,899	4,669	300,658	519,346	20,842	7,055	•	•	683,417	933,707
26,852	24,599	40,204	8,703	480,444		8,406	8,447	43,385	29,321	590,257	
—	43,406	—	10,372	—	519,346	—	15,502	—	29,321	—	933,707
5,897	7,342	505	543	50,255	9,637,917	976	4,530	•	•	91,268	12,520,373
107,065	174,244	359,729	366,630	4,578,427		30,922	50,445	493,469	555,228	6,496,664	
—	178,586	—	367,473	—	9,637,917	—	54,675	—	555,228	—	12,520,373
3,383	879	244	682	47,502	3,448	4,489	288	3,103	751	52,688	43,394
2	29	•	•	80	5,227	•	•	7	454	95	5,524
•	•	•	•	89	8,099	•	•	•	•	97	8,497
2	29	•	•	469	43,326	•	•	7	454	492	43,724
361	7,557	•	•	4,426	42,445	•	•	64	4,479	6,072	38,445
4,753	48,422	359	3,427	406,243	447,342	445	5,538	465	5,088	427,293	200,009
2,444	25,979	359	3,427	440,639	429,427	445	5,538	529	6,267	433,365	238,424
—	47,349	—	48,862	—	464,346	—	25,239	—	79,637	—	392,433
—	667,630	—	583,015	—	14,047,144	—	155,989	—	1,213,790	—	21,314,232
—	372,758	—	315,377	—	7,347,015	—	156,601	—	688,950	—	44,792,942
—	294,872	—	267,638	—	6,700,099	—	•	—	524,840	—	9,521,902
—	•	—	•	—	•	—	612	—	•	—	612
—	55.83 p. %	—	51.09 p. %	—	52.30 p. %	—	100.39 p. %	—	56.76 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports. compte chacun pour deux voyages.

Liège à Visé.

du chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de dont il est question dans le renvoi ⁽¹⁾ ci-dessus.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION						
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MILINES A TERMEUXEN.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs	1 ^{re} classe. (nombre.)	217,048	415,952	45,304	39,528	48,849	22,376
	2 ^e — (—)	1,263,417	1,496,351	441,270	487,474	81,656	69,930
	3 ^e — et prix réduits . (—)	9,667,282	5,187,038	(2)519,478	400,529	828,269	234,356
	Ensemble. (—)	11,447,747	7,099,341	676,052	627,531	628,774	326,662
Bagages	taxés au minimum (colis.)	32,958	403,439	4,430	2,076	4,817	880
	— au poids (quintaux.)	53,032		3,880	10,093	2,028	2,822
	Ensemble.	—	403,439	—	42,169	—	3,702
Petites mar- chandises	taxées au minimum . . (expéditions.)	683,417	933,707	121,516	39,300	74,635	67,918
	— au poids. (quintaux.)	590,287		94,446	431,804	27,777	
	Ensemble.	—	933,707	—	471,404	—	67,918
Grosses mar- chandises	taxées au minimum . . (expéditions.)	91,208	42,520,373	42,504	15,004	5,882	7,756
	— au poids. (tonnes.)	6,496,661		4,033,904	1,522,833	534,990	690,188
	Ensemble	—	42,520,373	—	1,537,834	—	697,944
Finances (groups.)	52,688	43,394	6,001	4,897	8,465	2,038	
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre.)	95	5,524	26	702	•	•
	— à petite — (—)	97	3,497	•	•	40	462
	Ensemble. (—)	492	43,721	26	702	40	462
Chevaux et bestiaux	transportés à grande vitesse. (nombre.)	6,072	38,445	448	3,744	43	239
	— à petite — (—)	427,293	200,009	3,081	39,982	227	2,293
	Ensemble. (—)	433,365	238,424	3,229	43,726	240	2,532
Produits extraordinaires. (francs.)	—	392,433	—	44,372	—	77,433	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	21,314,232	—	2,439,335	—	1,478,594	
Dépenses — — — — (—)	—	41,792,942	—	4,544,286	—	625,626	
Excédents	des recettes sur les dépenses. (—)	—	9,521,902	—	898,049	—	552,965
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	642	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	63.18 p. %	—	53.08 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) Antérieurement à 1890, les billets aller-retour n'ont été comptés que pour un seul voyage. Actuellement ils sont portés en compte

recette (1). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation.* — *Exercice 1890. (Suite.)*

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAYIERS A EMDRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
369,813	731,805	"	"	2,903	2,859	623,917	1,212,720	10.60	2.96
765,144	711,916	38,240	8,835	34,457	22,439	2,324,154	2,496,945	21.82	6.10
4,342,126	1,844,788	"	"	185,150	67,808	15,212,305	7,734,519	67.58	18.88
5,447,083	3,288,509	38,210	8,835	222,540	93,106	18,460,376	11,444,184	100. "	27.94
"	"	"	"	574	286	39,479	226,952	100. "	0.55
37,646	107,126	"	"	506	530	97,092			
—	107,126	—	"	—	816	—	226,952	100. "	0.55
"	"	"	"	45,362	15,671	924,630	1,659,319	100. "	4.05
295,858	456,383	2,034	2,395	17,211	12,141	1,027,283			
—	456,383	—	2,395	—	27,812	—	1,659,319	100. "	4.05
"	"	"	"	3,122	2,030	112,713	24,537,002	100. "	59.90
7,988,932	9,655,045	25,781	34,840	75,566	88,936	16,155,831			
—	9,655,045	—	34,840	—	90,966	—	24,537,002	100. "	59.90
118,150	21,688	"	"	6,290	489	191,594	39,506	100. "	0.10
"	"	"	"	"	"	121	6,226	35.49	0.02
187	2,942	"	"	2	20	296	11,321	64.51	0.02
187	2,942	"	"	2	20	417	17,547	100. "	0.04
"	"	"	"	8	57	6,244	42,155	12.93	0.10
30,100	39,964	"	"	298	1,542	160,999	283,790	87.07	0.69
30,100	39,964	"	"	306	1,599	167,240	325,945	100. "	0.79
—	2,202,070	—	"	—	162	—	2,716,470	100. "	6.63
—	15,773,727	—	46,070	—	214,970	—	10,966,925	—	100. "
—	6,928,941	—	22,050	—	144,040	—	21,054,885	—	—
—	8,844,786	—	24,020	—	70,930	—	19,912,040	—	—
—	"	—	"	—	"	—	"	—	—
—	43.92 p. %	—	47.86 p. %	—	67.00 p. %	—	54.39 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports, chacun pour deux voyages.

N° XXXVIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Anvers à Gand.	Chimay.
	<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, concessionnaires, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	4	4
2	Ingénieurs en chef-directeurs	»	»
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.)	3	2
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	»	»
5	Agents commerciaux.	»	»
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	4	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	46	44
8	Capitaines et seconds de steamers	3	»
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	4
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-agrèés, surnuméraires, etc.	22	26
13	Facteurs de station et surveillants de gare	8	4
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins.	15	14
	Ensemble (rubrique A)	74	59
	<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>		
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clémans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.	83	44
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.	408	76
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.	437	22
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.)	43	»
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	14	4
	Ensemble (rubrique B)	357	140
	TOTAUX (rubriques A et B) pour 1890	428	199
	— — — — — pour 1889	423	199
	Différences pour 1890	+ 5	»

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1890.

années 1890 et 1889.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Eccloo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand-Central belge.	Hasselt à Maeseyck.	Lège à Maesricht.	Liègeols-Limbourgeois.	Molins à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1890.	1889.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	14	15
•	•	•	2	•	•	•	•	•	•	•	2	3
3	1	2	25	1	3	1	3	2	•	•	46	45
•	•	•	14	•	•	2	•	9	•	•	25	33
•	•	•	3	•	•	1	1	•	•	•	5	3
8	5	2	119	1	2	6	3	12	•	1	161	163
25	14	7	146	6	13	26	14	50	•	6	334	333
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	3	3
1	1	•	•	•	•	•	1	80	1	•	87	89
•	•	1	•	•	•	2	•	•	1	1	5	6
1	1	1	18	2	3	8	•	14	•	•	50	49
89	18	10	301	4	26	47	26	225	•	10	804	795
64	5	3	109	•	11	10	6	75	1	2	295	255
50	6	10	212	2	15	46	8	206	2	4	587	591
242	52	37	950	18	74	150	63	674	6	25	2,421	2,383
227	52	48	1,589	10	41	121	131	1,056	2	25	3,128	3,401
475	90	52	937	39	90	226	120	642	3	33	2,896	2,881
153	50	17	601	6	31	224	75	483	1	16	1,816	1,826
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	13	13
4	•	2	45	1	2	5	1	85	•	1	161	159
859	192	119	3,472	56	164	576	327	2,266	6	80	8,314	8,283
1,101	244	156	4,122	74	238	726	390	2,940	12	105	10,735	10,666
1,082	213	150	4,114	75	238	698	390	2,937	12	105	10,666	—
+ 19	+ 1	+ 6	+ 8	- 1	•	+ 28	•	+ 3	•	•	+ 69	—

N° XXXIX. — 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.				
Anvers à Gand	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4	•	2	3
Chimay	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Flandre occidentale.	•	2	•	2	•	•	•	•	2	•	2	•	4	2	3	3	3	2	•	5
Gand-Eccloo-Bruges.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4	•	4
Gand à Terneuzen.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Grand Central belge	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1	1	3	2	•	•	5
Hasselt à Maeseyck	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Liège à Maestricht	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2	•	2
Liégeois-Limbourgeois.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4	•	•	4
Malines à Terneuzen	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Nord belge.	•	•	•	•	•	4	4	•	4	4	1	3	4	2	4	55	61	•	•	•
Taviers à Embresin	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Termonde à Saint-Nicolas	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
TOTAUX pour 1890.	•	2	•	2	•	1	1	•	2	1	3	4	1	1	6	8	10	14	57	81
— pour 1889.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4	3	7	6	37	40	83
Différences pour 1890	•	+2	•	+2	•	+1	+1	•	+2	+1	+3	+1	-3	+3	+1	+4	-23	+17	-2	•

(¹) Y compris une personne étrangère non voyageur contusionnée par le fait du service.

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1890.

années 1890 et 1889.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. <small>(manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)</small>				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.	
2	"	"	2	3	"	2	5	"	"	"	"	4	"	2	3	2	"	"	2	3	"	"	2	5
4	"	"	4	4	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	4	4	"	"	4	4	"	"	4	4
6	1	0	7	9	4	2	15	"	3	2	5	3	2	"	5	6	1	"	7	9	6	2	17	
4	"	"	4	4	4	"	5	"	"	"	"	"	4	"	4	4	"	"	4	4	4	"	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	2	"	5	6	4	1	11	"	"	1	1	3	2	"	5	3	2	"	5	6	4	1	11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	2	"	2	"	4	"	4	"	"	"	"	"	2	"	2	"	2	"	2	"	4	"	4	
0	"	"	"	4	"	"	4	"	"	"	"	4	"	"	4	"	"	"	"	4	"	"	4	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4	4	(1)	6	11	7	5	17	4	"	3	4	2	4	56	62	4	4	6	14	7	5	65	77	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
17	6	6	29	28	21	69	118	1	3	6	10	10	14	58	82	17	6	6	29	28	23	70	121	
23	10	4	37	29	51	47	127	"	4	3	7	6	37	40	83	23	10	4	37	29	51	47	127	
-6	-4	-2	-12	-1	-30	+22	-9	+4	-1	+3	+3	+4	-23	+18	-1	-6	-4	+2	-8	-1	-28	+23	-6	

(178)

(7)

PARTIE B.

—

POSTES.

(2)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

Pendant l'exercice 1890, le régime de l'Union a été étendu au bureau que l'administration des postes de France a établi à Majunga (île de Madagascar).

L'échange des lettres avec valeur déclarée, aux conditions de l'arrangement de Paris du 1^{er} juin 1878, a été introduit, pendant la même année, dans les relations entre la Belgique d'une part, et la République Argentine, l'Agence postale allemande de Sanghaï, Cameroun et les bureaux autrichiens de Caïfa, Candie, Canée, Cavalle, Dardanelles, Durazzo, Jaffa, Kerassunde, Metelin, Preresca, Retimo, Rodi, Samsoun, Scio, Trébizonde, Valona et Vathi (Turquie), d'autre part. De plus, un échange de mandats-poste aux conditions de l'arrangement de Paris du 4 juin 1878, a été organisé entre la Belgique et les protectorats allemands de Togo et de Cameroun (Afrique).

