

(I)

(N^o 212.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SÉANCE DU 8 JUILLET 1897.

CHEMINS DE FER
POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES
ET MARINE

COMpte RENDU DES OPERATIONS PENDANT L'ANNÉE 1896

R A P P O R T

présenté aux Chambres Législatives

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



BRUXELLES

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

1897

(11)

MESSIEURS.

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État, pendant l'année 1896.

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

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

(iv)

(v)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

(vi)

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière. — Principaux résultats.

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

Le compte de premier établissement, qui a été arrêté au 31 décembre 1895 au montant total de fr. 1,426.141.647-15, s'est élevé fin 1896 à fr. 1,454.205.445-95, non compris les intérêts intercalaires afférents à cet exercice et s'élevant à fr. 282,592-11. La *dépense effective en plus* est donc de fr. 28,061.796-78, sans avoir égard si les travaux ont été livrés ou non livrés à leur destination.

Pendant la durée des travaux, il est fait application aux dépenses, d'intérêts intercalaires calculés au taux de 3 1/2 p. c. ; ce n'est qu'à partir de l'année pendant laquelle les lignes nouvelles ou les travaux d'extension importants entrent dans le domaine exploité, que les dépenses sont comprises dans le *capital utile* et soumises à l'amortissement. Toutefois, lorsqu'il s'agit, soit d'installations faites à titre d'extension ou de parachèvement et qui sont achevées dans le cours d'une année, soit de fournitures de matériel de traction et de transport, de machines et de gros outillage des ateliers, de même que de matériel fixe de la voie, d'appareils de sécurité et d'éclairage, en un mot, de tous les objets dont l'exploitation dispose dès leur réception, les dépenses sont comprises d'emblée dans le capital utile.

D'après ce mode de procéder au règlement des comptes, voici comment

se déterminent, respectivement, le capital de premier établissement et le capital utile :

A. — *Capital de premier établissement (annexe II).*

Il a été *liquidé* pour travaux exécutés et fournitures effectuées en 1896, à charge des crédits spéciaux, les sommes suivantes :

I. Lignes en cours de construction fr.	2,273,263 60
II. Bâtiments de stations, gares couvertes, ateliers, hangars, loges de gardes-route, etc., etc. :	
<i>a.</i> Livrés à l'exploitation	7,064,820 64
<i>b.</i> Non encore achevés.	8,067,862 24
III. Établissement de voies de garage et de manœuvres pour le chargement et le déchargement des wagons, ainsi que pour la composition et la décomposition des trains; installation d'appareils de sécurité et d'éclairage, de matériel fixe de la voie, de rampes de chargement, de pavage, etc.	2,945,551 67
IV. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes et gros outillage des ateliers de réparation, etc.	7,710,298 63
Somme égale aux <i>dépenses effectives</i> , liquidées en 1896 :	<u>28,061,796 78</u>
En ajoutant à ces dépenses :	
1 ^o Les intérêts intercalaires des lignes en construction, afférents à l'exercice considéré (59,782-11 + 108,550-74) (annexe XII) soit fr.	148,412 85
ainsi que ceux des dépenses renseignées ci-dessus, § II ^o , et se chiffrant pour les travaux non encore achevés à	154,479 26
	282,592 11
2 ^o Le capital arrêté fin 1895, intérêts intercalaires compris, soit fr.	<u>1,426,141,647 15</u>
Le capital de <i>premier établissement</i> de 1896 s'élève au montant total de.	<u><u>1,454,486,036 04</u></u>

Pendant la période décennale comprise entre 1886 et 1896, l'écart entre les dépenses dont il s'agit se présente comme suit :

1896 fr.	1,454,486,036 04
1886	1,274,054,152 63

La différence de fr. 180,451,903 41 représente l'augmentation du capital de premier établissement; il a donc été

appliqué, en moyenne, plus de 18 millions par an, à des travaux d'extension et de parachèvement des stations, à des travaux d'art, etc., à l'outillage de l'exploitation, à l'augmentation de l'effectif du matériel de traction et de transport, afin de le maintenir en rapport avec le développement normal du trafic, etc.

Malgré ces dépenses, la situation financière a non seulement permis de faire face à toutes les dépenses quelconques, y compris les charges d'amortissement, mais laisse encore disponible une encaisse importante, abstraction faite des intérêts en compte courant avec le Trésor.

B. Capital utile.

Pour arrêter le *capital utile*, il suffit de retrancher de celui de premier établissement qui précède, soit fr. 1,454,486,036 04

A. Les dépenses pour travaux non encore mis à fruit, savoir :

1° Lignes en voie de construction :	
a) Solde fin 1895 (annexe XII), déduction faite du coût des lignes livrées en 1896	fr. 3,095,164 06
b) Dépenses effectives en 1896	2,273,263 60
2° Travaux divers non achevés	8,067,862 24
3° Les intérêts intercalaires afférents à l'exercice 1896	282,592 41

B. Les amortissements indirects (annexe II) 6,214,232 86

Total à déduire. fr. 49,935,444 87

Reste pour le capital utile fr. 1,454,552,921 17

auquel doivent être appliquées les charges d'intérêts et d'amortissement pour l'exercice 1896.

Ce résultat se contrôle de la manière suivante :

Il a été livré à l'exploitation dans le courant de 1896 :

<i>A.</i> les sections de lignes suivantes, savoir :	
le 1 ^{er} avril, Houyet à Gendron-Celles	fr. 1,508,182 00
le 27 juillet, Gendron-Celles à Anseremme	2,515,278 46
<i>B.</i> des travaux d'extension à concurrence de	7,064,820 64
<i>C.</i> des voies de garage, des installations diverses, du matériel fixe de la voie, etc.	2,945,551 67
<i>D.</i> du matériel de traction et de transport, des machines de l'outillage pour les ateliers, etc.	7,710,298 63
Total.	<u>fr. 24,544,134 40</u>

Si à ce total, l'on ajoute le capital utile clôturant les écritures de 1895, soit 1,413,057,545 55

A reporter. fr. 1,454,601,674 95

D'autre part.	fr. 4,434,601,674 95
et si l'on en déduit le produit des immeubles réalisés en 1896, soit	48,753 78
<hr/>	
l'on obtient comme ci-dessus le montant total du <i>capital</i> <i>utile</i>	fr. 4,434,552,921 17
<hr/> <hr/>	

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION.

Des comptes d'exploitation faisant l'objet des annexes III et VIII, il résulte que les *recettes brutes* de 1896, comprenant les parts ou redevances prélevées sur les recettes au profit des sociétés dont l'État a affermé l'exploitation ou dont il parcourt une partie des lignes, se sont élevées à fr. 160,454,763 26 et les dépenses approximatives de l'exploitation à . . . 90,757,305 51 y compris une somme de 1,000,000 de francs rattachée à cet exercice, par la loi du 9 août 1897, à titre de renouvellements extraordinaires.

L'excédent des recettes sur les dépenses est donc de fr. 69,677,457 75

Si l'on compare respectivement les recettes brutes et les dépenses d'exploitation de l'exercice 1896, aux mêmes résultats de 1895, l'on constate les différences suivantes :

Recettes brutes en 1896	fr. 160,454,763 26
— en 1895	154,467,550 51
<hr/>	
soit en plus pour 1896	fr. 5,967,412 75
Dépenses d'exploitation en 1896 . fr.	90,757,305 51
— en 1895	90,456,512 18
<hr/>	
soit en plus pour 1896	fr. 320,993 33
L'augmentation des recettes a donc dépassé celle des dépenses de	fr. 5.646,419 42
<hr/> <hr/>	

§ 3. RESSOURCES, CHARGES ET ENCAISSE.

Pour établir la somme dont le Trésor a pu disposer pour faire face aux charges des intérêts et de l'amortissement du *capital utile* engagé dans l'exploitation, il faut déduire des recettes nettes de l'exercice 1896, soit fr. 69,677,457 75

a) les parts de recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes fr. 5,290,080 33

b) le loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale 219.600 00

Ensemble. fr. 5,509,680 33

Il est donc resté disponible fr. 64,167,777 42

D'autre part. fr.	64,167,777 42
<p>Le <i>capital utile</i>, base des charges, s'élevant en 1896 au montant de fr. 1,454,552,921-17, nécessite, au taux de de 3.⁶⁶⁶⁷⁸¹ p. e. pour l'amortissement et les intérêts de l'année, une dépense de</p>	
	52,479,404 18
<p>Il en résulte que le compte d'exploitation, après avoir fait face à toutes les dépenses d'exploitation et aux charges, a encore laissé à la libre disposition du Trésor</p>	
	11,988,373 24
<p>Si l'on y ajoute les <i>soldes actifs</i> des exercices antérieurs, sans tenir compte des <i>intérêts réciproques</i>, ne figurant au bilan que pour mémoire, soldes s'élevant fin 1895 à</p>	
	60,063,073 89
<p>l'on constate qu'au 31 décembre 1896, l'encaisse produite par les recettes nettes de l'exploitation s'élève à fr.</p>	
	72,051,447 13
<p>En défalquant de ce montant les pensions servies en 1896, aux anciens fonctionnaires des chemins de fer, à charge du budget de la Dette publique, soit</p>	
	675.629 00
<p>L'encaisse dont le Trésor a disposé au moyen des soldes actifs accumulés s'élève encore à fr.</p>	
	71.373.818 13

L'annexe VII donne les soldes actifs et passifs, par année, depuis 1835, y compris et non compris les intérêts de banque.

§ 4. BILAN.

La décomposition du bilan, telle qu'elle est exposée ci-après, renseigne, distinctement, les résultats propres à l'exercice considéré, ceux des exercices antérieurs et, *in globo*, l'ensemble des résultats depuis l'origine de l'exploitation, de manière à rendre possible leur appréciation selon le point de vue auquel on se place.

Actif.

Le *capital utile*, tel qu'il se déduit du capital de premier établissement (page 3 et 4), comprend :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. I) fr.	1,120,868,896 94	}	1,454,552.921 17
2° Matériel de traction et de transport (tabl. I)	515,684,024 26		

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

A reporter. fr.	1,443,643,359 96
-------------------------	------------------

Report. . . fr. 1,445,643.559 96

Approvisionnements en dépôt (annexes XVI et XXIX) :

Au 31 décembre 1895 fr.	22,831,865 51	} 25,537,214 55
Augmentation en 1896 de	2,485,548 84	

par suite de variations dans les quantités et les prix.

Recettes brutes (annexes III et IX) :

Au 31 décembre 1895. fr.	5,617,977,409 92	} 3,778,523,061 62
Pour l'exercice 1896	160,547,651 70	

Intérêts, en compte courant avec le Trésor, des recettes nettes ou de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation :

Au 31 décembre 1895, fr.	28,580,086 70	} 29,787,618 70
Pour l'exercice 1896 (1)	1,207,532 00	

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

Au 31 décemb. 1895. fr.	417,950,051 51	} 125,072,888 47
Pour l'exercice 1896.	7,142,836 96	

Produits divers encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer (annexes III et VI) :

Au 31 décembre 1895. fr.	5,091,072 89	} 5,178,184 45
Pour l'exercice 1896	87,111 56	

Total de l'actif (annexe I). fr. 5.409.544.527 55**Passif.***Amortissement du capital utile de premier établissement, engagé dans les chemins de fer construits ou rachetés par l'État. fr.*

86,551,201 47

*Capital restant à amortir fr.*1,548,021,719 70

Montant égal au capital utile. fr. 1,454,552,921 17

Charges d'intérêts et d'amortissement :

Pour les capitaux utiles engagés successivement depuis l'origine jusque fin 1886 (2), fr. 805,450,578 09

Pour les capitaux, ramenés au terme moyen de 74^a 8^m, à partir de 1887, jusques et y compris 1895 (3). 414.608.087 34

Pour ces mêmes capitaux en 1895 (1). 46,067,565 26 } 1,292,619,147 44

Pour les capitaux dépensés après 1886 jusques et y compris 1895, soumis chacun au terme de 90^a. 22,401,077 85

Pour ces mêmes capitaux, en 1896 (1). 5,647,772 34

Pour les capitaux dépenses en 1896 (1) 464,066 58

A reporter. . fr. 2,727,172,058 61

(1) Voir annexe IV.

(2) — annexe VII^{bis}.

(3) — annexe VIII de 1887.

Report. . fr. 2,727,172,038 61

Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :

Au 31 décembre 1895, fr. 185,875,839 01 }
Pour l'exercice 1896 (1) . 5,290,080 55 } 189,165,919 54

Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale :

Au 31 décembre 1895, fr. 11,085,758 85 }
Pour l'exercice 1896 (1) . 219,600 » } 11,505,358 83 } 202,108,776 74

Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885 (2)

1,659,518 57

Dépenses d'exploitation (ann. III et VI) :

Depuis l'origine jusque fin 1895. fr. 2,117,881,425 25 }
Pour l'exercice 1896 90,757,505 51 } 2,208,638,728 76

Intérêts des capitaux avancés par le Trésor, pour constituer un approvisionnement de rails :

Au 31 décembre 1895, fr. 515,125 87 }
Pour l'exercice 1896 (1) . 17,500 » } 530,625 87

Intérêts au profit du Trésor :

Pour liquidations des sommes versées aux Sociétés pour loyer et parts de recettes : 2,558,255 14

Au 31 décembre 1895 . fr. 1,978,458 82 }
Pour l'exercice 1896 (1) . 49,170 45 } 2,027,609 27

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

Au 31 décembre 1895. fr. 8,085,146 » }
Pour l'exercice 1896 (1) 675,629 » } 8,760,775 »

Total du passif (annexe I). fr. 5,149,258,584 25

Balance :

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

a) *Travaux de parachèvement, 1846-*

1886 (voir à l'actif). fr. 11,090,438 79

b) *Approvisionnements :*

Au 31 décembre 1895 . fr. 22,851,865 51 }
Augmentation en 1896 . . 2,485,548 84 } 25,557,214 55

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

260,105,745 50

a) *Encaisse libre* (sans les intérêts) :

Au 31 décembre 1895, fr. 60,065,075 89 }
Augmentation en 1896. . 11,512,744 24 } 71,575,818 15

b) *Intérêts en compte courant :*

Au 31 décembre 1895, fr. 144,018,555 52 }
Augmentation en 1896. . (3) 8,285,718 51 } 152,302,272 05

Total égal à l'actif. fr. 5,409,544,527 55

(1) Voir annexe IV.

(2) Depuis 1886, les dépenses de cette nature sont imputées couramment sur les budgets de l'exploitation.

(3) Fr. 1,140,861-55 + 7,142,856-96. Voir annexe VII.

Pour se rendre compte de la productivité effective de l'exploitation, et refléter les résultats de la comptabilité de l'État, il faut écarter les intérêts en compte courant, qui ne figurent au bilan que dans le seul but de présenter la situation au point de vue de ce qu'elle accuserait, s'il s'agissait d'un chemin de fer concédé ne laissant jamais aucune somme improductive.

En se plaçant à ce point de vue, voici comment se justifie le solde en bénéfice réel, depuis l'origine de l'exploitation jusqu'à fin 1896 :

Encaisse libre (<i>voir</i> p. 5).	fr.	71,575,818 13
Amortissement		86,531,201 47
Approvisionnements en réserve.		25,557,214 55
Travaux de construction supportés par les budgets de l'exploitation		44,090,458 79
	Fr.	<u>194,534,672 74</u>
En 1895, ce même solde s'élevait à	fr.	<u>175,408,171 41</u>
		<u>18,926,501 33</u>

Se justifiant comme suit :

Majoration de l'encaisse libre (11,988,373-24 — 675,629, <i>voir</i> p. 5)	fr.	11,512,744 24
Partie du capital utile, amortie en 1896		5,128,408 25
Augmentation de la valeur du stock d'approvisionnements		2,485,548 84
Total égal au bénéfice réel de l'exercice.	fr.	<u>18,926,501 33</u>

§ 5. REVENU DU CAPITAL UTILE.

Le capital utile engagé, fin 1895, était de fr. 1,413,057,543 55

En y ajoutant la moitié des dépenses suivantes, mises à fruit en 1896, savoir :

1° Exploitation de lignes nouvelles, fr.	3,823,460 46
2° Travaux d'extension et de parachèvement.	7,064,820 64
3° Voies d'évitement, matériel fixe de la voie, etc.	2,945,551 67
4° Matériel de traction et de transport.	7,710,298 63
	Fr. <u>21,544,131 40</u>
Soit la moitié	10,772,065 70
Et en en déduisant le produit des immeubles réalisés.	48,753 78
	Il reste à ajouter fr. <u>10,723,311 92</u>
Ce qui élève le capital <i>moyen</i> productif à	fr. 1,423,780,855 47
et fait ressortir le revenu pour 1896 à	4 51
Ce revenu a été pour 1895 de	4 19

§ 6. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

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

Le coefficient pour 1896 est de 56.57 p. c. ; il s'est élevé en 1895 à 58.55 p. c.

Pour les années antérieures, *voir* tableau VI.

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition et de leurs parcours moyens, savoir :

	1896.	1895.	1886.	
Nombre moyen de voitures et wa- gons chargés par (¹)	train de voyageurs . . .	7.45	7.42	8.66
	— de marchandises.	18.36	18.16	16.94
Parcours moyen des	trains de voyageurs. . .	56kil.	59kil.	45kil.
	— de marchandises.	58kil.	55kil.	58kil.

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 :

	1896.	1895.	1886.	
Fonctionnaires et employés . . .	7,159	6,960	6,162	
Agréés	4,383	4,509	4,153	
Ouvriers {	permanents	38,373	35,490	30,199
	en régie	1,500	1,191	1,502
Total.	48,415	45,150	39,016	

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 :

	1896.	1895.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit. fr.	2,489,154 54	2,322,946 77
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . .	2,114,373 34	2,061,159 47
D'où un excédent de ressources de fr.	374,781 20	261,787 30
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	12,656,642 03	12,394,854 73
l'avoir au 31 décembre est de . . . fr.	13,031,423 23	12,656,642 03

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

(¹) Voir détails page 29.

	1896.	1895.
<i>A.</i> Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de fr.	11,092,992 99	10,473,485 43
<i>B.</i> Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de	71,503 43	66,464 67
Capital engagé fr.	11,164,496 42	10,539,930 12
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 41,025 affiliés et à leurs ayants droit, de . .	1,866,926 81	2,116,691 91
Sommes égales à l'avoir ci-dessus fr.	13,031,423 23	12,656,642 03

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

	NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.		
	1896	1895	1896	1895	
Termes de pensions.	Ouvriers	952	947	452,230 47	426,430 »
	Veuves	2,201	1,966	652,493 13	616,901 73
	Orphelins	437	436	20,970 40	19,551 10
	Ascendants	36	37	3,005 50	2,919 40
Termes de secours annuels. .	Ouvriers	46	43	6,087 44	7,305 80
	Veuves	286	310	41,697 98	41,519 40
	Orphelins	23	28	4,863 43	4,972 27
Secours temporaires aux ouvriers	15,570	16,556	518,909 89	552,259 51	
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.			393,016 39	372,694 41	
Frais de funérailles			18,582 »	44,872 10	
Bonification d'intérêts et frais généraux			3,487 92	4,683 73	
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 40 fr.			2,444,373 34	2,064,439 47	

(12)

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1^{er}. CONSTRUCTION DE LIGNES.

Les dépenses liquidées en 1896 et antérieurement pour études, achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section d'Anseremme à Dinant et d'Anhéc-jonction à Yvoir fr.	2,029,509 50
Section de Gedinne à Beauraing.	960,150 45
Section de Saint-Aubin à Florennes (État)	22,099 50
Section de Cincy à Yvoir.	450,151 28
Section de Wilryck à Malines	1,645,729 55
Deuxième section de Blaton à Quevaucamps.	21,250 10
Raccordement de Schaerbeek à Hal	52,694 14
Ensemble. . . . fr.	5,159,544 10
Intérêts intercalaires.	556,996 41
Dépense totale au 31 décembre 1896 (annexe XII), fr.	5,516,540 51

§ 2. TRAVAUX D'EXTENSION ET DE PARACHÈVEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION.

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées, en 1896, pour ces travaux se résument comme suit :

Nouvelle gare d'Anvers-Est et ses dépendances. . fr.	2,990,884 58
Ouvrages d'art	142,091 76
Bâtiments divers	525,518 69
Alimentation d'eau	15,706 95
Aménagements de stations	1,841,096 28
Construction et agrandissement d'ateliers et remises.	247,468 78
Dédoublement de voies, etc.	197,155 60
Terrains de la nouvelle gare de Bruxelles-maritime. .	2,500,000 »
Fr.	8,067,862 24
Intérêts intercalaires.	154,479 26
Total. . . . fr.	8,202,341 50

B. *Travaux livrés à l'exploitation.*

Il a été dépensé en 1896 pour ces travaux, savoir :

Route, suppression de passages à niveau, etc.	fr.	500,065 03
Ouvrages d'art; travaux d'amélioration, etc.		804.982 71
Construction de bâtiments divers		2.816,867 66
Stations; travaux d'aménagement, etc.		2,228.619 13
Installations d'éclairage		51.526 22
Alimentation d'eau		154.762 59
Travaux divers		707,999 50
Total	fr.	<u>7.064,820 64</u>

situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1896.

MÈTRES COURANTS :				
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites	directement par l'État	678,197	453,018	828,215
	à forfait pour compte de l'État.	28,260	676,583	704,843
Lignes rachetées par l'État.		518,962	921,569	4,440,531
Longueur du réseau de l'État		4,219,419	4,781,170	2,970,589
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer		458,367	466,098	324,463
Sections appartenant à des compagnies	exploitées en commun avec l'État	2,282	41,938	44,220
	empruntées en transit par l'État	4,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (1)		4,381,068	4,986,936	3,338,024

dont 145^km,589 de voies affectées au transport des marchandises seulement.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y ajoutant ceux de la 2 ^e on arrive à un développement, en voies simples, de	4,719 ^k .092
en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre.	2,150 ^k .612
l'étendue totale, en voies simples, est de	<u>6,869^k.704</u>

(1) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 4^m.455 entre les bords intérieurs de champignons de rails.

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1896.

La longueur du réseau fin 1895 était (annexe XIII) de . . .	3,520 ^{km} ,664 (1)
Il a été livré à l'exploitation les sections suivantes :	
Le 9 mars, raccordement d'Etterbeck à Bruxelles (Exposition)	3 ^{km} ,635
Le 1 ^{er} avril, Houyet à Gendron-Celles	4 ^{km} ,398
Le 27 juillet, Gendron-Celles à Anseremme.	6 ^{km} ,994
Le 3 novembre, raccordement direct d'Ostende (quai) vers Oudenbourg	2 ^{km} ,035
Le chemin de fer industriel de La Croyère a été repris au Département de l'Agriculture et des Travaux publics.	3 ^{km} ,246
Ensemble.	20 ^{km} ,508
A déduire, par suite de modifications au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages.	2 ^{km} ,948
Longueur effective (annexe XIII)	3,558 ^{km} ,024
Les 20 ^{km} ,508 livrés ou repris en 1896 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata du temps	7 ^{km} ,617
La longueur moyenne des lignes exploitées par l'État a donc été de	3,550 ^{km} ,407
En 1895, elle était de	3,298 ^{km} ,799
Différence en plus, en 1896.	31 ^{km} ,608

§ 3. RAILS.

La longueur en mètres courants des rails en fer et en acier, existant dans les voies principales et accessoires, était de (voir Annexe XIV) :

		1895	1895	
Acier.	{	voies principales.	8,553,626	8,342,425
		— accessoires.	2,157,711	2,075,426
Fer .	{	voies principales.	702,686	769,508
		— accessoires.	4,854,099	4,819,505
Ensemble.		13,228,122	13,006,664	

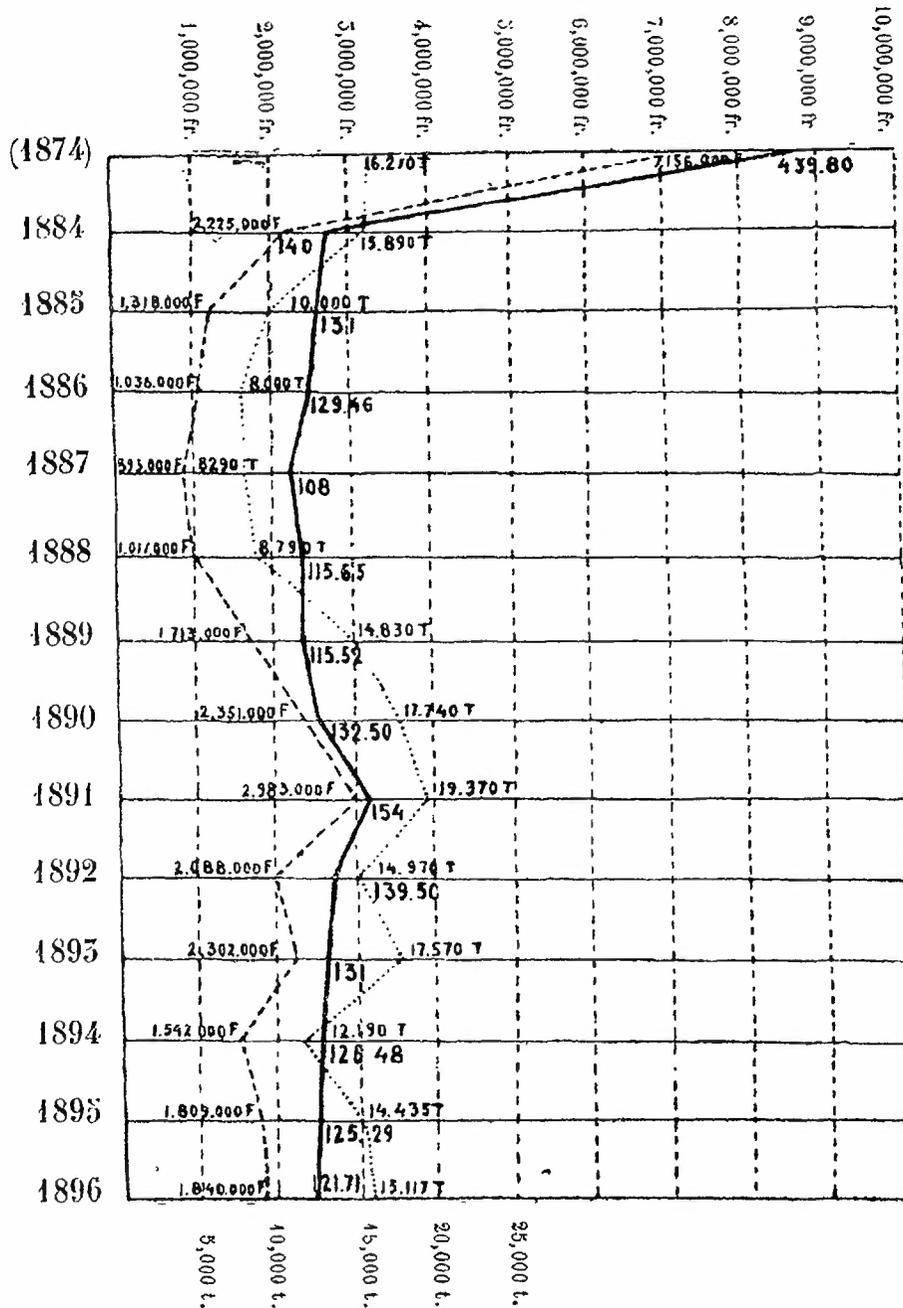
Les 8,553,626 mètres de rails d'acier représentent 92.59 p. e. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 2,157,711 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 80.82 p. e.

(1) Y compris les sections de Compagnies empruntées en transit par l'État, qui avaient, au 31 décembre 1896, un développement de 28^{km}.750 (voir page 17 du compte rendu de 1895).

Les rails d'acier *utilisés* en 1896 ont une valeur moyenne de fr. 121-74 par tonne; ceux *utilisés* en 1895 revenaient à fr. 125-29, soit une diminution de 2.86 p. c.

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

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



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

§ 4. BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

(Voir annexe XIV.)

		1896.	1895.
Chêne	voies principales	5,624,245	5,472,468
	— accessoires	1,605,596	1,587,067
Sapin	voies principales	55,450	101,988
	— accessoires	251,107	237,587
Hêtre	voies principales	17,177	17,126
	— accessoires	855	—
Ensemble.		7,554,210	7,416,236

Les billes en chêne de 0^m.28 sur 0^m.14 *acquises en 1896*, ont coûté de fr. 5-02 à fr. 5-29 et, en moyenne, fr. 5-25.

Il faut ajouter à ces prix les frais de créosotage s'élevant à 48 centimes.

Les billes en chêne de 0^m.28 sur 0^m.14 *acquises en 1895* pour les besoins de 1896, avaient coûté de fr. 4-77 à fr. 5-00.

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques restant dans les voies au 31 décembre 1896 est de. . . . 253,576 mètres.

Fin 1895, cette longueur était de (chiffre rectifié) 265,400 —

(Voir détails à l'annexe XIV.)

§ 5. PROFIL ET COURBES.

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des *voies principales* se subdivise ainsi qu'il est indiqué à l'annexe XV de 1896 et à l'annexe XXVIII de 1891.

§ 6. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis comme le renseigne l'annexe XV, littéra *b*.

§ 7. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1896, il existait 5,019 passages à niveau, classés comme suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	<table border="0"> <tr> <td style="padding-right: 10px;">par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.</td> <td style="text-align: right;">2,681</td> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">2,791</td> </tr> <tr> <td style="padding-right: 10px;">par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.</td> <td style="text-align: right;">110</td> </tr> </table>	par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.	2,681	}	2,791	par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.	110
par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.	2,681	}	2,791				
par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.	110						
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	<table border="0"> <tr> <td style="padding-right: 10px;">par un poste voisin</td> <td style="text-align: right;">605</td> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">727</td> </tr> <tr> <td style="padding-right: 10px;">par une cabine Saxby</td> <td style="text-align: right;">124</td> </tr> </table>	par un poste voisin	605	}	727	par une cabine Saxby	124
par un poste voisin	605	}	727				
par une cabine Saxby	124						
C. — Ouverts et non surveillés	1,501						
	Nombre égal.		3,019				

Les 2,681 passages à niveau dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 3,647 personnes, dont 1,816 hommes et 1,831 femmes.

La garde de ces 2,681 passages a occasionné, en 1896, une dépense de fr. 2,433,374-24.

Ces passages sont gardés comme suit :

64 pendant	12 heures.	293 pendant	17 heures.
61 —	13 —	247 —	18 —
256 —	14 —	187 —	19 —
266 —	15 —	79 —	20 —
457 —	16 —	771 —	24 —

§ 8. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1896, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1896.	808	66	874
Livrés à l'exploitation pendant l'année	24	1	25
Ensemble.	832	67	899
Supprimés pendant l'année	7	5	10
Situation au 31 décembre 1896.	825	64	889

§ 9. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation, au 31 décembre 1896 et 1895, se présente comme suit :

	En 1896.	En 1895.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	49	46
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies	6	6
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	44	38
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1895, était de .	Stations	609	} 1,013
	Dépendances	41	
	Bureaux de ville ⁽¹⁾	18	
	Bureaux auxiliaires	2	
	Haltes	419	
	Points d'arrêt	224	
Il a été créé en 1896, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles ⁽²⁾ :	Stations	5	} 17
	Dépendances	4	
	Points d'arrêt	8	
	Ensemble	1,030	

On a transformé en haltes les points d'arrêt de Pont-Rouge, Obigies, Russeignies, Nosseghem, Vignée, Havenne, Pipaix, Villers-Perwin, Aeltre-Sainte-Marie, Beuzet, Thieu, Erbisœul-Brûlotte, Molhem, Momalle, Maredret, Bienne-lez-Happart, Loncée, Corswarem et Kessel, ainsi que la dépendance de Neckerspoel.

Une dépendance, Mons (Entrepôt), et deux points d'arrêt, Buisson et Richopré, ont été supprimés.

Des extensions et des modifications ont été introduites dans l'affectation des stations de Harmignies, Lincet, Wichelen, Schellebelle et des haltes de Huissignies, Carlsbourg, Solre-Saint-Géry, Commune, Hayettes, Astene, ainsi que du bureau intérieur de Bruxelles (Saint-Josse-ten-Noode).

Au 31 décembre 1896, il y avait donc 614 stations, 43 dépendances, 18 bureaux de ville, 2 bureaux auxiliaires, 459 haltes et 214 points d'arrêt.

Des 614 stations, 459 haltes et 214 points d'arrêt, il en existe respectivement 71, 1 ⁽³⁾ et 2 ⁽⁴⁾ dont l'exploitation est commune à l'État belge et à d'autres administrations de chemin de fer. 33 stations et 1 halte communes sont gérées par l'État.

§ 11. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1896.

Il existait au 31 décembre 1896, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de fr. 41,091,758. savoir (annexe XVI) :

(1) Dont un à Douvres.

(2) Stations : Anvers (Bassins et Entrepôt) local, Gendron-Celles, Anseremme, Bruxelles (Exposition) et Etterbeek (formation). Ces deux dernières sont provisoires; Dépendances : Warquegnies (charbonnages), Renory (remise), Tirlemont (Entrepôt), Gand (Champ des manœuvres) (Petit-Dock chantier); Points d'arrêt : Rullingen, Quevaucamps (route), Bouvignes (État), Welle, Liennes, Marcke-lez-Courtrai, Trieu à Vallée et Walzin.

(3) La halte de Kessel, devenue commune à l'État et au Grand-Central Belge pendant l'année 1896.

(4) Les points d'arrêt de Céroux-Mousty et de Wouterghem.

Rails en acier	fr.	2,615,760
Rails en fer		994,781
Accessoires de rails		1,483,183
Croisements, longrines, traverses. excentriques		1,415,106
Billes et bois spéciaux		2,928,959
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc., etc.		1,657,949
	Total. . . fr.	<u>11,091,738</u>

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



CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre est indiqué ci-après, pour les années 1896, 1895 et 1886 (*voir* annexe XVII) :

	1896.	1895.	1886.
Locomotives et voitures à vapeur de divers types	2,211	2,184	1,816
Tenders indépendants	1,421	1,538	1,157
Voitures à voyageurs	4,490	4,281	3,082
Véhicules pour trains de voyageurs.	1,554	1,442	1,285
Wagons à marchandises	46,073	45,022	39,234
Véhicules pour services divers	1,483	1,568	1,702

L'augmentation de l'effectif, en dix ans, est importante. Il faut, en outre, considérer l'augmentation de la puissance des locomotives, de leur poids, etc., renseignements qui sont l'objet de l'annexe XIX.

La dénomination et l'énumération détaillées des moteurs et des véhicules dont l'effectif précède, sont l'objet de l'annexe XVII.

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

Les unités acquises sur le compte capital en extension de l'effectif, celles démolies annuellement et remplacées sur le compte d'exploitation, sont dénombrées à l'annexe XVIII, pour les seize dernières années.

L'entretien et le renouvellement en 1896, se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1895	2,430	4,511	54	5,623	46,390
Faits accomplis en 1896. { Mise hors d'usage.	23	28	»	76	766
Reste.	2,407	4,483	54	5,547	45,624
Renouvellement (budget ordinaire)	22	23	»	60	733
Extension (budget extraordinaire)	28	65	»	317	4,201
Effectif fin 1896	2,457	4,571	54	5,924	47,558
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	2,142	4,604	49	5,623	46,718
On trouve que le renouvellement est { en avance de	15	»	5	301	840
en arrière de	»	33	»	»	»

Il reste à fournir au 31 décembre 1896 :

Sur compte d'exploitation. — Budget de	1896	»	»	»	2	357
	1897	23	43	»	»	»
	1898	15	13	»	»	»
Sur compte capital.		86	46	5(2)	54	913
Ensemble.		426(2)	104	5	56	1,266

Le matériel acquis successivement à titre de renouvellement, et imputé sur le compte d'exploitation, est généralement d'un effet utile plus grand que le matériel démolé auquel il est substitué.

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une avance de 583,042 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux démolis. Si l'on considère que la puissance de traction des unités remplacées était de 4,900 kilogrammes, l'avance est en fait de $\left(\frac{583,042}{4,900}\right)$ 119 locomotives au lieu de 15 indiquées ci-dessus.

En outre, les locomotives acquises successivement à titre de renouvellement, ont coûté 4,655,385 francs de plus que les moteurs démolis qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1896, à 21,688 places offertes en plus et pour les wagons à marchandises à 65.617.5 tonnes de chargement, ce qui équivaut à 544 voitures à voyageurs

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

(2) Les 5 voitures motrices restant à fournir sont des voitures électriques.

(3) Non compris 2 locomotives en construction à l'atelier central de Malines.

en plus et à 6,581 wagons à marchandises en plus. L'avance de 63,617.5 tonnes ne comprend pas 3,630 tonnes afférentes à 353 wagons restant à fournir sur budget de 1896.

Pour les wagons spéciaux, l'avance estimée en essieux est de 404, non compris 6 essieux correspondant à 2 véhicules restant à fournir sur budget de 1896.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement, ont coûté fr. 11,469,499-50 de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués, non compris une somme de fr. 1,161.525-40, valeur de 353 véhicules restant à fournir sur fonds de renouvellement du budget de 1896.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, le compte d'exploitation est en avance de (4,655,585 + 11,469,499-50) = fr. 16,124,884-50, non compris la valeur du matériel signalé comme restant à fournir sur budget ordinaire.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1895, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à. 615

En 1896, 31 ont été agréés et 5 retirés du service, ci. 26

L'effectif au 31 décembre est donc de. 641

se répartissant comme suit :

- 539 wagons-citernes ;
- 14 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 82 wagons ordinaires ;
- 3 boxes pour transports de chevaux ;
- 2 trucks pour chargements de masses indivisibles ;
- 1 wagon-plat pour transport de locomotives à petite section.

§ 4. PRIX ET TRAVAIL DES MOTEURS ET DES VÉHICULES.

Il a paru intéressant d'indiquer ci-après le prix et le parcours moyen des moteurs et des véhicules en service :

A. Coût et utilisation du matériel de traction.

TYPES ET CATEGORIES des MOTEURS.	EFFECTIFS MOYENS.	PRIX MOYEN d'un moteur. (Fr.)	PARCOURS MOYEN par moteur. (Kilom.)	Unités virtuelles REMOUQUÉES en moyenne par locomotive- kilomètre.
Locomotive type I	134	54,448	54,458	(¹) 58
— types II et IIbis	172	50,795	58,795	61
— type IV	92	64,566	52,895	52
— — VI	52	75,557	57,041	80
— — XII	96	74,594	42,456	85
Voitures à vapeur	51	55,150	25,201	22
Locomotives-fourgons	46	55,689	28,075	27
— type XI	80	40,466	57,868	52
— — V	56	58,564	52,711	29
Moteurs d'autres types	84	57,571	26,557	47
Ensemble des moteurs à voyageurs	826	55,649	54,485	55
Locomotive type XX	54	85,557	17,187	105
— — XXV	290	58,125	52,268	88
— — XXVIII	249	56,515	25,557	71
— — XXIX	414	46,518	25,579	78
Moteurs d'autres types	74	55,108	18,491	57
Ensemble des locomotives à marchandises	1,081	54,544	26,516	80

B. Coût et utilisation du matériel à marchandises.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	EFFECTIF MOYEN.	PRIX MOYEN d'un véhicule. (Fr.)	PARCOURS MOYEN ANNUEL par véhicule. (Kilom.)
<i>Wagons à plus de 4 roues :</i>			
Wagons à 8 roues de 25 tonnes et plus	20	4,800	10,908
— 8 — 20 —	845	5,035	
— 6 — 15 —	9	3,280	
	872		
<i>Wagons à 4 roues :</i>			
Fermés	à 2 portes	5,508	16,996
	à 4 —	2,210	
	7,718		
Ouverts	à petites hausselles	2,880	10,005
	à hausselles moyennes	50,552	
	— élevées	5,956	
	57,548		
Fermés et ouverts en général	45,958	2,650	11,021
Fourgons	855	5,154	25,570

(1) Voir la définition de cette unité à l'annexe XXVII du Compte rendu.

C. Coût et utilisation du matériel à voyageurs.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	EFFECTIF MOYEN des véhicules.	PRIX MOYEN par véhicule. (Fr.)	PARCOURS MOYEN ANNUEL par véhicule. (Kilom.)
Voitures de 1 ^{re} classe	456	11,748	24,125
{ à 2 essieux	11	24,151	
Voitures de 2 ^e classe.	411	8,064	29,001
{ à 5 —	27	15,075	24,546
Voitures de 3 ^e classe.	1,282	6,864	54,258
{ ordinaires	614	12,409	41,585
{ légères à 2 essieux	496	6,864	50,080
Voitures-fourgons	159	5,849	40,796
Voitures mixtes ordinaires.	195	9,771	54,005
{ à 2 essieux	500	18,774	51,585
{ à 5 —	18	55,461	
{ 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe à 2 —	59	9,575	54,005
Voitures mixtes légères.	241	7,681	50,156
{ 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe	28	8,791	
{ 2 ^e et 3 ^e classe	40	6,455	
Fourgons	587	6,796	56,956
{ ordinaires	540	7,526	45,851
{ à 5 —	17	2,471	
Autres véhicules pour trains de voyageurs.	709	»	»
Ensemble	5,797	»	52,945

§ 5. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT. (*Voir* annexe XXIII.)

Le parcours des locomotives de l'État se résume comme suit :

Remorquant des trains de voyageurs.	1896.	1895.
— de marchandises.	(1) 26,097,542	25,264,525
— de route	(2) 22,116,792	20,721,540
	392,042	434,156
Circulant à vide	3,271,015	5,152,778
Faisant des manœuvres	9,929,495	9,218,014
Ensemble.	(3) 61,806,886	58,771,015

(1) Y compris 420,554 sur lignes étrangères.

(2) Y compris 521,598 sur lignes étrangères.

(3) Y compris 756,845 sur lignes étrangères.

Les locomotives étrangères ont circulé sur le réseau de l'État, savoir :

	1895.	1896.
Remorquant des trains de voyageurs . . .	129,047	122,870
— — de marchandises . . .	49,051	25,180
Circulant à vide	9,591	3,164
Faisant des manœuvres	1,771	1,670
Ensemble.	189,260	150,884

§ 6. NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1896	En 1895		
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs	express	49,898	48,614	
		ordinaires et spéciaux	662,498	595,764	
	de marchandises	485,911	494,665		
	de route	50,094	18,712		
	Ensemble.	1,228,401	1,157,730		
Parcours kilomé- triques des trains de l'État.	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs.	express	4,428,598	4,558,785
			ordin. et spéciaux.	14,916,964	14,485,950
			légers	6,225,551	5,987,628
		marchandises	18,567,712	17,572,422	
	PARCOURS PRODUCTIFS.		45,956,625	42,182,765	
	Pour le service de la route.		407,620	450,107	
	b) sur les lignes étrangères.	voyageurs	290,527	282,543	
		marchandises	227,258	218,086	
	Parcours total des trains de l'État		44,862,050	45,155,499	
	Parcours kilomé- triques des trains étrangers.	c) sur le réseau de l'État.	voyageurs	85,557	82,269
marchandises			25,897	25,050	
PARCOURS PRODUCTIFS		107,254	105,519		
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. PR L'ÉTAT	voyageurs	25,652,270	24,892,610	
		marchandises	18,591,609	17,595,472	
	Autres parcours.		925,405	950,756	
TOTAL GÉNÉRAL		44,969,284	45,258,818		

§ 7. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER
DANS LES TRAINS DE VOYAGEURS, SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

		1896.		1895.		
		Trains express.	Trains ordinaires.	Trains express.	Trains ordinaires.	
Parcours des voitures (trafic).	1 ^{re} classe . . .	ordinaires . . .	4,191,185	10,016,852	4,189,026	9,801,290
		mixtes (*) . . .	7,453,594	11,554,074	5,715,395	10,442,971
	2 ^e classe . . .	ordinaires . . .	1,949,759	11,215,955	2,205,789	11,225,902
		mixtes (*) . . .	6,757,961	11,171,704	5,027,786	9,549,484
	3 ^e classe . . .	ordinaires . . .	7,152,011	72,588,650	7,045,174	76,544,078
		mixtes (*) . . .	12,508	4,548,964	—	1,050,674
		27,458,862	121,094,199	24,179,168	118,475,599	
Parcours productifs des voitures		148,535,061		142,634,507		
Fourgons et autres véhicules		45,275,105		42,862,578		
Ensemble		191,820,166		185,517,145		
A déduire pour mémoire :						
Parcours productifs des voitures dans les trains mixtes considérés comme trains de marchandises (*)		486,856		652,247		
Reste : Parcours totaux dans les trains de voyageurs (annexe XXIV)		191,359,510		181,864,898		

§ 8. UTILISATION DU MATÉRIEL A VOYAGEURS.

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

		1896.			1895.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. c.
	au total.		en p. c.		
Express	4 ^{re} classe.	24	6.22	25.92	29.29
	2 ^e —	40	41.35	28.38	31.48
	3 ^e —	55	42.80	23.27	23.85
Ordinaires	4 ^{re} classe.	24	2.56	40.67	40.44
	2 ^e —	40	9.70	24.25	24.64
	3 ^e —	55	16.41	29.29	26.49
Moyenne		47	40.20	21.70	24.55

Ces résultats sont obtenus en divisant le parcours des voyageurs (p. 42) par celui des voitures, renseigné ci-dessus.

(1) Traduits en parcours de voitures ordinaires, y compris les voitures à vapeur, voitures-fourgons et voitures cellulaires.

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

§ 9. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER
DANS LES TRAINS DE MARCHANDISES ⁽¹⁾, SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Les wagons à marchandises ont effectué les parcours ci-après sur le réseau de l'État :

	1895	1896.	
Fourgons chargés	de l'État	48,487,953	47,447,792
	de l'étranger	90,022	71,776
Wagons chargés	de l'État	230,105,772	236,150,657
	de l'étranger	61,552,206	55,171,368
<hr/>			
Parcours productifs des véhicules à marchandises	529,935,953	508,841,595	
Wagons de l'État chargés pour le service	10,987,298	10,612,925	
Wagons à vide (trafic et service)	de l'État	121,544,505	117,663,335
	de l'étranger	29,888,977	27,509,615
Report du parcours productif des voitures dans les trains mixtes considérés comme trains de marchandises ⁽²⁾	486,856	632,24	
Parcours improductif de véhicules divers.	4,469,658	4,442,855	
<hr/>			
Parcours totaux dans les trains de marchandises (annexe XXIV)	497,413,247	469,702,568	

§ 10. UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

Nombre de wagons de l'État et des compagnies, expédiés chargés en services intérieur, mixtes et internationaux :

	1895.	1895.	Differences pour 1896	
Transports taxés.	Houille et coke	1,194,054	1,180,536	13,718
	Autres marchandises.	2,226,346	2,055,515	175,031
Transports en service.	Divers	130,789	103,872	26,917
	Combustibles	84,554	84,625	— 71
<hr/>				
ENSEMBLE.	3,635,743	3,422,148	213,595	

§ 11. TEMPS MOYEN QUE COMPORTE L'EMPLOI UTILE D'UN WAGON DE L'ÉTAT.

		En 1896.	En 1895.
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	2 j 96	5 j 05
	en services mixtes et internationaux.	5 j 71	5 j 97
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation, avariés ou garés.	en service intérieur	5 j 16	5 j 25
	en services mixtes et internationaux.	6 j 09	6 j 52

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

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

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

	En 1896.	En 1895. (1)
Capacité moyenne des wagons	10 ¹ 75	10 ¹ 47
Charge moyenne du wagon dès sa mise en marche	7 11	7 16
— du véhicule (chargés et vides réunis)	4 89	4 88
— par locomotive avec train.	105 76	104 03
— d'un train de marchandises	124 59	125 31
Capacité moyenne d'un train de marchandises	275 21	264 91
Rapport entre le chargement et la capacité	45 55 p. c.	46 62 p. c.

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

Si l'on réunit les parcours effectués exclusivement par les véhicules de l'État, tant en Belgique qu'à l'étranger, on obtient :

	En 1896.	En 1895.
Matériel pour trains de voyageurs { voitures à voyageurs	151,014,572	144,457,129
{ fourgons	51,606,779	51,590,365
{ véhicules assimilés, boxes, etc.	40,714,977	41,158,018
	495,556,128	486,982,510
Matériel pour trains de marchand. { fourgons, traineaux et wagons lestés	20,628,599	20,054,584
{ wagons fermés	151,178,275	124,099,579
{ — ouverts à quatre roues	592,779,595	584,551,162
{ — — à plus de quatre roues	9,542,093	8,477,765
	554,098,562	556,962,888
Parcours total des véhicules de l'État (annexe XXIV).	747,434,490	725,945,598
Effectif moyen des véhicules de l'État { pour trains de voyageurs. . (nombre).	5,897	5,531
{ pour trains de marchandises. (—).	46,807	45,688
Parcours moyen d'un véhicule de l'État { pour trains de voyageurs . . (km.).	52,786	55,867
{ pour trains de marchandises. . (—).	41,858	41,755

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

PARCOURS DES VÉHICULES DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.				
	Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
	1896.	1895.	1896.	1895.
Voitures à voyageurs	150,528,275	144,455,068	2,555,580	2,655,385
Voitures-poste et cellulaires	5,282,052	5,292,962	45,855	29,571
Wagons à bagages et fourgons	51,258,752	50,901,514	19,753,217	18,998,594
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers. { chargés.	5,294,708	5,314,157	522,548,795	501,685,517
{ vides.	286,745	509,675	150,995,129	144,945,058
Wagons-traineaux.	57,447	54,246	880,829	901,915
Ensemble (voir annexe XXIV)	190,687,959	184,507,600	496,559,441	469,215,856
Parcours des trains de l'État	23,568,915	24,810,544	18,775,552	17,822,529
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.				
Voitures à voyageurs	5.89	5.82	0.14	0.15
Voitures-poste et cellulaires.	0.15	0.15	»	»
Wagons à bagages et fourgons	1.22	1.23	1.03	1.07
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers. { chargés.	0.21	0.22	17.17	16.95
{ vides.	0.01	0.01	8.04	8.13
Wagons-traineaux.	»	»	0.05	0.05
	7.46	7.45	26.45	26.55

(1) Chiffres rectifiés.

§ 14. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

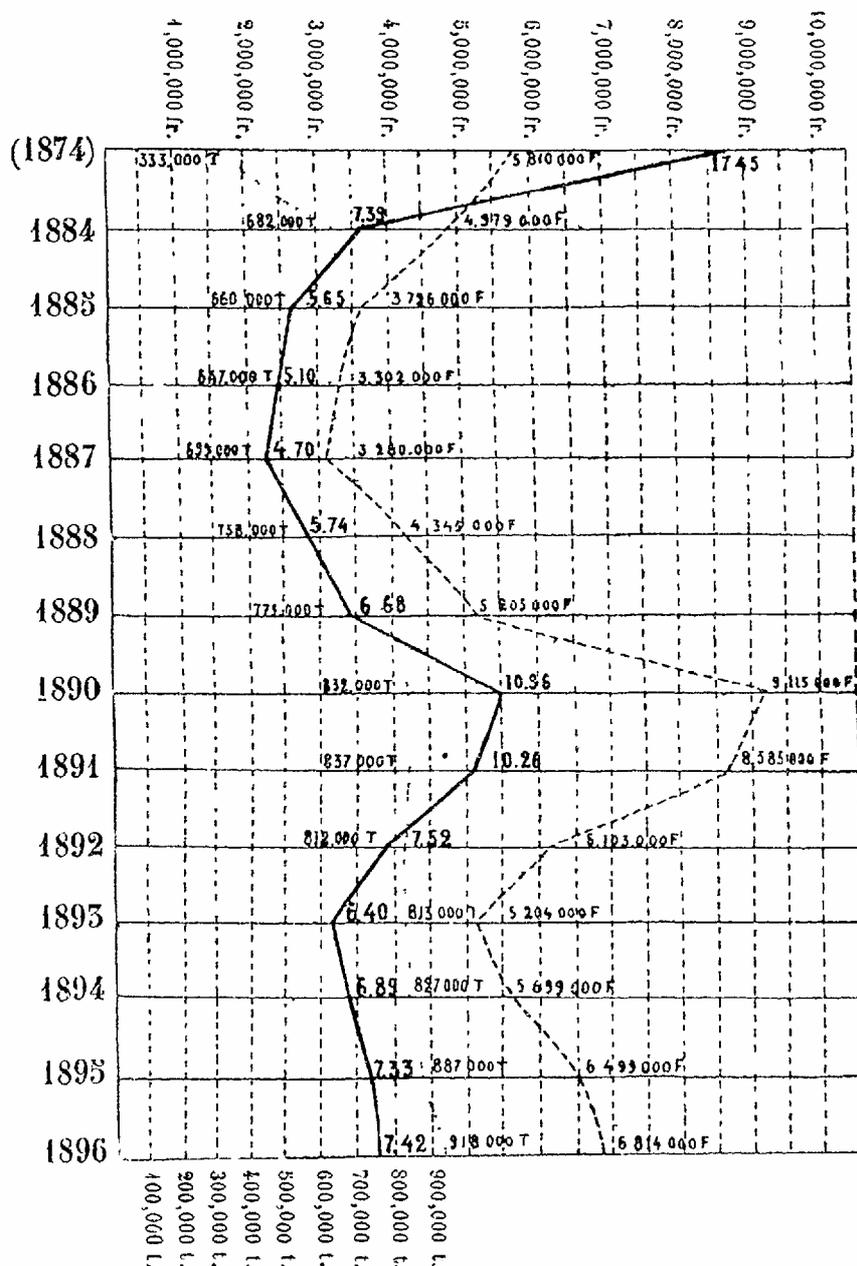
L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1896 et en 1895 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXV.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, grosse gailleterie, coke divers, etc.), a été en 1896 de 7.49 et en 1895 de 7.59.

§ 15. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure les quantités, les dépenses et prix moyens des charbons MENUS ET GAILLEUX, en 1874 et, année par année, de 1884 à 1896.

Quantités consommées..... (Échelle 0^m.005 par 100,000 tonnes.)
 Sommes dépensées (— 0^m.01 par 4,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne (— 0^m.005 par franc.)



§ 16. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXVII donne le poids et la valeur du charbon exclusivement consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 29 p. c. de charbon gras.

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

	En 1896.	En 1895.	
Par train-kilomètre	Quantité	18 ^k .45	18 ^k .54
	Valeur	0 ^f .155	0 ^f .153
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	17 ^k .03	17 ^k .22
	Valeur	0 ^f .124	0 ^f .124
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	15 ^k .59	15 ^k .60
	Valeur	0 ^f .098	0 ^f .098
Par véhicule-kilomètre (1)	Quantité	1 ^k .189	1 ^k .208
	Valeur	0 ^f .009	0 ^f .009
Par unité de charge transportée à un kilomètre (2).	Quantité	0 ^k .45104	0 ^k .44351
	Valeur	0 ^f .00314	0 ^f .00319

§ 17. ÉCLAIRAGE.

Installations.

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE comportait, fin 1896, 52 installations, comprenant 874 lampes à arc et 2,400 lampes à incandescence. Ces 3,274 foyers ont une intensité totale de 10,067.6 ampères. (Voir détails, annexe XXVI.)

Au cours de l'année 1896, à Ostende l'une des installations a été supprimée; une, en plus, a été établie à Schaerbeek, comprenant : 16 foyers à arc de 14 ampères, 20 foyers de 8, et 32 lampes à incandescence.

En outre, des extensions ont été réalisées :

- 1° A Ans, par 4 foyers de 4 ampères et 7 lampes à incandescence;
- 2° A Malines, par 3 foyers de 10 ampères et 12 lampes à incandescence;
- 3° A Bruxelles (Quartier-Léopold), par 12 lampes à incandescence;
- 4° A Liège (Guillemins), par l'installation de 2 foyers de 8 ampères et de 5 lampes à incandescence;
- 5° A Ronet, par l'installation de 8 foyers de 8 ampères et de 21 lampes à incandescence;
- 6° A Anvers, par l'installation de 7 lampes à arc (1 de 6 ampères, 4 de 8 ampères et 2 de 12 ampères);
- 7° A Gentbrugge, par l'installation d'une lampe de 14 ampères.

Ces installations et extensions ont augmenté le nombre de foyers de 150 unités en 1896.

(1) Y compris les parcours à vide.

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

Gaz. — Son emploi a été étendu dans 46 stations, à concurrence de 471 becs nouveaux. -- Des becs intensifs ont été placés dans 20 stations: — en outre, 405 becs intensifs ont été substitués à un nombre égal de becs ordinaires.

L'éclairage AU GAZ, dans les stations, les ateliers et leurs dépendances, comporte 24,312 becs, dont la consommation, en 1896, a été de 5.825,578 mètres cubes et la dépense, de fr. 696,145-18, soit fr. 0-119 par mètre cube. (V. annexe XXVIII.)

Quant à l'éclairage de 217 trains, AU GAZ RICHE, il a nécessité une dépense de fr. 114,580-89, soit fr. 0-258 par mètre cube.

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 114 stations : 571 lampes ont été installées, dont 94 en extension et 477 en remplacement d'appareils ordinaires.

386 lampes ordinaires ont été placées, en extension, dans 460 stations, haltes, et points d'arrêt.

Consommation.

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

	En 1896		En 1895.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs
Pétrole	5,504,902 litres.	F. 287,526 47	2,711,755 litres.	F. 223,075 50
Huile de colza épurée.	475,613 kilogr.	242,515 07	456,538 kilogr.	210,489 45
Torches-falots	9,474 pièces.	2,476 98	10,201 pièces.	5,060 30
Ensemble.		F. 552,518 52		F. 438,625 25

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

§ 18. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1896, il existait 28,972 chaufferettes pour voitures à voyageurs, et 825 calorifères de voitures de trains légers ; soit 913 chaufferettes de plus et 200 calorifères de moins qu'en 1895.

§ 19. GRAISSAGE.

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

		En 1896.		En 1895.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c	Kil.	Fr. c
Graissage du matériel de traction.	Huiles	1,013,764	112,822 63	940,273	90,413 77
	Suif et graisses.	57,806	30,533 13	54,293	29,350 80
	Totaux.	1,071,570	143,355 76	994,566	119,764 57
Graissage des véhicules.	Huiles	(¹) 392,295	115,703 08	(²) 353,023	99,613 23
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économiques, voies et bâtiments.	Huiles	171,457	63,498 64	133,599	54,054 42
	Suif et graisses.	23,738	7,789 78	22,556	9,392 64
	Totaux.	195,195	71,288 42	156,155	63,447 06
Ensemble.	1,659,060	330,347 26	1,503,744	282,824 86	
Soit, pour 1896.	+ 455,316	+ 47,522 40			

L'augmentation de la dépense est due aux parcours plus considérables effectués par le matériel et au relèvement du prix de certaines matières.

§ 20. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

L'annexe XXIX donne le détail des approvisionnements du service de la traction.

Au 31 décembre 1896, il existait en magasin et dans les dépôts pour	fr.	14,245,476 55
Il restait à fournir sur le budget de 1896		408,611 71
Ensemble.	fr.	14,654,088 06

d'après les prix moyens, non compris la valeur du matériel des voies et travaux. (Voir annexe XVI.)

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

Locomotives. — Une importante extension a été donnée à l'emploi de distribution à vapeur, à admission et émission indépendantes, en vue d'obtenir la plupart des avantages économiques réalisés par l'emploi du système Compound. (Compte rendu de 1895, p. 56.)

(¹) Non compris 50,560 kilogrammes d'huile de rempli.

(²) — 75,545 — —

L'Administration a commandé 17 nouvelles locomotives express fortes rampes du type construit à l'arsenal de Malines, dont la puissance dépasse d'au moins 50 p. e. celle du type en usage, ainsi qu'une locomotive Compound à deux jeux de 6 roues couplées et à châssis articulé, destinée spécialement à la montée des trains sur les plans inclinés de Liège.

Double équipe. — Au 31 décembre 1895, 501 locomotives de route étaient desservies par une double équipe; au 31 décembre 1896, le nombre de locomotives roulant dans ces conditions était de 554.

Moteurs électriques. — Il a été commandé cinq voitures pourvues de moteurs de types différents, conçus selon les conditions arrêtées en suite des expériences de traction électrique terminées en 1895.

Voitures. — Il a été fourni dans le courant de l'année :

A. 55 voitures de grande capacité, à couloir latéral et W.-C., dont 16 de 1^{re} classe, 6 de 2^e classe et 11 de 3^e classe. Ces voitures sont munies de la double suspension sur caoutchouc, du frein Westinghouse à action rapide et d'un frein à vis ;

B. 6 fourgons à trois essieux, munis de la nouvelle disposition de régie, du frein Westinghouse, de la conduite de chauffage à la vapeur et de l'appareil complet d'éclairage au gaz ;

C. 26 voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classe, du modèle adopté en 1895 pour le service international, sont en construction et présenteront des améliorations importantes, entre autres, l'application de sas d'about complètement fermés.

Wagons. — L'effectif du matériel à marchandises a été augmenté de 579 wagons fermés pour transport de marchandises volumineuses ;

de 52 wagons fermés à quatre portes, dits cavaliers ;

de 1,059 wagons à houille de 15 tonnes — dont 561, à haussettes surélevées, ont une capacité de 17^{m³}.685 — et de 5 wagons tubulaires plats de 50 tonnes.

Indépendamment de ce matériel, il a été commandé :

408 wagons fermés pour transport de marchandises volumineuses ;

5 wagons fermés à quatre portes, dits cavaliers ;

557 wagons à houille de 15 tonnes ;

145 wagons à coke de 15 tonnes ;

50 wagons plats de 15 tonnes, à haussettes rabattantes,

et 45 wagons plats de 20 tonnes, de 12 mètres de longueur.

Les véhicules de ce dernier modèle sont destinés, en ordre principal, aux transports internationaux de machines agricoles, pour lesquels, à défaut de wagons de l'Etat d'une longueur suffisante, il doit être fait usage de véhicules étrangers qu'on ne parvient pas toujours à se procurer régulièrement.

Continuant dans la voie où elle s'est engagée, et eu égard aux avantages que présente, tant pour le commerce que pour le service du chemin de fer, l'augmentation de la capacité et du tonnage du matériel à marchandises, l'Administration a décidé de faire construire 100 wagons fermés de dimensions plus considérables que celles des véhicules de même catégorie actuellement affectés au transport des marchandises volumineuses.

Les nouveaux wagons auront un tonnage de 15, ou tout au moins de 12 tonnes.

Ce matériel permettra d'assurer, dans des conditions plus favorables, les expéditions de meubles, de faïence, de fil, d'articles de groupage, etc., pour l'Allemagne et au delà, ainsi que les envois de ciment et de sucre.

Il est également appelé à rendre des services appréciables dans les trains de messageries directs.

* * *

L'emploi des wagons à houille de 15 tonnes ayant donné lieu à des inconvénients, par suite de ce que certains de ces wagons n'ont pas une capacité suffisante et de ce que les haussertes des autres sont trop élevées, l'Administration a fait étudier un nouveau type de véhicule qui soit de nature à donner satisfaction au plus grand nombre possible d'expéditeurs.

Les 557 wagons à houille, commandés en 1896, seront construits d'après ce modèle.

D'autre part, afin de répondre au désir exprimé par certains destinataires, et notamment par les maisons d'Anvers auxquelles sont adressés les envois de charbon et de briquettes pour l'exportation, les marques indiquant le tonnage des wagons à houille et des wagons à coke de 12 et de 15 tonnes seront inscrites en caractères très apparents sur les panneaux de ces véhicules, au fur et à mesure de leur passage dans les ateliers et postes de graissage.

* * *

Les wagons fermés, servant de préférence au transport des marchandises sensibles à l'humidité, ont été marqués de façon à pouvoir être facilement distingués des autres.

En outre, l'impériale de 6 véhicules de l'espèce a été recouverte de zinc, à titre d'essai, à l'effet de se rendre compte des avantages qu'offrirait éventuellement cette appropriation au point de vue du transport des marchandises susdites.

* * *

Un nouveau système de fermeture des portes roulantes des wagons fermés et cavaliers, destiné à faciliter le plombage et le cadenassage de ces véhicules, a été mis à l'essai.

Il a aussi été prescrit de procéder à des essais de chaînes d'arrimage munies d'un tendeur à vis, permettant de mieux assujettir les chargements.

* * *

La répartition des wagons appropriés pour transport de plaques tournantes a été modifiée en vue d'une meilleure utilisation de ce matériel.

Dans le même but, le dépôt des wagons plats de 15 tonnes, à haussertes rabattantes et avec traverses en bois sur le plancher, a été transféré d'Anvers (Bassins et Entrepôt) à Écaussines (Carrières).

L'emploi des wagons affectés aux expéditions de *glace* (eau congelée) et de *poisson* au départ d'Ostende; des wagons fermés marqués « *Vitesse* » appropriés pour le transport de *primeurs* et de *fruits* au départ de certaines stations; des wagons servant au transport de *cuvrages*, ainsi que des wagons du service des charbonnages et des carrières, a été réglé d'une manière précise et complète.

Les conditions relatives à l'emploi des tapissières de l'État ont été complétées par une disposition ayant pour objet d'éviter des contestations avec les expéditeurs et les destinataires, en cas d'avaries constatées à ces véhicules lors de leur rentrée aux stations de départ et de destination.

* * *

Bâches. — Afin de prévenir les avaries de mouillure aux marchandises, le nombre de grandes bâches mises en service pour recouvrir les chargements volumineux, faits sur wagons ouverts, a été porté de 2,520 à 4,501.

Hygiène. — De nombreuses améliorations ont été apportées aux ateliers et remises et, en général, aux installations de service de la traction dans le but d'assainir ces installations et de procurer au personnel tout le bien-être désirable.

Régies. — Le nettoyage des locomotives, voitures à vapeur, tenders et voitures, le virage des locomotives, le chargement des cendrées, le nettoyage des ateliers, le chauffage des trains et la réparation des chaufferettes étaient précédemment exécutés par voie d'entreprises.

Depuis le 1^{er} septembre 1895, l'Administration assure elle-même le nettoyage des voitures et le chauffage des trains et, depuis le 1^{er} janvier 1896, le nettoyage des locomotives, voitures à vapeur et tenders, ainsi que le virage des locomotives.

Les frais en salaires et en matières que l'exécution de ces travaux a nécessités en 1896, sont les suivants :

1 ^o Nettoyage des locomotives, voitures à vapeur et tenders, virage des locomotives, etc.	fr. 724,000
2 ^o Nettoyage des voitures et chauffage des trains	457,000
Soit ensemble.	fr. 1,181,000

Les sommes payées en 1895 pour le nettoyage des locomotives, voitures à vapeur et tenders et le virage des locomotives, etc., par entreprise, s'élevaient à 497,000 francs.

Mais il est à noter que ces entreprises comprenaient également la manutention de combustibles, travail pour lequel les prix de base, fixés aux cahiers des charges, étaient moins rémunérateurs. Il en est résulté que lorsque la manutention a été adjugée séparément, les rabais présentés ont été moins élevés que précédemment.

La différence entre ces rabais représente une somme de 90,000 francs qui doit être déduite des sommes portées en compte en 1895 pour le nettoyage des locomotives, voitures à vapeur et tenders, afin de déter-

miner exactement le coût réel de ces derniers travaux par entreprise ;
497,000 fr. — 90,000 fr. reste fr. 407,000

Pour le nettoyage des voitures et le chauffage des trains, la
dépense liquidée, pour la dernière année pendant laquelle ces
travaux ont été assurés par entreprise, s'est élevée à 389,000

Soit ensemble. . . . fr. 796,000

Il résulte de ce qui précède que l'exécution en régie des travaux en
question a coûté, en plus, en 1896 :

1° pour le nettoyage des locomotives, voitures à vapeur et tenders et le
virage de locomotives. fr. 317,000

2° pour le nettoyage des voitures et le chauffage des trains 68,000

Soit ensemble. . . . fr. 385,000

Les augmentations proviennent de la réduction des heures de travail, des
repos avec solde et du relèvement des salaires des hommes utilisés par les
entrepreneurs et repris par l'État.



(38)

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

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

Billets simples et d'aller et retour.

A. Trains express.

CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.		
	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.	
Billets simples	1 ^{re}	Voyages. 248,601	Voyages 243,323	2,156,193 87	2,134,007 82	Kilom. 88.44	Kilom. 80.42	8.673	8.770
	2 ^e	479,636	484,431	2,784,406 81	2,780,595 96	77.81	76.94	5.805	5.740
	3 ^e	574,678	573,978	1,520 086 72	1,513,754 51	47.69	47.60	2.645	2.647
	Ensemble. . .	1,302,915	1,301,787	6,460,687 40	6,428,758 29	66.55	66.33	4.959	4.938
Billets d'aller et retour (1) .	1 ^{re}	313,588	303,636	1,596,742 79	1,544,623 71	67.19	67.12	5.092	5.087
	2 ^e	568,402	579,114	1,880,645 97	1,897,371 47	58.13	57.56	3.309	3.276
	3 ^e	999,808	1,033,494	1,462,277 08	1,453,138 55	38.36	37.00	1.463	1.411
	Ensemble. . .	1,881,798	1,916,244	4,939,665 84	4,900,133 73	49.14	47.99	2.625	2.557
Total.	3,184,713	3,218,031	11,400,353 24	11,328,892 02	56.26	55.41	3.580	3.520	

(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.		
	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.	
Billets simples	1 ^{re}	Voyages. 319,530	Voyages. 315,616	870,595 83	843,599 38	Kilom. 32.62	Kilom. 32.92	2.491	2.513
	2 ^e	1,592,851	1,577,048	2,330,427 91	2,277,939 51	25.36	25.03	1.463	1.444
	3 ^e	12,310,618	12,301,725	8,772,653	8,835,932 28	18.19	18.34	0.713	0.718
Ensemble	14,253,029	14,214,419	11,573,676 74	11,957,462 50	19.35	19.43	0.840	0.841	
Billets d'aller et retour (1)	1 ^{re}	746,058	700,390	1,005,259 14	997,090 61	24.97	23.31	1.468	1.424
	2 ^e	3,296,794	3,153,422	2,947,086 03	2,731,240 89	19.43	18.82	0.894	0.866
	3 ^e	23,366,714	22,263,722	11,868,332 87	11,066,354 92	16.63	16.02	0.505	0.497
Ensemble	27,409,566	26,117,534	15,850,678 04	14,794,686 42	17.17	16.56	0.578	0.566	
Total par trains ordinaires	44,662,595	40,331 913	27,824,354 78	26,752,148 92	18.17	17.57	0.668	0.663	
Report trains express	3,184,713	3,218,031	11,400,351 24	11,338,892 02	56.26	55.41	3.580	3,520	
Total des parcours à prix entiers (trains express et ordin. réunis)	44,847,308	43,549,974	39,224,708 02	38,081,040 94	20.64	20.37	0.875	0.874	

Prix réduits (2).

Trains express et trains ordinaires réunis.

	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.		
	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.	
Militaires, enfants, électeurs, etc.	Voyages. 1,638,372	Voyages. 1,487,549	1,591,692 32	1,385,926 22	Kilom. 43.54	Kilom. 41.63	0.966	0.932	
(3) Abonnements	ordinaires	7,791,182	7,288,768	6,575,957 77	6,071,726 97	39.37	39.25	0.844	0.833
	d'étudiants	2,488,503	2,278,520	353,574 29	321,518 85	12.91	12.91	0.142	0.142
	d'ouvriers	24,098,200	21,375,212	3,118,740 20	2,598,796 30	15.01	14.76	0.125	0.122
Détenus et leurs gardiens	56,793	58,685	180,516 70	178,782 50	69.79	71.36	1.461	1.483	
Émigrants	6,139	5,936	24,414 68	22,044 70					
Sociétaires	525,447	486,400	622,016 68	578,569 67					
Trains de plaisir	153,022	161,794	256,521 05	282,428 37	62.03	61.73	3.700	3.677	
Voyages circulaires	251,231	241,370	929,648 40	887,555 91					
Total des parcours à prix réduits (3)	37,829,284	33,387,224	13,654,092 09	12,330,318 49	21.52	22.73	0.361	0.369	
Report des parcours à prix entiers	44,847,308	43,549,974	39,224,708 02	38,081,040 94	20.64	20.37	0.875	0.874	
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	82,676,592	76,937,198	52,877,800 11	50,411,389 43	21.50	21.39	0.640	0.655	

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

(2) Autres que les billets d'aller et retour avec réduction de 20 p. c.