Enfin, pendant le même exercice, les établissements de poste que l'Autriche-Hongrie entretient à Andrinople, Beyrouth, Salonique, Smyrne et Constantinople et le bureau allemand en cette dernière ville, ont été admis au service international des recouvrements.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté royal du 19 décembre 1889, mis à exécution le 1^{er} mars 1890, a révisé les franchises postales accordées en vertu de l'arrêté royal réglementaire du 30 octobre 1854 et des arrêtés postérieurs pris pour le même objet.

Un arrêté royal du 25 octobre 1890 a appelé les percepteurs, sous-percepteurs, agents de dépôt et facteurs des postes à recevoir du public les versements à la Caisse de retraite instituée sous la garantie de l'État.

Le même arrêté a chargé, en outre, les percepteurs et les sous-percepteurs d'effectuer, pour compte de la dite Caisse, le paiement des arrérages de rente et des indemnités pour frais funéraires, ainsi que le remboursement éventuel des capitaux.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er} MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I p. B, 14,
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories . . .	En 1890	67,306,796	28,477,695	95,784,491
	En 1889	68,079,200	27,388,461	95,467,661
	Différences en 1890 . . .	- 772,404 ou -1.13 p. %	+ 789,534 ou + 2.88 p. %	+ 17,130 ou + 0.018 p. %
Cartes postales	En 1890	34,014,761	5,850,316	39,865,077
	En 1889	28,453,048	5,878,626	34,331,674
	Différences en 1890 . . .	+2,561,713 ou + 9.00 p. %	- 28,310 ou - 0.48 p. %	+2,533,403 ou + 7.38 p. %
Totaux	En 1890	98,321,557	34,028,011	132,349,568
	En 1889	96,532,248	33,266,787	129,799,035
	Différences en 1890 . . .	+1,789,309 ou + 1.85 p. %	+ 761,224 ou + 2.29 p. %	+ 2,550,533 ou + 1.95 p. %

La progression du mouvement de la correspondance manuscrite s'est ralentie en 1890 : la diminution, peu sensible d'ailleurs, a porté sur le nombre des lettres en service intérieur. Il faut, semble-t-il, en chercher la cause, d'une part, dans l'augmentation quelque peu anormale du nombre de ces lettres accusé pour 1889, et d'autre part, dans l'élévation croissante du nombre des cartes postales.

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 1890, de 4,383,756 contre 4,417,036 en 1889. C'est, pour 1890, 33,280 cartes ou 0.75 p. % en moins.

En 1890, la poste a, en outre, transporté 16,567,965 lettres de service. C'est, sur 1889 (17,021,282), une diminution de 453,317 ou de 2.66 p. %, provenant des restrictions apportées à l'usage de la franchise postale, par l'arrêté royal du 19 décembre 1889.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1890	94,639,858	73,599,461	3,676,217	4,124,994
En 1889	91,546,377	68,457,974	3,544,359	4,087,606
Différences en 1890	+ 3,093,481 ou + 3.37 p. %	+ 5,141,487 ou + 7.51 p. %	+ 131,858 ou + 3.69 p. %	+ 37,388 ou + 0.92 p. %

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.

III, p. B, 18.

L'augmentation du mouvement des imprimés de toute nature en 1890 doit être attribuée, pour la plus grande part, au nombre considérable des imprimés et des journaux électoraux expédiés pendant cet exercice.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 67,142,374 en 1889, est descendu à 66,364,246 en 1890, soit en moins 778,128 lettres ou 1.16 p. %.

III, P. B, 48.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1890, de 79,729,312.

C'est une moyenne de 12.97 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1890 (6,147,041 habitants). Cette moyenne était de 13.20 par habitant pour 1889.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1890, de 6.03 pour mille lettres expédiées (480,129 sur 79,729,312).

En 1890, *il est tombé en rebut* 168,594 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 101,628 lettres (60.28 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

III, p. B, 18.

En 1889, il y avait eu 170,178 lettres-rebut, dont 102,343 (60.14 p. %) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1890, de 3,543 dont 115 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 29,269-76. Il en a été retrouvé 854 ou 25.54 p. %, parmi lesquelles 46 contenaient pour fr. 5,085-75 de valeurs au porteur.

Les lettres ordinaires réclamées en 1889 s'étaient élevées au chiffre de 3,771 dont 107 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de

fr. 20,889-56. Sur ce nombre, 1,035 lettres ou 27.45 p. %, dont 21 renfermaient pour fr. 3,630-80 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 18. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 26,344,539 en 1889; il est de 27,120,990 en 1890; augmentation : 776,451 ou 2.94 p. %.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 675,763 en 1889 à 687,761 en 1890, soit 11,998 envois ou 1.77 p. % en plus pour 1890.

Cinq objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1890.

Le mouvement international a donné lieu, en 1890, à un échange de 924,336 lettres recommandées. C'est sur 1889 (912,034), un accroissement de 12,322 ou de 1.35 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 18.
et III, p. B, 18. En 1890, il a été expédié 254,789 lettres assurées en provenance et à destination du royaume, d'une valeur totale de fr. 326,995,582-25. C'est, sur 1889, une diminution de 6,274 en nombre et une augmentation de fr. 7,789,608-63 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,283 francs pour 1890; il était de 1,141 francs en 1887, de 1,233 francs en 1888 et de 1,225 francs en 1889.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1890, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 111,633-75. L'augmentation sur 1889 est de fr. 1,355-45. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 44,239-75 en 1890, contre fr. 45,101-60 en 1889, soit une diminution de fr. 861-85.

En service international, il a été échangé 132,349 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 122,851,146-18. Comparativement au mouvement de 1889, l'augmentation est de 761 en nombre et de fr. 1,579,574-98 en valeur.

Le mouvement général des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1890, le nombre de 387,138 envois, représentant une valeur de fr. 449,846,728-41, avec un produit de fr. 233,620-10.

Deux lettres-valeur ont été perdues en 1890. Le montant des valeurs renfermées dans ces lettres était de fr. 542-50, dont 285 francs ont été remboursés par le Trésor et fr. 257-50 par les agents en défaut.

§ 5. ENVOIS EXPRES.

Le mouvement des envois exprès est en progression sensible. Le nombre de ces envois remis dans le royaume a été, pour l'année 1890, de 623,109

dont 605,040 dans le rayon local du bureau de destination et 18,069 en dehors de ce rayon.

58,041 ont été délivrés par la Poste et 585.068 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1889 (518,042), l'augmentation est de 105,097 (ou 20.29 p. %).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

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

En 1890, il a été délivré 956,739 mandats, s'élevant à fr. 93,510,997-21 (non compris 91,658 mandats, représentant une valeur de fr. 27,161,680-60, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce). II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 13.

Bien que le nombre des titres ait augmenté de 3,427 (0.36 p. %), le montant de ceux-ci est resté inférieur de fr. 206,737-05 (0.22 p. %), à celui de 1889.

La taxe perçue sur ces valeurs s'est élevée à 316,200 francs, soit une augmentation de fr. 912-20 (0.29 p. %), sur l'exercice précédent. II, p. B, 16.

Calculée sur l'ensemble des opérations effectuées, la valeur moyenne du mandat ne s'est élevée qu'à fr. 99-61.

§ 2. BONS DE POSTE.

L'émission des bons de poste continue sa marche ascendante.

Il a été délivré 965,976 titres de l'espèce, pour une valeur de 8,122,158 francs, ce qui représente une augmentation, sur 1889, de 47,021 titres (5.12 p. %), et de 526,406 francs, en valeur (6.95 p. %). II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Le montant des taxes perçues a excédé de 3,296 francs le produit de l'année précédente (soit 5.79 p. %).

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

De 1889 à 1890, le nombre des mandats internationaux émis s'est accru de 11,555 (3.98 p. %), bien que le montant de ces titres ait diminué de fr. 88,268-63, soit de 0.59 p. %. II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Toutefois, les taxes perçues en Belgique, en 1890, ont dépassé de fr. 1,886-58 (1.09 p. %), celles de 1889.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

Le nombre d'effets déposés pour être présentés à l'acceptation des tirés,

qui s'était élevé, en 1889, à 58,709 n'a plus été que de 56,014 en 1890, soit une diminution de 2,695 (6.96 p. %).

Par suite, le produit de la taxe a baissé de fr. 559-00, tombant ainsi de fr. 7,741-80 qu'il avait atteint en 1889, à fr. 7,202-80.

Ces effets ont donné lieu à la signification de 557 protêts, dont 532 par huissiers et 225 par agents des Postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

Le service de l'encaissement des effets de commerce continue à se développer d'une manière sensible, bien que cependant la progression n'ait pas été aussi marquante en 1890 que pendant l'année précédente.

Il a été déposé, en 1890, 1,875,160 effets, d'une valeur totale de fr. 451,559,409-67; le produit des taxes s'est élevé à fr. 667,177-25.

C'est une augmentation, sur l'exercice précédent, de 46,029 effets (2.52 p. %), de fr. 26,550,485-55 (6.20 p. %) sur la valeur et de fr. 29,817-50 (4.68 p. %) en taxes perçues.

Les huissiers ont dressé, du chef de ces effets, 52,800 protêts et les agents des Postes 77,517.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

Le nombre des coupons⁽¹⁾ et des titres amortis déposés, qui avait été de 157,656 en 1889, s'est élevé, en 1890, à 164,620, soit une différence de 6,964 coupons et titres (4.42 p. %) en faveur de ce dernier exercice.

Le montant de ces valeurs a atteint fr. 1,506,754-55, ce qui constitue une augmentation de fr. 106,205-75 (7.58 p. %) comparativement au résultat obtenu en 1889 (fr. 1,400,548-82).

Le produit des taxes perçues en 1890 (fr. 5,209-10) a excédé de fr. 104-50 ou de 5.56 p. % le produit réalisé l'année précédente (fr. 5,104-80).

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Le service des quittances accuse, comme les années précédentes, une progression très marquée.

Le nombre de titres déposés a atteint 3,558,189 et le montant fr. 117,775,972-16, dépassant par conséquent de 66,944 (1.92 p. %) d'une part, et de fr. 14,671,423-91 (14.25 p. %) d'autre part, les chiffres de l'exercice 1889.

Quant au produit des taxes, il s'est élevé à plus d'un demi-million (fr. 575,502-20), soit une augmentation de fr. 42,913-15 (8.09 p. %), sur l'année 1889.

(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.

Dans les chiffres statistiques du mouvement de 1890, sont comprises 54,900 quittances de remboursement, d'un montant total de fr. 406,357-77, ayant produit fr. 5,688-30, en taxes.

II, p. B, 17.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement qui se traduisait, en 1889, par 85,156 titres, d'un montant global de fr. 2,456,251-94, à l'exportation de Belgique, est tombé à 80,012 et à fr. 2,418,481-26.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

La diminution a donc été de 5,124 (6.02 p. %) quant au nombre, et de fr. 37,770-68 (1.54 p. %), quant au montant.

Le total des valeurs reçues de l'étranger en 1890, a été de 56,465 s'élevant ensemble à fr. 2,671,133-95 ; les résultats sont également inférieurs à ceux de l'exercice précédent de 1,408 titres (2.45 p. %) et de fr. 44,535-29 (1.64 p. %).

Toutefois, la recette du chef de la taxe (fr. 6,705-40) sur les valeurs encaissées en Belgique, valeurs qui accusent une légère progression, est supérieure de fr. 107-10 (1.62 p. %) à celle de 1889.

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Le nombre des souscriptions aux journaux en 1890 (281,974) dépasse de 11,150 (4.12 p. %), celui de 1889; d'autre part, le produit de la taxe (fr. 91,550-25), est en progression de fr. 1,028-79 (1.14 p. %).

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Le compte-rendu publié annuellement par la Caisse générale d'épargne et de retraite, indique le mouvement des opérations effectuées par les bureaux de poste, pour compte de cette administration ; il suffit de constater ici que les dépôts faits à la Caisse d'épargne par l'entremise des agents des postes, continuent à augmenter considérablement et qu'à en juger d'après les résultats déjà acquis, le service postal de la Caisse de retraite, établi depuis le 16 novembre 1890, a rencontré, dès le début, la faveur du public.

II. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Il a été perçu, en 1890, pour le timbrage de papiers à l'extraordinaire, fr. 44,737-20, somme supérieure de fr. 5,752-25 (14-75 p. %) au montant des droits acquittés de ce chef en 1889 (fr. 38,984-95).

Par contre, la vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs pour effets de commerce, qui s'était élevée, en 1889, à fr. 186,778-89, n'a plus été, en 1890, que de fr. 184,499-16 : diminution de fr. 2,279-73 ou 1.22 p. %.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1890, ce nombre s'élève à 819 bureaux répartis entre 772 localités.

Parmi ces 819 bureaux se trouvent 255 sous-perceptions, 13 bureaux de dépôts de poste et 30 dépôts-relais.