(3) Pour les années antérieures, voir annexe XXXII et pour le détail des abonnements de quinze jours, voir annexe XXXIII.

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

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECEITE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1896.	en 1895.	Différences pour 1896.	en 1896.	en 1895.	Différences pour 1896.	en 1896.	en 1895.	en 1896.	en 1895.
	Voyages.	Voyages.					Kil.	Kil.		
1 ^{re} classe	598,131	578,974	+ 19,157	3,026,769 70	2,977,508 20	+ 49,191 50	55.82	56.66	5.060	5.143
2 ^e —	2,072,487	2,061,529	+ 10,958	5,114,834 72	5,058,935 80	+ 55,898 92	37.50	37.23	2.468	2.454
3 ^e —	12,885,326	12,875,703	+ 9,623	10,292,739 72	10,349,686 79	- 56,947 07	19.54	19.65	0.759	0.804
	15,555,944	15,516,206	+ 39,738	18,434,364 14	18,386,220 79	+ 48,143 35	23,29	23.37	1.185	1.185

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

1 ^{re} classe	1,059,646	1,004,016	+ 55,630	2,692,001 93	2,541,714 32	+ 150,287 61	35.83	36.58	2.510	2.532
2 ^e —	3,865,196	3,732,596	+ 132,600	4,827,732 "	4,628,612 36	+ 199,119 64	25.12	24.83	1.249	1.240
3 ^e —	24,366,522	23,297,216	+ 1,069,306	13,270,009 95	12,524,493 47	+ 745,516 48	17.32	16.93	0.545	0.538
	29,291,364	28,033,768	+ 1,257,596	20,790,343 88	19,695,820 15	+ 1,095,523 73	19,22	18.71	0.710	0.703

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

1 ^{re} classe	1,637,777	1,582,990	+ 74,787	5,718,791 63	5,519,312 52	+ 199,479 11	43.61	43.92	3.420	3.487
2 ^e —	5,937,683	5,794,065	+ 143,618	9,942,569 72	9,687,548 16	+ 255,021 56	29.44	29.24	1.674	1.672
3 ^e —	37,251,846	36,172,919	+ 1,078,929	23,563,349 67	22,874,180 25	+ 689,169 41	19.78	19.91	0.633	0.632
	44,847,308	43,549,974	+ 1,297,334	39,224,708 02	38,081,040 94	+ 1,143,667 08	20.37	20.61	0.875	0.874

d) *Billets à prix réduits (2).*

1 ^{re} classe	1,221,803	1,128,169	+ 93,634	1,957,269 40	1,778,616 19	+ 178,653 21	45.00	45.29	1.602	1.577
2 ^e —	3,517,842	3,319,512	+ 228,330	3,709,170 62	3,460,427 55	+ 248,743 07	39.72	39.51	1.045	1.042
3 ^e —	33,039,839	32,939,552	+ 100,287	7,986,652 07	7,091,304 75	+ 895,347 32	19.84	19.93	0.242	0.245
	37,829,284	37,387,224	+ 4,442,060	13,653,092 09	12,330,348 49	+ 1,322,743 60	22.52	22.73	0.361	0.369

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe	2,879,380	2,711,150	+ 168,230	7,676,061 03	7,297,928 71	+ 378,132 32	44.24	44.45	2,666	2,602
2 ^e —	9,485,525	9,113,577	+ 371,948	13,651,737 34	13,147,975 71	+ 503,761 63	33.28	32.9 8	1,439	1,443
3 ^e —	70,311,687	65,112,471	+ 5,199,216	31,550,001 74	29,965,485 01	+ 1,584,516 73	18.98	18.81	0.439	0.469
	82,676,592	76,937,198	+ 5,739,394	52,877,800 11	50,411,389 43	+ 2,466,410 68	21.50	21.39	0,650	0,655

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

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

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1895, l'année 1896 a donné :

Pour les trains express	En plus, fr.	71,461 22
— ordinaires	En plus,	1,072,205 86
<hr/>		
Pour l'ensemble des billets simples et d'aller et retour	En plus,	1,143,667 08
Pour l'ensemble des prix réduits	En plus,	1,322,743 60
<hr/>		
Pour la totalité des transports de voyageurs :	En plus, fr.	2,466,410 68

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

	Billets simples	Billets d'aller et retour (20 p. c. de réduction)	Ensemble
En trains express.	4,302,915	1,881,798	3,184,713
— ordinaires	14,253,029	27,409,566	41,662,595
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	15,555,944	29,291,564	44,847,508

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

57,829,284	37,829,284
<hr/>	<hr/>
67,120,648	82,676,592

on constate que, sur 82,676,592 voyages effectués, 67,120,648, soit 81.2 p. c., l'ont été à prix réduits. Cette proportion a été de 79.8 p. c. en 1895.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1872 (*voir* annexe XXXII).

Pour les abonnements de 15 jours, en vigueur depuis juin 1893 (*voir* annexe XXXIII).

Parcours effectués par les voyageurs :

Les voyageurs ont parcouru le nombre de kilomètres ci-après :

	Express.	Ordinaires.
En première classe.	72,269,863	53,114,618
En deuxième classe	98,563,759	217,146,854
En troisième classe	91,467,398	1,242,708,901
	<hr/>	<hr/>
Ensemble.	262,301,020	1,514,970,573
	<hr/>	<hr/>
Parcours total pour		
{ 1896	1,777,271,593	
{ 1895	1,645,789,613	

Recettes moyennes par voyageurs embarqués.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR
	Fr.		Fr.
1865 . . .	1.37	1881 . . .	0.82
1866 . . .	1.15	1882 . . .	0.81
1867 . . .	1.10	1883 . . .	0.79
1868 . . .	1.10	1884 . . .	0.78
1869 . . .	1.18	1885 . . .	(*) 0.81
1870 . . .	1.14	1886 . . .	0.75
1871 . . .	1.12	1887 . . .	0.74
1872 . . .	0.95	1888 . . .	0.75
1873 . . .	0.87	1889 . . .	0.72
1874 . . .	0.84	1890 . . .	0.70
1875 . . .	0.84	1891 . . .	0.68
1876 . . .	0.80	1892 . . .	0.68
1877 . . .	0.78	1893 . . .	0.66
1878 . . .	0.76	1894 . . .	(*) 0.69
1879 . . .	0.75	1895 . . .	0.66
1880 . . .	(*) 0.88	1896 . . .	0.64

On voit que la recette moyenne par voyageur continue à fléchir d'année en année, sauf les relèvements exceptionnels dus aux Expositions, qui entraînent à de longs parcours.

Cette situation est due principalement aux circonstances suivantes :

A. Les billets *d'aller et retour*, à prix réduits de 20 p. c., constituent, chaque année, une part de plus en plus grande du mouvement à prix pleins. D'après les chiffres suivants, cette part a été en 1896, de 65 p. c. et en 1872, première année de l'application du nouveau tarif, de 53 p. c. seulement :

	1872.		1896.	
	Nombre.	P. c.	Nombre.	P. c.
Billets simples	10,021,575	47	15,555,944	55
Billets aller et retour	11,577,272	53	29,291,364	65
Ensemble	21,598,645	100	44,847,308	100

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

(*) Année de l'Exposition d'Anvers.

B. Le mouvement se développe beaucoup moins en 1^{re} classe qu'en 2^e et 3^e; exemple :

	1877.		1896.		Augmentation.	
	Nombre.		Nombre.		P. c.	
Voyageurs.	1 ^{re} classe.	1,224,491	1,657,777	433,286	35	
	2 ^e —	2,788,905	5,937,685	3,148,780	115	
	3 ^e —	17,585,231	57,251,848	19,666,597	112	
Ensemble		21,598,645	44,847,508	23,248,663	108	

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

	1877.		1896.		Augmentation.	
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Voyages par abonnement		4,231,412		35,188,280		33,957,468
Autres voyages		21,966,511		47,488,312		25,521,801
Ensemble.		23,197,623		82,676,592		59,478,969

§ 2. MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT, EN 1896.

Une statistique des transports de grosses marchandises, *par chargements complets*, de tapisseries, de wagons roulant sur essieux, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État, en 1896, fait l'objet des tableaux annexes XXXVII à XLII. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

En voici le résumé, pour ce qui concerne l'ensemble des *quantités* transportées :

DÉSIGNATION des TRANSPORTS.	UNITÉS.	Services intérieur et État vers État.	Services mixtes au départ et à l'arrivée.	Services internationaux au départ et à l'arrivée.	Transit par les lignes de l'État des transports échangés entre			TOTAUX.
					lignes concédées belges.	lignes concédées et pays étrangers et vice-versa.	pays étrangers.	
Grosses marchandises	Tonnes.	14,991,477	4,948,000	6,868,645	408,149	1,340,326	237,531	28,794,128
Tapisseries	Nombre.	1,907	251	123	(²)	(²)	"	1,281
Wagons roulant sur essieux	Id.	4,455	596	625	(²)	(²)	"	5,676
Chevaux, bestiaux, etc.	Têtes.	531,602	91,690	161,800	(²)	(²)	2,320	787,412

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

(²) Les transports de tapisseries et de wagons roulant sur essieux échangés entre pays étrangers, en transit par l'État étant soumis à réinscription aux points frontières, sont compris à la 5^e colonne sous la rubrique « Services internationaux au départ et à l'arrivée ».

§ 3. ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

Le mouvement et les recettes en général se résument comme suit :

	MOUVEMENT.			RECETTES.			
	Unité.	1896.	1895.	Différences pour 1896.	1896.	1895.	Différences pour 1896.
Voyageurs	Voyage.	82,676,592	76,937,198	+ 5,739,394	52,877,800 11	50,411,389 43	+ 2,466,410 68
Tickets d'entrée	Coupon.	1,823,936 (1)	1,712,319	+ 111,597	182,393 60	171,233 96	+ 11,159 70
Bagages	Quintal.	386,706	370,523	+ 16,183	1,723,496 17	1,635,391 68	+ 88,104 49
Petites marchand ^{es} (2)	Kilogr.	336,070,536	377,267,990	+18,842,546	10,438,126 21	10,015,816 71	+ 422,309 50
Grosses —	Tonne.	31,512,816	29,739,055	+ 1,783,761	90,006,157 44	86,302,149 99	+ 3,704,007 45
Finances	Group.	914,254	895,070	+ 49,184	269,436 18	256,026 72	+ 13,409 46
Équipages	Nombre.	1,629	1,557	+ 72	66,433 82	63,387 05	+ 3,046 77
Chevaux et bestiaux(2)	Expédition.	65,569	62,246	+ 3,123	1,640,378 72	1,568,324 88	+ 72,053 84
Produits extraordin ^{aires}	—	—	—	—	3,083,429 45	3,976,564 01	— 893,134 56
Ensemble					160,317,651 70	154,400,287 37	+ 5,917,364 33
Produits divers					87,111 56	67,063 14	+ 20,048 42
				Totaux . . . fr.	160,434,763 26	154,467,350 51	+ 5,967,412 75

Les diverses sources de recettes se décomposent, par nature de service, savoir :

	1896.				1895.
	A SERVICE Intérieur.	B SERVICES mixtes.	C SERVICES Internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	40,363,775 93	5,456,923 47	7,057,100 71	52,877,800 11	50,411,389 43
Tickets d'entrée dans les stations	182,393 60	"	"	182,393 60	171,233 60
Bagages	717,433 08	69,392 83	936,670 26	1,723,496 17	1,635,391 68
Petites marchandises	7,428,696 57	1,022,454 88	2,046,974 76	10,498,126 21	10,015,816 71
Grosses —	50,575,941 81	12,813,735 87	26,616,479 76	90,006,157 44	86,302,149 99
Finances	218,946 05	18,546 99	31,913 14	269,436 18	256,026 72
Équipages	51,761 70	3,316 82	11,325 30	66,433 82	63,387 05
Chevaux et bestiaux	1,220,862 19	87,017 44	332,499 69	1,640,378 72	1,568,324 88
Produits extraordinaires	3,083,429 45	"	"	3,083,429 45	3,976,564 01
Ensemble . . . fr.	103,843,240 38	19,471,418 30	37,032,933 02	160,347,651 70	154,400,287 37
Produits divers fr.				87,111 56	67,063 14
			Total . . . fr.	160,434,763 26	154,467,350 51

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

	A	B	C
En 1895, de	64.56	11.65	23.99
Elle est, en 1896, de	64.76	12.14	23.10
Différence pour 1896	+ 0.40	+ 0.49	— 0.89

(1) Chiffre rectifié.

(2) Voir annexe XI la décomposition par trains de voyageurs et de marchandises, des recettes afférentes à ces transports.

§ 4. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1896.	En 1895.
Garde de bagages. fr.	92,024 88	87,247 95
Loyer des buffets.	170,035 49	200,664 83
Droit d'affichage	54,187 55	59,611 55
Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	120,685 50	111,384 84
Amendes pour fausses déclarations	5,709 70	— 8,408 80
Formalités en douane	240,182 02	221,657 17
Dépôt et magasinage	64,155 54	62,705 12
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	194,579 12	165,591 54
Loyer de locomotives, tenders, matériel	7,395 25	55,517 87
— de tapissières.	274 70	651 60
Déchargement d'office	56,661 96	47,286 57
Entretien et traction sur les raccordements . . .	255,575 04	248,415 35
Redevances pour usage de quais, voies	5,557 76	4,956 74
Location de terrains, vidanges, etc.	58,497 51	55,585 20
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	1,709,258 45	1,964,118 95
Surtaxes non réclamées.	850 10	940 60
Recettes diverses	92,026 82	(¹) 759,102 95
Total. . fr.	<u>5 085,429 45</u>	<u>5,976,564 01</u>

§ 5. PRODUITS DIVERS.

Les produits divers encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles, et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, se sont élevés à. . fr.

	En 1896	En 1895.
. fr.	87,111 56	67,065 14

§ 6. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. c. 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 1896	En 1895.												
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,079,855 62	1,007,565 67												
Détenus et leurs gardiens	180,516 70	178,782 50												
Émigrants	24,414 68	22,044 70												
Sociétaires	622,016 68	578,569 67												
Trains de plaisir	256,521 05	282,428 57												
Transports mili- taires en débet.	<table border="0"> <tr> <td>Hommes</td> <td>511,856 70</td> <td>578,559 55</td> </tr> <tr> <td>Chevaux</td> <td>27,108 05</td> <td>26,012 60</td> </tr> <tr> <td>Bagages et matériel de guerre. .</td> <td>107,482 22</td> <td>97,169 15</td> </tr> </table>	Hommes	511,856 70	578,559 55	Chevaux	27,108 05	26,012 60	Bagages et matériel de guerre. .	107,482 22	97,169 15				
Hommes	511,856 70	578,559 55												
Chevaux	27,108 05	26,012 60												
Bagages et matériel de guerre. .	107,482 22	97,169 15												
Transports mili- taires soldés par les intéressés	<table border="0"> <tr> <td>Bagages et mobiliers.</td> <td>17,564 80</td> <td>14,689 65</td> </tr> <tr> <td>Équipages et chevaux</td> <td>4,254 10</td> <td>4,154 20</td> </tr> </table>	Bagages et mobiliers.	17,564 80	14,689 65	Équipages et chevaux	4,254 10	4,154 20							
Bagages et mobiliers.	17,564 80	14,689 65												
Équipages et chevaux	4,254 10	4,154 20												
Chevaux de courses	56,508 60	27,110 "												
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	<table border="0"> <tr> <td>départements ministériels . . .</td> <td>14,981 55</td> <td>10,199 97</td> </tr> <tr> <td>expositions</td> <td>229 40</td> <td>501 20</td> </tr> <tr> <td>divers</td> <td>1,554 40</td> <td>1,582 25</td> </tr> <tr> <td>armée et prisons.</td> <td>126,576 50</td> <td>117,678 40</td> </tr> </table>	départements ministériels . . .	14,981 55	10,199 97	expositions	229 40	501 20	divers	1,554 40	1,582 25	armée et prisons.	126,576 50	117,678 40	
départements ministériels . . .	14,981 55	10,199 97												
expositions	229 40	501 20												
divers	1,554 40	1,582 25												
armée et prisons.	126,576 50	117,678 40												
Ensemble. . fr.	<u>5,010,980 65</u>	<u>2,746,647 88</u>												

(¹) La somme de fr. 759,102-95 comprenait : 1° fr. 487,209-62, représentant les intérêts de sommes litigieuses en cours de règlement ; 2° fr. 156,967-06, versés par la Compagnie de Liège à Turnhout.

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1896.

§ 1^{er}. CAMIONNAGE.

Depuis le 1^{er} août 1896, l'Administration des chemins de fer assure le camionnage dans l'agglomération bruxelloise au moyen de camions lui appartenant et d'un personnel, facteurs et conducteurs, relevant directement de son autorité. Les chevaux, complètement harnachés, sont seuls pris en location.

Les résultats acquis au 31 décembre 1896, c'est-à-dire après cinq mois d'exploitation, comparés à ceux des cinq mois correspondants de l'année 1895, se traduisent par une économie de 45,924 francs.

Il est à noter que cette économie a été obtenue tout en permettant à l'Administration de salarier plus convenablement que les anciens entrepreneurs le nombreux personnel préposé au dit service, et de réduire la journée de travail dans une limite raisonnable.

Dans seize autres localités, le camionnage est effectué au moyen de camions, chevaux et conducteurs pris en location par voie d'adjudication publique.

Les avantages obtenus par cette mesure au cours des années précédentes se sont maintenus en 1896. Ainsi, en 1890, *sous l'ancien régime*, l'Administration a dû payer pour l'exécution du service dans ces localités fr. 429,540-80, tandis qu'en 1896, *avec le service en régie*, et malgré l'augmentation des prestations, elle n'a dépensé dans ces mêmes localités que fr. 355,862-60, soit fr. 93,678-20 en moins.

Les dépenses *totales* du camionnage se détaillent comme suit :

	En 1896.	En 1895.
a. Camionnage-déclaration . . fr.	1,238,603 13	1,385,808 36
b. Van Gend (art. 10 de la conv.) . .	41,907 50	43,167 50
c. Remise à domicile par camions loués, à Bruxelles (Allée-Verte), (Entrepôt) et (Nord)	9,937 27	17,652 02
d. Remise à domicile par porteurs à Bruxelles, Verviers, Anvers, Gand, Louvain, Malines, Alost, Bruges, Mons, Ostende et Blankenberghe	79,970 62	77,485 62
e. Port à domicile par porteurs d'avis et remise dans les autres localités . .	406,377 27	401,629 89
f. Remise à domicile par la poste. . .	5,357 75-	4,619 20
	1,482,153 54	1,630,362 59

§ 2. BUFFETS ET BUVETTES.

En vue d'obtenir un service aussi satisfaisant que possible, l'Administration a publié un cahier des charges qui sera appliqué au fur et à mesure

du renouvellement des entreprises et dont les clauses sont renforcées, notamment en ce qui concerne la répression des abus.

Le débit des boissons alcooliques a été interdit. Cette interdiction s'appliquait fin 1896 à neuf buffets ou buvettes.

Vu leur peu d'importance, les buffets de Courtrai, Groenendael et Mouseron ont été transformés en buvettes.

Les redevances des buffets et buvettes ont produit, en 1896, la somme de fr. 180,043-27 et fr. 180,690-82 en 1895. soit, pour 1896, une diminution de fr. 647-25 qu'explique l'adoption des mesures précitées.

§ 3. TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Les facteurs surnuméraires et candidats facteurs des postes sont appelés à bénéficier du tarif d'abonnements pour ouvriers.

Publication d'un onzième supplément aux conditions réglementaires, comprenant notamment :

1° L'extension du barème des abonnements pour ouvriers, pour un voyage aller et retour par semaine et l'octroi de facilités plus grandes à cette catégorie d'abonnés ;

2° Le taux des surtaxes à payer par les voyageurs faisant usage d'une carte ou d'un billet d'abonnement périmé.

Réduction de 50 p. c. en faveur des ouvriers agricoles et autres de toutes catégories, allant travailler temporairement hors frontières.

Délivrance, aux militaires, de billets d'aller et retour à prix réduits. (Antérieurement les voyageurs de cette catégorie devaient se pourvoir de billets simples pour chaque voyage.)

Délivrance par les points d'arrêt, de billets simples et d'aller et retour à prix réduits pour militaires.

Autorisation de remettre aux ayants droit les portraits photographiés qui ont servi à la confection des cartes d'abonnement.

Extension de la gratuité de transport à toutes les catégories d'électeurs.

Revision du tarif pour le transport des vélocipèdes par trains de voyageurs (distinction entre les vélos à un et à plusieurs sièges).

Autorisation donnée à toutes les stations et haltes du réseau de délivrer des billets à destination de tous les points d'arrêt.

Extension de la durée de validité des billets d'aller et retour : d'une façon générale, les dimanches et jours de fêtes ne sont pas comptés pour déterminer cette durée. En outre, les billets délivrés le samedi et la veille des jours de fête, pour les distances de 75 kilomètres et moins, sont rendus valables jusqu'au lendemain.

Abonnements pour ouvriers rendus valables pour deux localités, lorsque le siège de la résidence ou du travail est desservi par plusieurs stations.

Transport gratuit en 3^e classe des proches parents des fonctionnaires, employés et ouvriers de l'Administration, dénués de ressources, appelés au

chevet des membres de leur famille, victimes en service d'un accident grave.

Délivrance, au prix du plus long parcours, d'abonnements ordinaires valables par plusieurs directions.

Délivrance par les bureaux :

1° de Piéton, Forchies, Trazegnies et Courcelles (Centre), de billets d'aller et retour pour Charleroy, valables pour Charleroy ou Dampremy ;

2° de Bruxelles (Nord), de billets d'aller et retour pour l'une ou l'autre des stations du littoral et permettant de s'embarquer au retour à Ostende, Blankenberghe, Heyst ou Nieuport.

b. Services mixtes.

Modification à la taxation des abonnements ordinaires en service mixte avec les stations des lignes Nord-belges. (Application du barème de l'État à la distance totale.)

Publication d'un dixième et d'un onzième suppléments au tarif Grand Central Belge : relations nouvelles et modifications diverses.

Prolongation de la durée de validité des billets d'aller et retour, comme en service intérieur (*voir ci-dessus*).

Création d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers, valables pour un voyage aller et retour par semaine, entre les stations de l'État belge et celles des compagnies de l'État Néerlandais, de la Flandre Occidentale, de Gand-Eecloo-Bruges et de Termonde à Saint-Nicolas.

Revision du tarif pour le transport des vélocipèdes par trains de voyageurs.

c. Services internationaux.

Publication d'un nouveau tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages de la Belgique, de la France et de l'Angleterre vers les stations du haut Rhin et vice-versâ, par Herbesthal-Cologne et par Sterpenich-Luxembourg-Strasbourg-Kehl.

A l'occasion de l'Exposition de Nijni-Nowgorod, mise en distribution à Bruxelles (Nord) de billets d'aller et retour à prix réduits, entre les stations frontières russes et Nijni-Nowgorod et de billets pour voyages en Russie.

Publication d'un premier supplément au tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre les stations des chemins de fer de l'État belge, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'État de Bavière, du Buschterhrad, autrichiens, hongrois, roumains et orientaux. (Extensions et modifications.)

Modifications aux prix des coupons de ou vers Londres, viâ Calais. (Suppression du droit de port à Calais.)

Mise en vigueur de nouvelles conditions réglementaires générales, applicables aux tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages, de l'Union des chemins de fer du Nord, orientaux, bulgares, serbes, roumains, hongrois, autrichiens, allemands, néerlandais, luxembourgeois, belges, français et anglais.

d. *Voyages circulaires.*

Réimpression du fascicule II (voyages combinables) du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Publication du premier supplément aux fascicules I et II du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits. (Modifications et extensions.)

Des conventions pour la vente de billets pour des parcours en Belgique ont été conclues avec :

MM. R. Glöklen et C^{ie}, à Mannheim ;

MM. Schenker et C^{ie}, à Vienne ;

M. Pillmann, à Hanovre.

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

§ 4. TARIFS POUR MARCHANDISES.

Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les livrets réglementaires des services intérieur et mixtes, réimprimés en 1895, ont subi les améliorations et les modifications commandées par les nécessités du service et les intérêts de l'industrie et du commerce.

Il a été notamment décidé que les colis de 5 à 10 kilos, affranchis au départ, peuvent, comme les colis de 5 kilos et moins, être expédiés sous forme de petits paquets affranchis au moyen de timbres adhésifs.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} février. Classification du *brai stéarique*, à la 5^e classe; des *minerais de manganèse (carbonate ou peroxyde de manganèse)* et des *minerais de fer manganésifères* au tarif spécial n° 12 et à la 4^e classe.
- » Déclassement des bières en fûts de la 2^e à la 3^e classe.
- 1^{er} avril. Classification du *ball-clay*, à la 4^e classe; des *betteraves en cossettes* au tarif n° 7 et à la 4^e classe; du *china-stone*, à la 4^e classe.
- 1^{er} mai. Classification de l'*alcool méthylique*, à la 2^e classe.
- 1^{er} juillet. Classification des *crevettes* au T. S. n° 50 et à la 1^{re} classe; des *ronces artificielles* au T. S. n° 6 et à la 2^e classe; des *toiles d'emballage*, à la 5^e classe.
- » Déclassement des *bois exotiques*, de la 1^{re} à la 3^e classe; du *divi divi en cosses*, de la 1^{re} à la 5^e classe.
- 1^{er} août. Déclassement de l'*acétate de soude*, de la 1^{re} à la 2^e classe.
- 1^{er} septembre. Classification du *brai de goudron de bois*, aux tarifs spéciaux n°s 22 et 51 et à la 4^e classe.

- 15 septembre. Classification des *pierres pour fours à étendre le verre* (*pierres d'étenderies*) et autres pièces en *Pierre réfractaire*, pour *verreries*, au tarif spécial n° 7 et à la 3^e classe.
- 15 septembre. Déclassement du *sumac*, de la 1^{re} à la 3^e classe.

Barème.

- 1^{er} avril. Publication de nouveaux barèmes réduits applicables aux transports de chevaux et bestiaux.

Tarifs spéciaux.

- 1^{er} mai. N°s 1 et 2 d'exportation maritime :
Ces tarifs sont rendus applicables aux transports de *combustibles* destinés aux *steamers remorqueurs* faisant le service des bassins à Anvers.
- 1^{er} juillet. N° 4 d'exportation maritime :
Ce tarif est étendu aux *meubles*.
- 1^{er} février. N° 6 d'exportation maritime :
Ce tarif est rendu applicable à la *porcelaine*.
- 1^{er} juillet. Ce tarif est rendu applicable aux *ronces artificielles*.
- 1^{er} février. N° 7 d'exportation maritime :
Ce tarif est rendu applicable :
au *spath (sulfate de baryte) en poudre ou en pierre* ;
au *sulfate de baryte en poudre ou en pierre* ;
- 1^{er} avril. aux *betteraves en cossettes* ;
- 15 septembre. aux *pierres pour fours à étendre le verre (pierres d'étenderies)*.
- 1^{er} juin. N° 11, pour les transports d'*acier en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en targets ou en bidons, de fontes brutes, de mitraille d'acier, de fonte et de fer* :
Ce tarif est étendu aux *massiaux*.
- 1^{er} février. N° 12, applicable notamment aux transports de *matières premières et des produits de l'industrie métallurgique* :
Ce tarif est étendu aux *minerais de manganèse* et aux *minerais de fer manganésifères*.
- 1^{er} juin. Ce tarif est étendu aux *déchets de carrières*.
- 1^{er} avril. N° 12^{bis}, a été rendu applicable aux *pyrites de fer* et aux *pyrites grillées* et a été étendu à de nouvelles relations.
- N° 13, applicable, dans certaines relations, aux transports de *poussier maigre* destiné à la consommation des *fours à zinc et à plomb, et de charbons menus graineux maigres*, destinés à la consommation des *fours à zinc et des briqueteries*.
- 1^{er} mars. Ce tarif est étendu à la station d'Ans ;
- 6 mars. Ce tarif est étendu à la station de Franière ;

- 23 septembre. Ce tarif est étendu à la station de Jumet-Brûlotte (charbonnage du centre de Jumet).
N° 22, d'exportation maritime :
- 1^{er} septembre. Ce tarif est étendu au *brai de goudron de bois*.
N° 30, pour le transport des *engrais et de certains produits agricoles et autres* :
- 1^{er} février. Ce tarif est rendu applicable aux *bières en caisses, en fûts ou en paniers*.
- 1^{er} juillet. Ce tarif est rendu applicable aux *crevettes, meubles, moules (mollusques) et poissons frais*.
- 1^{er} août. Ce tarif est rendu applicable aux *lapins vivants* et à la *volaille vivante*.
N° 31, applicable aux transports de *brai de goudron de gaz ou de houille et de goudron de gaz et de houille* :
- 1^{er} septembre. Ce tarif est étendu au *brai de goudron de bois*.
N° 36, pour le transport des produits destinés à l'amendement des terres ou à l'amélioration des chemins :
- 9 novembre. Ce tarif est étendu au *terreau*.
N° 37, pour le transport des produits destinés à l'amendement des terres ou à l'amélioration des chemins :
- 1^{er} février. Ce tarif est rendu applicable aux *écumes de sucreries* et aux *résidus calcaires de la fabrication du sucre*.

Tarifs exceptionnels provisoires.

- Nos 6 et 6^{bis}, applicables aux transports de *charbons effectués au départ des gares charbonnières belges vers les stations du Nord du pays* :
- 19 mai. Ces tarifs ont été étendus à Nosseghem.
- 1^{er} juillet. Ces tarifs ont été prorogés jusqu'à disposition ultérieure.
- 14 septembre. Ces tarifs ont été étendus à Neckerspoel.
Nos 31 et 31^{bis}, pour le transport de *combustibles par 50 tonnes* :
- 1^{er} avril. Ces tarifs ont été prorogés jusqu'au 31 mars 1897.
- 14 novembre. Ces tarifs ont été publiés à nouveau et ont été rendus applicables aux transports de *terres plastiques, terres réfractaires, kaolin, china-stone, china-clay et ball-clay*.
- 1^{er} avril. N° 31^{quator}, prorogé jusqu'au 31 mars 1897.

Tarifs exceptionnels provisoires nouveaux.

- 15 janvier. N° 37, pour le transport des *pavés* de Quenast à Sichein.
- 1^{er} avril. N° 38, pour le transport du *ballast* de Lessines et de Quenast à la frontière française.

- 25 février. N° 59, pour le transport des *pavés* de Quenast à Westmeerbeek.
- 10 mars. N° 40, pour le transport des *pavés* de Quenast à Tessenderloo.
- 15 avril. N° 41, pour le transport du *ballast* de Lessines et de Quenast à la frontière française.
- 1^{er} août. N° 42, pour le transport des *rails et accessoires de rails*, de Ougrée, Kinkempois et Seraing à Anvers (transit).
- 26 juin. N° 43, pour le transport des *pavés* de Quenast à Hérent.
- 15 juillet. N° 45, pour le transport de la *chaux*, du *ciment* et des *moellons*, de Allain, Chercq, Hollain (Crève-Cœur) et Vaulx à Bruges (Bassin) et Heyst.
- 25 novembre. N° 47, pour le transport du *ciment* de Cronfestu, Niel et Turnhout (Bassin) à Bruges et Heyst.

SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.

Service Belge-Néerlandais.

Conditions réglementaires.

- 16 mars. Modifications au règlement et aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.
- 16 mars. Publication d'un nouveau tableau d'assimilation des stations belges et néerlandaises non dénommées.
- 16 mars. Publication d'un nouveau tableau indiquant les gares privées et les établissements reliés aux stations belges.
- 16 mars. Publication d'une nouvelle nomenclature des points tarifés.
- 1^{er} décembre. Modifications au règlement et aux prescriptions concernant l'application du tarif, notamment en ce qui concerne les dispositions applicables aux transports de *chevaux* et *bestiaux*.

Classification générale des marchandises.

- 16 mars. Classification des *cornues à gaz* au tarif spécial n° II, de la *lessive de potasse*, de la *lessive de soude*, des *pierres de construction en grès artificielles non taillées*, de la *potasse liquide* et de la *soude*, à la 3^e section.
Classification des *pierres de construction en grès artificielles taillées*, à la 2^e section.
- 16 mars. Déclassement des *graines d'arachides* de la 2^e à la 3^e section.
- 16 mars. Déclassement des *bois de houillères*, du T. S. n° I au T. S. n° II.
- 5 juillet. Remaniement de la classification des *dalles en pierre et en marbre*.
- 1^{er} décembre. Publication d'une nouvelle classification des marchandises.

Barèmes.

1^{er} décembre. Publication d'un nouveau barème pour le transport des chevaux et bestiaux.

Tarifs spéciaux.

N° IV, applicable au transport des *clous*, de la *paille*, des *roseaux* et du *lin en tiges*, dans certaines relations.

16 mars. Ce tarif est étendu à la station de Syngem.

1^{er} août. Publication d'un nouveau tarif spécial n° 24, applicable aux transports de *moellons* (bruts ou bouchardés), *pierres brutes*, etc., dans certaines relations.

Tarifs exceptionnels provisoires.

29 juin. Création du tarif exceptionnel provisoire n° 44, pour le transport des *rails et des accessoires de rails*, de Seraing, Tilleur et Kinkempois à Amsterdam et Rotterdam, pour les Indes néerlandaises.

20 septembre. Création du tarif exceptionnel provisoire n° 46, pour le transport de l'*acier*, des *rails et des accessoires de rails*, de Ougrée, Seraing, Tilleur et Kinkempois à Amsterdam et Rotterdam, en destination des Indes néerlandaises.

Service Anglo-Belge, via Ostende-Tilbury.

Conditions réglementaires.

1^{er} juin. Publication du tarif pour le transport, entre les stations belges et Londres et certaines stations anglaises, des marchandises à grande et à petite vitesse.

Ce livret comprend des relations directes entre Londres et certaines stations anglaises, d'une part, et tous les chemins de fer belges, sauf le chemin de fer de Hasselt à Maeseyck et la ligne du Liégeois-Limbourgeois, d'autre part.

Classification générale des marchandises.

1^{er} juillet. Classification de la *margarine* au T. S. n° I.

4 août. Classification des *articles de papeterie en caisses* à la 3^e section, des *raisins frais* et des *tomates* au T. S. n° I.

10 octobre. Classification des *laines brutes* et des *tissus de coton* à la 4^e section.

10 octobre. Classification des *tissus de laine* la 2^e section.

Tarifs spéciaux.

4 août. Tarif spécial n° I pour le transport des *fruits* et des *légumes-primeurs*.

Ce tarif est rendu applicable aux produits ci-après : *fruits verts non dénommés, légumes frais, noisettes, noix, poires fraîches, pommes fraîches, prunes fraîches, raisons et tomates.*

Service Anglo-Belge, via Anvers-Harwich.

Classification générale des marchandises.

19 août. Classification des articles de *papeterie en caisses* à la 3^e section, des *raisins frais* et des *tomates* au tarif spécial n° I.

Tarifs spéciaux.

19 août. Tarif spécial n° 1 pour le transport des *fruits* et des *légumes-primeurs*.

Ce tarif est étendu aux produits ci-après : *fruits verts non dénommés, légumes frais, noisettes, noix, poires fraîches, pommes fraîches, prunes fraîches, raisins et tomates.*

Service Anglo-Belge, via Anvers, avec la station de Grimsby.

Classification générale des marchandises.

19 août. Classification des articles de *papeterie en caisses*, à la 3^e section.

Services Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois.

Classification générale des marchandises.