79 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1890; le nombre en est ainsi porté à 6,563.

	En 1889	En 1889.	Différences pour 1890.
Boîtes attachées à des voitures. . . .	108	121	— 13
— — aux trains vicinaux	42	28	+ 14
Lettres recueillies dans ces boîtes. . .	481,070	525,600	— 44,530

V.

Distribution et transmission des correspondances.§ 1^{er}. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1889, de 5,129. En 1890, il s'est élevé à 5,155; augmentation: 6.

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 6 localités et de 10 dans 1 localité.

6 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1896 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (117), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 2 sont desservies cinq fois, 10 quatre fois, 27 trois fois, 385 deux fois et 1,460 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1890, au nombre de 18, sur lesquelles circulaient 25 bureaux ambulants effectuant 60 voyages quotidiens.

En 1889, le nombre de ces bureaux a été de 22, faisant 58 voyages par jour.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1889, de 5,539 kilomètres; en 1890, il a été de 5,774 kilomètres.

Services de malle-poste. — Ces services ont été, en 1890, au nombre de 11, soit 15 de moins qu'en 1889 (124).

Le trajet journalier moyen des malles-postes était, en 1889, de 5,018 kilomètres; en 1890, il n'a été que de 4,479 kilomètres; diminution : 539 kilomètres.

En 1890, les services de malle-poste ont transporté approximativement 295,095 voyageurs, soit 56,940 voyageurs de moins qu'en 1889 (350,035).

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.). — Ces services de transport étaient, en 1889, au nombre de 314. En 1890, on en compte 313, savoir : 86 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 5,205 kilomètres par jour, soit 274 kilomètres de plus qu'en 1889, et 227 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 10,901 kilomètres par semaine, soit 199 kilomètres de plus qu'en 1889.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1890.		En 1889.		Différences pour 1890.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt.	1,983	142	1,900	143	+ 53	- 1
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	3,268	12	3,261	12	+ 7	»
Totaux.	5,221	154	5,161	155	+ 60	- 1
	5,376		5,316		+ 59	

VII.

Résultats financiers.§ 1^{er}. RECETTE.

La recette faite en 1890, s'élève à fr. 16,455,629-67, soit une augmentation de fr. 519,915-54, ou de 1,98 p. % sur celle de 1889, qui était de fr. 16,155,714-15. IV, p. B, 20,
et V, p. B, 20.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1890, à la somme de fr. 9,158,218-06 à

laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1890, à 569,476 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 9,527,694-06 et la recette brute à fr. 16,455,629-67, le rapport entre ces deux sommes est de 57.90 p. %, tandis qu'il était, en 1889, de 57-76 p. %.

La recette nette s'élève, pour 1890, à fr. 6,927,955-61.

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 ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	12,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,475	»
1872.	37,775,478	3.79	15,443,998	— 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	54.32
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	7,571,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	10.96
1879.	48,456,443	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.	57,307,840	5.33	24,324,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,489	5.25	26,415,415	7.37	86,429,304	5.88	18,853,444	2.49
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.12
1887.	62,474,789	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	27,388,461	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	31,044,761	9.00
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	4,007,839	1.60	— 210,574	— 0.43	797,268	0.95	4,992,608	8.34

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte-rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1890 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
•	•	•	•	7,964,460	•	46,871,539	•	48,425,498	•
5,174	•	687,349	•	6,854,572	-16.40	49,403,536	5.40	48,033,253	- 0.54
6,594	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.10
16,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	23,967,383	47.93
65,342	305.46	6,035,861	29.45	8,439,477	2.46	58,825,598	11.47	30,094,207	43.89
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	14.31	33,335,000	10.76
4,090,980	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	3.33	31,753,000	- 4.73
4,639,638	50.29	14,671,296	46.89	9,204,495	3.75	72,038,000	4.48	30,473,000	- 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	42.89	9,867,993	7.24	68,465,000	- 4.99	28,638,000	- 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,441	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	- 2.14
3,337,906	28.69	18,416,228	8.35	14,653,250	7.40	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,574,750	7.04	20,301,762	42.06	12,894,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,492,656	47.38	22,586,876	11.26	13,466,894	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,447,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	- 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	42.05	24,748,400	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,939,000	18.01
5,460,624	40.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	- 6.34
5,545,068	4.00	26,568,984	0.41	14,423,401	4.48	94,394,000	- 8.83	55,268,000	7.37
3,994,094	-27.63	23,407,239	- 4.37	14,846,465	4.90	94,024,000	- 0.39	55,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,518	8.48	15,977,216	7.83	93,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,378,626	37.60	34,334,674	24.94	17,024,282	6.53	94,546,377	- 4.48	68,457,974	14.47
5,850,346	- 0.48	36,865,077	7.38	16,567,465	- 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.54
77,938	3.54	2,063,147	7.24	730,084	3.62	-1,783,888	- 4.68	4,425,292	7.48

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

Comparaison des années 1890 et 1889.

		ANNEES		DIFFERENCES pour 1890.		
		1889.	1890.			
Lettres assurées.						
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	254,789	261,063	- 6,274	
		— de l'étranger.	65,522	66,688	- 1,166	
	Ensemble.		320,311	327,751	- 7,440	
	originaires de l'étranger		66,827	64,900	+ 1,927	
	Totaux.		387,138	392,651	- 5,513	
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	320,995,582 23	319,203,973 60	+ 7,789,608 63	
		— de l'étranger.	69,776,447 31	69,095,644 96	+ 680,802 35	
	Ensemble.		390,772,029 54	388,301,618 56	+ 8,470,410 98	
	originaires de l'étranger		53,074,698 87	52,476,426 24	+ 898,572 63	
	Totaux.		449,846,728 41	440,777,744 80	+ 9,368,983 61	
Produit	port		72,671 70	73,918 90	- 1,247 20	
	droit proportionnel et droit fixe réunis.		160,948 25	156,876 85	+ 4,071 40	
	Totaux.		233,619 95	230,795 75	+ 2,824 20	
Nombre de lettres perdues ou spoliées			2	1	+ 1	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*)	512 50	(*)	610	- 97 50
Mandats et bons de poste.						
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 936,739	(*) 933,312	+ 3,427	
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	965,976	918,955	+ 47,021	
	Ensemble.	300,979	289,444	+ 11,535		
	mandats originaires de l'étranger.		2,203,694	2,141,741	+ 61,983	
	Totaux.		327,819	317,237	+ 10,582	
	Totaux.		2,531,513	2,458,948	+ 72,565	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 93,310,997 21	(*) 93,517,734 26	- 206,737 05	
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	8,122,138	7,595,732 "	+ 526,406	
	Ensemble.	14,850,181 34	44,938,449 97	- 88,268 63		
	mandats originaires de l'étranger.		116,283,316 55	116,051,916 23	+ 231,400 32	
	Totaux.		14,580,487 97	13,899,305 64	+ 680,882 33	
	Totaux.		130,863,504 52	129,951,221 87	+ 912,282 65	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur		316,200	315,287 80	+ 912 20	
	Bons de poste		60,127 05	57,434 05	+ 3,296	
	Mandats du service international		175,413 69	173,527 44	+ 1,886 58	
	Totaux		552,040 74	545,945 96	+ 6,094 78	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		Nombre	9	42	- 3	
		Montant	238 15	1,274 42	- 1,046 27	
Effets de commerce.						
a. <i>Acceptation.</i>						
Nombre d'effets déposés.			36,014	38,709	- 2,695	
Produit de la taxe			7,202 80	7,741 80	- 539	
Nombre de protêts.	} par huissiers		332	324	+ 8	
		} par agents des postes	225	284	- 59	
b. <i>Encaissement.</i>						
Nombre d'effets	} déposés		1,873,160	4,827,431	+ 46,029	
		} encaissés.	4,720,054	1,660,045	+ 60,009	
Montant des effets	} déposés		454,339,409 67	424,988,926 32	+ 26,350,483 35	
		} encaissés.	425,673,204 41	397,692,471 82	+ 27,980,732 29	
Produit de la taxe		(*)	667,177 25	637,359 95	+ 29,817 30	
Nombre d'effets protestés	} par huissiers		32,800	31,962	+ 838	
		} par agents des postes	77,317	83,809	- 6,492	

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la poste a, en 1890, transporté celles que renfermaient 1,612,117 lettres recommandées. 5 de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 288-00 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 590-15 à charge du Trésor.

(4) Non compris 91,658 mandats, s'élevant à fr. 27,161,680-60. émis en liquidation de bureaux d'effets de commerce.

(5) 92,526

27,184,175-15.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 210-70) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 485-50).

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

Comparaison des années 1890 et 1889.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1890.	
	1890.	1889.		
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹⁾ 3,558,189	3,491,245	+ 66,944	
Montant des quittances	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">déposées</div> <div style="margin-right: 5px;">(1) 117,775,972 46</div> </div>	103,104,548 25	+14,671,423 91	
		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">encaissées</div> <div style="margin-right: 5px;">97,331,514 95</div> </div>	83,759,647 63	+13,371,867 32
Produit de la taxe	(¹⁾ 573,302 20	530,389 03	+ 42,913 45	
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">Journaux belges.</div> <div style="margin-right: 5px;">271,569</div> </div>	261,126	+ 40,443	
		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">— étrangers</div> <div style="margin-right: 5px;">(2) 10,405</div> </div>	9,698	+ 707
Totaux	281,974	270,824	+ 44,150	
Montant des abonnements souscrits	1,917,630 66	1,912,429 97	+ 5,200 69	
Produit de la taxe	91,550 25	90,521 46	+ 1,028 79	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	464,620	457,656	+ 6,964	
Montant des coupons et des titres amortis	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">déposés</div> <div style="margin-right: 5px;">1,506,754 55</div> </div>	1,400,548 82	+ 106,205 73	
		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">encaissés</div> <div style="margin-right: 5px;">1,492,663 82</div> </div>	1,384,577 80	+ 108,086 02
Produit de la taxe	3,209 40	3,404 80	+ 404 30	
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">originaires de l'intérieur.</div> <div style="margin-right: 5px;">(2) 80,012</div> </div>	85,436	— 5,424	
		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">— l'étranger.</div> <div style="margin-right: 5px;">56,465</div> </div>	57,873	— 4,408
Montant des valeurs	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">a recouvrer.</div> </div>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">— l'intérieur.</div> <div style="margin-right: 5px;">(4) 2,418,481 26</div> </div>	2,456,251 94	— 37,770 68
		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">— l'étranger.</div> <div style="margin-right: 5px;">2,671,133 93</div> </div>	2,715,669 22	— 44,535 29
		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">recouvrées</div> <div style="margin-right: 5px;">— l'intérieur.</div> <div style="margin-right: 5px;">1,838,772 53</div> </div>	1,830,387 21	+ 8,385 32
		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">— l'étranger</div> <div style="margin-right: 5px;">2,113,884 92</div> </div>	2,095,410 70	+ 48,474 22
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.	6,703 40	6,596 30	+ 107 10	
Nombre de valeurs protestées en Belgique	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">par huissiers.</div> <div style="margin-right: 5px;">109</div> </div>	164	— 55	
		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">par agents des postes</div> <div style="margin-right: 5px;">24</div> </div>	29	— 5

(¹) Y compris 54,900 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 406.577-77 et ayant donné un produit de fr. 3,688-50.
 (²) Non compris 1,529 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.	LETRES							CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE						
	ordinaires.	recommandées. ¹⁾	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			Totaux.	
Intérieur.	1890.	66,394,246	687,761	251,789	67,306,796	14,991,028	1,378,570	16,369,598	83,676,394	31,014,761	4,383,756
	1889.	67,142,374	675,763	261,063	68,079,200	15,453,369	1,381,759	16,835,159	84,914,359	28,453,048	4,417,036
	Différences. . .	- 778,128	+ 11,096	- 6,274	- 772,404	- 462,332	- 3,229	+ 465,561	- 1,237,965	+ 2,561,713	- 33,280
International. Expéditions de Belgique.	1890.	13,365,066	423,960	65,522	13,854,548	44,304	18,447	62,751	13,917,299	3,355,638	.
	1889.	13,324,519	415,798	66,683	13,807,005	41,366	20,373	61,739	13,868,744	3,265,678	.
	Différences. . .	+ 40,547	+ 8,162	- 1,161	+ 47,543	+ 2,938	- 1,926	+ 1,012	+ 48,555	+ 89,960	.
International. Expéditions de l'étranger.	1890.	13,755,924	500,396	66,827	14,323,147	114,504	21,112	135,616	14,458,763	2,494,678	.
	1889.	13,020,020	496,236	64,900	13,581,156	90,272	34,112	124,384	13,705,540	2,612,948	.
	Différences. . .	+ 735,904	+ 4,160	+ 1,927	+ 741,991	+ 24,232	- 13,000	+ 11,232	+ 753,223	- 118,270	.
En général.	1890.	93,485,236	1,612,117	387,138	95,484,491	15,149,836	1,416,120	16,567,465	112,052,456	36,865,077	4,383,756
	1889.	93,466,913	1,587,797	392,651	95,467,361	15,584,998	1,436,284	17,021,282	112,488,643	34,331,674	4,417,036
	Différences. . .	- 1,677	+ 24,320	- 5,513	+ 17,130	- 435,162	- 18,155	- 453,317	- 436,187	+ 2,533,403	- 33,280

(a) Y compris 54,900 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	25,885
		— le Télégraphe	579,435
Exprès en dehors de ce rayon.	{	remis par la Poste	12,156
		— le Télégraphe	5,915
Total.			623,109

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 623,109, figurant en tête de la colonne.