1^{er} septembre. Classification de l'*armoïse (plantes d'absinthe séchées)*, des *déchets de tricotage*, de la *gaude* et de l'*hyposulfite de soude (antichlore)*, au tarif spécial I; de la *pâte à grès emballée*, du *sulfate de fer brut*, des *appuis pour traverses de joints*, des *clous à millésime* et des *tringles d'écartement des voies*, au tarif spécial II, et au tarif spécial III, des *pierres à bâtir en plâtre*, de la *terre calcaire*, du *fluorure silicique brut*, du *coke de cornues*, provenant d'usine à gaz, de la *pâte à grès en vrac ou en sacs*, des *balayures de fabriques de laine, à nettoyer*, de *déchets de cuir comprimés*, des *poissons pour engrais*, de la *poudre de chaux*, de *coquillages*, du *précipité d'os* et des *déchets de poils* et de *fibres* provenant de la fabrication de la *farine de graines de cotonnier* et de *tourteaux de graines de cotonnier*.

- 1^{er} septembre. Déclassement des *plaques et briques de moelle végétale* (isolateurs en moelle végétale), du tarif spécial II au tarif spécial III.
- 1^{er} septembre. Admission au tarif exceptionnel n° 2, du *bisulfite de soude, solide ou liquide*, et des *blés égrugés torréfiés*, et au tarif exceptionnel n° 3, mais seulement à l'exportation par les ports de mer belges ou celui de Terneuzen, des *appuis pour traverses de joints*, des *clous à millésime* et des *tringles d'écartement des voies*.

Service Belge-Rhénan-Westphalien.

Tarif général.

- 15 mars. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
- Les dispositions spéciales ont été modifiées en ce sens que :
- 1^o Les envois de *laine brute*, expédiés des ports de mer belges ou de celui de Terneuzen sur des wagons à quatre essieux ou de vingt tonnes, sont transportés aux prix et conditions du tarif direct, sans être soumis à transbordement à la frontière allemande ;
- 2^o Les frais de location de bâches ne sont plus perçus que pour une seule bâche par wagon, en service local et en service de transit, lorsque, pour les envois de *laine* et de *déchets de laine*, des wagons découverts sont mis d'office à la disposition des expéditeurs.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} janvier. Extension des tarifs exceptionnels n°s 6, 7, 8, 13, 14, 17, 20 et 25 à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 1^{er} janvier. Mise en vigueur du tarif exceptionnel n° 25 pour les envois de *betteraves* de Düren, Eschweiler, Juliers et Stolberg à Saint-Trond, par expéditions d'au moins 50,000 kilogrammes.
- Extension à de nouvelles stations belges et allemandes du tarif exceptionnel du 1^{er} avril 1892 pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* vers l'Allemagne.
- 1^{er} août. Admission de nouvelles stations belges et allemandes dans les tarifs exceptionnels n°s 6, 7, 8, 9, 13, 14, 16, 17 et 20.
- 1^{er} août. Tarifs exceptionnels nouveaux :
- N° 26, pour les envois de *briques* effectués de Rothe Erde, à Anvers (transit), par expéditions de 10,000 kilogrammes, au minimum.

N° 27, pour le transport des *minerais de plomb et de zinc*, par expéditions de 10,000 et de 50,000 kilogrammes, des ports de mer belges et de celui de Terneuzen vers Call, Mechernich, Münsterbusch, Stolberg et Stolberg-Hammer.

N° 28, pour le transport de *déchets de pierres poudingues*, par 10,000 kilogrammes, de Régissa à Dahlhausen s/Ruhr, Hattingen, Hörde, Oberhausen et Ruhrort (Rhin).

N° 29, pour le transport des *matériaux* destinés à la construction ou l'entretien des routes (*pavés, cailloux, etc.*), par expéditions de 10,000 ou de 50,000 kilogrammes, au départ des stations belges desservant des carrières, vers la plupart des stations rhénanes-westphaliennes.

Service Belge-Allemand.

11 mars. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Les dispositions spéciales concernant le tarif belge-allemand ont été modifiées dans le même sens que celles du tarif belge-rhénan-westphalien.

Tarifs exceptionnels.

1^{er} janvier. Extension des tarifs exceptionnels nos 9 et 13 à de nouvelles stations belges et allemandes.

13 juillet. Extension des tarifs exceptionnels nos 9, 12 et 13 à de nouvelles stations allemandes.

Service Franco-Allemand.

Tarif général.

1^{er} décembre. Mise en vigueur d'un 2^e supplément aux tarifs franco-allemands du 1^{er} janvier 1895. Ce supplément comprend des tableaux de prix pour les relations avec les chemins de fer du Louis-de-Hesse, du Main-Neckar, de l'État de Bade, du Palatinat et de l'État de Saxe, ainsi qu'avec certaines stations des directions royales à Francfort s/Mein, Münster, Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Dantzig, Erfurt, Halle s/Saale, Hanovre, Kattowitz, Königsberg, Magdebourg, Posen et Stettin et la station de Lübeck.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

- 1^{er} juin. Mise en vigueur de nouvelles taxes pour le transport des marchandises entre les stations belges, Givet et Terneuzen, d'une part, Mannheim et Mannheim-Neckaworstadt, stations du chemin de fer Louis-de-Hesse, d'autre part.
- 1^{er} juin. Revision du fascicule 6^a (trafic de transit avec les stations des chemins de fer de l'État de Bade).
- 1^{er} juin. Revision du fascicule 6^b (trafic local avec les stations des chemins de fer de l'État de Bade).
- 20 juin. Mise en vigueur de nouvelles taxes pour le transport des marchandises entre les stations belges, Givet et Terneuzen, d'une part, Mengen et Sigmaringen, stations des chemins de fer de l'État de Wurtemberg, d'autre part.
- 1^{er} septembre. Revision du fascicule 2^a (trafic de transit avec Bâle et Delle (transit)).

Tarifs exceptionnels.

- Extension des tarifs exceptionnels des *houilles, cokes, etc.*, à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 7 avril. Mise en vigueur de nouveaux prix réduits pour le transport des *minerais et pyrites de fer, résidus de pyrites de fer*, ainsi que des *scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage de laminoirs et de convertisseurs*, en services belge-alsacien-lorrain et belge-luxembourgeois.
- 1^{er} juin. Revision du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, en service belge-badois.
- 1^{er} août. Extension aux *déchets de coton* des prix exceptionnels prévus pour le transport des *cotons bruts* des ports belges et de celui de Terneuzen, vers des gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.
- 1^{er} août. Introduction de la gare de Hostenbach dans le trafic exceptionnel pour le transport des *fers et aciers* entre certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, d'une part, les ports belges et celui de Terneuzen, d'autre part.
- 1^{er} août. Extension aux *minerais de fer manganésifères* des prix exceptionnels applicables aux transports de *minerais de fer* des ports belges et de celui de Terneuzen, vers certaines gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.
- 15 septembre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *fruits frais* en service belge-wurtembergeois.
- 1^{er} novembre. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport des *engrais* entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, Constance, Léopoldshöhe, Lindau

(Ville), Schaffhouse, Singen et Waldshut, stations des chemins de fer de l'État de Bade, d'autre part.

1^{er} novembre. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport des *engrais* entre les stations belges, Givet et Terneuzen, d'une part, Constance, Léopoldshöhe, Lindau (Ville), Schaffhouse, Singen et Waldshut, stations des chemins de fer de l'État de Bade, d'autre part.

Service Belge-Prince Henri.

Tarifs exceptionnels.

- 5 mars. Mise en vigueur de nouveaux prix réduits pour le transport des *minerais de fer, pyrites de fer et résidus de pyrites de fer*, ainsi que des *scories* de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et de convertisseurs.
- 7 avril. Introduction de taxes exceptionnelles pour le transport des *minerais de fer, pyrites de fer et résidus de pyrites de fer*, ainsi que des *scories* de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et de convertisseurs entre la gare d'Esch-Hoehl, d'une part, Angleur (Raccordements), Ougrée, Seraing, Seraing (Société de l'Espérance), Tilleur et Tilleur (Société de Sclessin), d'autre part.
- 1^{er} août. Extension aux *minerais de fer de manganésifères* des prix exceptionnels pour le transport des minerais de fer, au départ des ports belges et de celui de Terneuzen.
- 1^{er} novembre. Revision du tarif commun international pour le transport du *minerai de fer* du grand-duché de Luxembourg vers certaines gares du chemin de fer Nord Français.

Service Franco-Belge-Nord.

Conditions réglementaires.

- 29 juillet. Introduction d'une clause permettant d'admettre en port dû, moyennant certaines conditions, des expéditions d'*articles sujets à prompt détérioration*.
- 15 août. Publication d'un supplément contenant des additions et modifications résultant de l'arrangement additionnel à la Convention internationale de Berne concernant l'adjonction des stipulations complémentaires et la revision de l'annexe I des dites dispositions.

Classification générale des marchandises.

- 29 janvier. Classification des *crampons* et du *précipité de cuivre de Vignoes*.

- 29 janvier. Déclassement de la 3^e à la 4^e classe, sur le parcours belge, du *sulfate de baryte en poudre*.
- 5 juin. Classification de l'*oleo-margarine*.
- 31 juillet. Classification des *pommes de terre en vrac, du stone anglais, en pierres et en poudre*.
- 31 juillet. Déclassement des *bières en fûts et des perches*.

Tarif général.

- 8 février. Introduction de quatre nouvelles stations françaises.
- 24 avril. Additions et modifications diverses au tableau des distances sur le parcours français.
- 14 mai. Introduction d'une disposition pour la perception d'une taxe supplémentaire de transbordement à Anvers et à Gand, pour le transport des *chevaux et bestiaux*.
- 15 septembre. Modifications au tableau des distances, sur le parcours français.

Tarif spécial.

- 26 octobre. Mise en vigueur du 3^e supplément au tarif spécial des *houilles, etc.* du 1^{er} juillet 1893, contenant diverses additions et améliorations.

Service Franco-Belge-Est.

Tarif spécial.

- 1^{er} juillet. Réduction de fr. 0-75 par tonne sur les prix de la 4^e classe des tarifs intérieur et mixtes, en faveur de transports de *fonte brute* du bassin de Longwy, réexpédiés à Athus (frontière), pour être exportés par les ports belges et Terneuzen.

Service Franco-Belge-Anzin.

Tarif général.

- 14 mai. Introduction d'une clause autorisant la perception d'une taxe supplémentaire de transbordement à Anvers et à Gand pour le transport des *chevaux et bestiaux*.

Tarif de l'Union postale universelle.

- 1^{er} mai. Mise en vigueur d'un supplément contenant diverses additions et modifications à ce tarif.

Recueil des tarifs internationaux applicables aux colis dits « petits paquets ».

- 17 juillet. Modifications aux tarifs avec les Pays-Bas et les Indes néerlandaises ainsi qu'avec la Suède via Anvers-Gothembourg.

Service Belge-Bavarois.

- 1^{er} août. Mise en vigueur du 14^e supplément au tarif du 1^{er} juin 1885 pour le transport des marchandises en général. Ce supplément comprend notamment : 1^o la tarification de nouvelles stations bavares; 2^o un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *pierres lithographiques*; 3^o un tarif exceptionnel pour le transport des *engrais*, etc.
- 1^{er} février. Mise en vigueur du 1^{er} supplément au tarif du 1^{er} mai 1894, pour le transport des *animaux vivants* et des *véhicules de chemin de fer*.

Service Belge-Austro-Hongrois.

A. RÉGLEMENT ET CONDITIONS POUR L'APPLICATION DU TARIF.

- 14 mars. 1^o 4^e supplément au fascicule *A* de la 1^{re} partie du tarif. Additions et modifications de dispositions additionnelles au règlement.
- 2^o Introduction du 2^e supplément au fascicule *B* de la 1^{re} partie du tarif, mis en vigueur le 1^{er} février 1894. Modifications et additions aux conditions d'application du tarif et à la classification des marchandises.

B. TABLEAUX DES PRIX DE TRANSPORT (2^e PARTIE DU TARIF).

1^o Fascicule 1.

- 1^{er} mai. 2^e supplément. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel :
1^o pour le transport des *huîtres*, du *beurre fin* et des *produits de serre* ;
2^o pour le transport du *cuivre brut* et de l'*étain* ;
3^o pour le transport des *œufs*. — Modifications et additions aux divers tarifs exceptionnels existants.
- 1^{er} août. 3^e supplément. Introduction d'un tarif exceptionnel pour le transport du *malt* et de certaines modifications au tarif.
- 13 août. 4^e supplément. Introduction d'un tarif exceptionnel pour le transport du *tabac brut* (feuilles de tabac non travaillées et débris de feuilles de tabac).

2^o Fascicule 2.

- 1^{er} mai. 1^{er} supplément. Remplacement de tous les prix figurant dans le fascicule 2.

3^o Fascicule 3.

- 1^{er} décembre. 3^e supplément. Introduction d'un tarif exceptionnel pour le transport du *malt*; modifications diverses.

Service Belge-Italien par le Gothard.

1^{er} avril. Mise en vigueur du 1^{er} supplément comprenant diverses additions et modifications aux conditions de transport, au tableau de classification des marchandises et aux tableaux des prix de transport.

Relations avec les services de navigation.

15 septembre. Mise en vigueur du 1^{er} supplément au tarif du 1^{er} novembre 1895 pour le transport des marchandises par charges incomplètes et par charges complètes, vers les ports desservis par les services réguliers de navigation de la « Johnston Line ».

Introduction de nouveaux frets.

§ 5. TRAINS DE VOYAGEURS.

Continuant l'œuvre des années précédentes, l'Administration s'est attachée à faciliter aux ouvriers les communications entre leur domicile et le siège de leur travail, et à faire disparaître les stationnements auxquels ils sont parfois astreints dans les stations de coïncidence ou au point d'embarquement, pour le retour.

Les mesures suivantes ont été prises à cet effet :

a. Des trains nouveaux ont été mis en marche entre Landen et Lincet, Charleroy et Namur, Namur et Tamines, Tamines et Gembloux, Namur et Perwez, Châtelineau et Charleroy, Gembloux et Namur, Boom et Willebroeck, Tubize et Braine-l'Alleud.

b. Le train de marchandises n° 3747, partant de Grammont à 4 heures 39, a été affecté au transport des ouvriers entre Santbergen et Alost.

c. Les trains nos 2134, 705 et 2430 ont été prolongés respectivement entre Lincet et Ramillies, — Ottignies et Gembloux, — Manage et Marchienne-au-Pont.

d. On a prescrit l'arrêt des trains 2098 à Meirelbeke, 1016 à Contich (Est), 500 et 529 à Bruxelles (rue des Palais), 4131 à Liennes et 2464 à Baudoux.

e. L'horaire des trains ci-après a été modifié : 1596 entre Longwy et Athus, 460 entre Tervueren et Bruxelles (Quartier-Léopold), 2046 entre Wilryck et Anvers.

f. Enfin, les trains nos 894, 2698, 789 et 985 ont été rendus accessibles aux ouvriers respectivement entre Ottignies et Namur, Saint-Ghislain et Ath, Namur et Gembloux, Braine-le-Comte et Manage.

*
* * *

Indépendamment des mesures énumérées ci-dessus, ayant pour principal

objet de faciliter le déplacement des ouvriers, les améliorations suivantes ont été réalisées dans l'intérêt des voyageurs en général :

Service intérieur.

Depuis le 3 janvier :

Un train semi-direct, quittant Namur à 21 heures 35 pour arriver à Bruxelles (Quartier-Léopold) à 22 heures 55, a été organisé de façon à remédier à l'absence de communication, en hiver, après 19 heures 50, entre Namur et Bruxelles.

Le train n° 346, qui avait été organisé à titre d'essai entre Eschen et Anvers, pour permettre aux écoliers et employés d'arriver en ville vers 8 heures, a été maintenu, à titre définitif.

En vue de procurer aux élèves du Condroz une communication facile avec Huy, le point de départ du train n° 3449 a été porté de Modave à Clavier. Il part de cette dernière gare à 6 heures 35 pour arriver à Huy (Sud) à 8 heures 35.

Depuis le 1^{er} mai :

Un train nouveau a été organisé entre Blaton et Bernissart, à 20 heures 25, pour permettre aux voyageurs en destination de Bernissart, arrivés à Blaton par les derniers trains, de terminer leur voyage le même soir.

Un nouveau train partant à 5 heures 5 a été mis en marche entre Anvers (Sud) et Boom, pour faire face à l'augmentation du trafic.

Depuis le 1^{er} juillet :

En vue de faciliter le retour des habitants de Charleroy et de Châtelineau, les arrêts du train n° D 123, partant de Bruxelles (Midi) à 23 heures 58, la nuit du dimanche au lundi, ont été supprimés entre Bruxelles et Luttre. Comme conséquence, ce train a été rendu express et un train omnibus nouveau, desservant les stations intermédiaires du parcours, a été mis en marche la nuit du dimanche au lundi, entre Bruxelles (Midi) et Luttre.

Pour ramener la régularité dans la marche du train n° 430, son point de départ a été reporté de Schaerbeek à Bruxelles (Nord). Par voie de conséquence, le train n° 429, composé du même matériel en retour, a été prolongé jusqu'à Bruxelles (Nord).

Le train n° 2413, partant de Tamines pour Namur à 14 heures 55, a été prolongé entre Châtelineau et Tamines ; il relève dans la première de ces stations la correspondance amenée par le train n° 2493, arrivant de Charleroy à 14 heures 14.

Il n'existait aucun train de voyageurs de Namur à Bruxelles entre celui de 15 heures 27 et celui de 17 heures 27. Pour remédier à cette situation, le train n° D 89, circulant à vide le dimanche entre Namur et Gembloux,

a été rendu journalier et a été mis en correspondance immédiate avec le train n° 741 allant vers Bruxelles. à 15 heures 41.

Un train nouveau a été organisé entre Braine-le-Comte et Bruxelles. à 6 heures 40. afin de permettre aux étudiants et employés de Braine-le-Comte et de Hennuyères d'arriver à Bruxelles avant 8 heures.

Depuis le 1^{er} octobre :

Sur les instances des habitants des localités desservies par les lignes d'Ottignies à Gembloux et de Ramillies à Tamines, en vue d'obtenir des relations plus faciles avec la capitale, il a été organisé un train partant à 12 heures 47 de Sombreffe pour Gembloux, en correspondance avec les trains se dirigeant vers Bruxelles, Namur et Ramillies, respectivement à 13 heures 12, 13 heures 11 et 13 heures 55.

Un train nouveau desservant les localités situées entre Gembloux et Ottignies a été mis en marche à 7 heures 40 de Gembloux pour Bruxelles (Q.-L.), afin de permettre aux employés et aux écoliers d'arriver à Bruxelles à une heure plus propice.

Les voyageurs de Lobbes et de Thuin, qui se rendaient dans l'Entre-Sambre et Meuse, devaient partir vers 6 heures 20 et attendre pendant plus de 2 heures, à Thuillies, le train n° 1793 partant vers Berzée et la ligne du Grand-Central Belge, à 8 heures 43. En vue d'améliorer cette correspondance, le train n° 5884. partant de Lobbes à 8 heures 07, a été affecté au transport des voyageurs entre Lobbes et Thuillies.

Un train nouveau a été créé entre Liège (Guillemins) et Liège (Vivegnis). pour relever, dans la première de ces stations, la correspondance du train n° 87, arrivant de Bruxelles à 9 heures 06.

Dans le but de permettre aux habitants des environs de Courtrai d'arriver à meilleure heure au marché de cette ville, les horaires des trains du lundi n° 618, 2730 et 2735 ont été modifiés.

Depuis le 5 novembre :

Le train n° 2256, arrivant de Schaerbeek à Bruxelles (Q.-L.) à 18 heures 07, a été prolongé jusqu'à Ottignies, pour permettre aux employés qui habitent la banlieue de Bruxelles de rentrer plus tôt chez eux.

* * *

Le train n° 104, partant de Gand (Sud) à 4 heures 36, a été rendu accessible aux voyageurs de 3^e classe, originaires de Gand, dans le but de leur permettre d'arriver à Bruxelles pour l'heure d'ouverture des marchés.

Les trains n° 510 et 514, quittant Herbesthal respectivement à 8 heures 18 et à 10 heures 12 n'enlevaient que les voyageurs originaires de la ligne

de Bleyberg; ils ont été rendus accessibles à tous les voyageurs indistinctement.

Service international.

A dater du 9 mai, un service de luxe hebdomadaire a été établi entre l'Angleterre, le Nord de l'Allemagne et la Russie. Un train dit « *Nord-Express* », composé d'un wagon-restaurant-salon et de wagons-lits, part d'Ostende le samedi à 16 heures 30 et arrive à Saint-Pétersbourg le lundi, à 3 heures 50 du soir. En sens inverse, le départ de Saint-Pétersbourg a lieu le mardi, à 4 heures 55 du soir et l'arrivée à Ostende, le jeudi à 13 heures 12.

Ce service est relié :

1° A Londres, via Calais, par la création de correspondances hebdomadaires partant, d'une part, de Londres à 11 heures du matin, et de Calais à 2 heures 40 du soir, pour arriver à Bruxelles à 17 heures 56, et, d'autre part, de Bruxelles (Nord) à 11 heures 40, pour arriver à Calais à 3 heures 25, et à Londres à 7 heures 30 du soir ;

2° A Paris, par l'établissement de trains partant de cette ville le samedi à 2 heures 15 du soir, pour arriver à Liège (Guillemins) à 19 heures 37, et faisant retour, le jeudi, de Liège (Guillemins) à 9 heures 45, de manière à arriver à Paris à 3 heures 25 du soir.

Des services de voitures directes ont été organisés par ces trains entre Ostende et Eydtkuhnen et Paris-Eydtkuhnen. Les horaires des trains internationaux nos 50, 146, 77 et 79 ont été modifiés en conséquence.

* * *

Des services hebdomadaires de luxe ont été organisés au moyen de l'*Ostende-Vienne-Express* :

1° Entre l'Angleterre et Constantinople, via Bucharest-Constantza : *Aller*. Départ d'Ostende le mardi par l'*Ostende-Vienne-Express*. Arrivée à Bucharest le jeudi à 4 heures 32 du soir, et à Constantinople, le vendredi, vers 10 heures du matin. *Retour*. Départ de Constantinople le vendredi à 2 heures du soir, de Bucharest, le samedi à 11 heures 15 du matin. Arrivée à Ostende le lundi par l'*Ostende-Vienne-Express* ;

2° Entre l'Angleterre, Trieste et Alexandrie d'Égypte : *Aller*. Départ d'Ostende le lundi par l'*Ostende-Vienne-Express*. Arrivée à Trieste le mercredi à 9 heures du matin, et à Alexandrie, le dimanche, à l'aube. *Retour*. Départ d'Alexandrie le samedi à 4 heures du soir, de Trieste, le mercredi à 7 heures 50 du soir. Arrivée à Ostende le vendredi par l'*Ostende-Vienne-Express*.

* * *

Un service de wagon-restaurant a été organisé entre Bruxelles et Bâte

et vice-versâ, par les trains nos 140 et 147, pendant la période du 1^{er} mai au 1^{er} novembre.

Depuis le 1^{er} juillet, le service de wagons-lits qui fonctionnait entre Berlin et Aix-la-Chapelle (Templerbend) par les trains nos 70 et 545, est prolongé entre Aix-la-Chapelle et Verviers et vice-versâ.

Antérieurement au 1^{er} mai, les voyageurs qui prenaient place dans le wagon-salon circulant entre Bruxelles et Paris et vice-versâ. et qui n'effectuaient qu'une partie du parcours, étaient astreints au paiement de la taxe afférente au parcours entier du train de Bruxelles à Paris. Depuis cette date, des suppléments de 1 et de 3 francs ont été créés pour les parcours partiels : Bruxelles-Mons et Bruxelles-Saint-Quentin.

Le service de voitures directes organisé entre Genève et Amsterdam et retour, viâ Paris-Bruxelles, par les trains quittant Genève à 7 heures 23 du soir, et Amsterdam à 7 heures 20 du matin. a été prolongé, depuis le 3 novembre, jusqu'à Vintimille.

Le train international n° 76, exclusivement affecté aux voyageurs de première et de seconde classes, pendant la période d'été, a été rendu accessible, pendant toute l'année, aux voyageurs de 3^e classe, originaires de l'Allemagne.

En vue d'assurer la plus grande régularité possible au train n° 141, amenant à Ostende les voyageurs de la Suisse et d'au delà pour l'Angleterre, l'accès de ce train a été interdit, du 1^{er} juillet au 30 septembre, aux voyageurs de Bruxelles (Nord) qui ne se rendent pas en Angleterre. Ces voyageurs disposent, pendant la dite période, du train express n° 109 qui les conduit à Ostende 50 minutes plus tard.

Afin d'éviter l'encombrement du train n° 21, partant de Bruxelles (Nord) à 17 heures 41, ce train a été exclusivement réservé aux voyageurs en destination des stations situées au delà de Malines (vers Terneuzen), et d'Anvers (Sud-Quai).

* * *

Colis postaux, grande vitesse et petits paquets. Un service direct comportant deux départs par jour, dans chaque sens, a été établi entre la Belgique et le bureau suisse de Bâle pour le transport des colis postaux et des petits paquets de 50 kilogrammes et moins.

En vue de favoriser l'exportation des raisins, fruits, légumes frais, etc., vers l'Autriche-Hongrie, un horaire rapide a été établi permettant d'effectuer le trajet de Bruxelles à Vienne et à Budapest, respectivement en 31 heures 19 et en 45 heures 19.

Une convention a été conclue avec les town-porters de la ville de Douvres pour l'embarquement et le débarquement, etc., des colis transportés par les paquebots de l'Etat belge.

Cet arrangement a permis à l'Administration des chemins de fer de disposer, sans dépenses supplémentaires, d'un plus grand nombre d'hommes aux moments d'affluence des colis postaux et des dépêches postales.

Des mesures ont été prises en vue du contrôle à exercer sur la remise des colis aux malles belges, par les Compagnies anglaises à Douvres, et pour faciliter le règlement des litiges pour dévoyés, pertes ou retards.

§ 6. TRAINS DE MARCHANDISES.

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

1° Le rétablissement du service de nuit complet sur les sections de Braine-le-Comte à Grammont et de Grammont à Denderleeuw ainsi qu'à la station de Grammont, afin de permettre le détournement, par la voie d'Enghien-Grammont-Denderleeuw, d'un certain nombre de trains de nuit affectés au transport des wagons en provenance des bassins du Centre et de Charleroy, pour le pays de Waes et les Flandres, lesquels étaient dirigés précédemment par la voie de Bruxelles-Ceinture. Cette mesure a pour effet de réduire la circulation des trains — devenue trop dense — sur la ligne de ceinture Bruxelles-Midi-Laeken et sur celle de Braine-le-Comte à Bruxelles-Ouest, et de soulager le service de cette dernière gare, que l'insuffisance des installations avait rendu extrêmement difficile.

2° L'affectation au service postal de cinq nouveaux trains de marchandises, en vue d'accélérer le transport des dépêches postales et des journaux.

3° L'affectation au transport des marchandises douanées de dix nouveaux trains, pour accélérer l'envoi de ces marchandises, supprimer les manœuvres et faciliter le service de certaines stations.

4° L'établissement d'une nouvelle ligne de navigation pour le transport des marchandises entre Ostende et Tilbury, par la Société anonyme John Cockerill, sous le patronage du Gouvernement belge. En vue de donner au trafic par cette ligne tout le développement possible, le service des trains de marchandises a été spécialement modifié ou complété. Des horaires spéciaux ont été établis tant au départ de la Belgique que de l'étranger.

5° La création de trains nouveaux, pour faire face à l'accroissement du trafic, et de nombreuses modifications dans le service des trains de grosses marchandises, de messageries et de transbordement, dans le but de leur assurer une marche plus régulière et une meilleure utilisation.

6° L'admission, à titre gratuit, à un train omnibus, circulant dans l'après-midi, entre 13 et 15 heures, du lait que les campagnards vont livrer à domicile et qui n'était précédemment admis, dans ces conditions, qu'à un seul train de voyageurs de la matinée. La même gratuité a été accordée pour les produits agricoles devant être exposés en vente sur les marchés.

7° L'admission, à titre d'essai, à certains trains de voyageurs, des pousins, expédiés au prix du tarif n° 2.

8° L'extension à cinq nouvelles publications de l'interdiction de transporter par chemin de fer, en Belgique, certains journaux ou publications pornographiques. Afin d'exercer sur le transport de ces publications une

surveillance toute spéciale, il a été décidé, à l'intervention du Département des Finances, que des récompenses pécuniaires seront accordées par l'Administration des chemins de fer au personnel de la douane qui, par sa vigilance et son activité, en aura facilité la saisie.

9° L'exécution dans certaines stations par le personnel du guichet des bagages, le dimanche après-midi, du service des express (marchandises) au départ et à l'arrivée, en vue d'étendre à un plus grand nombre d'agents le bénéfice du repos dominical.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

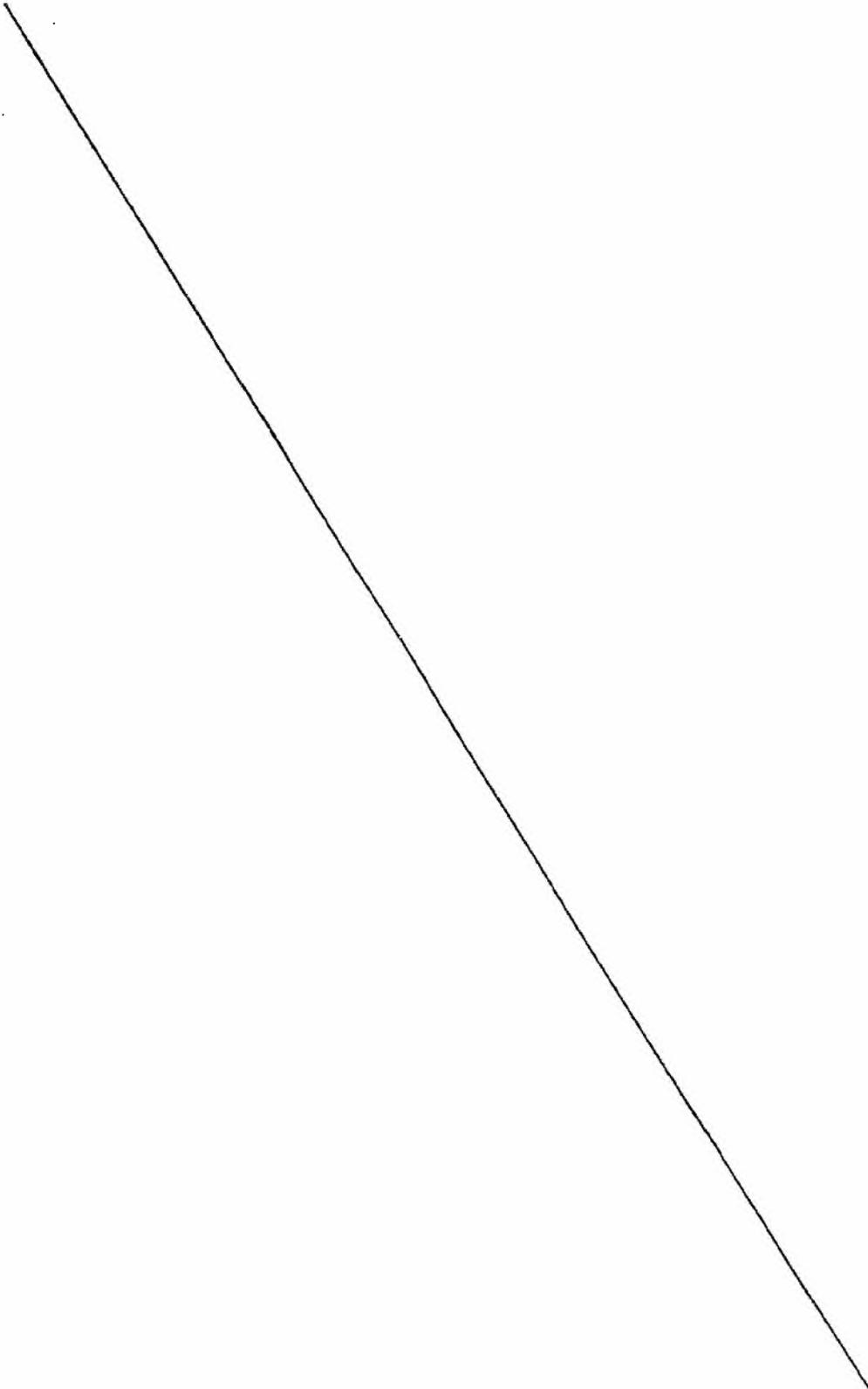
§ 1^{er}. COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1887 à 1896 :

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISERS.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES tuées.	
	Nombre de collisions et déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	»	»
1888	50	60,9	415,558	86	37,2	193,148	136	23,5	274,913	17	»	»
1889	32	95,4	673,389	118	27,2	148,177	150	21,4	269,222	20	12	3
1890	50	61,4	446,561	124	26,0	141,920	174	18,5	229,49	18	»	2
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	251,756	27	»	1
1892	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	2	»
1893	37	87,8	620,402	70	16,4	248,758	107	30,4	377,244	25	»	1
1894	19	171,6	1,462,063	59	65,2	346,532	6	45,6	508,35	23	»	1
1895	42	77,9	590,723	54	60,6	330,047	96	34,1	444,000	24	19	5
1896	31	109,5	824,804	54	61,1	347,091	65	38,8	521,60	21	1	1
Moyennes des dix années.	39	88,9	638,421	85	42,6	228,743	124	28,3	354,56	20		

Les 83 collisions ou déraillements survenus en 1896 ne représentent qu'un revers pour 521,697 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 509,513 trains-kilomètres en 1887.

Les causes en sont indiquées en détail dans l'annexe XXXIV. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1896.



1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
5,144	5,171	5,188	5,198	5,207	5,220	5,241	5,217	5,250	5,260	5,270	5,502
24	9	8	10	13	21	17	14	11	11	15	15
26	21	51	51	19	29	26	30	26	8	20	18
58	42	40	36	61	59	50	52	54	54	19	27
24	41	55	50	57	65	65	49	56	16	55	27
112	115	114	136	150	174	158	145	107	69	96	85

Nombre de fois qu'elles ont été constatées (1).

»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	1	»	»	2	1	1	2	5	»	»	2
»	»	»	»	1	1	1	»	»	»	»	»
2	5	1	3	1	6	2	»	»	»	2	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2	2	»	»	»	2	1	»	2	»
»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1
2	»	»	»	1	1	»	»	»	1	5	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	4	1	3	2	5	1	4	1	1	5	1
2	2	7	6	5	3	2	3	8	4	2	3
2	1	2	1	2	1	4	5	1	»	1	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	4	5	6	7	5	5	7	12	5	4	5
2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5
2	6	1	2	5	6	4	7	4	»	2	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6	9	15	8	6	15	16	2	10	5	15	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	2	1	1	1	2	2	5	1	1	»	»
»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»
1	3	2	»	2	5	1	4	4	2	1	1
16	15	8	9	25	17	18	22	9	9	6	5
15	14	16	20	26	26	28	55	21	7	15	15
15	22	9	12	7	24	11	19	17	14	14	15
»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»
7	1	3	1	6	5	5	1	4	5	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
»	1	»	»	2	»	2	»	2	5	»	5
»	1	»	»	»	»	»	»	2	»	1	»
4	1	3	12	10	6	14	10	3	1	1	6
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1
2	»	2	4	5	6	3	»	3	»	5	1
»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»
12	10	7	2	9	7	5	2	1	5	5	5
»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	5	»
8	2	8	8	7	16	10	18	5	6	»	4
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
18	1	13	14	14	19	11	11	5	4	5	1
4	12	5	5	9	9	4	7	1	2	2	1
5	10	2	2	5	6	1	»	1	»	2	5
15	5	22	35	16	25	18	5	4	5	10	7
5	1	6	5	11	12	8	9	3	5	5	2
2	5	4	6	4	5	10	4	»	»	5	»

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

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

Des 85 collisions et déraillements de trains constatés en 1896, 24 ont fait des victimes, savoir (annexe XXXVI) :

		1896.	1895.	Moyennes des 17 dernières années.	
Voyageurs . . .	{	Tués	1	19	2
		Blessés	27	115	22
		Contusionnés	89	8	20
		Totaux.	117	142	44
Agents du chemin de fer.	{	Tués	1	5	2
		Blessés	28	40	17
		Contusionnés	7	5	15
		Totaux.	36	50	34
Ensemble.	153	192	78		

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

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

	1896.	1895.	Moyennes des 17 dernières années
Tués	5	6	7
Blessés	44	51	55
Contusionnés	24	20	17
Totaux.	73	77	59

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

	1896.	1895.	Moyennes des 17 dernières années.
Tuées	51	51	55
Blessées	52	55	58
Contusionnées	41	40	7
Totaux.	94	96	100

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

	1896.	1895.	Moyennes des 17 dernières années.
Tués	51	40	65
Blessés	774	709	404
Contusionnés	269	193	177
Totaux. . .	1,094	942	646

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

	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
Dans les stations . . .	13	15	22	20	18	9	18	12	11	17
Dans les ateliers . . .	»	2	1	2	1	»	»	3	»	1
En accrochant des vé- hicules	2	2	6	3	5	6	2	»	3	4
En décrochant des vé- hicules	2	»	1	»	2	»	»	»	1	1
Gardes-barrières . . .	7	9	7	8	8	11	7	2	»	4
Gardes-route	»	4	1	3	5	4	1	2	6	1
Gardes chargés du con- trôle des coupons, tombés ou atteints . .	»	1	»	»	»	»	1	»	2	»
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes- bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tom- bés ou atteints . . .	2	4	4	8	6	4	1	4	4	5
Agents atteints en de- hors de tout service.	5	14	4	12	11	11	11	6	8	7
En réparant les voies et les bâtiments	6	4	7	2	5	2	4	6	1	7
Agents d'autres admi- nistrations	4	5	2	2	2	1	2	»	4	4
Ensemble des tués . .	41	58	58	60	63	48	47	35	40	51

Résumé pour 1896.

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

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	dans les collisions et déraillements.	4	27	89	117
	par leur imprudence.	5	44	24	73
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints.	dans les collisions et déraillements	4	28	7	36
	dans les stations, ateliers ou sur la voie.	51	774	269	1,094
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc.		26	30	11	67
Ivresse, folie, suicide		25	2	"	27
Ensemble pour l'année 1896. . .		109	905	400	1,414

Pour les années antérieures, voir l'annexe XXXVI.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tués.	blessés.	contusionnés.	atteints en général
1887	97	349	109	555	383,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,360	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	668	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,800	36,827
1892	104	625	337	1,066	384,172	63,187	117,187	37,047
1893	108	615	298	1,021	373,775	65,639	135,482	39,537
1894	101	688	271	1,060	408,780	60,010	152,350	38,950
1895	121	950	236	1,307	352,338	44,876	180,648	32,619
1896	109	905	400	1,414	406,824	48,999	110,861	31,361
Moyenne pour 10 années .	115	665	255	1,035	352,877	53,606	178,538	40,586

§ 4. PERSONNES TUÉES DEPUIS 1833.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 123 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 55 voyageurs et 68 agents de l'Administration (annexe XXXVI).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 175 voyageurs et 2,106 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,187 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres ; 600 autres, par suite d'ivresse, folie ou suicide.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1896, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 709 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	194
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	6
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	40
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	69
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	139
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	62
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	33
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	166
Total.	709

Les contraventions constatées en 1895 étaient au nombre de 725. Il y a donc eu, en 1896, une diminution de 16 contraventions.

(76)

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

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

XLIII.

MÈTRES.		
SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1)	10,220	• 40,220
— — des Compagnies (2)	4,266,134	204,614 4,467,748
— — la Société nationale des chemins de fer vicinaux (3)	3,568	• 3,568
Longueur effective totale exploitée au 31 décembre 1896	4,279,922	204,614 (*) 4,481,533

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

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing, exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, ni les lignes d'Autelbas à Clémency et d'Athus à Rodange, appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri. Les parties belges de ces lignes ne sont respectivement que de 4,200 mètres, 5,850 mètres et 4,417 mètres.

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

(*) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes communes à deux ou à trois Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 178,422 mètres à la fin de l'exercice 1896 comme à la fin de 1895.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1896, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1,250,285	96.12	201,611	100.00	1,451,864	96.68
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement	49,669	5.88	"	"	49,669	5.35
Ce réseau se trouve établi :						
1 ^o A double voie, sur une étendue de	250,700	18.02	19,549	9.70	250,249	16.88
2 ^o A simple voie, sur une étendue de	1,049,222	81.98	182,062	90.50	1,231,284	83.12

La longueur moyenne exploitée des lignes concédées a été, en 1896, de 1,481,535 mètres, dont 1,279,922 situées en Belgique et 201,611 sur le territoire étranger.

xiii. L'annexe XLIII 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.		Différence pour 1896.
		En 1896.	En 1895.	
Voies principales.	Sections belges	1,510,572	1,510,465	+ 107
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160	"
	Ensemble	1,731,732	1,731,625	+ 107
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		547,542	544,965	+ 2,579
Totaux		2,279,074	2,276,588	+ 2,486

Les voies principales parcourues par les trains représentent 75.99 p. c. et les voies accessoires 24.01 p. c. du réseau exploité en 1896.

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

xliv. L'annexe XLIV indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1896.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1895 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1896	1895	1896	1895	1896	1895	Différences pour 1895.
Stations	276	276	40	40	316	316	+
Haltes	52	51	42	42	64	63	+ 1
Points d'arrêt.	63	61	4	4	64	62	+ 2
Totaux	391	388	53	53	444	441	+ 3

Les 316 stations existant en 1896 comprennent 113⁽¹⁾ *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLIV montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1896. XLIV.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1896	1895	Différences pour 1896.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées)	74	75	— 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	199	200	— 1
Totaux	273	275	— 2

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

§ 5. RACCORDEMENTS ET TRAVERSÉES A NIVEAU DE LIGNES VICINALES.

Il y avait, au 31 décembre 1896, 17 raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés, contre 15 en 1895. De même, on comptait 17 traversées à niveau par des vicinaux, contre 15 à la fin de l'exercice 1895.

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

II.

Situation du matériel roulant.

XLV. L'annexe XLV 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 1896.	En 1895.	Différences pour 1896.	
Locomotives	554 ⁽²⁾	558 ⁽²⁾	— 4	
Tenders	352	353	— 1	
Voitures à vapeur	10	10	»	
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	
Véhicules (¹)	{ à voyageurs à bagages à marchandises pour services divers	973 ⁽³⁾	987 ⁽³⁾	+ 16
		471 ⁽⁴⁾	466 ⁽⁴⁾	+ 5
		13,443	13,394	+ 49
		59	57	+ 2
Ensemble	14,946	14,874	+ 72	

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

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1896.	En 1895.
Matériel de traction.	{ Locomotives (⁶)	0.58	0.58
	{ Tenders	0.24	0.24
Matériel de transport. (⁸)	{ Voitures à voyageurs (⁷) Fourgons à bagages Wagons à marchandises Véhicules divers	0.73	0.71
		0.55	0.55
		10.03	9.99
		0.04	0.04
Ensemble.		11.15	11.09

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

(²) Dont 26

(³) — 40

(⁴) — 4

} affectés au service spécial des trains-tramways.

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

(⁶) Y compris les voitures à vapeur.

(⁷) Non compris les voitures à vapeur.

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

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVI montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1896, par les trains des chemins de fer concédés.

XLVI.

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 1895. . .	6,083,456	99,377	6,482,833
	En 1896. . .	6,234,044	99,298	6,333,342
	Différences pour 1896. . .	+ 170,588	- 79	+ 170,509
Trains de marchandises	En 1895. . .	3,772,994	42,598	3,785,592
	En 1896. . .	3,871,223	43,091	3,884,314
	Différences pour 1896. . .	+ 98,229	+ 493	+ 98,722
Trains mixtes.	En 1895. . .	4,028,726	27,740	4,056,466
	En 1896. . .	1,047,227	27,846	1,075,043
	Différences pour 1896. . .	+ 48,501	+ 76	+ 48,577
TOTAUX.	En 1895. . .	40,885,176	439,745	44,024,891
	En 1896. . .	44,172,494	440,205	44,312,699
	Différences pour 1896. . .	+ 287,318	+ 490	+ 287,808

IV.

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

XLVII. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1896 et en 1895, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1896.	1895.	Différences pour 1896.	1896.	1895.	Différences pour 1896.	1896.	1895.	Différences pour 1896.
1 ^{re} classe	624,395	632,139	- 7,744	1,161,821	1,128,285	+ 33,536	1.861	1.785	+ 0.076
2 ^e -	2,782,080	2,639,589	+ 123,391	2,897,787	2,787,242	+ 110,545	1.049	1.056	- 0.007
3 ^e -	20,767,841	19,391,007	+1,376,834	9,125,110	8,675,917	+ 449,193	0.439	0.447	- 0.008
Ensemble.	24,155,216	22,662,735	+1,492,481	13 184,718	12,591,444	+ 593,274	0.546	0.556	- 0.010

Comparativement aux données correspondantes de 1895, le mouvement et la recette des voyageurs, en 1896, se sont accrus, respectivement, de 6.58 p. c. et de 4.71 p. c.

L'augmentation du nombre de voyageurs, en 1896, est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Nord Belge (520,874 voyageurs en plus), du Grand Central Belge (495,815 voyageurs), de la Flandre Occidentale (170,207 voyageurs), d'Anvers à Gand (110,897 voyageurs), du Liégeois-Limbourgeois (64,002 voyageurs), de Malines à Terneuzen (49,557 voyageurs), de Liège à Maestricht (52,572 voyageurs) et de Gand-Eecloo-Bruges (29,519 voyageurs).

Le mouvement des voyageurs n'a décré, en 1896, que sur la ligne de Hasselt à Maseyck (226 voyageurs en moins).

Quant à la progression de recettes réalisée en 1896, elle se rapporte particulièrement aux lignes du Nord Belge (250,399 francs en plus), du Grand Central Belge (144,137 francs), de la Flandre Occidentale (109,787 francs), d'Anvers à Gand (64,322 francs), de Gand-Eecloo-Bruges (19,007 francs), de Malines à Terneuzen (16,952 francs) et de Liège à Maestricht (16,665 francs).

Une seule dépression de recettes a été constatée en 1896, c'est sur le réseau Liégeois-Limbourgeois (43,516 francs en moins).

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

	Par kilomètre de ligne	
	Mouvement. Voyageurs.	Recette. Francs.
En 1896	16,304	8,899 57
En 1895	15,297	8,498 95
Augmentation en 1896.	1,007	400 44

(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 1896 et en 1895, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1896.	En 1895.	En 1896.	En 1895.
1 ^{re} classe.	2.58 %	2.79 %	8.81 %	8.96 %
2 ^e —	11.44 %	11.65 %	21.98 %	22.14 %
3 ^e —	85.98 %	85.56 %	69.21 %	68.90 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 50.55 p. c. du produit total de l'exploitation en 1896, et 29.86 p. c. en 1895.

§ 2. BAGAGES.

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

XLVII.

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1896.	1895.	Différences pour 1896.	1896.	1895.	Différence pour 1896.
Transports } taxés au minimum (colis)	69,636	63,510	+ 6,126	394,683	361,002	+33,681
	— au poids (quintaux)	141,410	132,497			

Le produit de ces transports entre pour 0.91 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1896, et pour 0.86 p. c. en 1895.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

XLVII.

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1896.	1895.	Différences pour 1896.	1896.	1895.	Différence pour 1896.
Envois } taxés au minimum (colis)	840,721	864,956	- 24,235	4,944,399	4,965,532	- 24,133
	— au poids (quintaux)	1,114,604	1,105,427			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.50 p. c. de la recette totale en 1896, et 4.66 p. c. en 1895.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

XLVII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1896.	1895.	Différence pour 1896.	1896.	1895.	Différence pour 1896.	
XLVII.	Expéditions {	taxées au minimum (nombre).	145,200	138,077	+ 7,215	25,261,089	24,632,729	+ 628,360
		— au poids . . (tonnes).	17,878,810	16,934,649	+ 944,161			

Par rapport au chiffre correspondant de 1895, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1896 a donc augmenté de 628,360 francs ou de 2.55 p. c.

Il y a eu accroissement de recettes principalement sur les lignes du Nord Belge (329,840 francs en plus) et du Grand Central Belge (241,153 francs), puis sur les railways de Malines à Terneuzen (72,842 francs), du Liégeois-Limbourgeois (46,423 francs), d'Anvers à Gand (12,278 francs), de Tavier à Embresin (4,977 francs), de Termonde à Saint-Nicolas (4,040 francs) et de Chimay (1,185 francs).

Une diminution de recettes des grosses marchandises a été constatée, par contre, sur les lignes de la Flandre Occidentale (33,699 francs en moins), de Liège à Maestricht (13,551 francs), de Gand-Eccloo-Bruges (9,394 francs), de Gand à Terneuzen (4,622 francs) et de Hasselt à Maeseyck (1,310 francs).

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 58.50 p. c. de la recette générale en 1896, et 58.42 p. c. en 1895.

§ 5. FINANCES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1896.	1895.	Différence pour 1896.	1896.	1895.	Différence pour 1896.
	Groupes	168,542	186,515	- 17,973	34,998	43,682	- 8,684

La recette des articles de finances correspond à 0.08 p. c. du produit total de l'exploitation en 1896, et à 0.10 p. c. en 1895.

§ 6. ÉQUIPAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1896.	1895.	Différences pour 1896.	1896.	1895.	Différences pour 1896.
Équipages	transportés à grande vitesse	234	89	+ 145	9,811	3,232	+ 6,679
	— à petite —	2,080	485	+ 1,595	21,446	4,919	+ 16,527
Ensemble		2,314	574	+ 1,740	31,257	8,151	+ 23,106

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.07 p. c. de la recette générale en 1896, et 0.02 p. c. en 1895.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

XLVII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1896.	1895.	Différences pour 1896.	1896.	1895.	Différences pour 1896.
Transports effectués ⁽¹⁾	à grande vitesse	1,252	1,784	— 532	39,643	45,441	— 5,798
	taxés par envoi (expéditions)						
	— par tête (animaux)	13,128	10,817	+ 2,311			
	à petite vitesse	7,593	6,505	+ 1,088	241,458	225,632	+ 15,826
taxés par envoi (expéditions)							
— par tête (animaux)	119,412	123,201	— 3,789				
Ensemble : Transports		8,846	8,289	+ 556	281,101	271,073	+ 10,028
taxés par envoi (expéditions)							
— par tête (animaux)		132,540	134,018	— 1,478			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.65 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1896. En 1895, cette proportion était de 0.64 p. c.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1896, à	fr. 2,053,617
	en 1895, à	2,295,787
Diminution en 1896.		fr. 240,170

XLVII.

Les produits extraordinaires forment 4.76 p. c. de la recette totale en 1896, et 5.44 p. c. en 1895.

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

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1896	En 1895.	Différences pr 1896	
Voyageurs fr.	13,184,718	12,591,444	+ 593,274	
Bagages	394,683	361,002	+ 33,681	
Marchandises	petites	1,941,599	1,965,532	— 24,133
	grosses	25,261,089	24,652,729	+ 628,560
Finances	34,998	43,882	— 8,884	
Équipages	31,257	8,151	+ 23,106	
Chevaux et bestiaux	281,101	271,073	+ 10,028	
Ensemble fr.	41,129,243	39,873,813	+1,255,432	
Produits extraordinaires	2,053,617	2,293,787	— 240,170	
Totaux fr.	43,182,862	42,167,600	+1,015,262	

Les recettes totales opérées en 1896 ont ainsi augmenté de 1,015,262 francs ou de 2.41 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1895.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1895, les produits perçus en 1896 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1896.	
	EN 1896.	EN 1895.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	1,377,127	1,297,798	+ 79,329	+ 6.11
Chimay	585,507	580,200	+ 5,307	+ 0.87
Flandre Occidentale	3,345,790	3,277,017	+ 68,773	+ 2.10
Gand-Ecloo Bruges	795,587	781,128	+ 14,239	+ 1.82
Gand-Terneuzen	646,693	671,058	— 24,343	— 3.63
Grand Central Belge	14,943,370	14,545,240	+ 402,350	+ 2.77
Hasselt-Maeseyck	171,906	167,627	+ 4,279	+ 2.33
Liège-Maestricht	1,510,181	1,501,199	+ 8,982	+ 0.69
Liégeois-Limbourgeois	2,643,193	2,653,193	— 10,002	— 0.38
Malines-Terneuzen	1,288,673	1,198,590	+ 87,085	+ 7.26
Nord Belge	13,751,491	13,387,004	+ 364,487	+ 2.37
Taviers-Embresin	77,220	71,896	+ 5,324	+ 7.40
Termonde-Saint-Nicolas	249,122	257,668	+ 11,454	+ 4.82
TOTAUX	43,182,862	42,167,600	+1,015,262	+ 2.41

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1896, ont augmenté principalement sur les lignes du Grand Central Belge

(402,530 francs en plus), du Nord Belge (364,487 francs), de Malines à Terneuzen (87,083 francs), d'Anvers à Gand (79,329 francs) et de la Flandre Occidentale (68,773 francs).

Par contre, ils ont diminué sur les lignes de Gand à Terneuzen (24,343 francs ou 3.63 p. c. en moins) et du Liégeois-Limbourgeois (10,002 francs ou 0.38 p. c.).

Proportionnellement, la progression des recettes de toute nature, en 1896, a été la plus forte sur les lignes de Tavieres à Embresin (7.40 p. c.), de Malines à Terneuzen (7.26 p. c.), d'Anvers à Gand (6.41 p. c.) et de Termonde à Saint-Nicolas (4.82 p. c.)

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

	En 1896.		En 1895.
Voyageurs	50.53	} 100. "	29.86
Bagages.	0.91		0.86
Marchandises {	4.50		4.66
	grosses. 58.50		58.42
Finances	0.08		0.10
Équipages	0.07		0.02
Chevaux et bestiaux	0.63		0.64
Produits extraordinaires.	4.76	5.44	

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1896.

XLVII.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1895 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES		DIFFÉRENCES POUR 1896.	
	EN 1896.	EN 1895.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	801,715	805,343	- 3,850	- 0.47
Chimay	579,059	450,786	- 51,727	- 12.01
Flandre Occidentale	1,859,264	1,806,902	+ 52,562	+ 2.90
Gand-Eccloo-Bruges	404,449	423,347	- 20,898	- 4.91
Gand-Terneuzen	556,249	522,547	+ 15,902	+ 4.51
Grand Central Belge	7,581,563	7,140,040	+ 241,523	+ 3.38
Hasselt-Maeseyck	168,251	164,480	+ 5,771	+ 2.29
Liège-Maestricht	751,850	720,334	+ 11,516	+ 1.60
Liégeois-Limbourgeois	1,741,286	1,738,992	+ 2,294	+ 0.13
Malines-Terneuzen	715,609	652,818	+ 62,791	+ 9.62
Nord Belge	5,728,587	5,650,431	+ 78,156	+ 1.38
Tavieres-Embresin	33,574	37,089	- 4,315	- 11.45
Termonde-Saint-Nicolas	148,652	158,626	- 9,974	- 6.29
TOTAUX . . .	20,429,910	20,054,557	+ 375,353	+ 1.87

L'accroissement total des dépenses en 1896, par rapport à celles de 1895, est de 375,573 francs ou de 1.87 p. e.

Ainsi que le montre le tableau qui précède, les dépenses ont augmenté, en 1896, notamment sur les lignes du Grand Central Belge (241,525 francs en plus), du Nord Belge (78,156 francs), de Malines à Terneuzen (62,791 francs), de la Flandre Occidentale (32,562 francs), de Gand à Terneuzen (15,902 francs) et de Liège à Maestricht (11,516 francs).

Par contre, des réductions dans les frais de l'exploitation ont été réalisées en 1896, principalement sur les lignes de Chimay (51,727 francs en moins), de Gand-Eccloo-Bruges (20,898 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (9,974 francs).

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1896, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1896.	En 1895.	Différences pour 1896.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée	1,481 ^k .555	1,481 ^k .555	»
XLVI. Parcours kilométrique des trains	11,512,699 ^k	11,024,891 ^k	+ 287,808 ^k
XLVII. Recettes brutes fr.	45,182,862	42,167,600	+ 1,015,262
Dépenses d'exploitation	20,429,910	20,054,557	+ 375,353
Recettes nettes fr.	22,752,952	22,113,043	+ 639,909
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- tation au total général des recettes	47.51 p. %	47.56 p. %	— 0.25 p. %

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

	En 1896.	En 1895.	Différences pour 1896.
Recette fr.	29,147 41	28,462 14	+ 685 27
Dépense	15,789 71	15,536 21	+ 253 50
Bénéfice	15,557 70	14,925 93	+ 431 77

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

	En 1896.	En 1895.	Différences pour 1896.
Recette fr.	3.8172	3.8248	— 0.0076
Dépense	1.8059	1.8190	— 0.0131
Bénéfice	2.0113	2.0058	+ 0.0055

VII.

Personnel.

L'annexe XLVIII présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1896.

XLVIII.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1895 :

	En 1896.	En 1895.	Différences pour 1896.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	2,708	2,692	+ 16
Agents divers et ouvriers	8,703	8,549	+ 154
Totaux	11,411	11,241	+ 170

VIII.

Accidents.

L'annexe XLIX donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1896, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1895, peut se résumer comme il suit :

XLIX.

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs	»	4	»	»
	Agents des Compagnies	»	»	»	»
Ensemble.	{ En 1896. . .	»	4	»	4
	{ En 1895. . .	1	»	»	1
Différences pour 1896. . .		- 1	+ 4	»	+ 3
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	3	»	»	3
	Agents des Compagnies	6	32	7	45
	Personnes étrangères au service . .	10	16	1	27
Ensemble.	{ En 1896. . .	19	48	8	75
	{ En 1895. . .	32	35	10	77
Différences pour 1896. . .		- 13	+ 13	- 2	- 2
TOTAUX . . .	{ En 1896. . .	19	52	8	79
	{ En 1895. . .	33	35	10	78
Différences pour 1896. . .		+ 14	+ 17	- 2	+ 1

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1896 et 1895, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1896.	En 1895.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	50	50
Entraves apportées à la circulation des trains	21	20
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail- ways	2	4
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	4	5
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	1	2
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers	79	64
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	24	27
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	"	2
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	9	"
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchan- dises expédiées	2	40
Totaux.	189	181
Augmentation en 1896.	8	

X.

Améliorations et innovations.

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

Anvers à Gand.

Établissement d'un signal à distance à Saint-Nicolas. Amélioration du ballast de la voie par l'emploi de cendrées. Mise en service de trois wagons de dix tonnes à châssis métallique, savoir : un wagon pour chevaux et bétail, avec compartiment pour convoyeur ; un à charbon, et l'autre à équipages.

Prorogation, jusqu'au 31 décembre 1897, du délai d'application du tarif spécial provisoire créant des abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Chimay.

Emploi, sur 3,896 mètres de voie principale, de traverses créosotées, en hêtre, en remplacement de billes en chêne.

Améliorations diverses aux maisonnettes des passages à niveau n° 8, 22 et 29.

Construction d'une buanderie et d'une lampisterie à la station de Chimay.

Construction d'un quai à bestiaux à la station de Soloignes-Monceau.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport des marchandises, tapisseries, etc., en service intérieur de la Société.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport de pierres calcaires brutes de Boussu-en-Fagne à Momignies.

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

Flandre Occidentale.

Renouvellement de 5,664 mètres courants de voies de fer au moyen de rails d'acier de 12 mètres, de 38 kilogrammes.

Consolidation de certaines parties de voies par la pose de 24,660 plaques intermédiaires en acier.

Création d'une deuxième cour à marchandises de la station de Vlamertinghe.

Agrandissement de la cour aux marchandises de la station d'Iseghem.

Établissement de 823 mètres courants de voies nouvelles de service dans les stations d'Iseghem, Menin, Ypres, Vlamertinghe et Moorslede-Passchendaele.

Extension des pavages des stations d'Iseghem, Ingelmunster, Lendelede, Wevelghem, Comines et Vlamertinghe, formant une surface totale de 2,070 mètres carrés de pavages neufs.

Installation de signaux supplémentaires à Lichtervelde et à Lophem.

Remplacement de barrières à lisses par des barrières roulantes au passage à niveau de la chaussée de Marcke à Courtrai.

Agrandissement de l'atelier des voitures.

Création du point d'arrêt « den Aap » sur la ligne de Menin à Roulers.

Augmentation de l'effectif du matériel de transport par la mise en service de quatre wagons fermés de grande capacité, avec frein à vis, de dix wagons à bestiaux, avec guérites et frein à vis, type État Belge, de deux wagons à bagages, à trois essieux, et de deux wagons à coton et à laine.

Reconstruction de deux wagons plats de dix tonnes.

Renouvellement, avec ossatures en fer, des caisses de neuf wagons cavaliers à quatre portes.

Installation d'une nouvelle machine à mortaiser à l'atelier des voitures.

Placement, à la station d'Ypres, d'une pompe américaine pour l'alimentation des réservoirs.

Mise en marche de treize trains nouveaux journaliers et de cinq trains hebdomadaires de voyageurs, ainsi que de six trains nouveaux journaliers de marchandises.

Délivrance de cartes d'abonnements hebdomadaires pour les ouvriers, aux prix en vigueur sur le réseau de l'État.

Adhésion à toutes les propositions de l'Administration des chemins de fer de l'État relatives à des modifications aux tarifs et à la classification des marchandises.

Mise en relation des stations de la Société avec l'Angleterre, via Ostende-Tilbury, pour le transport des marchandises.

Admission au transport, au prix réduit de 50 p. c., des ouvriers agricoles allant travailler temporairement à l'étranger.

Adhésion à la mesure ayant pour objet le transport en débet, à prix réduit, des matériaux destinés à l'amélioration des chemins communaux d'intérêt agricole.

Mise en vigueur de tarifs spéciaux, à prix réduits, pour les transports de sable d'Iseghem à Courtrai et d'Iseghem à Menin.

Gand-Eccloo-Bruges.

Prolongement des voies existantes et construction de nouvelles voies de garage dans les stations de Gand, d'Eccloo et de Donck.

Construction, dans les ateliers d'Eccloo, de deux wagons fermés de 10 tonnes et de trois fourgons à bagages de grand modèle.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport des marchandises, tapisseries, etc., en service intérieur de la Société.

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

Gand à Terneuzen.

Prolongement de la voie d'évitement à Sas-de-Gand.

Grand Central Belge.

Remplacement de 5,326 rails en fer par des rails d'acier de même longueur.

Création d'un point d'arrêt à Strichon, entre Villers-la-Ville et Tilly, à titre d'essai.

Prolongement de la voie de garage de la halte de Florival.

Ouverture de la station de Mortsels aux voyageurs, bagages et marchandises à tous tarifs.

Création de tarifs exceptionnels ou spéciaux en faveur des transports suivants : 1° Voyageurs d'Anvers vers Budapest; — 2° voyageurs d'Anvers vers Berlin, par Vlodrop; — 3° animaux féroces (lions, tigres, panthères, ours, loups, hyènes, etc.) d'Anvers vers Vlodrop et Aix-la-Chapelle; — 4° fruits frais expédiés : a) de la Belgique vers le Wurtemberg; b) de l'Allemagne vers Anvers et Louvain (exportation); — 5° bois de construction et planches d'Anvers vers Maestricht; — 6° cuivre brut d'Anvers vers Altena, Hemer, Hochfeld, Iserlohn, Letmathe, Menden, Olpe, Plettenberg, Schwerte, Werdohl et Witten; — 7° fils de fer ou d'acier de différentes localités allemandes vers Anvers, en destination de l'Angleterre; — 8° malt de certaines stations du Grand Central Belge vers Brünn (Autriche); — 9° charbons, anglais d'Anvers vers Ruremonde; — 10° houille, coke et briquettes de houille vers le grand-duché de Bade; — 11° houille, coke et briquettes de houille de Wandre vers certaines localités du Sud-Ouest de l'Allemagne et de la Bavière; — 12° houille, coke et briquettes de houille des charbonnages du bassin de Charleroy vers certaines localités du Nord de la Belgique; — 13° tabac brut (feuilles de tabac non travaillées et débris de tabac) d'Anvers et de Louvain vers différentes stations de l'Autriche; — 14° sable en vrac de Baelen-Wezel vers Anvers (transit); — 15° cendrées et terrils, de certaines stations du bassin de Charleroy vers Aerschot; — 16° terres à porcelaine (china-clay, etc.), silix moulu, charbons anglais, briques réfractaires et pierres brutes, d'Anvers vers Maestricht; — 17° marchandises expédiées des stations du Grand Central Belge vers celles des chemins de fer Prince-Henri; — 18° marchandises de Vireux, Givet, Ruremonde, Maestricht, Aix-la-Chapelle et les gares du Grand Central Belge vers les ports du Levant desservis par la Johnston Line.

Introduction de nombreux suppléments à des tarifs pour voyageurs, bagages, marchandises, houille, coke, briquettes de houille, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, wagons roulant sur essieux, tapissières, équipages, dépouilles mortelles, animaux vivants, lins, chanvres, etc.

Prorogation du délai d'application de réductions de tarifs ou renouvellement de tarifs, en faveur des marchandises ci-après : 1° Pâtes de bois, d'Anvers vers Meersen; — 2° bois de construction et planches, d'Anvers vers Maestricht; — 3° papier coloré, de M.-Gladbach-sur-Speik vers Anvers, en destination de l'Angleterre et de l'Amérique; — 4° cotons bruts importés d'Amérique envoyés d'Anvers vers différentes localités allemandes; — 5° cotons bruts originaires des Indes, d'Anvers vers certaines localités allemandes; — 6° déchets de coton importés d'Angleterre, expédiés d'Anvers vers diverses localités allemandes; — 7° minerais de fer, de Sichem, Bouwvel, Herenthals, Oolen et Gheel vers Oberhausen; — 8° cuivre brut, d'Anvers vers Altena, Hemer, Hochfeld, Iserlohn, Letmathe, Menden, Olpe, Plettenberg, Schwerte, Werdohl et Witten; — 9° Rails et accessoires de rails, de Dorstfeld vers Anvers, en destination du Brésil et de l'Australie; — 10° Twists anglais et tissus de coton, expédiés d'Anvers vers diverses localités allemandes; — 11° terre à porcelaine, silix moulu, charbons anglais, briques réfractaires et pierres brutes, expédiés d'Anvers vers Maestricht; — 12° engrais et matières premières pour la fabrication des engrais, envoyés d'Anvers vers différentes localités allemandes.

Hasselt à Maeseyck.

Remplacement d'un changement de voie, des traverses de deux ponts métalliques, des barrières à bascule et de 4,558 billes en chêne.

Mise en œuvre de 234 rails en acier de 9 mètres en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Réparation de 8 wagons plats, de 12 wagons à pivot, d'une voiture mixte de 1^{re} et 2^e classe, de 6 wagons à houille, de 6 wagons fermés et d'une locomotive.

Rebandage à neuf de 12 trains de roues de locomotives.

Adhésion à toutes les modifications de tarif proposées en service mixte par l'État Belge, à l'exception des changements au tarif des voyageurs.

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 109 rails en acier, de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 3,613 billes en chêne par des traverses de même essence, mais de plus fortes dimensions.

Allongement des barrières et renouvellement de la traversée du passage à niveau n° 1, rue Grétry, à Liège, par suite de la substitution de la traction électrique à la traction animale sur les tramways liégeois.

Établissement de 416 mètres de voies de garage à la station de Jupille.

Construction d'une remise et d'un lieu d'aisances à la maisonnette du garde-barrières au passage à niveau n° 4.

Aménagement d'un local pour hommes d'équipe dans le magasin aux marchandises de la station de Jupille.

Construction d'un fournil et pavement de la maisonnette du garde-barrières au passage à niveau n° 15, à Cheratte.

Construction d'un four à la maisonnette du garde-barrières du passage à niveau n° 7, à Jupille.

Construction d'une annexe à la maisonnette du garde-halte du passage à niveau et point d'arrêt du « pont d'Argenteau », pour remise et latrines.

Établissement d'une conduite d'eau alimentaire et d'une conduite d'eau pour assainissement des urinoirs à la station de Visé.

Mise en œuvre : a) d'un changement de voie en acier neuf à la station de Visé ; b) d'un croisement de voie à la station de Jupille.

Établissement à la station de Visé d'un nouveau pont à peser de la force de 30 tonnes par suite de la création, par le Gouvernement, d'un pavillon de quarantaine.

Consolidation, au moyen d'un mur de soutènement en moellons, du talus entre les cumulees 10¹⁰⁰ et 10²⁰⁰.

Réfection partielle du tablier en chêne du pont de la Berwinne, sous Moulant.

Renouvellement partiel du tablier du pont de Heer.

Installation de 2 nouvelles pompes jumelles.

Acquisition de 13 paires de roues avec centre en fer et de 2 meules.

Réfection de 10 wagons à charbon.

Renouvellement de 52 bandages en acier Bessemer.

Peinture de 5 locomotives, 2 tenders, 7 fourgons, 12 voitures et 265 wagons.

Renouvellement de 14 bâches.

Mise en vigueur d'un tarif spécial réduit pour le transport de moellons, pierrailles, pavés, bordures de trottoirs, dalles en pierres et en marbre scié, chaux, etc., par quantités de 50 tonnes, en destination des Pays-Bas.

Extension, aux cols de plus de 5 kilogrammes jusqu'à 40 kilogrammes, du mode d'affranchissement au moyen de timbres adhésifs, avec application de taxes uniformes à toutes distances.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour marchandises expédiées en grande et en petite vitesse vers l'Angleterre, via Ostende-Tilbury.

Mise en vigueur d'un tarif spécial réduit pour le transport des combustibles destinés aux administrations de chemin de fer.

Mise en vigueur d'un tarif réduit en faveur des matériaux d'empierrement destinés aux communes et devant servir à l'amélioration des chemins vicinaux d'intérêt agricole.

Adoption d'un nouveau mode de taxation des vélocipèdes (bicycles et tricycles) non emballés et accompagnant les voyageurs, en service intérieur de la Société et en service mixte avec les lignes Nord belges.

Mise en vigueur de nouveaux tarifs spéciaux pour les transports de chiens expédiés de Liège (Longdoz) et de Visé vers les stations de Meersen, Fauquemont, Wylré, Simplefeld et Aix-la-Chapelle, du Grand Central Belge.

Liégeois-Limbourgeois.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport des marchandises de toute nature, en service intérieur de la Société.

Introduction de plusieurs suppléments au tarif intérieur pour le transport des marchandises.

Malines à Terneuzen.

Agrandissement de la maisonnette n° 47.

Construction d'un quai au pont de Tamise.

Installation d'une machine à forer radiale dans les ateliers de Saint-Nicolas.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport des marchandises de toute nature, en service intérieur de la Société.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur pour le transport des marchandises.

Nord Belge.

I. Liège-Givet.

Établissement d'une halte pour voyageurs à Sclessin.

Allongement des quais de l'arrêt de Montegnée.

Agrandissement des aubettes des passages à niveau n°s 40, 41 et 64.

Travaux d'égouts destinés à préserver les voies au sud du tunnel de Huy-Statte.

Installation à la gare d'Ampsin de serrures Boturé pour l'enclanchement avec les disques à distance des aiguilles.

Remplacement des barrières à lisses par des barrières roulantes en fer aux passages à niveau n°s 100 et 103.

Établissement d'un arrêt pour trains-tramways au passage à niveau n° 110, à Fidevoeye, près Yvoir.

Construction d'un four à cuire le pain aux passages à niveau n°s 112 et 124.

Établissement de la bifurcation d'Anhée vers Dinant et la Molignée.

Station de Kinkempois : a) allongement des quais à voyageurs ; b) rattachement d'aiguilles libres au poste n° 41 ; c) installation de lisses en bois le long des transmissions de disques ; d) addition et modification de signaux au poste 4.

Station de Liège-Longdoz : a) modification de la distribution du bâtiment des voyageurs ; b) construction d'un magasin pour les services électriques ; c) construction d'un trottoir dans la rue Natalis, entre la rue Grétry et le passage à niveau.

Allongement des quais à voyageurs à Ougrée, Flémalle-Haute, Engis, Hermalle, Amay et Ampsin.

Installation d'une guérite-bureau pour le chef de district à Yvoir et Hastière.

Construction d'une buanderie-annexe au logement du receveur de la douane, à Heer-Agimont.