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 . . .	1890	44,294,033	»	674,380 05		373,746 99		94,550 25		316,200	»
	1889	43,846,763	74	645,401 76		361,068 88		90,521 46		315,287	80
Différences pour 1890 . . .	en plus	444,269	26	29,278 29		12,648 44		4,028 79		942	20
	en moins	»		»		»		»		»	

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

		TIMBRES-POSTE.						
		A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	50 cent.
Résultats de l'année . . .	1890	82,760,531	9,138,535	28,594,166	65,078,201	3,233,869	12,035,703	1,069,951
	1889	75,709,743	9,975,013	26,897,228	63,515,058	3,077,384	11,748,894	1,023,366
Différences pour 1890 . . .	en plus	7,050,788	»	1,706,938	1,563,143	156,485	286,809	46,585
	en moins	»	836,478	»	»	»	»	»

		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . . .	1890	827,605	31	182,770	70	1,429,708	30	6,507,820	10	646,773	80	3,008,925	75
	1889	757,097	43	99,500	26	1,344,361	40	6,351,505	80	615,476	80	2,937,223	50
Différences pour 1890 . . .	en plus	70,507	88	»		85,346	90	156,314	30	31,297	»	71,702	25
	en moins	»		16,729	56	»		»		»		»	

VA

(a) Il n'a été porté en recette, en 1890, que fr. 14,963,415-05, soit en moins fr. 474,910-85, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs; 2° pour dépôts à la Caisse d'épargne; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1889, il avait été porté en recette fr. 14,491,863-50.

Comparaison des années 1890 et 1889.

DAYS DE POSTE.		TAXE sur les bous de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS de poste COURONN et QUITTANCES encaissés périmés	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.							
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
175,413 69	60,427 05	45,314 99	9,059 07	418,534 58	16,453,629 67		
173,527 41	57,431 05	46,610 "	6,208 98	623,493 35	46,135,744 43		
4,886 58	3,296 "	28,704 99	2,850 09	"	349,913 54		
"	"	"	"	204,958 77	"		

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1890 et 1889.

TITÉS.

		ENVELOPPES lettres à 11 centimes.	ENVELOPPES timbrées.		CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
A 1 franc.	A 2 francs.		Petit format.	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	
					A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.					
245,900	67,978	56,333	54,481	114,263	26,946,778	2,082,054	123,738	13,092	3,110,014	19,745	14,292 "	35,633	284,797,257
243,578	64,384	84,269	59,282	115,829	25,807,699	1,962,994	121,795	20,393	3,006,642	25,987	14,296 1/2	36,838	223,500,632 1/2
2,322	3,614	"	"	"	1,141,079	119,060	1,943	"	103,372	"	"	"	+11,296,824 1/2
"	"	27,936	4,781	1,566	"	"	"	7,301	"	6,242	4 1/2	1,205	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
245,900 "	135,956 "	6,196 63	5,992 91	12,568 93	4,317,428 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 (a)	
243,578 "	128,728 "	9,269 59	6,518 82	12,741 19	4,299,311 95	196,299 40	12,179 50	4,078 60	300,664 20	6,496 75	1,429 65	7,367 60	14,938,584 44	
2,322 "	7,228 "	"	"	"	57,053 95	11,906 "	194 30	"	10,337 20	"	"	"	+ 503,739 44	
"	"	3,072 96	525 91	172 26	"	"	"	1,460 20	"	1,560 50	" 45	241 "		

(82)

(1)

c

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1890, dans le régime du service intérieur, ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er} TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1890 et en 1889, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1890. . .	2,661,175	1,985,675	667,449	5,312,295
	1889. . .	2,569,785	1,940,591	662,456	5,172,810
Différences pour 1890.	+	91,590	+ 45,082	+ 5,015	+ 159,485
	+	5.56 p. %	+ 2.22 p. %	+ 0.76 p. %	+ 2.70 p. %
Recette. . .	1890. . .	1,551,505 10	1,527,106 75½	406,659 84½	5,465,049 68
	1889. . .	1,479,451 "	1,470,716 12½	586,556 04½	5,556,205 17
Différences pour 1890.	+	52,172 10	+ 56,590 61½	+ 20,285 79½	+ 128,846 51
	+	5.55 p. %	+ 3.85 p. %	+ 5.25 p. %	+ 5.86 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2.661.173 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

45.551 urgents ou 1,655 1/2 sur 100,000 ;

130 collationnés ou 4 3/4 sur 100,000 :

168 accusés de réception ou 6 sur 100,000,

et 12.228 enregistrements ou 459 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14.504.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 585,068, soit une augmentation de 20 5/4 p. % sur l'année 1889 (1).

27 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 14 étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1889 à 1890, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 2 1/4 p. %.

Les télégrammes urgents (2) ont diminué de 90,950 à 79,571, c'est-à-dire de 12 1/2 p. %.

d. *Service de transit.*

De 1889 à 1890, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 5/4 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2.761.762 en 1890 (3).

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

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

(2) Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires. Ils sont admis dans les relations avec l'Afrique méridionale (sauf la colonie du Cap), l'Allemagne, l'Amérique du Sud, l'Arabie, l'Autriche-Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Chine, 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 d'Heligoland, l'île de Malte, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, Madère, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie d'Europe et la Russie d'Asie, la Sardaigne, la Serbie, la Suède, la Tripolitaine, la Turquie d'Europe et la Turquie d'Asie.

(3) Dont 124,585 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

	1890.	1889.
Service télégraphique	4.50	4.49
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains 70.75 } 79.76	70.63	79.59
{ Transports égarés, dévoyés 9.01 }	8.96	
Poste, Marine, Administration centrale, etc.	15.74	15.92

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1^{er}. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :		
a. Dans des stations de l'État	558	
b. — — de compagnies de chemins de fer.	83	
c. Au centre des villes ou communes.	198	
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer	103	942
C. Bureaux ouverts au départ seulement :		
a. Dans des stations de l'État	63	
b. — — de compagnies de chemins de fer.	15	
c. — bureaux de poste	11	
d. — postes éclusiers.	80	
e. — bureaux de police	5	
f. — bureaux militaires	1	173
D. Bureaux de dépôt	465	
Total.		1,580

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1890.	
		1890.	1889.		
Longueur des lignes.	}	sur poteaux { sur les chemins de fer de l'État.	3,437	3,350	+ 87
		— — — concédés.	1,320	1,320	—
		sur les routes ordinaires	1,960	1,778	+ 182
		sous terre dans les villes.	14	14	—
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.		137	25	+ 112	
Ensemble.		6,868	6,487	+ 381	
Développement total des fils conducteurs.	}	sur les chemins de fer de l'État.	24,554	23,931	+ 623
		— — — concédés.	3,597	3,514	+ 83
		sur les routes ordinaires	3,430	3,063	+ 367
		sous terre dans les villes.	311	311	—
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.		821	112	+ 709	
Ensemble.		32,713	30,931	+1,782	

Ces chiffres ne comprennent ni 585 kilomètres de lignes (comportant 2,058 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,163 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 52 kilomètres de fils établis, de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils bloes, boussoles Siemens, etc.

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

Au 1^{er} janvier 1891, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 35,986 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	}	a. Système Morse	1,534
		b. — Hughes	70
		c. Autres systèmes.	1
		Total.	1,605

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1890, de 6,635 agents, répartis comme il suit :

	En 1890.		En 1889.		Différences pour 1890.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Personnel supérieur et de l'administration centrale	194	»	175	»	+ 19	»
2 ^o Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux	964	409	919	411	+ 45	— 2
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs	4,458	409	4,094	411	+ 64	— 2
3 ^o Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs	4,744	23	4,603	22	+ 108	+ 1
Ensemble	2,869	432	2,697	433	+ 172	— 1
	3,001		2,830		+ 171	
4 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,504	130	3,447	162	+ 57	— 32
TOTAUX	6,373	262	6,144	293	+ 229	— 33
	6,635		6,439		+ 196	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont, en 1890, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur fr.	4,531,303	40	}	
— international	4,527,406	73 ³ / ₄		
— de transit	406,659	84 ¹ / ₄		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales				
	150,475	40	}	
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	15,150	»		
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	4,290	42		
Recettes téléphoniques (1).	181,612	52		
Total. fr.			5,796,577 82	

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1890, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel. }	Traitements fixes fr. 2,792,000 (2)	}	
	Salaires 937,275 (2)		
Quote part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne			
	1,410	70 (2)	
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges.			
	53,886	37	
Matériel, objets de consommation			
	335,000	» (2)	
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes)			
	69,650	29	
Total. fr.			4,169,222 36 (2)

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de fr. 372,644 54

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des

(1) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques exploités par l'État.

(2) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1890,
à fr. 6,345,000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains) 3,700,682 18

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier 2,027,177 59

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées 213,178 15

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publics de l'Etat.	{	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 71,760 84	} 157,296 02
		Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier . . . 85,555 18	
		Ensemble. . fr. 6,098,555 94	

Approvisionnements 41,514 64

Travaux prévus et non exécutés au 31 décembre 1890 205,351 42

Total égal. . . fr. 6,345,000 »

Répartie sur les 32,713 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 6,345,000 francs revient à fr. 195-96 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. 37,252 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers 75,693 49

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État 15,686 65

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer. 196,413 28

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées 131,200 »

Même coopération pour les télégrammes de service (1) 297,600 »

Fr. 716,593 42

Total des prestations. . . . fr. 753,825 42

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1890, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 194,306 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 1890, est donc composée des éléments suivants :

Somme payées par le Télégraphe	fr. 4,169,222 36
— — par d'autres services	753,825 42
	Ensemble. . . fr. 4,923,047 78
<i>A déduire</i> : produits accessoires (1),	331,528 14
	Reste, dépense. . . fr. 4,591,519 64

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 1890, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes	{	internes	2,661,173 × 14 = 37,256,422	
privés	{	internationaux	1,983,675 × 8 = 15,869,584	
	{	en transit	667,449 × 4 = 2,669,796	
			Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.	55,795,602
			Télégrammes de service (2)	2,851,683 × 11 = 31,148,533
			Total général	86,944,137

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,591,519-64) équivaut à 0,05281 par unité et se répartit, entre les

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.

(1) 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.

(2) Ce total ne comprend pas 124,585 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

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.	DEPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCEDENT		
						de la RECETTE sur la DEPENSE.	de la DEPENSE sur la RECETTE.	
Télégrammes privés	internes . . .	14	Fr. 0.7393	Fr. 0.5754	1,967,512	1,531,303	Fr. "	436,209
	internationaux.	8	0.4923	0.7698	838,062	1,527,107	689,045	"
	en transit. . .	4	0.2442	0.6092	140,992	406,639	265,647	"
TOTAUX . . .	—	—	—	2,946,566	3,465,049	954,692	436,209	
Télégrammes de service . .	11	0.5091	"	1,644,953	"	"	1,644,953	
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL . .	—	—	—	4,591,519	3,465,049	954,692	2,081,162	
							— 4,126,470	

La télégraphie privée et de service a donc coûté, en 1890, 1,126,470 francs 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 518,485 francs et les télégrammes de service ont coûté 1,644,953 francs. Une dépense de 755,825 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 1,644,953 moins 755,825 soit 891,128 francs.

En retranchant de cette somme l'excédent (518,485 francs) afférent aux télégrammes privés, on retrouve le chiffre de 372,645 francs, indiqué page C/7 comme déficit du service des télégraphes seul.