Transformation de deux machines Mammouth en machines-tramways, avec application du frein à vide.

Application du frein Westinghouse à 13 machines à voyageurs.

Construction de neuf voitures à couloir pour les trains légers de la banlieue de Liège.

Transformation de 4 voitures de 2^e classe en voitures de 3^e classe.
Placement de cloisons pleines dans 10 voitures de 3^e classe.
Reconstruction sur un nouveau type de la caisse de 10 fourgons de 8 tonnes.
Installation de poêles calorifères dans un grand nombre de fourgons à marchandises.
Construction de 20 wagons plats de 20 tonnes à trains articulés.
Construction de 26 wagons à minerais de 10 tonnes, à panneaux mobiles, en remplacement de wagons arrivés à la limite d'usure.

II. Charleroy à Erquelines.

Allongement du quai à voyageurs de gauche, à Thuin.
Déplacement de signaux et modification du quai à voyageurs de gauche, à Lobbes.
Établissement d'une décharge de scories et terres, à Hourpes.
Installation d'un signal d'arrêt de refoulement et d'un parc à roues, à Saint-Martin.
Adjonction de contrepoids aux compensateurs Dujour en service.
Construction de puits aux passages à niveau n° 105, 107, 108, 112, 114, 116, 124, 125 et 126 et de cabinets d'aisances aux passages à niveau n° 105, 106, 107, 108, 112, 114, 116, 121, 125 et 126.
Construction d'un corps de garde pour les agents du train, à Erquelines.
Application du frein à vide à cinq machines à marchandises Engerth et du sifflet électro-automoteur avec brosse de contact à 5 machines Engerth, à 4 machines Creusot et à 13 machines à marchandises à 4 essieux.

III. Mons à Hautmont.

Établissement d'une marquise sur la façade du côté des voies au bâtiment des recettes de Frameries et réinstallation du dortoir des agents du train.
Construction d'un puits au passage à niveau n° 115.
Adjonction de contrepoids aux compensateurs Dujour.
Application d'abris-toitures à 9 machines de fortes rampes.
Application du frein Westinghouse et du sifflet électro-moteur avec brosse de contact à six machines à voyageurs et du même sifflet à deux machines à marchandises à 4 essieux.

IV. Service de l'exploitation ou des transports.

Création des nouveaux trains et trams ci-après :

- 1) Train de luxe hebdomadaire rapide entre Paris et Saint-Pétersbourg et retour.
- 2) Trains entre Liège-Longdoz et Flémalle et retour.
- 3) Train partant de Hastière à 2 h. 21 et arrivant à Namur à 3 h. 35.
- 4) Train partant de Namur pour Dinant à 3 h. 55.
- 5) Train direct journalier partant de Bruxelles pour Hastière dans la soirée et y rentrant dans la matinée. (Ce train a roulé pendant la période estivale, de juin à septembre inclus, le dimanche excepté.)
- 6) Train direct hebdomadaire partant de Bruxelles le dimanche matin pour Hastière et y rentrant le soir, pendant la période d'été.
- 7) Train dit de théâtre, de Liège-Longdoz pour Flémalle, dans la nuit du samedi au dimanche.
- 8) Train de voyageurs entre Erquelines et Thuin.

Prolongement jusqu'à Huy du train-tramway n° 42, de Liège-Longdoz à Flémalle.
Modification des tramways de la ligne de Namur à Givet, en vue du service du point d'arrêt de Fidevoye, entre Godinne et Yvoir.
Arrêt à Frameries de l'express 119 Paris-Bruxelles, à 20 h. 58.
Création, en service intérieur de la Société, d'abonnements scolaires à un déplacement (aller et retour) par semaine.
Prorogation du tarif exceptionnel provisoire n° 31^{bis} (houille, coke, briquettes de charbon, terres plastiques, terres réfractaires, etc.).

Distribution, du 2 mai au 11 octobre, de billets à prix réduits pour excursions, sur la section d'Yvoir à Hastière.

Délivrance d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers, valables pour 7 jours.

Mise en vigueur du nouveau tarif direct anglo-belge, *viâ* Ostende-Tilbury, pour le transport des marchandises.

Affranchissement, au moyen de timbres adhésifs, des colis de plus de 5 kilogrammes jusque 10 kilogrammes.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif conditionnel et d'abonnement n° 7 (minerais de fer, pyrites de fer, résidus de pyrites, etc.), en service intérieur de la Société.

Mise en vigueur de nouveaux tarifs spéciaux n° 12 et 12^{bis} (Blende, calamine, minerais de plomb, etc.) pour les relations en services mixtes.

Transport des vélocipèdes, d'après un nouveau mode de taxation, en services intérieur et mixtes.

Extension de la durée de validité des billets aller et retour délivrés en services intérieur et mixtes.

Chauffage par thermo-siphons des nouvelles voitures pour trains tramways.

Contrôle électrique des signaux à distance et des signaux d'arrêt manœuvrés du poste Saxby n° 1 de Dinant.

Contrôle électrique des signaux à distance et des signaux d'arrêt manœuvrés du poste de la bifurcation d'Anhée.

Établissement du téléphone entre le poste n° 4 de Kinkempois et la cabine n° 6 à la bifurcation vers Chénée et Guillemins de la ligne de Liège à Namur.

Établissement du téléphone entre les postes Saxby n° 1 et 2 de Dinant.

Mise à l'essai d'un nouvel appareil pour le contrôle électrique des aiguilles de Liège-Longdoz.

Éclairage électrique complet des ateliers, des bureaux de la division de la traction et du matériel et des voies de la gare de Saint-Martin.

Installation d'un nouveau moteur de 65 chevaux et d'une nouvelle chaudière de 50^{m²} de surface de chauffe à Saint-Martin.

Établissement d'un moteur électrique pour actionner la pompe d'alimentation d'eau et contrôle électrique d'un nouveau signal de refoulement de la même gare.

Établissement d'enclanchements électriques entre les signaux à distance et l'aiguille sur voie principale située à l'extrémité nord de la gare de Thuin.

Achèvement de l'éclairage électrique de la gare d'Erquelinnes

Installation, à l'usine électrique de cette gare, de compteurs Aron pour la charge et la décharge de la batterie d'accumulateurs et d'enregistreurs Richard, pour le contrôle du voltage à l'usine et pour la pression des chaudières.

Remplacement partiel des signaux d'angle à l'huile épurée par des signaux d'angle au pétrole, sur la ligne de Mons à Quévy.

Taviers à Embresin.

Réfection de l'empierrement aux halles de Taviers, Branchon et Embresin.

Renouvellement des longerons en chêne, au pont du chemin dit « des Lorrains ».

Renouvellement de billes en chêne sur une partie de la voie principale.

Remplacement, par un plan incliné, de l'escalier en bois donnant accès au point d'arrêt de Branchon-Pont.

Termonde à Saint-Nicolas.

Remplacement de 7,737 mètres de rails en fer par des rails en acier du poids de 38 kilogrammes et renouvellement de 2,341 billes.

Renouvellement et réparation des barrières et clôtures depuis Saint-Nicolas jusqu'à Hamme.

Remplacement des estacades au pont sur la Durne, à Hamme.

Renouvellement des portes et fenêtres des stations de Saint-Nicolas et Moerzeke, repavage de la cour aux marchandises et amélioration de l'éclairage de cette dernière gare.

Travaux de peinture dans toutes les stations.

Renouvellement de la rampe en maçonnerie des stations de Waesmunster et de Saint-Nicolas.

Agrandissement de l'atelier de peinture, de menuiserie et des magasins; installation d'une chaufferie pour 64 chaufferettes.

Renouvellement de la chaudière de la locomotive n° 3.

Installation à Saint-Nicolas d'un ingénieur dirigeant les services de la traction et du matériel et des voies et travaux.

Installation d'un concierge pour la surveillance de la station de Saint-Nicolas et de ses dépendances.

Convention créant une servitude de passage sur le terrain servant de chemin d'accès au point d'arrêt de Sombeke.

Délivrance de coupons de service aux commis auxiliaires des postes, célibataires, qui empruntent la ligne de la Société pour rentrer dans leur famille.

Octroi d'une réduction de tarif de 50 p. c. : 1° aux sous-officiers, brigadiers et soldats du corps de la gendarmerie voyageant en bourgeois ; — 2° aux membres de la Société royale des ex-sous-officiers de Saint-Nicolas se rendant aux réunions de la société ; — 3° à la dépouille mortelle des militaires décédés en activité de service.

Déclassement de diverses marchandises en services mixtes et internationaux.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur de la Société.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur pour le transport des voyageurs et des bagages.



(98)

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.
Capital utile de premier établissement (annexe II).	Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement	1,120,868,896 91
	Acquisition du matériel de traction et de transport, outillage, camions, etc., pour l'ensemble du réseau. 246,612,636 02	315,684,024 26
	Coût du matériel racheté aux compagnies. 67,071,588 24	
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1)		11,090,458 79
Approvisionnements en dépôt (2)		25,257,214 55
Recettes brutes de l'exploitation.		5,778,525,061 02
Intérêts en compte-courant.	des recettes nettes de l'exploitation.	29,787,618 70
	des soldes annuels accumulés	125,072,888 47
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer. (Voir tableaux III et VI.)		5,178,184 45
Ensemble. fr.		5,409,544,327 55

(1) Voir annexe VI.

(2) — annexes XVI et XXIX.

l'origine jusque fin 1896.

PASSIF.

	SOMMES TOTALES.
Dotation pour amortissement dont le Trésor a disposé	86,551,201 47
Reste à amortir (tableau II)	1,348,021,719 70
Capital utile, base des charges, déduction faite de l'amortissement indirect (voir annexe II) . . fr.	1,431,552,921 17
Intérêts et amortissement (1) 1,292,619,147 44	
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (2) . . . 189,163,919 34	
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière (3) 11,305,538 85	1,494,727,924 18
Sommes liquidées en exécution d'un arrêt en date du 20 avril 1883, au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1883 (4) 1,639,518 57	
Dépenses d'exploitation (annexe VI)	2,208,658,728 76
Intérêts { des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails. 530,025 87	2,558,253 14
{ bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances 2,027,609 27	
Pensions servies depuis l'origine de l'exploitation aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer et qui sont imputées sur le budget de la Dette publique (5)	8,760,775 »
Total du passif.fr.	5,149,258,584 25
Pour balance. { Parachèvement sur compte d'exploitation 11,090,438 79	
{ Renouvellement des approvisionnements liquidés à charge des budgets annuels 25,357,214 35	(6) 107,803,471 27
{ Soldes actifs { en caisse, fin 1896. 71,375,818 13	260,105,745 30
{ accumulés (7) { intérêts en compte courant (8) 152,302,272 03	
Ensemble.fr.	5,409,544,527 55

(1) Voir annexe VIIbis.

(2) — — VII.

(3) Si à ce montant, l'on ajoute les sommes consacrées à l'amortissement, l'on constate que le bénéfice effectif depuis l'origine s'élève à fr. 194,534,672-74, non compris les intérêts en compte-courant avec la Trésorerie générale.

(4) (Actif) 154,830,507-17 — (Passif) 2,558,253-14 = 152,302,272-03.

ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement, lignes*

		COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État :		
a) Lignes en exploitation	fr. 379,602,375 77	} 390,976,152 73
b) — en construction (voir p. 13)	5,159,544 40	
c) Allénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif).	6,214,232 86	
		557,675,667 21
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		
a) Lignes en exploitation	fr. 456,009,424 40	} 466,699,544 48
b) Parachèvement y relatif	10,690,390 38	
C. Capital correspondant aux lignes rachetées (1) :		
a) Prix des lignes rachetées	fr. 435,438,677 46	} 502,848,907 24
b) Parachèvement y effectué par l'État.	67,710,230 08	
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.		
		40,404,072 66
E. Intérêts intercalaires des capitaux :		
a) Lignes en exploitation	fr. 18,970,475 72	} 49,461,931 39
b) Lignes en construction (2)	fr. 208,883 50	
Solde des années antérieures	148,112 85	
Montant afferent à 1896.	434,479 26	
c) Travaux d'extension en cours d'exécution	434,479 26	
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.		
		39,369,983 73
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau		
		41,341,429 55
H. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.		
		313,684,024 26
		67,074,388 24
Total du capital de premier établissement		4,454,486,036 04

(1) Y compris 12,500,000 francs, restant dus pour le rachat de la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise.

(2) Voir détails, annexe XII.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1896.

PASSIF.

		CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Dotation pour l'amortissement du capital utile.	a 4 p. c. jusqu'au 31 décembre 1886 (1) fr.	43,640,992 24
	a 3 ½ p. c. } des capitaux unifiés fin 1886, soit } à partir de 1887 (2) }	41,415,852 06
	a 3 ½ p. c. des capitaux correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation depuis 1887	4,474,357 20
		86,531,201 47
Amortissement indirect.	Aliénations d'immeubles fr. (3)	1,404,487 75
	Participation des villes dans divers travaux	391,431 88
	Cession gratuite de la ligne de Landeu à Saint-Troad	4,361,892 99
	Travaux abandonnés. { Auvers à Tilbourg	278,419 44
	{ Wavre à Jodoigne	78,521 40
Ensemble des amortissements fr.		(4) 6,214,232 86
Reste à amortir	Lignes en exploitation (5)	4,348,021,749 70
	lignes et travaux d'extension en construction. { Capital engagé { en 1896 (6) 40,341,125 84 } antérieurement (7) 2,886,280 50 } Intérêts intercalés (376,996-44 + 434,479-26)	13,227,406 34
		491,475 67
		43,718,882 01
Total égal à l'actif . . . fr.		1,154,486,036 04

(1) Annexe n° 1 du Compte rendu de 1886 et n° VII de 1887

(2) Annexe VIII du Compte rendu de 1887.

(3) Dont fr. 3,894,778-58 à l'intervention de l'administration des domaines et fr. 209,409 57 représentant la valeur des immeubles cédés à l'administration des télégraphes.

(4) Cette somme est déduite, page 5, pour établir le capital utile servant de base aux charges d'intérêt et d'amortissement.

(5) En y ajoutant fr. 86,531,201-47 d'amortissement, on obtient fr. 1,454,532,921-17, montant du capital utile.

(6) Page 2 2,273,265-60 + 8,067,862-24

(7) Voir annexe XII.

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

Dépenses budgétaires.	Services communs.	fr. 1,559,240 »	
	Voies et travaux	entretien, surveillance, etc.	20,544,707 40
		construction de lignes et travaux	400,292 60
	Traction et matériel	42,024,900 »	
	Exploitation.	24,473,700 »	
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	2,071,100 »	90,757,305 51
Crédits supplémentaires rattachés au Budget de l'exercice 1896	pour l'exercice 1895	fr. 754,524 »	854,840 »
	pour exercices clos ou périmés.	400,316 »	
		91,628,780 »	
Dont à déduire :			
1°	Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1895, et le montant des dépenses effectives 91,030,752-34 — 90,259,570-55 = 771,181 79		- 871,474 39
2°	Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme reportée au capital. 400,292 60		
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1)		fr.	69,677,437 75
			Fr. 160,434,763 26

(1) Pour les années antérieures, voir annexe VI.

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé	Intérêts. . fr. 40,832,016 21	46,067,565 26	52,179,404 48
			Amortissem ^t . 4,775,413 47		
	Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts.	424,032 72		
		Amortissem ^t	36,082 26		
	Capital dépensé depuis 1887	Intérêts. 5,794,227 »	6,111,338 92		
		Amortissem ^t 316,911 92			
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.		5,290,080 33			3,509,680 33
Loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale.		219,600 »			
Intérêts du loyer et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps		49,170 45			66,670 45
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails		17,500 »			
Pensions servies aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer		fr.			675,629 »
Total du débit.					58,431,383,96
Solde pour balance		Encaisse de l'exploitation (1)	71,375,818 43	223,678,090 16	
		Intérêts en compte courant (2)	152,302,272 03		
				Fr.	222,409,474 12

(1) Voir page 5.

(2) Voir pages 6 et 7 (actif : 154,860,507-17 ; passif : 2,558,235-14.)

L'EXPLOITATION. — Exercice 1896.

AVOIR.

	Voyageurs fr. 52,877,800 11	
	Tickets d'entrée dans les stations 482,393 60	
	Bagages 4,723,496 47	
Recettes	Petites marchandises 40,498,426 24	
de	Grosses marchandises 90,006,457,44	160,347,651 70
l'exploitation.	Finances 269,436 18	
	Équipages 66,433 82	
	Chevaux et bestiaux 4,640,378 72	
	Produits extraordinaires 3,083,429 45	
	Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. encaissés par le Département des Finances pour compte du Chemin de fer	87,114 56
		Fr. 460,434,763 26

Exercice 1896. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1895	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">{ De l'encaisse de l'exploitation fr. 60,063,073 89</td> <td style="border: none;"></td> </tr> <tr> <td style="border: none;">{ Des intérêts en compte courant 444,018,553 52</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	{ De l'encaisse de l'exploitation fr. 60,063,073 89		{ Des intérêts en compte courant 444,018,553 52		204,081,627 41
{ De l'encaisse de l'exploitation fr. 60,063,073 89						
{ Des intérêts en compte courant 444,018,553 52						
Intérêts à 3 $\frac{1}{4}$ p. c. des soldes accumulés	7,442,856 96					
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1896	69,677,487 76	78,027,846 74				
Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3\frac{1}{2} \text{ p. c.}}{2}$)	4,207,832 »					
	Total . . . fr.	282,490,474 42				

Si, de part et d'autre, on retranche les intérêts de banque, le compte financier se clôture par fr. 129,740,531-64, représentant les sommes mises à la disposition du Trésor pour faire face aux charges (fr. 52,179,404-14), payer les parts de recettes et le loyer attribués aux sociétés dont l'État exploite les lignes (fr. 5,503,630-33) ainsi que les pensions des anciens fonctionnaires et employés (fr. 675,629-00). En sorte que l'encaisse libre au 31 décembre 1896 s'élève à fr. 74,378,818-15.

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

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896 (approximatif.)
Recettes brutes	141,251,819 07	142,816,555 82	140,026,349 80	145,609,996 07	152,974,889 18	154,467,350 51	160,434,763 26
Intérêts des soldes actifs accumulés (a)	4,516,867 62	4,836,354 12	5,192,921 89	5,502,415 17	6,026,901 14	6,630,382 25	7,142,856 96
Intérêts de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation (a).	992,980 04	1,016,916 09	998,140 94	1,140,956 75	1,152,833 68	1,109,780 46	1,207,532 »
Ressources totales.	146,755,666 73	148,669,826 03	146,217,412 63	152,223,367 99	160,154,624 »	162,207,513 22	168,785,152 22
Dépenses d'exploitation.	84,045,523 46	84,224,514 76	82,480,428 76	81,593,514 69	86,537,469 39	90,436,312 18	90,787,305 54
Charges des capitaux							
{ Intérêts à 3 1/2 p. c.	43,810,072 02	44,387,188 83	44,975,614 74	45,232,401 54	45,736,040 23	46,236,244 57	47,050,995 93
{ Amortissement progressif.	3,995,658 65	4,169,474 16	4,350,783 21	4,523,675 48	4,713,360 41	4,909,833 04	5,128,408 25
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.	5,076,115 53	5,153,667 91	4,995,228 91	5,239,256 27	5,290,397 30	5,303,113 98	5,509,680 33
Intérêts de parts des recettes et de redevance (a).	46,603 51	47,232 09	45,895 75	48,468 49	47,330 48	47,363 »	49,170 45
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails (a) :	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »
Annuités de pensions	464,579 »	482,550 »	509,296 »	533,238 »	564,209 »	615,012 »	675,629 »
Dépenses totales.	137,456,052 17	138,482,175 75	137,374,747 34	137,238,054 44	142,912,306 81	147,565,378 77	149,188,689 47
Solde							
{ Insuffisance.	»	»	»	»	»	»	»
{ Excédent	9,299,614 56	10,187,650 28	8,842,665 29	14,985,313 55	17,242,317 19	14,642,134 45	19,596,462 76

Situation non compris les intérêts fictifs en compte courant repris sous les lettres (a).

Solde							
{ Insuffisance.	»	»	»	»	»	»	»
{ Excédent	3,859,870 41	4,399,162 16	2,714,998 21	8,437,910 12	10,127,412 85	6,966,834 74	11,312,744 24

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

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES.		RECETTES nettes DISPONIBLES pour intérêts et amortissement des capitaux.	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation
		RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les Domaines (1).	DÉPENSES budgétaires.	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites.		
1835	13.5	268,997 50	365 "	100,515 09	168,847 44	"	16,547 44	62 68
1836	35.7	825,132 85	461 16	394,458 34	431,133 67	"	431,133 67	52 22
1837	91.8	1,416,982 94	692 24	227,886 46	1,189,988 72	"	1,189,988 72	83 91
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	"	2,768,616 64	88 69
1839	271.3	4,249,825 04	33,061 82	1,199,892 61	3,052,901 23	"	3,052,901 23	71 89
1840	321.7	5,333,167 05	20,779 33	2,277,932 31	3,077,994 08	"	3,077,994 08	57 47
1841	340.5	6,226,333 66	53,475 43	1,812,421 14	4,469,387 95	"	4,469,387 95	71 15
1842	398.5	7,458,774 29	43,083 20	3,022,388 18	4,479,474 31	"	4,479,474 31	59 71
1843	485.5	8,991,439 31	31,382 54	3,614,967 35	5,393,854 52	"	5,393,854 52	59 73
1844	559.8	11,226,310 87	21,149 88	5,270,433 72	5,977,027 03	"	5,977,027 03	53 14
1845	559.8	12,401,750 22	10,099 99	6,114,565 05	6,306,285 15	"	6,306,285 15	50 07
1846	559.8	13,572,573 03	26,908 10	6,446,292 44	7,153,278 78	83,328 "	7,069,950 78	52 14
1847	569.6	14,646,735 62	79,652 48	5,274,902 68	9,501,485 42	435,008 50	9,066,476 92	61 36
1848	594.9	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,857,512 47	254,334 "	8,603,178 47	69 91
1849	624.6	13,241,431 78	50,086 75	5,127,421 80	8,194,106 73	179,332 "	7,984,754 73	60 07
1850	624.6	15,059,316 48	47,250 06	5,911,729 15	9,194,867 30	149,634 "	9,045,233 39	59 88
1851	624.6	16,284,444 87	49,826 67	7,729,384 35	8,608,922 94	236,947 20	8,371,975 74	51 24
1852	624.6	17,337,238 69	70,829 46	8,912,750 97	8,495,317 18	239,596 "	8,255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,228 90	67,643 16	9,732,551 98	10,013,360 04	210,029 80	9,783,330 28	49 55
1854	636.6	22,667,739 23	80,835 29	11,456,176 03	11,292,448 49	260,480 "	11,031,968 49	45 50
1855	652.4	24,510,116 74	113,826 37	11,565,688 41	13,058,256 70	330,007 50	12,728,159 20	51 69
1856	713.1	24,578,510 38	126,518 44	10,096,800 15	14,534,248 67	311,021 "	14,326,367 67	57 99
1857	744.6	26,507,617 32	91,327 42	11,078,085 95	14,520,858 79	583,561 60	13,937,294 19	54 44
1858	745.7	27,477,026 01	102,880 30	12,418,834 37	14,961,971 91	409,445 "	14,562,526 94	53 15
1859	745.7	28,090,999 70	96,569 40	13,671,999 97	14,505,769 13	424,057 "	14,081,712 13	49 97
1860	747.2	29,601,994 38	82,925 17	15,413,295 05	14,272,624 50	179,085 "	14,093,539 50	47 48
1861	748.6	33,561,264 63	81,927 03	18,369,295 85	15,361,895 31	225,730 "	15,138,165 31	44 84
1862	748.6	32,544,265 76	113,455 61	17,453,165 01	15,208,558 36	283,393 68	14,925,162 78	45 70
1863	748.6	33,868,433 59	107,978 72	18,193,450 61	15,782,963 70	156,319 55	15,626,644 15	45 99
1864	748.6	36,099,002 58	230,914 32	18,957,800 75	17,372,116 15	88,065 90	17,284,050 25	47 58
1865	749.2	38,318,780 18	104,866 80	18,662,381 44	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789.8	38,188,974 36	117,961 64	14,906,820 93	23,400,115 07	199,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	862.7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,241,407 65	107,369 "	24,134,038 65	60 08
1868	862.7	41,852,310 98	135,492 58	17,913,759 51	24,074,084 05	72,396 70	24,001,687 35	57 16
1869	862.7	43,387,254 90	122,274 75	18,829,156 88	24,680,372 77	263,830 "	24,418,542 77	56 12
1870	868.7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,569 16	25,934,105 42	302,905 "	25,631,200 42	56 49
1871	1,422.2	66,906,259 29	64,498 47	31,616,772 70	35,303,985 06	296,945 "	35,007,040 06	52 27
1872	1,469.6	69,864,288 46	172,988 01	27,201,189 85	42,618,106 65	416,772 92	42,201,333 73	60 44
1873	1,871.1	85,822,196 76	153,768 14	23,018,586 13	62,957,378 71	346,816 "	62,610,562 71	72 82
1874	1,945.1	87,160,797 76	125,834 43	26,711,178 12	60,573,364 07	374,387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,996.5	89,124,045 81	171,889 78	30,888,925 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	2,053.2	91,519,922 84	109,735 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,414 08	57,724,468 83	63 69
1877	2,141.7	90,309,704 84	103,656 99	34,977,222 54	55,436,139 29	203,655 24	55,232,484 05	61 09
1878	2,435.3	95,697,098 92	98,794 68	38,069,757 17	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552.0	100,083,161 34	105,708 99	40,744,101 51	59,446,764 82	449,091 21	59,097,673 61	58 89
1880	2,724.0	113,785,288 40	88,786 01	45,216,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	59 89
1881	2,869.5	113,305,143 27	102,343 69	41,832,932 11	71,664,554 85	658,272 34	71,006,282 51	62 56
1882	3,004.0	119,256,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,808,908 32	313,161 48	74,495,746 84	62 42
1883	3,074.1	121,847,653 15	101,086 62	48,527,668 40	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,129.0	120,103,201 14	90,285 39	48,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	3,173.1	119,669,431 99	104,474 24	49,719,132 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,199.9	116,439,621 30	89,847 36	50,612,958 51	65,916,550 15	6,257 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,216.6	124,057,764 23	79,981 80	57,444,140 86	66,689,605 26	"	66,689,605 26	53 72
1888	3,226.8	131,525,110 04	87,596 41	61,641,287 95	69,971,328 50	"	69,971,328 50	53 16
1889	3,235.4	136,853,369 87	64,714 47	62,205,551 54	74,714,532 80	"	74,714,532 80	54 57
1890	3,248.0	141,190,805 75	60,923 32	57,206,295 61	84,015,523 46	"	84,015,523 46	59 50
1891	3,269.4	142,736,211 31	80,344 49	58,592,041 06	84,224,514 76	"	84,224,514 76	58 57
1892	3,275.8	139,937,101 88	89,247 92	57,545,921 04	82,480,428 76	"	82,480,428 76	58 90
1893	3,278.7	145,517,138 99	62,837 08	64,016,481 38	81,593,514 69	"	81,593,514 69	56 04
1894	3,288.6	152,891,046 80	83,442 38	64,437,419 79	86,537,469 39	"	86,537,469 39	56 57
1895	3,298.8	154,400,287 37	67,163 14	64,031,038 31	90,436,312 18	"	90,436,312 18	58 55
1896	3,330.4	160,347,651 70	87,111 56	69,671,457 75	90,757,305 51	"	90,757,305 51	56 57
		3,778,323,061 62	5,178,184 45	1,574,864,517 31	2,208,638,724 76	11,090,438 79	2,197,548,289 97	
		3,783,503,246 07		3,783,503,246 07				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 5,894,778-58 déduite du capital de premier établissement (annexe II), à titre d'amortissement indirect.

N° VII. — Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine en faisant entrer en ligne

(Voir annexes n°)

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	COMPTE D'EXPLOITATION			CHARGES financières. (V. tabl. VII bis.)	RESTE			
		RECETTES		RECETTES nettes.		SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.	
		brutes. (V. annexe VI.)	DÉPENSES D'EXPLOITATION.			ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
				1					
1835	13.5	269,362 50	168,647 44	100,515 06	33,516 01	66,999 05	"	66,999 05	"
1836	35.7	825,594 01	431,135 67	394,458 34	136,336 77	258,121 57	"	325,120 62	"
1837	90.8	1,417,875 18	1,169,938 72	227,886 46	410,381 01	"	182,494 55	142,626 07	"
1838	202.6	3,098,267 68	2,768,616 64	329,651 02	1,046,218 61	"	716,567 59	"	573,941 52
1839	273.3	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,621,176 10	"	421,283 47	"	995,224 99
1840	324.7	5,355,936 38	3,077,994 08	2,277,952 30	2,225,152 34	51,799 96	"	"	943,425 03
1841	340.5	6,281,809 09	4,460,387 95	1,812,421 14	2,677,671 61	"	865,450 47	"	1,808,675 50
1842	398.5	7,501,662 40	4,479,474 31	3,022,388 16	3,434,285 50	"	411,897 32	"	2,230,772 82
1843	495.5	9,928,621 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4,646,416 30	"	1,011,438 95	"	3,232,221 77
1844	559.8	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,884,677 89	"	614,244 17	"	3,846,465 94
1845	559.8	12,420,850 21	6,306,235 15	6,114,565 06	6,168,202 87	"	53,637 81	"	3,900,103 75
1846	559.8	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,350,338 56	65,953 88	"	"	3,634,149 67
1847	569.6	14,776,388 10	9,501,485 42	5,274,902 68	6,676,448 09	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28
1848	594.9	12,302,826 29	8,857,512 47	3,445,313 82	6,954,645 34	"	3,599,331 52	"	6,745,026 80
1849	624.6	13,201,528 53	8,164,106 73	5,127,421 80	7,240,776 78	"	2,113,354 98	"	10,858,351 78
1850	624.6	15,106,556 54	9,194,867 39	5,911,729 15	7,427,237 57	"	1,515,508 42	"	12,373,690 20
1851	624.6	16,338,291 49	8,606,922 04	7,729,368 55	7,475,769 42	253,599 13	"	"	12,120,291 07
1852	624.6	17,476,068 15	8,495,317 18	8,912,750 97	7,518,420 43	1,394,330 52	"	"	10,725,960 55
1853	631.4	19,745,912 06	10,013,360 08	9,732,551 98	7,749,816 78	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35
1854	636.6	22,748,574 52	11,292,448 49	11,456,126 03	8,109,331 17	3,346,794 86	"	"	5,396,430 49
1855	652.4	24,623,943 11	13,058,256 70	11,565,686 41	6,603,103 19	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27
1856	713.1	24,705,088 82	14,638,288 67	10,066,800 15	8,098,435 55	1,968,364 30	"	"	1,365,482 97
1857	744.6	25,598,944 74	14,530,858 79	11,078,085 95	9,893,597 02	1,184,488 93	"	"	180,994 04
1858	745.7	27,360,800 31	14,061,971 94	12,418,834 37	10,099,096 10	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"
1859	745.7	28,177,569 10	14,505,769 13	13,671,799 97	10,262,210 26	3,409,589 71	"	5,547,433 94	"
1860	747.2	29,685,919 55	14,272,624 50	15,413,295 05	10,313,668 64	5,099,626 41	"	10,547,060 35	"
1861	748.6	33,733,191 66	15,363,895 81	18,369,295 85	10,618,702 29	7,750,593 65	"	18,397,654 "	"
1862	748.6	32,661,721 37	15,208,556 36	17,453,165 01	10,821,715 04	6,631,449 97	"	25,029,103 97	"
1863	748.6	33,976,414 31	15,782,963 70	18,193,450 61	11,261,781 83	6,931,668 78	"	31,960,772 75	"
1864	748.6	36,329,916 90	17,372,116 15	18,957,800 75	11,651,213 72	7,306,587 03	"	39,267,359 78	"
1865	749.2	38,423,646 98	19,761,285 54	18,662,361 44	11,989,149 37	6,663,212 07	"	45,930,571 85	"
1866	789.8	38,306,936 "	21,400,115 07	14,904,820 93	12,678,574 88	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"
1867	862.7	40,166,558 67	24,241,467 65	15,925,151 02	13,855,763 58	2,069,367 44	"	50,023,205 34	"
1868	862.7	41,987,823 56	24,074,064 05	17,913,759 51	14,296,915 57	3,617,843 94	"	53,646,049 28	"
1869	862.7	43,509,529 65	24,680,372 77	18,829,156 88	14,219,058 85	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"
1870	868.7	45,374,674 58	25,934,105 42	19,440,569 16	14,217,418 25	5,223,150 91	"	63,479,298 22	"
1871	1,422.2	66,970,757 76	35,303,985 06	31,666,772 70	21,237,722 81	10,429,049 89	"	73,908,348 11	"
1872	1,469.6	69,837,276 50	42,628,106 65	27,209,169 85	23,205,906 78	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"
1873	1,871.1	85,675,964 84	62,957,378 71	23,018,586 13	31,886,329 37	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"
1874	1,925.1	87,268,542 19	60,575,364 07	26,711,178 12	33,985,419 52	"	7,274,241 40	61,769,536 54	"
1875	1,966.5	89,295,935 59	58,407,009 68	30,888,925 91	35,601,880 41	"	4,712,954 58	57,066,581 96	"
1876	2,053.2	90,629,638 26	57,946,882 91	32,682,775 35	36,569,325 97	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"
1877	2,144.7	90,413,361 83	55,436,139 29	34,977,222 54	39,799,122 95	"	4,821,900 41	48,348,130 93	"
1878	2,435.3	95,795,893 60	57,735,136 43	38,060,757 17	41,931,534 76	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"
1879	2,552.0	100,190,570 33	59,446,768 82	40,744,101 51	43,501,828 23	"	2,757,226 72	41,719,626 62	"
1880	2,724.0	113,874,074 41	68,657,314 40	45,216,760 01	46,758,178 11	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"
1881	2,869.5	113,497,485 96	71,664,554 85	41,832,932 11	49,686,609 70	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"
1882	3,004.0	119,346,432 78	74,808,908 32	44,537,524 46	51,746,056 66	"	7,208,532 20	25,115,998 73	"
1883	3,074.1	121,948,739 77	73,421,071 37	48,527,668 40	53,730,028 60	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"
1884	3,129.0	120,193,466 53	71,824,791 77	48,368,694 76	54,928,460 76	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"
1885	3,173.1	119,773,906 23	70,054,673 50	49,719,232 73	56,035,543 45	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"
1886	3,199.9	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 31	56,257,983,28	"	5,645,024 77	1,392,537 01	"
1887	3,216.6	124,137,746 12	66,659,605 26	57,448,140 86	50,905,082 92	6,543,057 94	"	7,935,591 95	"
1888	3,226.8	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	51,251,192 94	10,390,095 01	"	18,325,689 96	"
1889	3,235.4	136,920,084 34	74,714,532 89	62,205,551 54	52,055,094 10	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"
1890	3,248.6	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	52,881,846 20	4,324,449 41	"	32,870,596 81	"
1891	3,269.4	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	53,710,328 99	4,881,712 16	"	37,682,308 97	"
1892	3,275.8	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	54,321,626 83	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"
1893	3,278.7	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	55,045,333 26	8,971,148 12	"	49,877,751 30	"
1894	3,288.6	152,974,889 18	86,537,469 39	66,437,419 79	55,748,797 94	10,688,621 85	"	60,566,373 15	"
1895	3,298.8	154,467,350 51	90,436,312 18	64,031,038 33	56,419,191 59	7,581,846 74	"	68,148,219 89	"
1896	3,330.4	160,434,763 26	90,737,305 51	69,677,457 75	57,689,084 51	11,988,373 24	"	80,136,593 13	"
		3,783,503,246 07	2,208,638,728 76	1,574,864,517 31	1,494,727,024 18	169,472,341 96	89,335,749 83		
						60,136,593 13			

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

III et IV.