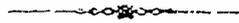
Le compte du télégraphe avec les autres services du Département s'établit comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit en moins.
	Nombre.	Dépenses.		
Chemins de fer de l'État	2,544,679	fr. 1,478,229	fr. 716,595	fr. 761,636
— — concédés	194,306	112,874	"	112,874
Autres services	92,700	35,850	37,252	16,618
Totaux	2,831,685	fr. 1,644,955	fr. 755,825	fr. 891,128

Si dans ses relations avec les autres services publics et notamment avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 891,128 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 716,593 francs coûteraient beaucoup plus à ce dernier s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 2,544,679 télégrammes de service qui coûtent, au Télégraphe, 1,478,229 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 1890 des réseaux téléphoniques à Bruges et à Tournai; les bureaux publics de Blankenberghe et de Heyst ont été rattachés au groupe de Bruges.

Dans le courant de la même année, il a été créé des bureaux centraux téléphoniques, savoir : à Spa, par la Compagnie belge du téléphone Bell; à Saint-Nicolas, à Lokeren, à Nieuport (bains), et à Blankenberghe, par l'État. Ces bureaux font respectivement partie des réseaux ou groupes de : Verviers, Termonde-Alost, Ostende-Middelkerke et Bruges.

En outre, des bureaux publics ont été ouverts à Nieuport (bains), à Termonde (Bourse) et à Bruges (station principale).

En vertu de conventions conclues avec les concessionnaires des réseaux téléphoniques, l'État a commencé en 1890 à exploiter, en lieu et place de ces concessionnaires, des bureaux publics téléphoniques à : Bruxelles (Nord), Bruxelles (Bourse), Bruxelles (législatif), Bruxelles (Ministère), Bruxelles (Midi), Bruxelles (quartier Léopold), Anvers (Est), Gand (Sud), Gand (Bourse), Gand (Entrepôt), Liège (Guillemins), Liège (Central), Verviers (station de l'Ouest), Verviers (Centre), Charleroi (station principale) et Mons (station).

Le nombre total des bureaux nouveaux rendus accessibles au public, en 1890, et desservis par le personnel de l'État, s'élève ainsi à 16.

Au 31 décembre, le nombre des abonnés aux réseaux téléphoniques était de : 1,675 à Bruxelles; 1,390 à Anvers; 672 à Gand; 735 à Liège; 572 à Verviers-Spa; 284 à Charleroi; 349 à Mons; 176 à Namur; 63 à Ostende-Middelkerke-Nieuport (Bains); 134 à Louvain; 43 à La Louvière; 60 à

Malines; 44 à Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas; 69 à Courtrai-Roulers; 57 à Bruges-Blankenberghe-Heyst; 36 à Tournai. Total, 6,559.

A la même date, le nombre des abonnés disposant d'un double fil de raccordement au bureau central de la concession était de 73 à Bruxelles; de 4 à Liège; de 2 à Anvers et de 12 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 Bruxelles (quartier Léopold), Bruxelles (Bourse), Bruges, Blankenberghe, Gand (Entrepôt), Nieupoort (Bains), Lokeren, Saint-Nicolas, Tournai et Spa.

Le nombre des bureaux télégraphiques où fonctionne ce service est ainsi porté de 25 à 55.

Le mouvement des télégrammes transmis et reçus par cette voie, s'est élevé :

En 1888 à 587,585	} augmentation : 105.715.
— 1889 à 691,098	
	— 109,471.
— 1890 à 800,269	

soit un accroissement moyen de 106,400 par exercice et de 17 p. % environ d'une année à l'autre.

Les bureaux de dépôt de télégrammes établis à Audenarde (poste), Alost (centre), Lodelinsart (poste) et Termonde (poste), ont été reliés, par téléphone, pour la transmission verbale des dépêches au bureau télégraphique principal de la localité.

Téléphonie interurbaine. — Les communications des réseaux et groupes, entre eux, étaient organisées, au 31 décembre 1890, au moyen de 61 circuits à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe; la longueur totale de ces lignes représentait un développement de 7,884 kilomètres de fils conducteurs servant, à la fois, à la télégraphie et à la téléphonie.

A la même date 5 circuits représentant un développement de 424 kilomètres de fils conducteurs servaient exclusivement à la téléphonie interurbaine (1).

L'arrêté royal du 23 juin 1890 a institué un tarif d'abonnement à prix réduits dans le service de la correspondance téléphonique à grande distance à l'intérieur du pays, entre deux réseaux ou groupes déterminés. L'unité de durée est la période de cinq minutes de conversation.

(1) Voir la carte figurant p. 15 et l'annexe II.

Les taxes des conversations de jour et de nuit sont les suivantes :

Mensuellement pour un usage quotidien de 10 minutes au moins, fr.	35	»
Plus de 10 minutes jusqu'à 15 minutes.	52	50
— 15 — — 20 —	70	»
— 20 — — 25 —	85	»
— 25 — — 30 —	100	»

et ainsi de suite en augmentant de 15 francs par unité de 5 minutes.

Au 31 décembre 1890, les séances d'abonnement comportaient quotidiennement une durée de 4 heures 45 minutes réparties entre 12 abonnés.

Depuis le 1^{er} août 1890, la surtaxe de nuit afférente aux communications ordinaires échangées de 9 heures du soir à 7 heures du matin, est supprimée; le tarif de jour est étendu à la période nocturne.

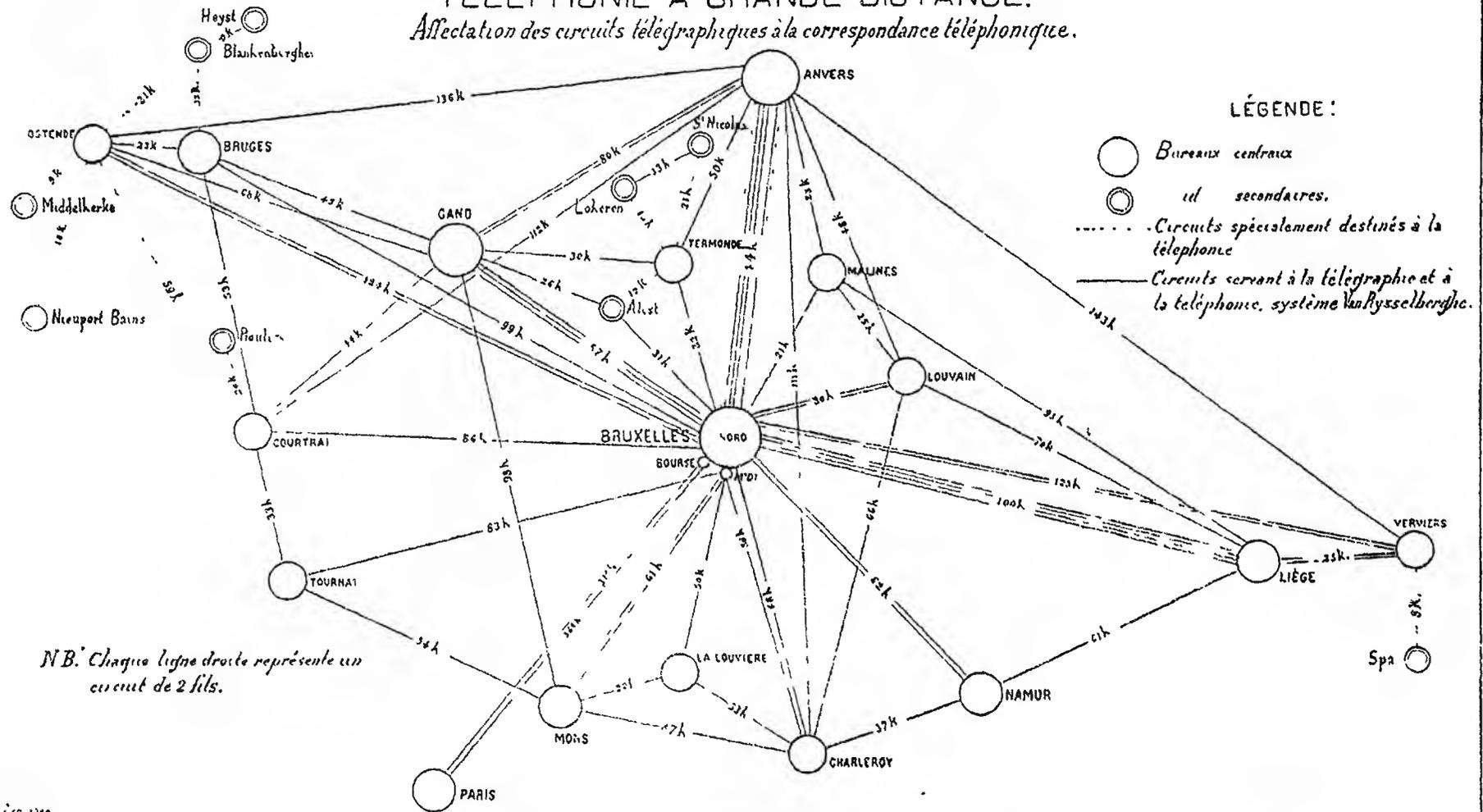
Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

<i>Bruges - Blankenberghe - Heyst</i>	et Ostende - Middelkerke - Nieuport (bains), Gand, Bruxelles, Anvers et Courtrai-Roulers.
<i>Saint-Nicolas-Lokeren</i>	et Bruxelles, Anvers et Gand.
<i>Termonde-Alost-Lokeren-St-Nicolas</i>	et Bruges-Blankenberghe-Heyst, Charleroi, Courtrai-Roulers, La Louvière, Liège, Louvain, Malines, Namur, Ostende - Middelkerke - Nieuport (bains) et Mons.
<i>Tournai</i>	et Bruxelles, Bruges-Blankenberghe-Heyst - Courtrai - Roulers, Mons, Ostende - Middelkerke - Nieuport (bains), Gand, Anvers et Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
<i>Nieuport (bains)</i>	et Bruxelles, Anvers, Courtrai-Roulers et Gand.
<i>Spa</i>	et Bruxelles, Liège et Anvers.

En outre, les groupes de Bruges-Blankenberghe-Heyst, d'Ostende-Middelkerke-Nieuport (bains) et de Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas ont été mis en relation avec les bureaux publics de Verviers, les abonnés raccordés par deux fils au bureau central de Verviers et les abonnés de Spa; ces derniers abonnés disposent tous d'un double fil de raccordement.

TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE.

Affectation des circuits télégraphiques à la correspondance téléphonique.



Statistique comparative de l'exploitation téléphonique interurbaine.

	1885	1886	1887	1888	1889	1890 (abonnements compris)
Nombre de conversations .	24,594	35,077	46,720	53,621	61,575	80,120
Recette	25,771 50	37,423 50	49,488 50	56,343 50	65,172 .	88,398 66

Téléphonie internationale. — Le service téléphonique Bruxelles-Paris a été étendu; il fonctionne actuellement d'une manière permanente, le jour et la nuit.

Les communications peuvent s'échanger, savoir :

A. De Bourse à Bourse;

B. Entre les bureaux publics de Bruxelles et les établissements privés qui disposent d'un double fil de raccordement, soit au bureau central de la concession, soit au bureau téléphonique de l'État, au Palais de la Bourse de Bruxelles, d'une part, et les établissements de tous les abonnés de Paris, d'autre part;

C. Entre les établissements privés raccordés par simple fil au bureau central du réseau concédé de Bruxelles, d'une part, et la Bourse de Paris, d'autre part.

Au 31 décembre 1890, il y avait à Bruxelles, 7 lignes privées à double fil 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 domiciles des abonnés des deux villes.

Le nombre des correspondances à taxe pleine dans le service Bruxelles-Paris, s'est élevé de 31,104 en 1889 à 31,880 en 1890, soit un accroissement de 2 1/2 p. %. La part belge de la recette, abonnements compris, a atteint la somme de 51,440 francs, en augmentation de 6.33 p. % sur 1889.

A la même date, les séances d'abonnements étaient au nombre de 25 comportant quotidiennement une durée de 4 heures 30 minutes réparties entre huit abonnés.

Les négociations entamées en 1888, en vue d'une extension des relations téléphoniques franco-belges n'ont pas encore abouti.

A la demande de l'administration belge, l'office français a mis à l'étude la question de la pose d'un troisième circuit entre Bruxelles et Paris; les deux circuits actuels, sont, à certaines heures du jour, absolument insuffisants.

Taxes téléphoniques. — Afin d'établir un contrôle sur la régularité de la perception des taxes téléphoniques dans les bureaux publics de l'État, il a été créé un type de timbre-téléphone avec reçu, aux valeurs respectives de 25 centimes, 50 centimes, 1 franc et 3 francs.

La date d'émission a été fixée au 1^{er} janvier 1891.

Raccordements télégraphiques et téléphoniques privés. — Au 31 décembre 1890, trente-et-un établissements privés étaient raccordés, soit télégraphiquement, soit téléphoniquement, à des bureaux télégraphiques.

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° 1. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1890 et 1889.

		1890.		1889.		
RELATIONS						
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
Correspondances privées.						
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 40 mots	»	58.70	»	58.80	
	41 à 45 —	08.22	22.30	68.44	22.78	
	46 à 20 —	18.30	9.75	48.08	9.63	
	24 à 30 —	9.85	6. »	9.74	5.93	
	31 à 40 —	2.50	1.95	2.39	1.80	
	44 à 50 —	0.70	0.58	0.69	0.57	
	Au delà de 50 mots	0.43	0.52	0.46	0.40	
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	84.54		84.73		
	— complexes	13.84		13.65		
	— urgents	4.62		4.62		
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.09	0.93	1.09	0.93	
	Nouvelles de bourse	4.44	44.98	4.20	44.35	
	Transactions commerciales	38. »	52.27	37.90	52.86	
	Correspondances de journaux	1.09	1.34	1.28	1.88	
	Affaires privées	55.68	30.48	55.53	29.98	
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.68	41.47	45.76	41.44	
Dépêches de service.						
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (*)		2,761,762		2,575,638		
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer. {	Mouvement des trains	70.7	} 92.0	70.7	} 92.4
		Colis égarés ou dévoyés	9. »		8.9	
		Affaires diverses	12.3		12.8	
	Service du Télégraphe	4.5		4.5		
	— de la Poste	3.4		3. »		
	— de la Marine	0.1		0.1		
		100. »		100. »		

(*) Non compris 194,506 télégrammes en 1890 et 173,965 télégrammes en 1889, 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 Bruges-Blankenberghe-Heyst	Bruxelles .	143
— Liége	— .	144
— Tournai	— .	127
— Verviers-Spa	— .	169 (1)
Bruges-Blankenberghe-Heyst avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Gand . . .	74
2° — de Termonde	— . . .	75
Bruges-Blankenberghe-Heyst avec Tournai		
— — — — Verviers-Spa	Bruxelles .	226 (2)
Charleroi avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	— .	99 et 87 (3)
2° — de Termonde	— .	100 et 88 (3)
Courtrai-Roulers avec Mons		
— — — — Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Gand . . .	70
2° — de Termonde	— . . .	74
Gand avec Tournai		
	Courtrai . .	77
La Louvière avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Bruxelles .	81
2° — de Termonde	— .	82
Liège avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	— .	131
2° — de Termonde	— .	132
Louvain avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	— .	61
2° — de Termonde	— .	62

(1) Le circuit direct reliant ces réseaux n'est utilisé qu'exceptionnellement et seulement lorsqu'au moins l'un des postes appelés à correspondre dispose d'un double fil.

(2) Dans les relations avec le groupe de Verviers-Spa, les groupes de Bruges-Blankenberghe-Heyst, d'Ostende-Middelkerke-Nieuport (bains) et de Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas ne peuvent correspondre qu'avec les bureaux publics de Verviers, les abonnés raccordés par double fil au bureau central de Verviers et les abonnés de Spa.

(3) Selon que l'on utilise l'un ou l'autre des deux circuits Bruxelles-Charleroi.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAU central intermédiaire.	LONGUEURS en kilomètres.
Malines avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	52
2° — de Termonde	— .	53
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
Ostende-Middelkerke-Nieuport (Bains) avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	Gand . . .	94
2° — de Termonde	—	98
Ostende-Middelkerke-Nieuport (Bains) avec Tournai.		
— — — — — Verviers-Spa.	Courtrai .	92
	Bruxelles .	249 (*)
Tournai avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	444
2° — de Termonde	— .	445
Verviers-Spa avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	456 (*)
2° — de Termonde	— .	457 (*)

(*) Dans les relations avec le groupe de Verviers-Spa, les groupes de Bruges-Blankenberghe-Ifeyst, d'Ostende-Middelkerke-Nieuport (bains) et de Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas ne peuvent correspondre qu'avec les bureaux publics de Verviers, les abonnés raccordés par double fil au bureau central de Verviers et les abonnés de Spa.

(1)

PARTIE D.

MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

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

	Fin 1890.	Fin 1889.	DIFFÉRENCES POUR 1890.
Bateaux à vapeur	20	20	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	26	24	+ 2
Gardes-pêche et navire-école	5	5	»
Embarcations à vapeur	5	5	»
Totaux	52	50	+ 2
Canots	194	187	+ 7

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1890.	Fin 1889.	Différences p ^r 1890
Fonctionnaires et employés	1,009	983	+ 26
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	11	11	»
Ouvriers	174	168	+ 6
Totaux	1,194	1,162	+ 32

II.

Services d'exploitation.§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

1, p. D, 44. Le mouvement des voyageurs pendant l'exercice 1890 a été de 75,868. C'est le plus haut qui ait été atteint jusqu'ici; il dépasse de 7,719 unités celui de 1871, année de la guerre franco-allemande, et qui avait fourni antérieurement le plus grand nombre de passagers. Il est en augmentation de 22,512 sur celui de 1889, soit de plus de 41 p. %.

Si l'on s'en tient au compte des billets vendus, le chiffre de 75,868 passagers se décompose en 52,987 du trafic Anglo-Belge et en 22,881 du trafic de transit. Mais, dans le service Anglo-Belge sont comptés : 1^o 3,861 voyageurs, munis par les agences de transport, conjointement avec des billets pour au-delà de la Belgique, de billets pour le trajet entre Ostende et Douvres; 2^o les voyageurs qui, porteurs de billets combinés en destination d'Ostende, vendus en Suisse, en Allemagne, en Autriche, etc., prennent à Ostende des billets soit pour Douvres, soit pour Londres : en évaluant à 1,000 le nombre de ces voyageurs, on reste certainement en dessous de la réalité. La répartition des voyageurs est donc de 48.126 en service Anglo-Belge et de 27,742 en service de transit.

La recette totale de la ligne — y compris les produits extraordinaires et le subside du Gouvernement anglais — est de fr. 879,915-40 dépassant de fr. 169,158-56 celle de 1889. Le service des voyageurs intervient pour fr. 157,595-40 dans cette augmentation. Sauf en ce qui concerne les billets de 2^e classe simples à prix réduits et la location des cabines de luxe, tous les facteurs de ce service concourent à cet accroissement des produits.

Ces résultats démontrent que la ligne d'Ostende-Douvres rencontre de plus en plus la faveur du public, grâce à la large publicité dont on l'entoure et aux améliorations constantes apportées au service.

Parmi ces améliorations, l'accélération des relations internationales entre surtout en ligne de compte. Par suite de modifications apportées en 1890 au service des trains, les voyageurs de Berlin pour l'Angleterre ont pu partir à 1 heure du soir au lieu de 11 heures 55 minutes du matin et être rendus à Londres à 11 heures 22 minutes du matin au lieu de midi 20 minutes. La durée du voyage a été diminuée de 2 heures 5 minutes.

En sens inverse, les voyageurs qui, antérieurement à 1890, partaient de Londres à 1 heure 5 minutes de relevée pour arriver à Berlin à 8 heures 26 minutes du soir, le lendemain, ont pu, en partant à la même heure, se trouver à destination à 5 heures 55 minutes du soir, soit 2 heures 31 minutes plus tôt.

Le départ de Bâle, qui était fixé à 8 heures 20 minutes du soir a été retardé jusque 8 heures 55 minutes, soit de 35 minutes, sans que l'heure d'arrivée à Londres ait été modifiée.

En partant de Londres à 8 heures 20 minutes du soir, on arrive à

Bruxelles-Nord à 5 heures 6 minutes du matin au lieu de 3 heures 47 minutes, soit 41 minutes plus tôt.

De plus, le train en correspondance, partant de Bruxelles-Nord à 6 heures 13 minutes du matin, a été accéléré par la suppression de l'entrée à Verriers, ce qui a rendu plus régulières les relations de l'Angleterre vers l'Allemagne par le train quittant Londres à 8 heures 20 minutes du soir.

Enfin, les dispositions suivantes ont été adoptées pour assurer dans de meilleures conditions les mêmes relations par le train n° 77 partant d'Ostende à 4 heures 16 minutes du soir, et pour éviter aux voyageurs le désagrément d'attendre en Belgique le départ d'un train subséquent, lorsque le n° 77 ne pouvait arriver à Herbesthal avant l'heure extrême de départ du train allemand correspondant : quand le retard du train n° 77 est tel qu'il n'est plus possible de remettre sa correspondance à Herbesthal endéans le délai d'attente de 35 minutes auquel le train allemand est soumis, ce dernier part à l'heure réglementaire et le train d'Ostende continue en train spécial sur le parcours d'Herbesthal à Cologne.

En ce qui concerne le trafic des finances, colis postaux, colis messageries, etc., échangé par la voie d'Ostende-Douvres, le mouvement et les recettes de l'exercice 1890 présentent, sur les résultats de l'exercice 1889 une progression générale, à part une légère dépression du trafic des finances, due apparemment aux fluctuations ordinaires des affaires commerciales.

C'est ainsi que, pendant l'année 1890, il a été transporté 23,430 colis postaux et 30,100 colis messageries en plus que pendant l'exercice 1889.

Les expéditions de messageries à grande vitesse du service Anglo-Belge et du service Anglo-Belge-Suisse sont également en progression remarquable, le poids taxé transporté en 1890 dépassant de 214,000 kilogrammes celui transporté en 1889.

Le trafic des journaux lui-même qui, en 1888, a été détourné en partie de la voie d'Ostende au profit de la voie de Flessingue, reprend en partie la voie belge. L'augmentation du poids des journaux transportés, qui était déjà de 4,000 kilogrammes en 1889, s'est encore élevée de 1,250 kilogrammes en 1890.

La situation générale du trafic des finances, colis postaux, colis messageries, etc., accuse pour 1890 une plus-value de 12,000 francs comparativement aux résultats de 1889.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1890, à 2,193; il avait été, en 1889, de 2,190.

La durée moyenne des traversées a été :

- 1° Pour les paquebots d'ancien type, de 4 heures 44 minutes ;
- 2° Pour les deux grands paquebots construits en Écosse, de 3 heures 21 minutes ;
- 3° Pour les trois grands paquebots construits par la Société « John Cockerill », à Seraing, de 3 heures 37 minutes.

La dépense d'exploitation avait été, en 1889, de fr. 1,580.050-44; elle est montée, en 1890, à fr. 1,909,323-63, soit fr. 329,293-21 d'augmentation. H. P. D., 45.

Cette différence provient essentiellement de la hausse qui s'est produite dans le courant de l'année sur le prix des combustibles et accessoirement des extensions de personnel reconnues indispensables depuis la mise en service des paquebots à grande vitesse.

Le résultat de l'exploitation en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, se traduit par une moins-value de fr. 160,134-85.

En 1889, chaque traversée avait coûté, en moyenne, fr. 721-48 et avait produit fr. 524-55. En 1890, le coût a été de fr. 869-85 et le produit de fr. 400-87.

Voici les résultats par traversée (115 kilomètres) :

	En 1890.	En 1889.	Différences pour 1890.
Coût par kilomètre	7 56	6 27	+ 1 29
Produit —	5 49	2 82	+ 0 67

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II, p. D, 43. La dépense d'exploitation, qui avait atteint fr. 89,675-73 en 1889, s'est élevée, en 1890, à fr. 105,580-25; l'augmentation provient en grande partie de la hausse du prix des combustibles en 1890.

Le tableau comparatif du mouvement détaillé ci-après témoigne d'une certaine diminution dans le nombre des voyageurs, des colis et des suppléments; les postes « véhicules » et « animaux » sont, par contre, en augmentation :

	Mouvement :		Différences pour 1890.
	En 1890.	En 1889.	
Voyageurs	1,615,364	1,674,591	— 61,027
Animaux	104,950	94,600	+ 10,550
Colis	4,794	5,168	— 374
Véhicules	62,687	61,402	+ 1,585
Coupons délivrés.	<u>1,785,795</u>	<u>1,835,261</u>	— 49,466
Suppléments.	7,646	9,550	— 1,884

La recette (fr. 65,507-09) est inférieure de fr. 1,555-67 à celle de 1889.

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, avait été en 1889 de 8,761 bâtiments; il s'est élevé, en 1890, à 9,124.

En 1889, le tonnage général de la navigation dans l'Escaut (Anvers) avait été de 8,151,441 tonneaux; en 1890, il a été de 9,002,725 tonneaux.

II, p. D, 45. Les droits de pilotage perçus dans les divers ports du pays avaient produit

en 1889, fr. 2,521,951-21 ; en 1890, la recette a augmenté de fr. 200,908-80 (fr. 2,522,860-01). La dépense d'exploitation, qui avait été, en 1889, de fr. 2,144,380-72, est montée, en 1890, à fr. 2,356,703-80, soit une augmentation de fr. 192,323-08. Cette différence résulte, d'une part, du mouvement ascensionnel des recettes, les pilotes recevant des appointements calculés d'après le produit de leurs prestations, et d'autre part, de travaux d'entretien assez importants exécutés au matériel flottant.