SITUATION Y COMPRIS LA PRISE EN CHARGE DES PENSIONS CIVILES.									
MONTANT des pensions.	SOLES des col. 6 et 7 dûment réduits.		INTÉRÊTS en compte-courant.		SOLES ANNUELS avec intérêts en compte-courant.		SOLES ACCUMULÉS avec intérêts en compte-courant.		ANNÉES.
	ACTIF.	PASSIF.	de l'année.	des soldes accumulés.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	
"	68,990 06	"	2,010 30	"	69,009 35	"	69,009 35	"	1875
"	258,121 57	"	7,689 17	2,760 37	268,771 11	"	337,780 40	"	1876
"	"	182,404 55	4,557 73	13,511 22	"	164,425 60	173,354 86	"	1877
"	"	716,567 59	6,593 02	6,934 19	"	793,040 38	"	529,685 52	1878
"	"	421,283 47	23,997 85	— 21,187 42	"	418,473 04	"	943,158 56	1879
"	51,793 96	"	45,559 05	— 37,926 34	59,432 67	"	"	888,725 89	1880
"	"	865,450 47	30,248 42	— 35,549 03	"	864,751 08	"	1,753,476 97	1881
"	"	411,897 32	60,447 76	— 70,139 06	"	421,568 64	"	2,175,065 61	1882
"	"	1,011,448 95	72,689 35	— 87,062 62	"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	1883
80 "	"	614,324 17	105,407 07	— 128,032 71	"	636,949 81	"	3,837,767 64	1884
826 "	"	54,463 81	122,274 78	— 153,510 70	"	85,699 73	"	3,923,467 37	1885
1,263 "	64,690 88	"	128,900 59	— 156,938 70	36,652 77	"	"	3,886,814 60	1886
1,319 "	"	1,402,864 41	105,007 99	— 155,472 58	"	1,453,329 "	"	5,340,143 69	1887
1,768 "	"	3,511,099 52	67,372 02	— 213,605 74	"	3,657,333 24	"	8,997,476 84	1888
1,920 "	"	2,115,274 98	99,454 93	— 359,899 07	"	2,375,719 12	"	11,373,195 96	1889
4,113 "	"	1,519,621 42	114,270 76	— 454,927 84	"	1,860,278 50	"	13,233,474 46	1890
5,831 "	247,768 13	"	150,440 99	— 529,338 98	"	131,129 66	"	13,764,604 32	1891
5,355 "	1,388,975 52	"	173,907 61	— 334,584 48	1,028,298 95	"	"	12,336,305 37	1892
5,327 "	1,977,408 20	"	188,466 89	— 493,432 22	1,672,422 87	"	"	10,663,892 50	1893
5,281 "	3,341,513 86	"	220,018 36	— 426,555 31	3,134,976 91	"	"	7,528,908 59	1894
4,759 "	2,957,824 22	"	219,204 17	— 301,156 23	2,875,872 16	"	"	4,653,033 43	1895
7,325 "	1,061,039 30	"	186,945 26	— 186,121 34	1,061,863 22	"	"	3,591,170 21	1896
21,449 "	1,163,039 93	"	206,041 93	— 143,446 81	1,225,435 05	"	"	2,365,735 16	1897
27,050 "	2,291,788 27	"	231,005 63	— 94,629 41	2,428,164 49	"	62,429 33	"	1898
27,773 "	3,381,816 71	"	255,204 01	— 2,497 17	3,639,517 89	"	3,701,947 22	"	1899
28,163 "	5,071,463 41	"	249,698 89	148,077 88	5,509,240 18	"	9,211,147 40	"	1860
31,901 "	7,718,692 65	"	346,842 74	368,447 49	8,433,992 85	"	17,645,170 28	"	1861
32,349 "	6,599,100 97	"	328,406 91	705,806 80	7,633,314 68	"	25,278,484 06	"	1862
40,317 "	6,891,351 78	"	341,590 96	1,011,139 50	8,244,082 13	"	31,522,567 09	"	1863
43,410 "	7,263,177 03	"	354,713 11	1,340,902 67	8,958,792 81	"	42,481,359 90	"	1864
54,519 "	6,809,693 07	"	347,372 77	1,699,254 39	8,656,320 23	"	58,137,679 13	"	1865
72,064 "	1,956,182 05	"	265,890 94	2,045,507 20	4,267,580 19	"	55,405,260 32	"	1866
81,936 "	1,987,451 44	"	283,141 23	2,216,210 40	4,486,803 07	"	59,892,063 39	"	1867
79,526 "	3,538,317 94	"	319,971 75	2,395,682 53	6,253,972 22	"	66,146,035 61	"	1868
78,391 "	4,531,707 03	"	339,389 37	2,645,841 42	7,516,037 62	"	73,663,973 43	"	1869
87,294 "	5,135,856 91	"	352,331 17	2,946,518 93	8,434,710 01	"	82,097,683 44	"	1870
91,907 "	10,337,142 89	"	542,020 43	3,283,807 33	14,163,070 65	"	96,260,754 09	"	1871
91,199 "	3,911,974 07	"	440,273 31	3,850,430 16	8,202,677 54	"	104,463,431 63	"	1872
102,232 "	"	8,960,975 24	341,493 82	4,178,537 26	"	4,449,914 16	109,013,487 47	"	1873
102,451 "	"	7,376,692 40	415,531 39	3,999,539 49	"	2,961,621 52	97,051,865 95	"	1874
121,582 "	"	4,834,530 58	495,443 80	3,882,074 63	"	457,018 15	96,594,847 80	"	1875
127,747 "	"	4,014,297 62	543,252 71	3,863,793 90	392,748 99	"	96,947,596 79	"	1876
143,941 "	"	4,965,841 41	656,548 78	3,879,503 86	"	429,788 77	96,557,808 02	"	1877
168,130 "	"	4,058,907 59	715,307 70	3,862,312 31	518,712 42	"	97,076,520 44	"	1878
193,161 "	"	2,950,887 72	767,314 57	3,883,060 81	1,699,487 66	"	98,776,008 10	"	1879
193,346 "	"	1,734,764 10	847,927 06	3,951,040 32	3,064,203 28	"	101,840,211 38	"	1880
202,945 "	"	8,058,522 59	776,812 36	4,073,608 44	"	3,206,071 77	98,634,139 61	"	1881
217,030 "	"	7,425,562 20	805,056 59	3,945,365 58	"	2,675,140 03	95,958,999 58	"	1882
258,207 "	"	5,460,567 20	838,522 94	3,838,359 98	"	785,684 28	95,173,315 30	"	1883
297,529 "	"	6,856,295 "	828,555 35	3,806,932 60	"	2,220,807 05	92,952,508 25	"	1884
309,240 "	"	6,625,550 75	849,489 87	3,718,100 33	"	2,057,960 55	90,894,547 70	"	1885
351,731 "	"	5,996,755 77	871,480 72	3,685,781 90	"	1,489,493 13	89,405,054 55	"	1886
363,876 "	6,189,181 94	"	928,497 30	3,129,176 91	10,246,856 15	"	99,631,910 70	"	1887
386,182 "	10,004,913 01	"	1,011,528 33	3,487,816 87	14,503,258 21	"	114,165,168 91	"	1888
437,617 "	9,712,840 44	"	1,018,491 81	3,095,430 90	14,726,763 18	"	128,881,932 09	"	1889
464,579 "	3,859,870 41	"	928,876 53	4,510,867 62	9,299,614 55	"	138,181,546 65	"	1890
482,550 "	4,399,162 16	"	952,131 "	4,836,354 12	10,187,650 28	"	148,369,196 93	"	1891
509,296 "	2,714,998 21	"	934,745 19	5,192,921 89	8,842,605 29	"	157,211,862 22	"	1892
533,238 "	8,437,910 12	"	1,044,988 26	5,502,415 17	14,985,313 55	"	172,197,173 77	"	1893
561,209 "	10,127,412 85	"	1,088,003 20	6,026,901 14	17,242,317 19	"	189,439,492 96	"	1894
615,012 "	6,996,834 74	"	1,044,917 46	6,630,382 25	14,642,134 45	"	204,081,627 41	"	1895
675,629 "	11,312,744 24	"	(1) 1,140,861 55	7,142,856 96	19,596,462 75	"	223,678,090 16	"	1896
8,760,775 "	163,529,764 96	02,153,948 83	27,229,383 66	125,072,888 47	258,210,689 81	34,531,909 65			
	71,375,818 13		(2) 152,382,272 03		223,678,090 16				

(1) Exemple : 1,207,552-00 — 66,670-45 = 1,140,861-55 (voir tab. IV).

(2) Bilan; actif : 134,860,597-17 — passif : 2,538,235-14.

N° VIIbis. — Charges financières depuis l'origine.

(Voir tableau n° IV.)

ANNÉES.	CAPITAUX des lignes exploitées		Paiements de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes	Redevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière grand ducale.	Sommes bonifiées aux compagnies conces- sionnaires pour transports en service.	TOTAL.
	Intérêts	Dotation pour amortissements.				
	1	2.	3	4	5	6
1835	32,533 49	982 52	"	"	"	33 516 01
1836	132,307 74	1,029 03	"	"	"	136,336 77
1837	398,152 76	12 278 25	"	"	"	410,391 01
1838	1,014,857 20	31,361 41	"	"	"	1,046,218 61
1839	1,571 717 24	49 458 86	"	"	"	1,621,176 10
1840	2,156,650 61	69,501 73	"	"	"	2 226,152 34
1841	2,592,683 89	85,187 72	"	"	"	2,677,871 61
1842	3,317,520 47	116,765 03	"	"	"	3,434,285 50
1843	4 495,448 06	150 968 24	"	"	"	4,646,416 30
1844	5,691 185 64	193,292 25	"	"	"	5,884,677 89
1845	5,954,889 18	209,313 69	"	"	"	6,166,202 87
1846	6,156,414 87	223,921 69	"	"	"	6 389 338 56
1847	6 389,879 44	240,200 33	48,368 32	"	"	6,676,448 09
1848	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	"	"	6,954,645 34
1849	6,666 315 89	268,950 02	305,510 87	"	"	7,240,776 78
1850	6,756,331 25	282,750 71	388,155 81	"	"	7,427,237 57
1851	6,777,750 11	293 042 91	402,976 40	"	"	7,475,769 42
1852	6,786,905 84	307,483 46	424 071 15	"	"	7,518,420 45
1853	6,870 956 28	321,099 86	607,760 64	"	"	7,749,816 78
1854	6,873,477 02	335,999 01	844,853 64	"	"	8,109 331 17
1855	7,046,592 68	355 072 76	1 201,437 75	"	"	8,603 103 19
1856	7,199,685 03	374,376 92	1,424,423 90	"	"	8,998,435 85
1857	7,972 108 49	412 407 82	1,509,080 71	"	"	9,693,597 02
1858	7,986 437 "	430,503 02	1,693 006 08	"	"	10,099,996 10
1859	8,044,761 01	449,996 48	1,767,052 77	"	"	10,262,210 26
1860	8,044 748 50	468,515 46	1,800,374 68	"	"	10,313,668 64
1861	8,137,531 79	490,654 26	1 990,516,15	"	"	10,618,702 20
1862	8,304,849 "	515,924 94	2,000,941 10	"	"	10,821,716 04
1863	8,569,436 92	545,173 69	2,147,171 22	"	"	11,261,781 83
1864	8,731,218 39	562,524 15	2 357,471 18	"	"	11 651,213 72
1865	8,919 414 50	599,326 53	2,480,408 34	"	"	11,999,149 37
1866	9,166 665 92	631,488 85	3,080 420 11	"	"	12,878,574 88
1867	9 806,630 76	676 825 94	3,372 306 88	"	"	13,855,763 58
1868	9 916 579 72	708 044 17	3,671,291 68	"	"	14,295,915 57
1869	9,919,144 54	737,319 13	3,562 595 18	"	"	14,219,058 85
1870	9,974,919 02	769,368 26	3,473,132 97	"	"	14,217,418 25
1871	11,444,590 "	845,445 05	8,947 687 76	"	"	21,237,722 81
1872	12,168,512 51	902,142 13	9 998,803 31	146,538 83	"	23,019,996 78
1873	19 298,408 30	1,154,535 56	10 933 325 51	500 000 "	"	31,886,329 37
1874	21,308,246 05	1,161,808 45	10,914,315 02	500 000 "	"	33,983 419 52
1875	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 "	"	35,601,880 49
1876	24,563,931 44	1,470,608 78	10,014 785 75	500,000 "	"	36,569,325 97
1877	34,218,570 04	1,818 867 81	3 261,685 10	500,000 "	"	39 799,122 95
1878	35,958,616 88	2,008 434 27	3,464,483 63	500 000 "	"	41,931,534 76
1879	37,311,443 "	2,069,950 81	3,620,424 41	500,000 "	"	43,501,828 23
1880	39,531 761 30	2,222,294 42	4,504 122 39	500,000 "	"	46,758,178 11
1881	42,085,242 95	2,393,103 56	4,590,590 83	500 000 "	117,672 36	49,186,609 70
1882	44,473,217 84	2,562,072 54	4,210 746 28	500,000 "	"	51,746,056 66
1883	46,278,293 15	2,518,413 74	4,283,359 31	500 000 "	149 961 90	53,730,028 60
1884	47,235,226 65	2 854,437 14	4,138,796 97	500 000 "	200,000 "	54 928,460 76
1885	48 016,920 56	2,997,624 48	3,920 998 44	500,000 "	600,000 "	56,035 543 48
1886	48,401 857 99	3,131,712 39	3 874,382 90	500,000 "	400,000 "	56 237,983 28
1887	42,656,401 15	3,535 984 89	4,054,734 73	500,000 "	157,962 15	50,905,082 92
1888	42,929,163 75	3,678,730 07	4,130,024 43	500,000 "	13,474 69	51 251,197 94
1889	43,314 239 39	3,834,501 10	4,385 906 14	500 000 "	447 47	52,055,094 10
1890	43,810,072 02	3,995,658 65	4 570,115 53	500,000 "	"	52 881,846 20
1891	44,387 166 83	4,169,474 16	4,633 667 91	500,000 "	"	53,710,378 90
1892	44,975,614 71	4,350,783 21	4 495,278 91	500,000 "	"	54,321,626 83
1893	45,232,401 51	4,573,675 48	4,759,256 27	500,000 "	"	55,045,333 26
1894	45,736 040 23	4,713,360 41	5,079,707 30	219,600 "	"	55,748,797 94
1895	46,236,244 57	4,909,833 04	5 083,513 98	219 600 "	"	56,449,191 59
1896	47,050,935 93	5,128,408 25	5,240,080 33	219,600 "	"	57,699,084 51
	1,206 057,945 97	86 511,701 47	159 161 919 34	11,305,338 83	1,619 518 57	1,494,727,924 18

A B. Les charges d'intérêts et d'amortissement ont été calculées d'après les pour cent annuels ci-après
 1° De 1835 au 31 décembre 1886 (50 annuités) 4 1207750
 2° { de 1887 (a) pour le capital restant à amortir fin 1886 voir p 89 de 1887) (74 2/3 annuités) 3 7904798
 { à fin 1896 (b) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1887 (90 annuités) 3 6657810

N° VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation.*

Exercices 1896 et 1895.

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	ANNÉE 1896 APPROXIMATIF.	ANNÉE 1895. PORTEE au bilan (1).	DIFFÉRENCES POUR 1896.			
			En plus.	En moins.		
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités	490,400 »	495,124 »	»	2,724 »	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	150,600 »	128,240 »	2,360 »	»	
	Matériel et fournitures de bureau. Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Adminis- tration	718,940 »	653,028 74	65,911,26	»	
	Secours aux ouvriers	70,000 »	70,000 »	»	»	
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	75,173 »	75,000 »	173 »	»	
	Conférences des chemins de fer bel- ges et conférences internationales.	68,500 »	68,061 91	5,828 09	»	
		12,600 »	14,000 »	»	2,400 »	
		1,505,015 »	1,500,434 68	+ 64,860 53		
	Voies et travaux.	Traitements et in- } entretien	1,670,707 50	1,806,291 »	»	156,585 70
		demnités . . . } construction	100,292 70	103,010 »	»	2,717 30
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		6,505,000 »	6,586,870 »	118,450 »	»	
Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie		4,569,000 »	4,569,000 »	»	»	
Travaux d'entretien et d'améliora- tion		7,845,000 »	7,874,222 »	»	29,222 »	
	20,690,000 »	20,759,093 »	- 49,093 »			
Traction et matériel.	Traitements et indemnités	1,921,000 »	1,979,871 »	»	58,871 »	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	13,525,500 »	13,920,093 »	1,605,403 »	»	
	Primes d'économie et de régularité. Combustibles et autres objets de consommation	725,760 »	725,753 »	7 »	»	
	Entretien et renouvellement du matériel	6,850,000 »	6,496,000 »	354,000 »	»	
		17,072,525 »	19,120,975 »	»	2,057,650 »	
	42,092,585 »	42,240,694 »	- 157,109 »			
Exploitation.	Traitements et indemnités	11,521,200 »	10,559,897 »	781,103 »	»	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	7,500,000 »	7,256,107 »	263,893 »	»	
	Primes	400,000 »	400,000 »	»	»	
	Frais d'exploitation	2,423,920 »	2,417,700 »	8,220 »	»	
	Camionnage	1,493,460 »	1,658,862 55	»	165,102 55	
	Pertes et avaries	2,052,000 »	2,180,150 56	»	128,150 56	
	Redevances aux Compagnies pour l'usage de leur matériel	13,700 »	13,000 »	»	2,500 »	
	23,210,080 »	24,450,416 69	+ 739,665 51			
Perception et contrôle des recettes et des matières.	Traitements et indemnités	1,956,100 »	1,986,159 »	»	30,059 »	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	110,000 »	99,953 »	10,063 »	»	
	Primes	5,000 »	5,000 »	»	»	
	2,071,100 »	2,091,094 »	- 19,994 »			
Ensemble . . .		91,628,780 »	91,050,732 54	+ 598,027 66		
A bonifier	1° porté en trop en 1895 fr. 771,181 79					
de 1896.	2° à transférer au ca- pital 100,292 70	- 871,474 49	»	- 871,474 49		
Total pour l'exercice . . . fr.		90,757,503 51	91,050,732 54	- 275,446 83		
Depense réelle pour 1895.		»	90,259,570 55			
Somme déduite ci-dessus au même titre que cet exercice prend en charge les crédits sup- plémentaires pour exercice clos et périmés (voir tab. III)			771,181 79			

(1) La différence entre les dépenses réelles et celles figurées ont été prises en charge par le bilan de 1896 (voir annexe III).

DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1896 et 1895.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1896.	Année 1895.	DIFFÉRENCES POUR 1896.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs.	52,877,800 11	50,411,589 45	2,466,410 68	»
Tickets d'entrée dans les stations	182,395 60	171,255 90	11,139 70	»
Bagages	1,725,496 17	1,653,594 68	88,101 49	»
Petites marchandises.	10,498,126 21	10,015,816 71	482,309 50	»
Grosses —	90,006,157 44	86,502,149 99	5,704,007 45	»
Finances	269,456 18	256,026 72	15,409 46	»
Équipages	66,454 82	63,587 05	3,046 77	»
Chevaux et bestiaux	1,640,378 72	1,568,524 88	72,053 84	»
Produits extraordinaires	5,085,429 45	5,976,564 01	»	895,154 56
Ensemble. fr.	160,547,651 70	154,400,287 57	6,840,498 89	895,154 56
<i>Produits divers</i> : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.	87,111 56	67,063 14	20,048 42	»
			6,860,547 51	895,154 56
Recettes brutes totales. . . fr.	160,454,765 26	154,467,550 51	5,967,412 75	
Parts de recettes servies aux compagnies dont l'État exploite les lignes	5,290,080 55	5,085,515 98	206,566 55	
Reste pour le Trésor.	155,144,682 93	149,583,836 55	5,760,846 40	

N° IX. — Recettes. — Droits constatés

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concedées exploitées par l'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice.
1853 à 1850. . .	150,299,409 67	889,925 58	129,409,484 29	»	»
1851	16,288,464 87	402,976 40	13,885,488 47	15,885,488 47	»
1852	17,537,258 09	424,051 15	16,915,207 54	16,915,207 54	»
1853	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854	22,667,759 25	899,855 64	21,767,885 59	21,266,649 90	501,235 69
1855	24,510,110 74	1,201,457 75	23,308,678 99	22,802,580 85	428,562 90
1856	24,578,540 58	1,424,425 90	23,154,116 48	22,455,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 52	1,509,080 71	23,998,536 61	23,061,950 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,085,006 08	23,594,919 95	24,559,007 75	1,062,250 56
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,515,546 95	25,661,874 57	651,472 56
1860	29,601,994 58	1,800,574 08	27,801,610 70	26,606,046 52	1,154,057 85
1861	51,951,551 47	1,990,516 15	29,941,015 32	28,765,829 92	1,175,185 40
	1,719,755 16	»	(2) 1,719,755 16	(2) 1,719,755 16	»
1862	52,548,265 76	2,000,941 10	50,547,524 66	29,095,875 79	1,492,966 42
1863	53,868,455 59	2,147,171 22	51,721,284 57	50,242,274 77	1,478,989 60
1864	56,099,002 58	2,557,471 18	53,541,551 40	52,596,051 »	1,544,600 40
1865	58,518,780 18	2,480,408 54	56,038,571 84	55,714,008 25	1,894,679 55
1866	58,188,974 56	5,080,420 11	53,108,554 25	52,788,850 61	1,902,707 50
1867	40,001,592 95	5,572,506 88	56,629,086 07	52,168,955 95	4,645,628 45
1868	41,852,550 08	5,671,291 68	58,181,059 50	56,614,965 75	1,579,925 10
1869	45,587,254 90	5,562,595 18	59,824,059 72	56,874,577 82	2,975,195 09
1870	45,506,479 22	5,475,152 97	41,855,546 25	58,415,518 69	5,411,712 20
1871	60,906,259 29	8,947,687 76	57,958,571 55	49,965,954 42	7,206,889 01
1872	69,664,288 46	9,988,805 51	59,675,485 15	54,165,427 54	4,205,098 82
1873	72,644,574 65	10,955,525 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714 09
	13,177,622 07	»	(3) 13,177,622 07	(3) 10,847,111 07	2,550,511 »
1874	75,785,794 44	10,914,515 02	62,869,479 42	58,568,519 68	5,197,688 51
	13,576,915 52	»	(4) 13,576,915 52	11,018,099 16	2,567,247 51
1875	89,124,045 81	11,240,508 29	77,885,757 52	75,845,506 50	2,848,444 19
1876	90,519,922 84	10,054,785 75	80,485,157 09	76,895,078 90	5,577,086 07
1877	90,509,704 84	5,261,685 10	87,048,019 74	85,875,058 58	5,506,890 24
1878	94,205,915 14	5,464,485 65	90,741,451 51	86,705,476 55	4,204,414 51
	1,491,185 78	»	(5) 1,491,185 78	(5) 1,227,462 42	265,721 56
1879	99,587,861 41	5,620,424 41	95,767,457 »	91,428,519 79	4,758,544 67
	697,299 95	»	(6) 697,299 95	(6) 575,979 08	125,520 85
1880	115,785,288 40	4,504,122 59	109,281,166 01	105,125,070 82	4,195,571 90
1881	115,595,145 27	4,590,590 85	108,804,552 44	105,765,692 19	5,187,908 45
1882	119,256,501 41	4,210,746 28	115,045,555 15	111,575,679 68	5,788,181 06
1883	121,847,655 15	4,285,559 51	117,564,295 84	115,676,564 56	5,922,745 78
1884	120,105,201 14	4,158,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,669,451 99	5,920,998 44	115,748,455 55	115,260,619 62	2,459,595 48
1886	116,459,621 50	5,824,582 90	112,615,258 40	110,619,695 85	2,847,500 57
1887	124,087,764 25	4,054,754 75	(7) 120,005,029 50	116,970,065 90	5,175,660 60
1888	131,525,110 04	4,150,024 45	127,595,085 61	124,524,097 90	2,697,659 81
1889	136,855,569 87	4,585,906 14	132,409,465 75	128,548,772 27	5,920,691 46
1890	141,190,895 75	4,576,115 55	156,614,780 22	155,479,651 54	5,155,128 88
1891	142,756,211 55	4,655,667 91	158,082,545 42	155,555,210 15	2,755,091 87
1892	(8) 159,957,101 88	4,495,228 91	155,441,872 97	155,145,552 51	5,125,642 79
1893	145,547,138 99	4,789,250 27	140,757,882 72	137,155,541 61	3,602,209 27
1894	152,891,040 80	5,079,797 50	147,811,249 50	145,550,059 62	2,481,189 88
1895	154,400,287 57	5,085,515 98	149,516,775 59	146,097,265 71	5,446,569 »
1896	160,547,651 70	5,290,080 55	155,057,671 57	151,469,754 74	3,609,948 47
	5,778,525,061 62	189,165,919 54	5,589,161,142 28		

et recouvrements depuis l'origine.

EFFECTUÉS.		SOMMES à RECOURRER.	Parts du Trésor DANS LES RECETTES du chemin de fer. (a)	Observations.
POUR chaque exercice.	DEPUIS L'ORIGINE.			
	129,409,484 29	"	129,409,484 29	(1) Pour les années 1855 à 1859, Voir tableau IX du C. R. de 1892.
15,885,188 47	145,294,672 76	"	145,294,672 76	
16,913,207 54	162,208,180 50	"	162,208,180 50	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manage. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manage, on retrouve la recette nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
19,070,468 26	181,278,648 56	"	181,278,648 56	
21,767,885 59	205,046,554 15	"	205,046,554 15	
23,230,745 75	226,277,277 88	77,955 26	226,355,215 14	
25,061,188 25	249,558,466 15	170,865 49	249,509,529 62	
24,145,081 91	273,481,548 07	26,518 16	273,507,866 25	
25,621,258 09	299,102,786 16	"	299,102,786 16	(3) Recettes faites en 1873 sur les lignes rattachées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
26,515,546 93	323,416,135 09	"	323,416,135 09	
27,760,104 15	355,176,257 24	41,515 53	355,217,752 79	
51,060,718 48	584,856,985 72	41,515 53	584,878,504 27	(4) Voir renvoi (7).
50,588,840 21	415,425,825 95	"	415,425,825 95	
51,721,264 57	447,147,090 50	"	447,147,090 50	(5) et (6) Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flan- dres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
53,741,531 40	480,888,621 70	"	480,888,621 70	
55,608,687 78	516,497,509 48	229,684 06	516,726,993 54	
54,691,557 91	551,188,817 59	646,700 40	551,835,547 79	
56,814,562 40	588,005,409 79	401,224 07	588,464,655 86	
58,194,890 85	626,198,500 62	447,372 54	626,645,675 16	(7) Y compris fr. 8,433-13, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 13,585,546-47.
59,849,772 91	666,048,075 53	422,259 55	666,470,332 88	
41,825,050 89	707,873,104 42	450,574 77	708,305,679 19	
57,172,814 55	763,045,948 75	1,216,304 97	766,262,250 72	(8) Déduction faite de la créance ir- recouvrable des Bassins Houilliers, portée en surséance indéfinie, soit fr. 627,402-13
58,428,526 16	825,474,474 91	2,465,260 06	825,937,735 87	
61,780,275 08	898,452,370 06	2,594,237 "	900,826,607 06	
15,177,622 07				(a) Non compris les produits divers voir annexe X de 1894 et III de 1895.
65,766,008 19				
13,385,546 47	975,585,724 72	1,497,708 25	977,081,432 95	
76,595,950 69	1,031,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
80,470,164 97	1,132,447,840 58	5,002,467 18	1,135,450,507 56	
87,179,948 92	1,219,627,789 20	2,870,558 10	1,222,498,527 50	
90,909,890 86	1,312,028,865 84	2,702,078 75	1,314,730,942 59	
1,491,185 78				
96,187,064 40				
697,299 95	1,408,915,228 25	2,520,176 27	1,411,235,404 50	
109,517,042 72	1,518,250,270 95	2,325,892 16	1,520,556,163 11	
108,955,600 62	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
115,153,865 74	1,742,317,755 31	2,025,896 53	1,744,341,651 84	
117,599,508 14	1,859,917,043 45	2,025,896 53	1,861,940,959 98	
116,099,536 77	1,976,016,580 22	2,025,896 53	1,978,040,476 75	
115,700,015 10	2,091,716,593 52	2,025,896 53	2,093,740,491 85	
113,467,194 40	2,205,183,789 72	1,057,722 03	2,206,241,511 73	
120,145,735 50	2,325,529,525 22	1,057,722 03	2,326,587,217 25	
127,221,757 71	2,452,551,282 95	1,057,722 03	2,453,609,004 96	
132,469,463 75	2,585,020,746 68	1,057,722 03	2,586,078,468 69	
136,614,780 22	2,721,635,526 88	1,057,722 03	2,722,693,248 91	
138,086,302 "	2,859,721,828 88	1,055,965 45	2,860,775,792 53	
136,268,975 10	2,995,990,803 98	226,861 52	2,996,217,665 50	
140,753,750 88	5,156,726,551 86	248,995 16	5,156,975,548 02	
147,811,249 50	5,284,557,804 56	248,995 16	5,284,786,797 52	
149,545,654 71	2,434,081,459 07	22,131 84	5,434,103,570 91	
155,079,705 21	3,389,161,142 28	"	5,589,161,142 28	

N° X. — Recettes brutes de l'exploitation par
1835-

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS.								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TUQUETS d'entrée dans les stations	BAGAGES.	COÛTS journaliers.	COLIS par exprès (Services intérieurs et mixtes)	PETITS PAQUETS en grande vitesse (Services internationaux)	FINANCES.	EQUIPAGES	CHEVAUX
1835	268,997 50	»	»	»	»	»	»	»	»
1836	825,132 85	»	»	»	»	»	»	»	»
1837	1,799,988 58	»	15,994 36	»	»	»	»	»	»
1838	2,935,817 73	»	103,421 39	»	»	»	»	»	»
1839	3,616,544 24	»	132,514 48	»	»	»	»	68,597 50	»
1840	4,046,930 33	»	132,253 60	»	»	»	4,577 61	123,978 »	»
1841	4,113,754 78	»	127,219 40	»	»	»	25,113 97	130,718 80	»
1842	4,622,134 64	»	297,570 89	»	»	»	28,607 »	176,932 »	»
1843	5,454,908 10	»	339,131 17	»	»	5,004 12	29,280 01	170,515 97	»
1844	6,166,548 94	»	394,731 12	»	»	33,088 05	38,618 90	209,334 »	»
1845	6,397,309 20	»	421,525 24	»	»	59,360 34	43,060 60	192,379 »	»
1846	6,843,047 54	»	484,136 65	»	»	46,721 74	41,348 07	201,699 30	»
1847	6,835,748 14	»	539,050 37	»	»	91,891 98	48,047 61	170,398 »	»
1848	6,007,225 »	»	415,786 88	»	»	105,390 22	45,035 06	93,188 45	»
1849	6,461,472 »	»	488,182 »	»	»	71,205 22	55,076 01	71,976 »	»
1850	7,312,524 97	»	618,915 99	»	»	62,593 49	58,214 57	88,828 80	»
1851	8,231,610 12	»	691,094 40	»	»	95,025 29	72,124 52	81,750 30	»
1852	8,288,139 49	»	617,703 34	»	»	128,624 04	76,865 79	60,389 30	»
1853	8,763,922 »	»	811,308 »	»	»	172,169 36	75,495 »	57,508 »	17,351 65
1854	9,248,630 »	»	908,193 50	»	»	183,631 37	121,034 75	34,456 »	31,775 10
1855	9,755,719 32	»	670,646 42	»	»	223,131 10	124,601 »	25,783 »	60,530 05
1856	10,100,181 18	»	623,796 21	»	»	286,784 »	121,913 9	24,608 »	61,766 45
1857	10,429,724 47	»	627,043 24	»	»	323,725 31	142,496 21	21,701 80	88,027 85
1858	10,458,462 86	»	658,392 81	»	»	319,062 01	144,465 51	18,173 21	88,179 90
1859	10,721,142 36	»	549,707 31	»	»	332,207 32	165,588 81	19,334 50	87,917 07
1860	11,305,871 53	»	518,015 39	»	»	380,618 93	169,338 36	16,231 60	108,100 70
1861	12,415,331 22	»	549,659 76	»	»	404,632 03	152,507 51	17,515 91	111,502 42
1862	12,408,172 44	»	548,592 64	»	»	417,497 36	113,376 39	14,919 30	111,535 51
1863	12,848,147 28	»	544,176 59	»	»	457,996 95	131,976 63	16,879 30	142,250 64
1864	13,477,305 79	»	557,492 99	»	»	462,010 67	146,920 15	14,925 60	119,496 97
1865	14,589,835 79	»	598,910 05	»	»	491,065 93	156,625 10	15,990 70	47,094 20
1866	17,335,386 33	»	508,092 19	»	221,704 62	498,918 09	198,969 49	12,756 91	54,129 06
1867	15,643,107 »	»	628,746 03	»	276,594 63	523,458 84	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1868	15,239,140 76	»	640,300 14	»	319,073 07	578,100 05	257,415 13	14,890 14	46,325 30
1869	16,025,449 95	»	653,264 95	»	325,504 76	613,230 32	271,501 75	15,238 17	45,161 14
1870	16,139,076 72	»	676,395 77	»	354,258 10	691,795 11	313,548 92	16,781 87	66,525 91
1871	20,468,188 91	»	964,208 94	»	490,576 40	1,144,950 07	353,371 87	24,483 27	75,212 0
1872	21,644,343 43	»	895,543 45	»	503,232 03	854,395 23	334,900 12	18,117 37	60,166 04
1873	26,064,214 47	»	847,890 24	»	653,499 46	958,076 03	368,559 14	18,930 76	66,977 14
1874	27,605,549 16	»	881,514 84	»	752,429 22	970,014 61	323,664 24	24,074 38	77,716 23
1875	29,266,933 54	»	878,118 28	»	822,139 42	1,024,714 47	317,529 19	21,659 03	95,185 55
1876	29,608,665 50	»	853,295 61	»	823,123 56	963,727 72	339,457 01	18,969 »	94,110 24
1877	29,159,970 10	»	806,630 98	»	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,285 67	91,831 03
1878	30,655,440 44	»	814,857 24	»	876,040 56	942,405 69	266,502 37	22,335 59	98,645 96
1879	30,751,012 24	»	834,537 29	»	921,586 98	954,023 43	247,040 54	21,393 3	111,410 70
1880	37,767,012 38	»	902,272 28	»	964,981 »	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69	119,073 46
1881	36,168,888 33	»	900,808 56	»	954,504 83	1,337,869 39	243,045 73	43,605 27	145,158 13
1882	38,707,890 03	»	937,051 03	»	973,648 87	1,421,977 97	220,877 63	40,346 20	147,260 80
1883	39,425,171 80	»	967,797 45	14,272 »	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,824 77	154,197 25
1884	39,491,766 99	»	1,022,363 52	21,619 50	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	160,574 14
1885	41,720,313 00	»	1,043,266 60	28,196 50	949,786 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	177,575 05
1886	38,731,149 66	99,549 50	974,431 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,478 16	206,235 29	46,011,36	170,669 22
1887	40,003,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,853,683 78	198,611,24	45,780 21	187,756 59
1888	42,132,746 82	133,565 20	1,020,412 96	32,535 50	1,051,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,021,981 26	35,115 »	1,065,687 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 60	173,570 39
1890	44,939,856 56	151,110 60	1,080,335 90	41,728 »	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	184,413 62
1891	46,099,527 15	158,870 60	1,108,934 82	43,064 »	1,149,377 76	2,030,088 78	234,978 73	57,904 46	178,744 98
1892	46,343,221 46	159,546 10	1,239,831 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 38	66,150 47	177,646 98
1893	47,123,591 64	163,308 70	1,396,002 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 54	194,931 55
1894	51,369,532 14	170,231 40	1,541,544 91	72,516 64	1,234,890 05	2,234,600 97	179,458 30	72,403 30	202,268 98
1895	50,111,389 43	171,233,99	1,635,394 68	63,910 07	1,235,118 22	2,053,577 76	256,026 72	63,387 05	198,706 76
1896	52,877,500 11	182,393 60	1,723,496 17	87,016 84	1,294,551 58	2,046,974 76	269,436 18	66,433 82	207,835 98
	1,214,152,037 18	1,647,591 60	43,743,228 51	588,925 25	26,839,055 82	48,575,688 66	10,263,185 12	3,314,753 88	5,045,688 29

trains de voyageurs et trains de marchandises.
1896.