Les deux bateaux-pilotes adjudés en 1889 pour remplacer deux goélettes perdues, ont été mis en activité en 1890.

Il a été reconnu nécessaire de renforcer le matériel flottant de la station du pilotage établie aux bouches de l'Escaut, deux goélettes et un cutter ont été adjudés dans le courant de l'année ; ils entreront en service en 1891.

§ 4. PHARES ET FANAUUX.

La recette du chef des phares et fanaux, en 1890 (fr. 1,156,379-10), a été en augmentation de fr. 121,862-10 sur celle de 1889 (fr. 1,014,517). II, p. D, 15.

La dépense, en 1890 (fr. 198,131-92), présente une diminution de fr. 6,485-14 sur celle de 1889 (fr. 204,617-06), les travaux d'entretien aux feux établis le long de l'Escaut ayant nécessité moins de frais que l'année précédente.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Le service de remorque avait produit en 1889, fr. 29,572-65 ; en 1890, la recette a été de fr. 22,141-90, soit une différence de fr. 7,430-75 en faveur de 1889, qui est résultée de prestations exceptionnelles accordées dans le cours de cette dernière année. II, p. D, 15.

La dépense, qui avait été de fr. 60,820-67 en 1889, est descendue, en 1890, à fr. 46,062-26, soit une diminution de fr. 14,758-41 ; les frais d'exploitation avaient dépassé le niveau normal, en 1889, par suite du renouvellement de la chaudière tubulaire de l'un des remorqueurs.

§ 6. POLICE MARITIME.

La recette de la police maritime s'est chiffrée, en 1890, par fr. 129,816-23, en augmentation de fr. 8,529-77 sur celle de 1889 (fr. 121,286-46). II, p. D, 15.

La dépense, en 1890, a été de fr. 98,323-85, soit une diminution de fr. 991-55 sur celle de 1889, qui avait été de fr. 99,315-40.

III.

Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Pendant l'été de 1890, des reconnaissances hydrographiques ont été pratiquées dans l'Escaut et la mer du Nord.

La dépense pour ce service, qui avait été, en 1889, de 43,651 francs s'est élevé, en 1890, à fr. 107,098-80, soit une augmentation de fr. 63,447-80, due au renouvellement des chaudières tubulaires du steamer employé aux opérations hydrographiques.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours ont été suivis à Anvers par 45 élèves, même nombre qu'en 1889.

A Ostende, il y a eu 3 élèves de moins qu'en 1889 : 55 au lieu de 58.

Le nombre de bourses et demi-bourses d'études (45) accordées en 1890 dépasse de 12 celui de 1889.

27 diplômes ont été conférés, en 1890, pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1890.	1889.	Différences pour 1890	
Long cours	22	27	—	5
Cabotage	3	4	+	1

Il a été également délivré un diplôme de patron-pêcheur.

Le cours de navigation de Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi, en 1890, par 10 élèves, soit 1 de moins que l'année précédente.

L'organisation du cours spécial de machines à vapeur marines institué par arrêté royal du 12 novembre 1888, avait donné lieu à des dépenses extraordinaires dont l'explication a été fournie dans le compte-rendu de 1889; en 1890, la dépense pour les écoles de navigation a été ramenée au chiffre de fr. 26,769-59, en diminution de fr. 14,503-09 sur l'exercice précédent.

30 élèves à l'école de navigation d'Anvers, et 25 à celle d'Ostende, ont suivi les cours spéciaux de machines à vapeur marines; 3 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe et 7 de mécanicien de 2^e classe ont été délivrés.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

La dépense en 1890 (fr. 193,956-25) est restée à peu près la même qu'en 1889 (fr. 191,487-25).

Le garde pêche à voiles « Ville d'Ostende » et l'avisos « Ville d'Anvers » ont été effectués alternativement et d'une manière presque incessante à la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

§ 4. SAUVETAGE.

Le 5 juillet 1890, le trois mâts barque anglais « Berar » échoua en vue d'Ostende. Le personnel de sauvetage de cette situation se porta au secours de l'équipage, composé de 13 hommes; il en recueillit 7; le capitaine et

5 marins refusèrent de quitter le navire et vinrent à terre à la marée descendante.

Le 19 octobre 1890, les sauveteurs de Blankenberghe ont débarqué l'équipage, composé de huit hommes, du brick norvégien « Miletus » échoué à la côte.

Dans la nuit du 18 au 19 octobre 1890, par forte tempête du Nord, pluie épaisse et grosse mer, le brick allemand « Elise » toucha terre en vue d'Oostduinkerke; à cinq reprises le personnel de sauvetage de Nieuport, faisant preuve d'une énergie et d'un sang-froid qu'on ne saurait trop louer, tenta de s'approcher du navire pour recueillir les naufragés; chaque fois, l'embarcation qu'ils montaient fut repoussée par la violence du vent et des brisants; finalement ils durent renoncer à la lutte. Pendant ces tentatives infructueuses de sauvetage, huit hommes de l'équipage de l'« Elise » furent engloutis dans les flots; seul le capitaine échappa au désastre, accroché à une bouée de sauvetage, il fut rejeté à la côte.

La station de sauvetage, établie à l'endroit dit « Coq » et près de Clemskerke, a été inaugurée au commencement de l'année.

A différentes reprises, des navires se sont trouvés en détresse entre Blankenberghe et Knoeke, localités distantes l'une de l'autre de 12 kilomètres; des postes de sauvetage sont établis dans ces deux localités, mais l'expérience a prouvé que quand un bâtiment venait à la côte à un point un peu trop éloigné de Blankenberghe ou de Knoeke, les secours ne pouvaient être apportés avec une promptitude suffisante.

A la suite de ces constatations il a été décidé de créer une station de sauvetage à Heyst. Le matériel nécessaire a été commandé en 1890 et l'on espérait pouvoir également entreprendre et terminer, cette année, la construction des hangars destinés à servir d'abri au personnel et au matériel; mais des difficultés inattendues et la mauvaise saison ont fait remettre le travail à l'année prochaine.

Après l'inauguration de cette nouvelle station, l'État aura organisé onze postes de sauvetage répartis en sept stations sur une longueur de côtes de 65 kilomètres. Dans aucun pays, on ne trouve un aussi grand nombre de stations pour une même étendue de côtes.

La dépense, en 1890, est supérieure de fr. 11,496-08 à celle de 1889; cette différence provient de l'admission du personnel desservant la nouvelle station du « Coq » et de l'acquisition d'engins destinés à la station qui doit être créée à Heyst. II, p. D, 45.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

En 1889 les recettes procurées par les divers services de la marine s'étaient élevées à fr. 4,264,945-12; elles ont été, en 1890, de fr. 4,756,619-75, en augmentation de fr. 491,674-61 sur l'exercice précédent. II, p. D, 45.

§ 2. DÉPENSES.

II, p. D, 15. Les dépenses, qui avaient été, en 1889, de fr. 4,494,645-05, sont montées, en 1890, à fr. 5,071,140-55; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 576,495-50.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 84,820-89 en faveur de 1889.

V.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er}. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR LE BRÉSIL ET LA PLATA.

III, p. D, 46. L'annexe III résume le mouvement des marchandises et des passagers transportés en 1889 et en 1890 et reproduit le taux moyen du fret depuis l'établissement de nos communications régulières avec le Brésil et La Plata.

En 1889, il a été transporté, dans les deux sens, 101,781 1/2 tonneaux de marchandises; en 1890, 95,655 tonneaux.

Le mouvement des passagers a été : en 1889, de 228 voyageurs; en 1890, de 101.

Le taux du fret, à l'importation et à l'exportation, a subi une augmentation en 1890, sauf en ce qui concerne le taux du fret d'Anvers pour Buenos-Ayres, lequel a diminué.

IV, p. D, 47. Les avantages pécuniaires acquis aux concessionnaires, en 1889 et en 1890, sont détaillés à l'annexe IV.

Ensuite de la dénonciation annoncée au compte-rendu de l'année dernière, le contrat conclu, le 20 janvier 1876, avec la Compagnie Lamport et Holt, a cessé ses effets le 31 décembre 1890.

§ 2. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK.

V, p. D, 48. L'annexe V résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés en 1889 et en 1890. Elle indique, en outre, le taux moyen du fret depuis l'établissement du service (1874).

Le mouvement général était, pour 1889, de 276,899 tonneaux de marchandises et de 56,565 passagers. En 1890, il est représenté par 295,506 tonneaux de marchandises et 45,775 passagers. Le nombre des traversées pendant ce dernier exercice, s'est élevé, dans les deux sens, à 105.

VI, p. D, 49. L'annexe VI renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires en 1889 et 1890.

§ 3. SERVICE SUR L'AUSTRALIE.

La Compagnie concessionnaire de ce service a effectué, en 1890, 13 voyages d'Anvers sur l'Australie; elle a embarqué 19,334 tonneaux de marchandises et pris 830 émigrants.

Dix bâtiments ont fait retour d'Australie à Anvers, important 5,986 1/2 tonneaux de marchandises.

Le taux moyen du fret a été de fr. 38-89 à l'exportation et de fr. 103-37 à l'importation.

Les avantages pécuniaires accordés à la Compagnie se sont élevés, déduction faite des amendes, à 53,700 francs.



(12)

ANNEXES
DE LA PARTIE D.

N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1890 et 1889.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.					
	ANNÉES.		Différences pour 1890.	ANNÉES.		Différences pour 1890.	ANNÉES.		Différences pour 1890.			
	1890.	1889.		1890.	1889.		1890.	1889.				
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	10,965	8,946	+ 2,019	101,974 50	83,627 80	+18,346 70	
		2 ^e —	"	"	"	21,395	17,365	+ 4,030	146,695 25	120,668 75	+26,026 50	
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	250	227	+ 23	1,162 50	1,055 55	+ 106 95	
		2 ^e —	"	"	"	336	376	- 40	1,176 "	1,316 "	- 140 "	
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	10,652 (1)	6,840	+ 3,812	70,091 10	50,787 "	+28,304 10	
		2 ^e —	"	"	"	17,578	(1) 11,936	+ 5,640	97,986 20	66,543 20	+31,443 "	
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	8,602 (1)	3,772	+ 4,830	39,999 30	17,539 80	+22,459 50	
		2 ^e —	"	"	"	6,080 (1)	4,094	+ 1,986	21,128 "	14,226 65	+ 6,901 33	
	Billets combinables, 2 ^e classe		"	"	"	12	"	+ 12	67 20	"	+ 67 20	
	Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe		24,241	17,455	+ 6,786	"	"	"	56,968 35	41,019 25	+15,947 10	
Petites cabines		679	625	+ 54	"	"	"	4,753 "	4,375 "	+ 378 "		
Grandes cabines		1,123	717	+ 406	"	"	"	15,722 "	10,038 "	+ 5,684 "		
Cabines spéciales		6	2	+ 4	"	"	"	168 "	56 "	+ 112 "		
— de luxe		4	7	- 3	"	"	"	300 "	525 "	- 225 "		
Ensemble		—	—	—	75,663	(1) 53,556	+ 22,312	569,169 40	411,796 "	+157,393 40		
Bagages Kilog.		258	262	- 4	13,310	10,830	+ 2,420	927 60	(2) 784 40	+ 143 20		
Chevaux Têtes.		"	"	"	12	10	+ 2	481 80	401 50	+ 80 30		
Chiens		"	"	"	272	187	+ 85	1,264 80	869 55	+ 395 25		
Voitures à deux roues Nombre.		"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Finances		de 1,000 fr. et au-dessous. Groupes.		"	"	"	"	"	"	"		
		de plus de 1,000 francs. —		"	"	"	"	"	"	"		
Journaux Kilog.		"	"	"	79,300	78,050	+ 1,250	2,379 "	2,341 50	+ 37 50		
Colis postaux		de 3 kilog. et moins		151,259	141,715	+ 6,535	453,750	(4) 434,145	+ 19,605	37,812 50	36,178 75	+ 1,633 75
		de 3 à 5 kilog.		6,338	5,056	+ 282	19,014	(5) 15,168	+ 3,846	3,169 "	2,528 "	+ 641 "
Petits colis.		de 5 kilog. et moins		108,297	101,718	+ 4,579	324,891	(6) 311,154	+ 13,737	28,532 15	27,405 28	+ 1,126 87
		de plus de 5 à 10 kilog. —		41,235	50,514	+ 721	288,645	(7) 283,598	+ 5,047	25,910 25	25,501 65	+ 408 40
		de plus de 10 kilog.		"	"	"	915,588	(6) 904,275	+ 31,313	55,376 63	53,755 20	+ 1,621 43
Grande vitesse. — Poids taxé. .		"	"	"	1,232,790	1,030,395	+202,395	37,201 "	31,090 50	+ 6,110 50		
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.		"	"	"	98,710	87,310	+ 11,400	2,161 30	2,619 30	+ 342 "		
Produits extraordinaires fr.		"	"	"	"	"	"	182 20	357 "	- 194 80		
Subside du Gouvernement anglais fr.		"	"	"	"	"	"	113,307 27	(7) 113,481 21	- 173 94		
Totaux fr.									879,915 40	710,757 04	+169,158 36	

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5)

(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 1890 et 1889.

SERVICES.	1890.	1889.	Différences pour 1890.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	879,915 40	710,757 04	+ 169,158 38				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	65,507 09	66,860 76	— 1,353 67				
Pilotage	2,522,880 01	2,321,951 21	+ 200,908 80				
Phares et fanaux	1,136,379 10	1,014,517 »	+ 121,862 10				
Remorque sur la côte de Flandre	22,141 90	29,572 65	— 7,430 75				
Police maritime	129,816 23	121,266 46	+ 8,529 77				
Services spéciaux				
Écoles de navigation				
Pêche maritime				
Sauvetage				
Totaux fr.	4,756,619 73	4,264,945 12	+ 491,674 61				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	474,575 55	1,434,748 10	1,909,323 65	440,998 61	1,189,031 82	1,580,030 44	+ 329,293 21
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	62,462 30	41,117 93	103,580 23	59,153 20	30,522 53	89,675 73	+ 13,904 50
Pilotage	2,111,654 16	225,049 84	2,336,703 80	1,952,133 43	192,327 29	2,144,380 72	+ 192,323 08
Phares et fanaux. { Éclairage de la côte	23,598 55	17,105 80	40,701 35	23,614 46	19,685 53	43,299 99	— 2,595 64
{ — de l'Escaut	123,187 94	34,239 63	157,427 57	123,035 59	38,281 48	161,317 07	— 3,889 50
Remorque sur la côte de Flandre	25,662 53	19,399 73	46,062 26	24,845 41	35,975 26	60,820 67	— 14,758 41
Police maritime	82,436 42	15,887 43	98,323 85	84,430 51	14,884 89	99,315 40	— 991 55
Services spéciaux	31,403 45	75,695 35	107,098 80	29,243 63	14,407 37	43,651 »	+ 63,447 80
Écoles de navigation	18,964 19	7,805 40	26,769 59	22,456 26	18,816 42	41,272 68	— 14,503 09
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	131,414 04	62,542 21	193,956 25	144,697 63	46,489 60	191,187 23	+ 2,769 02
Sauvetage et stations de signaux	33,150 02	18,040 16	51,190 18	35,214 92	14,449 18	39,694 10	+ 11,496 08
Totaux fr.	3,119,509 15	1,951,631 38	5,071,140 53	2,929,873 66	1,564,771 38	4,494,645 03	+ 576,495 50
Recettes totales fr.	4,756,619 73			4,264,945 12			+ 491,674 61
Dépenses —	5,071,140 53			4,494,645 03			+ 576,495 50
Excédent { de dépenses fr.	314,520 80			229,699 91			+ 84,820 89
{ de recettes fr.	»			»			

N° III. — *Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.*

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette. (En tonneaux de 2 ^m 3,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (1 ^m 3,14 ou 1,015 kilog.)				Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	BRESIL.	PLATA.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
A l'exportation (d'Anvers).									
1889	36 (¹)	64,704	1,797	43,309½	54,401	67,410½	1,872	228	6
1890	35 (²)	66,404	1,889	44,486½	37,231	54,747½	1,478	401	3
A l'importation.									
1889	24	44,394	1,858	4,042½	33,328½	34,371	4,432	»	»
1890	24	49,729	2,072	724½	43,243	43,937½	1,831	»	»
Exportation et importation réunies.									
1889	60 (¹)	409,292	4,824	44,352	87,429½	104,781½	4,696	228	3
1890	59 (²)	445,833	4,963	45,241	80,444	95,655	4,624	401	1

(¹) Ce chiffre comprend 12 voyages spéciaux sur Rio-de-Janeiro, effectués conformément à l'article 1^{er} de la convention du 18 juin 1885.

(²) Ce chiffre comprend 11 voyages spéciaux sur Rio-de-Janeiro, effectués conformément à l'article 1^{er} de la convention du 18 juin 1885.

TAUX MOYEN DU FRET.

Points de départ et de destination.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	
Exportation.																							
D'Anvers à	Rio-de-Janeiro.	FR. C. (1) 83 54	FR. C. (1) 82 10	FR. C. (1) 83 99	FR. C. (1) 78 63	FR. C. (1) 66 76	FR. C. (1) 52 50	FR. C. (1) 50 00	FR. C. (1) 43 60	FR. C. 35	FR. C. 36 35	FR. C. 31 19	FR. C. 38 20	FR. C. 43 75	FR. C. 47 50	FR. C. 52 42	FR. C. 51 23	FR. C. 41 53	FR. C. 33 40	FR. C. 33 68	FR. C. 38 34	FR. C. 40 51	FR. C. 42 23
	Buenos-Ayres.	FR. C. 39 15	FR. C. 36 95	FR. C. 36 35	FR. C. 20 47	FR. C. 40 81	FR. C. 41 74	FR. C. 47 37	FR. C. 47 97	FR. C. 41 23	FR. C. 34 92	FR. C. 33 22	FR. C. 37 58	FR. C. 39 55	FR. C. 44 82	FR. C. 34 07							
Importation.																							
De Rio-de-Janeiro.	à Anvers.	FR. C. (1) 98 97	FR. C. (1) 46 83	FR. C. (1) 52 90	FR. C. (1) 56 70	FR. C. (1) 55 33	FR. C. (1) 59 85	FR. C. (1) 50 00	FR. C. (1) 68 95	FR. C. 61 35	FR. C. 67 60	FR. C. 51 35	FR. C. 51 84	FR. C. 61 10	FR. C. 66 61	FR. C. 56 97	FR. C. 53 18	FR. C. 54 13	FR. C. 41 30	FR. C. 66 81	FR. C. 43 57	FR. C. 43 64	FR. C. 50 05
	De Buenos-Ayres.	FR. C. 53 30	FR. C. 48 30	FR. C. 38 10	FR. C. 35 34	FR. C. 38 48	FR. C. 38 60	FR. C. 35 24	FR. C. 28 33	FR. C. 18 54	FR. C. 22 35	FR. C. 20 62	FR. C. 17 93	FR. C. 20 01	FR. C. 19 14	FR. C. 21 36							

(¹) L'insuffisance des renseignements n'a pas permis d'établir la moyenne du fret séparément pour le Brésil et pour la Plata.

N° IV. — Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	NOMBRE DE TRAVERSÉS.	TAXES POSTALES LIQUIDÉES.	DROITS DE PILOTAGE et de FANAUX REMBOURSÉS.	PRIMES de RÉGULARITÉ.	AMENDES pour RETARD AU DÉPART ou dans la durée des trajets.	SOLDE des PRIMES ET AMENDES. — P = Primes. A = Amendes.	Total général des AVANTAGES. (Dédaction faite des amendes.)	MOYENNE des AVANTAGES par traversée.	Observations.
		Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
1889	48	2,093 89	41,640 98	340,850 *	2,750	P. 337,800 *	384,534 87	7,948 63	
1890	48	2,332 23	47,086 44	385,300 *	*	P. 385,300 *	434,718 64	9,056 63	

22

(17)

D

[N° 244.]

N° V. — Service postal d'Anvers sur New-York.

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette (En tonneaux de 200,83.)		Chargement En tonneaux de fret (de 1m ³ ,14 ou 1,015 kilog.)		Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
A l'exportation (d'Anvers).							
1889	52	476,331	3,391	427,317	2,418	25,213	484
1890	52	200,811	3,862	143,844	2,766	32,300	621
A l'importation.							
1889	52	476,052	3,385	449,582	2,876	44,352	218
1890	53	205,409	3,870	149,662	2,824	43,473	254
Exportation et importation réunies.							
1889	404	352,383	3,388	276,899	2,662	36,565	351
1890	405	405,920	3,866	293,506	2,795	45,773	436

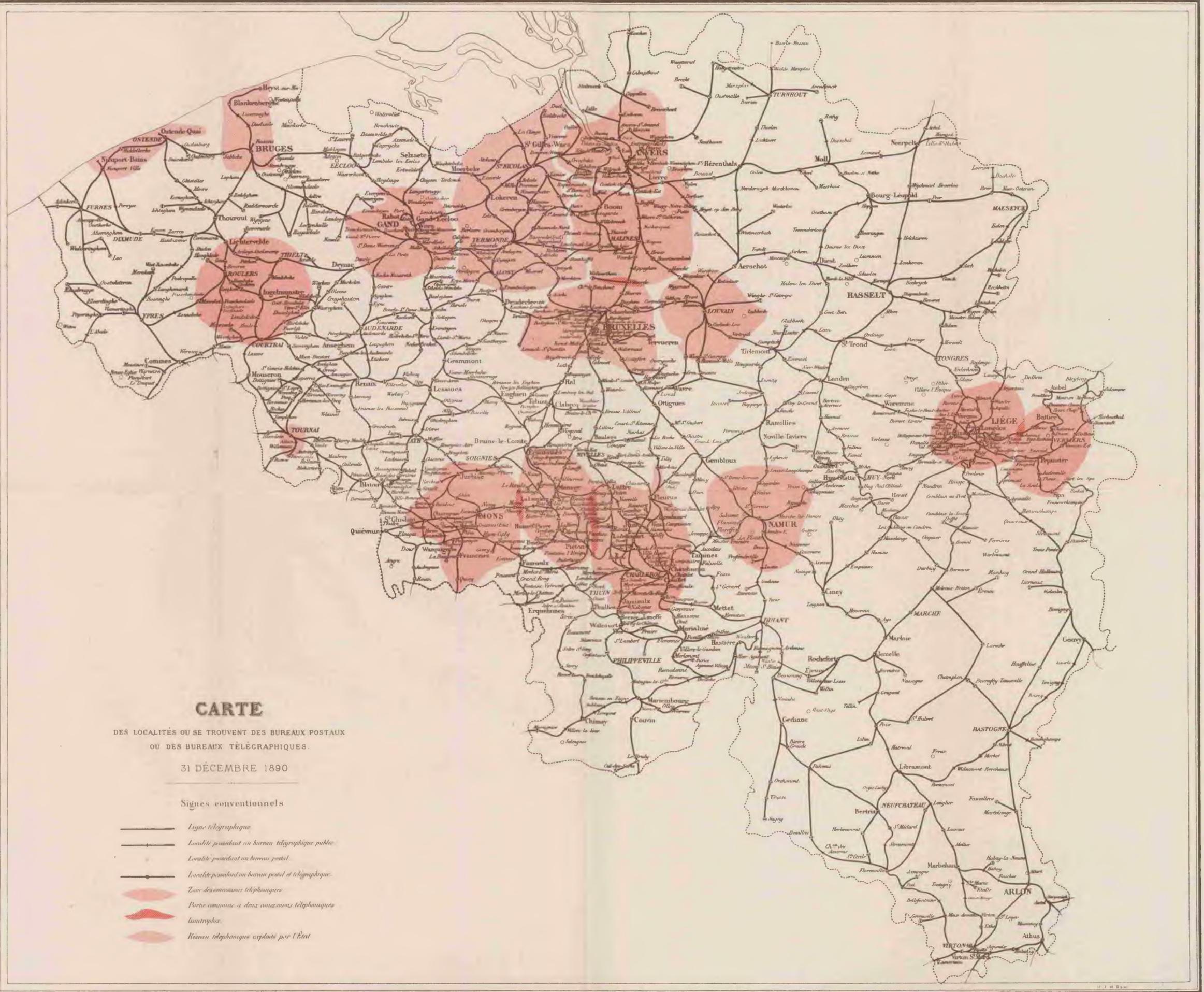
TAUX MOYEN DU FRET.

1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
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.
24 33	23 60	22 48	21 36	20 86	17 46	21 79	16 28	19 83	21 31	19 58	48 11	49 29	21 99	25 91	25 33	23 42
Pour l'importation.																
31 47	36 54	46 09	41 76	45 60	39 02	36 45	27 15	25 71	23 46	21 73	21 22	21 08	17 59	18 49	25 40	23 26

N° VI. — *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.
1889	404	4.930 41	375,069 59	"	380,000 "	3,633 84
1890	405	4,993 77	375,006 23	8,353 84	371,646 46	3,539 48



A BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1890

Secrétariat général (N° 11555-1890)