TRAINS DE MARCHANDISES							ENSEMBLE	Années.
PRODUITS extraordinaires	TOTAL.	MESSAGERIES (Petites marchandises)	GROSSES marchandises	CHEVAUX et bestiaux	PRODUITS extraordinaires	TOTAL.		
»	268 997 50	»	»	»	»	»	268,997 50	1835
»	825,132 65	»	»	»	»	»	825,132 65	1836
»	1,416,982 94	»	»	»	»	»	1,416,982 94	1837
»	3 039 239 12	»	58,591 78	»	»	58,594 28	3,097 833 40	1838
»	3,837,656 22	»	412,168 82	»	»	412,168 82	4,249,825 04	1839
»	4,307,759 54	92,448 22	908 287 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	5 335,167 05	1840
»	4,396,833 95	310,015 09	1,416,078 27	47,960 50	442 85	1,879,496 71	6 226,333 66	1841
»	5,183,244 53	408,164 11	1,758,027 43	54,171 35	53 166 85	2 271,529 76	7,458,774 29	1842
»	5,998,846 41	612,052 61	2,296 951 71	85,660 48	30 928 12	2 995,591 92	8,994,439 33	1843
»	6,839 319 91	856,449 10	3,288 162 84	124,810 »	107 539 02	4,386,990 96	11,226,310 87	1844
»	7,109,633 34	949,748 32	4 131 203 16	87,821 85	123,742 51	5,292,115 84	12,401 750 22	1845
»	7 6 6,914 10	959,380 96	4,672 771 33	91,893 90	200,182 74	5,915,638 94	13 572,533 03	1846
»	7,676 726 14	960,511 12	5,781,622 76	98,073 »	174 902 40	7 030,009 48	14,698,745 67	1847
20,330 »	6,686 975 61	715,990 19	4,679 940 51	94,034 67	46,821 00	5,540,800 »	12 217 73 61	1848
16,240 »	7 163 204 23	522,028 78	5 349,913 »	129,791 »	67,494 77	6,071 227 57	13,241,431 78	1849
14 287 »	8,155,392 82	572 910 66	6 104,568 »	133,517 »	92 628 »	6,903,453 66	15 059 346 18	1850
14 610 »	9,188,927 69	578,102 93	6,767,597 49	148 909 13	164,927 63	7,099,537 18	16,288 364 87	1851
15,091 50	9,187,104 46	621,303 63	7 216,162 16	168 058 28	146,111 86	8,159,134 23	17,437,238 69	1852
14,791 »	9 732,635 01	828,219 51	8,769 315 »	161 749 25	186,230 »	9,944,593 89	19,678,978 90	1853
12,760 »	10 241 000 27	1,013 617 82	11,079 130 »	181,229 19	202,732 »	12,426 739 01	27 067 730 23	1854
13,097 50	10 873,438 39	1,131,492 90	11,983,471 »	240 151 95	288,582 50	11,676,178 31	24 510,116 64	1855
14 482 50	11 213,552 30	1,121,327 61	11 882,342 »	190 915 55	314,413 81	13,314 998 08	24,578 510 38	1856
21,910 »	11,674,730 90	1,161,310 44	12,085,996 02	205 152 64	400,975 28	13 853 386 11	25,507 617 37	1857
16,980 »	11,601,716 11	1,231,959 09	13 717,133 60	201,528 28	519,588 94	11 676 209 90	27 777,996 01	1858
18,629 90	11,594,527 17	1,300,285 37	14 128 704 30	255,551 74	501,931 52	10 186,472 43	28 080 909 70	1859
23 200 53	12 519,639 93	1 374 321 56	14,465,618 60	247,103 47	474,320 90	17,982 355 33	29,601 994 38	1860
23 285 »	13,694,463 91	1 602,901 43	17,495,961 51	298,791 53	559,642 21	19 956 800 71	31,651,264 61	1861
10,993 55	13,628 083 23	1,618,757 95	16,408 548 52	290,382 43	602,501 63	18,920,180 53	32 548 265 76	1862
10,161 90	14 191 519 79	2,013,950 31	16,759,094 87	296 159 91	607,672 72	19 676,885 80	33 868,475 50	1863
11,032 »	14 789,743 27	2,086,191 66	18,063,305 06	352,014 11	818,197 28	21,799,758 31	36 079,002 58	1864
10,914 99	15,910 466 76	2 088,605 53	18,616,025 50	426,896 92	1,276 792 15	22,108,323 47	38,319,700 18	1865
10 949 96	14 840,396 62	1,836 196 95	19 716,880 06	480,739 70	1,265,260 94	23 348,577 74	38,189 974 36	1866
12 404 51	16,763,201 18	2 072,214 48	19 766,064 10	445 539 10	1,133,774 09	23,238,191 77	40,001,302 91	1867
12,441 67	17 118,722 45	2,158 704 11	20 538,401 77	474 091 33	1 262,011 32	24,733,608 53	41 852 330 98	1868
17,162 »	17 916,513 04	2,456,438 11	20,704,235 18	454,644 71	1 895 423 56	25 129 741 86	43 387 244 90	1869
25,264 60	18 285,650 06	2,452 424 19	22,136 631 97	481,439 54	1,949,527 56	27,020,829 16	45 306 479 22	1870
22 110 35	23 543,132 11	3,189 631 06	34,649,824 87	634 230 82	1 929 440 30	43 363,126 85	68 906 291 29	1871
21,224 74	24,245,832 41	3,012,996 67	38 574,121 70	617,168 61	3,216,166 03	45 118,456 07	69 664,288 46	1872
68 612 19	29 046,789 73	3,570 699 91	50,361,319 27	696 215 79	1 943,172 »	56,775,406 97	83 822 193 70	1873
176,948 57	31,611,424 25	3 762,871 89	59 002 203 29	739,116 70	2,639,041 73	56,141,283 47	87,160,700 76	1874
187,374 35	32,613,653 83	3,991 446 94	49,950,672 21	835,224 88	1,731 047 95	56,510,391 98	69 124,045 81	1875
290,404 61	37,921,745 32	3,989,870 15	50 926 393 43	822,931 33	1 858 972 71	57,598,167 62	90 519 922 84	1876
232 802 09	32 331,064 59	4,008,919 23	50,855,582 12	887 849 72	3 221 249 12	57,976,640 25	90,309,704 84	1877
256 881 51	33 963 608 67	4,248,364 95	54 249,887 84	879 467 87	2 351 767 64	61,713 491 30	95 697,098 91	1878
255,767 44	31,110,910 99	4,415 241 90	58,779 637 97	887 799 02	1 901,571 37	65,384 220 35	100 081 161 34	1879
27,465 24	41,477 689 22	4,697,766 65	64,474,579 72	1,062,220 37	2 126,016 49	72 310,549 18	113,785,788 40	1880
360,185 36	40,174,065 60	4,915,573 52	65,648,167 91	1 003 185 07	1,673,681 17	73 241 077 67	113 301,143 27	1881
347,770 91	42,801,873 64	5,156,508 52	68,568,426 24	1,012,940 71	1,716 012 26	76,454 477 77	119,756 301 41	1882
372 400 77	44 429,861 06	5,703 715 93	69,341,488 35	1,113,538 91	1,838 888 88	77,417,792 09	121 847,643 15	1883
440,759 39	44,249,683 37	5 704,019 65	67 134,674 69	1,109,724 87	1 946 098 56	75,893,517 77	120,103,701 14	1884
464 934 21	46 553 670 99	5 219 047 98	64,897,129 89	1,086 111 20	1,913,472 »	73 115,761 07	119,669,431 99	1885
443 196 31	43,600,161 51	5,334,670 78	64,289,377 81	1,176,364 90	2 038 646 30	72,834,059 70	116 439,621 30	1886
470,716 24	44 924,198 40	5,437 866 63	70,212 921 43	1,156 259 13	2,326,558 64	79 133,565 83	124 047 642 23	1887
466 675 71	47 181,773 70	5,518 500 26	75,191,709 85	1,190,608 21	2,448,458 02	84 342,336 31	131,525 110 01	1888
470 716 24	48 257 581 57	5,565 545 30	73 061 009 35	1,196,361 69	2,759,480 96	88,587,788 30	136,871,369 87	1889
448,748 29	50 150,999 95	5,576 731 91	81 070,947 11	1,271,100 34	2,871 676 41	91 019 905 77	141 110 806 75	1890
448,041 57	51,506,622 93	6,007,941 85	81 975,111 59	1 242,028 35	3,019 506 39	91,299,584 38	142,736,211 33	1891
412,859 90	51 976,126 06	6,188 880 »	78 290 858 »	1 224,460 21	2,843 879 14	84,548,077 31	140 564 204 01	1892
448,124 85	53 067,582 93	6,210 183 11	81,856 771 18	1,313,596 83	3,038 604 74	97 479,546 16	145,547,138 99	1893
464 104 19	57 339,744 98	6,449 573 31	84 828 963 46	1,394,140 58	2,679,654 47	95,422,301 87	152,811 046 81	1894
439 101 17	56,537,883 16	6 673,180 66	85 302 149 91	1,369,618 12	3,537,454 44	97,861 401 61	154 400,287 37	1895
416,948 20	59,152 887 24	7,089,153 03	90 006,157 44	1 433,542 74	2 666,481 25	101,194,764 46	160,347,651 70	1896
9,025,133 23	1,443 195,887 54	169,439,370 86	1,022,950,101 48	34,315,811 04	79,742,900 03	1,335,756,276 21	3,778,932,163 75	

Crédence irrécouvrable, 1^{er} annexe III du C. R. de 1902. . .

Produits indirects fr

Recette depuis l'origine fr

— 627 102 13

3,778 75 061 61

5,178,184 43

3 783,032,246 07

N° XI. — Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État

	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.
A. Lignes construites directement par l'État :					
Lignes en exploitation (premier établissement et parachèvement).	298,086,323 25	307,382,689 92	310,693,988 34	314,666,241 74	317,760,231 67
Lignes en construction (Annexe XII)	a) 8,075,006 37	a) 936,403 45	a) 1,569,952 61	a) 3,947,702 95	a) 5,796,209 30
Aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Annexe II)	c) 4,751,098 20	a) 4,831,160 98	a) 4,901,138 12	a) 5,062,732 62	a) 5,172,707 01
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878.	132,547,562 26	140,379,275 60	141,144,000 10	144,968,722 85	148,274,816 26
en exploitation (1).					
en construction	a) 9,707,281 34	a) 6,090,058 85	a) 8,445,942 91	a) 8,224,292 89	a) 6,341,327 42
Parachèvement y relatif	5,612,818 15	5,736,567 54	6,040,882 30	6,472,895 93	6,894,376 11
Ensemble pour lignes de l'État.	436,454,709 66	453,508,532 07	458,884,820 74	465,107,860 52	472,929,424 04
C. Lignes rachetées :					
Mons à Manège (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes (— en 1878 — en 1877).	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisaul	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »
Lierre à Turnhout	4,300,000 »	4,300,000 »	4,300,000 »	4,300,000 »	4,300,000 »
Anvers à la frontière par Eschen (estimation-litige)	12,500,000 »	12,500,000 »	12,500,000 »	12,500,000 »	12,500,000 »
Marbais à Virton et à Lamortou y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	6,859,087 35	6,929,623 20	6,929,926 92	6,937,615 59	6,937,615 59
Réseau des Flandres. } Coût	17,380,762 72	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42
Remboursement des cautionnements.	61,219 70				
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités)	194,208,900 »	194,208,900 »	194,208,900 »	194,208,900 »	194,208,900 »
Luxembourg.	34,628,651 60	74,399,400 »	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
Prise en charge des actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885)					
actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885)					
des primes (converties en 3 1/2, en 1885)	18,327,125 »				
Coût des lignes rachetées.	435,071,018 52	415,129,654 77	435,130,958 49	435,138,677 16	435,138,677 16
Parachèvement prévu lors du rachat.	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
— des lignes rachetées, sur fonds généraux	25,436,122 58	26,493,610 68	28,097,373 56	29,149,819 60	31,106,217 »
Ensemble pour lignes rachetées.	473,608,068 66	474,725,192 62	476,330,259 21	477,390,423 92	479,346,821 32
D. Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes.	5,936,718 56	6,235,316 46	6,527,809 88	6,666,517 21	6,820,960 85
E. Dépenses des stations: excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, tournantes, etc., réservoirs, candelabres, éclairage électrique et au gaz, etc.	31,425,665 50	31,723,042 39	32,148,570 33	32,114,014 09	32,494,357 47
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.	8,272,120 35	8,363,982 34	8,495,186 39	8,540,500 43	8,561,900 67
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillages des ateliers, etc. :					
1 ^o Commandé par l'État	188,293,774 45	191,589,386 10	194,043,725 68	195,321,662 53	199,167,617 10
2 ^o Repris aux compagnies.	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	255,365,162 69	258,660,774 34	261,115,114 12	262,393,050 77	269,239,005 34
Ensemble des capitaux engagés	1,333,349,848 63	1,245,066,464 46	1,257,414,844 31	1,270,467,095 27	1,283,702,803 32
II Intérêts intercalaires des capitaux	15,902,135 17	16,373,923 95	16,492,363 79	16,570,374 43	16,660,546 41
— en exploitation					
— en construction	a) 437,305 05	a) 97,149 52	a) 146,921 53	a) 245,562 14	a) 417,551 90
Total général de premier établissement. . fr.	1,249,689,308 85	1,261,537,537 80	1,274,054,142 63	1,287,283,631 84	1,300,770,901 63
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire pour lignes en construction et aliénation d'immeubles (voir litéras a ci-dessus) (2) fr.	22,930,693 96	11,954,772 71	15,063,958 17	17,480,290 04	17,727,885 63
Reste capital utile. fr.	1,226,758,614 89	1,249,582,765 15	1,258,990,184 46	1,269,802,741 20	1,283,043,016 »

1^o Non compris 2,883,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le Département des Buxelles au bois de la Cambre; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.
 2^o Non compris fr. 4,175,201-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités d'Assièrre à Gedinne et de Baronville à Eprave.
 (2) Pour 1886, il faut déduire, en outre, la somme de fr. 8,067,862-24 pour travaux d'extension non encore achevés. (Voir p. 2.)

et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer.

1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
320,483,198 39	330,005,645 15	334,598,683 37	340,896,668 78	344,165,067 35	357,118,359 94	365,151,572 21	379,602,375 77
a) 7,486,950 82	a) 2,716,186 51	a) 3,866,218 31	a) 5,045,938 80	a) 9,645,280 07	a) 9,150,624 30	a) 6,766,476 18	a) 5,159,544 10
a) 5,334,081 83	a) 5,397,219 56	a) 5,439,924 89	a) 5,835,107 09	a) 5,884,585 38	a) 6,140,567 97	a) 6,165,479 08	a) 6,214,232 66
152,237,062 01	155,352,622 31	155,908,787 02	155,935,472 36	156,004,324 10	156,009,124 10	156,009,124 10	(1)156,009,124 10
a) 3,197,578 43	a) 319,300 "	"	"	"	"	"	"
7,167,691 85	7,546,664 94	8,011,800 44	8,690,365 49	8,944,891 76	9,271,171 78	9,640,762 37	10,500,390 38
495,906,563 33	501,337,668 47	507,825,384 03	516,393,542 52	524,644,148 66	537,695,848 09	543,333,373 94	557,675,667 21
436,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16
13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
33,115,751 85	35,824,051 43	38,628,259 75	41,420,544 74	43,608,055 42	46,372,082 69	50,214,857 62	54,608,302 92
481,356,356 17	484,064,655 75	486,868,864 07	489,661,149 06	491,748,659 74	494,612,687 01	498,455,461 94	502,844,907 24
7,287,995 37	7,716,623 67	8,038,196 27	8,463,552 41	8,771,824 66	9,379,977 99	9,766,309 72	10,104,072 66
32,625,385 06	33,236,319 29	34,575,577 23	35,558,542 70	36,262,324 58	37,156,449 08	38,450,191 "	39,369,983 73
9,000,661 87	9,310,163 56	9,594,122 48	9,803,554 48	10,166,476 15	10,521,642 55	10,917,148 15	11,341,429 55
205,318,001 04	213,127,399 42	219,074,746 87	225,019,099 69	227,108,459 16	233,170,512 03	238,968,414 88	246,612,636 02
67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24
272,389,389 28	280,198,787 66	286,146,135 11	292,090,467 93	294,179,847 40	300,241,909 27	306,039,803 72	313,684,024 26
1,298,566,351 04	1,315,864,219 40	1,333,048,279 19	1,351,910,829 10	1,365,773,281 19	1,389,508,505 39	1,406,962,287 87	1,435,024,084 65
16,749,613 20	17,341,877 56	17,502,907 05	17,909,792 18	18,077,211 05	18,252,771 25	18,627,170 94	18,970,475 72
a) 651,851 17	a) 323,606 90	a) 411,917 58	a) 303,962 53	a) 419,481 25	a) 544,426 86	a) 552,188 34	a) 491,475 67
1,315,967,815 45	1,333,559,702 86	1,350,963,103 82	1,370,184,584 61	1,384,219,977 49	1,408,405,703 50	1,426,141,647 45	1,454,486,036 01
16,670,462 25	9,766,342 97	9,718,000 78	11,184,998 42	15,949,330 70	15,841,619 13	13,094,103 60	19,933,114 87
1,299,297,353 20	1,324,773,359 89	1,341,245,043 04	1,358,999,586 19	1,369,270,626 79	1,392,564,094 37	1,413,057,543 55	1,434,552,921 17

Finances L'Etat ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir Bruxelles à Anderzel par Zellick, payées aux sociétés de construction en raison de ce que l'Etat a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière,

N° XII. — Lignes en construction et

DÉSIGNATION DES SECTIONS EN CONSTRUCTION ET DES SECTIONS LIVRÉES A L'EXPLOITATION	SITUATION FIN 1895. (Voir C. R. 1895, p. 13, et annexe XII).			DÉPENSES.
	Dépenses.	Intérêts intercalaires	Total.	
Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet, entre Anseremme et Yvoir.	4,851,038 10	476,564 46	5,307,602 56	678,626 88
Raccordement d'Anhée vers Yvoir				
Gedinne à Houyet	500,583 67	15,385 46	515,769 13	659,746 78
Saint-Aubin à Florennes (État)	10,505 14	455 06	10,760 80	11,704 56
Ciney à Yvoir	24,718 17	625 57	25,343 74	425,455 11
Wilryck à Bruxelles	1,181,565 05	58,950 55	1,240,515 56	462,166 50
Blaton à Queyaucamps (2 ^e section)	18,428 07	206 86	18,634 93	2,802 05
Schaerbeek à Hal.	"	"	"	52 694 14
	6,566,436 18	552,188 34	6,918,624 52	2,275,265 60
<i>A déduire du chef de la mise en exploitation, en 1896, des sections :</i>				
Houyet a Gendron-Celles	1,190,721 62	117,460 58	1,508,182 "	
Gendron-Celles à Anseremme	2,289,454 06	225,844 40	2,515,278 46	
Total	5,480,155 68	545,304 78	5,825,460 46	
Solde	2,886,280 50	208,883 56	3,095,164 06	
Si l'on ajoute les sommes ci-contre afférentes à 1896.	2,275,265,60	148,112 85	2,421,376 45	
La situation fin 1896 est	5,159,544 10	556,906 41	5,516,540 51	

sections livrées à l'exploitation en 1896.

EXERCICE 1896.				DÉSIGNATION DES SECTIONS EN CONSTRUCTION FIN 1896.	Dépenses.	Intérêts intercalaires.	TOTAL.
Intérêts intercalaires en 1896			TOTAL.				
des sommes restant afférentes aux années antérieures.	des sommes dépendues en 1896.	Ensemble.					
51,944 97	11,875 97	65,820 94	742,447 82	Anseremme à Yvoir en communauté Raccordement d'Anhée vers Yvoir	2,029,509 50	197,080 02	2,226,589 02
11,051 92	11,545 57	22,597 49	682,514 27	Gedinne à Houyet	960,150 45	57,982 95	998,113 40
576 65	206 40	585 05	12,577 59	Saint-Aubin à Florennes (État).	22,099 50	1,058 60	23,158 19
887 05	7,445 08	8,352 11	453,765 22	Ciney à Yvoir	450,151 28	8,957 68	459,108 96
45,417 97	8 087 90	51,505 87	515,872 17	Witryck à Bruxelles . . .	1,645,729 53	110,458 20	1,754,185 53
652 22	49 04	701 26	5,505 29	Blaton à Quevaucamps (2 ^e section).	21,250 10	908 12	22,158 22
"	572 15	572 15	55,266 29	Schaerbeek à Hal	52,694 14	572 15	55,266 29
108,550 74	59,782 11	148,112 85	2,421,576 45				
				Totaux conformes	5,159,544 10	556,996 41	5,516,540 51

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

DATES des reprises	1895.	1896.				
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.		
A. Lignes construites	directement par l'État . . .	—	(¹) 675,197	(²) 153,018	828,215	
	à forfait pour son compte	—	25,260	676,583	701,843	
B. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage	1 janv. 1857	30,142	25,329	5,141	30,470
	Luxembourg (³)	1 janv. 1873	308,932	238,987	69,929	308,916
	Bassins-Houillers (⁴) . . .	1 janv. 1871	610,205	124,027	514,660	638,687
			979,279	388,343	589,730	978,073
C. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (⁵)	16 sept. 1872	12,453	"	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (⁶)	9 juin 1853	104,235	103,705	527	104,235
	Lignes des Flandres	1 janv. 1878	240,569	"	240,569	240,569
	Saint-Ghislain à Erbisœul . . .	16 sept. 1879	9,241	"	9,241	9,241
	Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,911	26,911	"	26,911
	Marbehan à Virton	15 mars 1881	31,853	"	31,853	31,853
	Lierre à Turnhout	1 mars 1882	37,196	"	37,196	37,196
		462,458	130,619	331,839	462,458	
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . . .		(⁷) 2,953,603	1,219,419	1,751,170	2,970,589	
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes ou loyer jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise	14 juillet 1847	42,143	42,143	"	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,714	43,714	"	43,714
	Braine-le-Comte à Gand	5 janv. 1867	56,376	56,376	"	56,376
	Jonction belge-prussienne . . .	29 juillet 1872	18,554	16,134	2,420	18,554
	Plateaux de Herve	25 juillet 1872	34,131	"	34,505	34,505
	Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,822	"	54,822	54,822
	Hesbaye-Condroz	22 nov. 1875	74,351	"	74,351	74,351
		324,091	158,367	166,098	324,465	
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (⁷).		(¹) 14,220	2,282	11,938	14,220	
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (⁸).		28,750	1,000	27,750	28,750	
Longueur totale exploitée par l'État		3,320,664	1,381,068	1,956,956	3,338,024	

(*) Chiffres rectifiés.

(1) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1856 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.

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

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

(4) Racheté par annuités le 1^{er} janvier 1877 (voir page 517 du Compte rendu de 1878).

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

(6) — — — en 1-76 — — — le 1^{er} mai 1877.

(7) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmunster, Thiel, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Erqueles, Lobbes, Chimay, Berzé, Fleurus, Jamoulx, Acoz, Willebroek, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzaele et Eccloo.

(8) Sections de Deynze à Thiel, d'Ypres à Comines et de Franceries à Crachet-Picquary. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1895.)

N° XIV. — Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1896.

A. Rails et billes.

		1896.			1895.	
		Voies principales	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	2,584,370	12,048	2,596,427	2,129,078
		» de 38 »	6,127,805	1,806,546	8,024,241	8,011,473
		Hilff de 20 kilog.	»	227,299	227,299	226,518
		divers de 7, 18, 21, 30 et 32k.	21,552	22,018	43,570	50,980
	Ensemble.	8,533,626	2,157,711	10,691,337	10,417,851	
	Rails en fer.	702,686	1,854,090	2,556,785	2,588,813	
	Total.	9,236,312	3,001,810	13,228,122	13,006,664	
Nombre.	Billes	en chêne	5,624,243	1,003,506	7,229,641	7,039,535
		en sapin	55,450	251,107	306,557	539,575
		en hêtre	17,177	833	18,012	17,126
	Total.	5,696,872	1,857,336	7,554,210	7,416,236	

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTEMES de VOIES MÉTALLIQUES.	Années d'acquisition	Longueurs acquises (1).	RESTANT EN SERVICE au 31 décembre 1896.			1895.	Observations.
			Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff	1876	49,952	»	94,918	94,918	(2)98,859	
—	1877	75,188	»	94,918	94,918	(2)98,859	
		125,140	»	94,918	94,918	(2)98,859	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	1878	1,000	»	441	441	441	
Traverses de Soignies	1878	4,715	517	1,093	1,610	1,093	
— de Wautherin	1879	103,525	34,642	68,497	102,839	(2)108,657	40k.17 par traverse.
— —	»	47,993	»	»	»	»	
		154,233	35,159	69,431	104,590	109,891	
Traverses A en acier, mod. Joste	1886	(2)28,550	24,539	469	25,008	27,486	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	—	26,250	23,648	1,949	25,597	25,283	Type néerl. 75 k. par traverse.
— C — Bernard	—	5,625	754	2,712	3,463	3,881	Type néerl. 105 k. par traverse.
		60,425	48,938	5,130	54,068	56,650	(1) Mètre-courants de voie simple.
ENSEMBLE.		339,798	84,097	169,479	253,576	(2)265,400	2) Dont 2,300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kil. pièce.
							(3) Chiffres rectifiés

N° XV. — a. Profil et courbes des voies principales

		Longueur.	En p. %.
Pentes et rampes . . .	} au-dessus de . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,287,204 48.80
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre.	864,332 18.40
		10 — 15 — —	460,671 9.80
		15 — 20 — —	285,751 6.10
		20 — 30 — —	59,799 0.80
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.	4,935 0.10	
Paliers		748,649	16.00
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XIII).		29,750	"
		(¹) 4,719,091	100. "
Alignements droits		3,051,420	65.10
Courbes à rayon . . .	} de plus de . . .	de 200 mètres et moins	24,943 0.50
		200 à 300 mètres.	64,594 1.40
		300 à 500 —	342,377 7.30
		500 à 700 —	178,110 3.80
	700 mètres	1,027,895 21.90	
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XIII).		29,750	"
		(¹) 4,719,091	100 "

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

b. Signaux de différents systèmes établis sur les longueurs ci-après :

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopédards.
	du block system.	de groses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord	134,680 ^m	106,705 ^m	52	66	1	14	12
Liège	122,216	114,522	51	88	5	25	27
Gand	102,598	78,529	25	95	"	10	18
Tournai	102,712	82,595	27	77	9	9	25
Mons	50,025	59,180	55	38	"	6	8
Bruxelles-Midi	125,021	104,752	59	74	5	7	28
Binche	42,530	19,015	21	54	"	4	11
Namur	119,179	44,899	26	59	"	12	7
Arlon	120,872	69,668	14	58	10	8	10
Anvers	69,500	"	50	50	"	5	17
	4,108,451 ^m	659,141 ^m	301	657	28	96	161

(¹) Non compris les 2,180,612 mètres de voies accessoires d'évitement et de manœuvre.

N° XVI. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1896.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier { de 52 kilog. * de 38 — . . .	431,524 » 632,058 »	39,854 » 4,334,582 »	2,765 » 118,132 »	474,443 » 2,084,772 »
} en fer	29,673 »	555,961 »	409,447 »	994,781 »
Billes en bois.	4,644,086 »	618,012 »	474,482 »	2,433,580 »
Traverses métalliques	2,086 »	58,863 »	26,879 »	87,828 »
Bois spéciaux.	363,515 »	445,936 »	45,928 »	495,379 »
Voies { Rails.	»	53,314 »	4,534 »	54,845 »
système { Hitff. { Longrines	»	7,535 »	7,747 »	45,252 »
Croisements et { renforcés. . . . *	256,566 »	26,417 »	565 »	283,548 »
traversées } ordinaires	287,637 »	264,776 »	43,101 »	565,514 »
Excen- { en rails renforcés . . *	489,275 »	43,411 »	702 »	203,388 »
triques { en rails ordinaires . . .	449,376 »	132,003 »	6,497 »	257,576 »
Plaques tournantes	436,990 »	93,994 »	47,840 »	250,824 »
Ponts à peser.	422,980 »	43,866 »	45,300 »	452,146 »
Accessoires de rails, tels que boulons, éclis- ses, tirefonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc. } renforcés *	260,350 »	42,603 »	3,316 »	276,269 »
} ordinaires.	470,944 »	605,438 »	130,632 »	1,206,914 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candelabres, vannes, con- trepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	425,959 »	74,484 »	45,536 »	245,979 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussi- nets pour rails, croisements, ex- centriques, etc., etc.	797,802 »	160,443 »	84,055 »	1,039,000 »
En dépôt, fin 1896. fr.	5,870,821 »	4,483,192 »	4,037,725 »	11,091,738 »
Vendus { restant à livrer fr.	»	»	»	»
} liv. (pr mém.) 716,387.14 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration fin 1896. fr	5,870,821 »	4,483,192 »	4,037,725 »	11,091,738 »

* La valeur des matériaux de type renforcé s'élève à la somme de 1,257,348 francs, dont 14/52, soit 535,150 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

(1) Cette somme serait portée à fr. 11,701,025.80 en tenant compte des matériaux payés sur fonds budgétaires et qui ont été appliqués à des travaux de premier établissement.

N° XVII. — Effectif du matériel

		1886.	1893		
Matériel de traction(*)	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs.	615	612
			à marchandises	712	717
			de gare	293	293
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	52	52
			à marchandises	376	548
	Total.		<u>2,028</u>	<u>2,004</u>	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46
			tenders pour fortes rampes.	83	80
		Voitures à vapeur.		54	54
			Total.		<u>183</u>
Ensemble des moteurs (1) (2).		<u>2,211</u>	<u>2,184</u>		
Tenders indépendants (2)		<u>1,421</u>	<u>1,358</u>		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs (4)	pour les lignes principales.	Voitures (3).	1 ^{re} classe	471	467
			2 ^e —	451	456
			3 ^e —	1,946	1,809
			mixtes.	608	569
			Fourgons à bagages	741	665
		Voitures.	cellulaires	18	19
			funéraires	11	7
			postales	65	63
		Wagons fermés pour petits colis	518	508	
		Trucks et wagons fermés pour équipages.	128	126	
	Boxes et wagons pour chevaux	192	191		
	Total (4).		<u>4,927</u>	<u>4,660</u>	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 ^{re} classe.	1	1
			2 ^e —	5	5
			3 ^e —	500	486
mixtes.			316	501	
fourgons		158	153		
Fourgons à bagages indépendants		17	17		
— — — adhérents aux locomotives.		46	46		
Voitures à vapeur	54	54			
Total.		<u>1,097</u>	<u>1,063</u>		
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (4).		<u>6,024</u>	<u>5,723</u>		

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

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

(3) Y compris 5 voitures pour malades.

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

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1898	1895
Fourgons	1 1/2	851	841
	5	151	154
Wagons fermés	7 1/2	2	2
	10	7,744	7,256
— pour coton et laine	10	1,507	1,507
— pour coke, laine et minerais	10	1,965	
— — — — —	12	1,759	3,943
— — — — —	15	199	
— pour charbon	10	18,615	
— — — — —	12	7,154	27,894
— — — — —	15	2,729	
— à chevrons mobiles	10	1	1
— plats à 4 roues	10	2,602	
— — — — —	15	150	2,775
— — 6 — — — — —	15	9	9
— — 8 — — — — —	20	840	846
— — 8 — — — — —	25	15	15
— — 8 — — — — —	30	6	1
Total pour le service commercial (1)		46,075	45,022

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

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	3	3
	35	1	1
— pour embranchement de charbonnage.	7 1/2 (*)	975	855
— dits tapisières	5	65	66
— pour l'entretien de la route.	7 1/2 (*)	194	222
— — le transport des plaques tourn.	10	13	8
— — — — — de roues	5	8	9
	10	75	72
— — transp ^t de combust. en paniers	"	32	32
— — vérification de ponts à peser.	"	13	13
— — bâches à eau	"	6	6
— de secours	"	51	53
— citernes pour pétrole	"	11	11
— freins pour les plans inclinés	"	54	54
— chasse-neige	"	"	3
— pour transport de gaz riche.	"	2	2
Total pour les services divers (1)		1,485	1,568

ENSEMBLE DES WAGONS (1)	47,558	46,590
TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS.	53,582	52,113

Bâches pour couvrir les chargements (1) 17,199 16,144

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

N° XVIII. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES.	ENTRÉES				SORTIES.			REGISTRATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF su 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement. — Extensions.	RENOUVELLEMENT.		TOTAL	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2.	Avance.	Arrière
		MATÉRIEL			MATÉRIEL							
		neuf.	transformé.		démoli.	transformé.						
Locomotives.												
1835	1,263	282	142	1,687	278	142	420	+ 1,267	4,267	1,263	4	»
à 1880	484	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	418	44	»	132	15	»	13	+ 117	1,687	1,663	24	»
1884	66	3	»	69	16	»	16	+ 53	1,740	1,729	11	»
1885	35	16	»	81	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»
1886	29	7	»	36	32	»	32	+ 1	1,792	1,793	»	1
1887	20	4	»	21	31	»	31	+ 43	1,779	1,813	»	34
1888	14	»	»	14	23	»	23	— 9	1,770	1,827	»	57
1889	35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,811	1,862	»	51
1890	74	43	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,916	»	13
1891	64	39	»	103	10	»	10	+ 93	2,016	2,000	16	»
1892	32	4	»	33	12	»	12	+ 21	2,037	2,032	5	»
1893	40	23	»	33	19	»	19	+ 14	2,051	2,042	9	»
1894	36	2	»	38	10	»	10	+ 28	2,079	2,078	1	»
1895	36	36	»	72	21	»	21	+ 51	2,130	2,114	16	»
1896	28	22	»	50	23	»	23	+ 27	2,157	2,142	(1) 15	»
	2,142	597	167	2,906	582	167	749					
		764										

(1) La situation de l'exercice 1896 a été établie sans tenir compte de 42 locomotives restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre.

Tenders (1).

1835	920	293	»	1,213	380	1	381	+ 832	832	920	»	88
à 1880	405	29	»	434	7	»	7	+ 127	959	953	6	»
1882	409	14	»	423	17	»	17	+ 106	1,065	1,062	3	»
1883	447	16	»	163	16	»	16	+ 147	1,212	1,209	3	»
1884	28	»	»	28	20	»	20	+ 8	1,220	1,237	»	17
1885	32	8	»	40	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	68
1886	19	4	»	20	39	»	39	— 19	1,182	1,288	»	106
1887	18	»	»	18	39	»	39	— 21	1,161	1,306	»	145
1888	12	28	»	40	24	»	24	+ 16	1,177	1,318	»	141
1889	36	14	»	50	28	»	28	+ 22	1,199	1,351	»	155
1890	19	94	»	113	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69
1891	62	36	»	98	19	»	19	+ 79	1,383	1,435	»	52
1892	30	12	»	42	27	»	27	+ 15	1,398	1,465	»	67
1893	6	52	»	58	16	»	16	+ 42	1,440	1,471	»	31
1894	37	2	»	39	19	»	19	+ 20	1,460	1,508	»	48
1895	31	34	»	65	14	»	14	+ 54	1,511	1,539	»	28
1896	65	23	»	88	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	(2) 33
	4,676	656	»	2,332	760	1	761					

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et de machines livrées sur fonds du budget, en remplacement de locomotives à tenders indépendants; la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspond bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(2) La situation de l'exercice 1896 a été établie sans tenir compte de 38 tenders et de 4 locomotives-tenders restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre.

N° XVIII (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.				REGISTRATIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	D'AVANT EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7	Arance.	Arrière.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL			Changement de classification.	MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.							
Voitures à vapeur.															
1876															
1880	44	»	4	»	45	»	1	»	4	+ 44	44	44	»	»	
1881	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	44	44	»	»	
1882	»	»	»	»	»	»	1	»	1	- 4	43	44	»	4	
1883	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	43	44	»	4	
1884	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	43	44	»	4	
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+ 4	44	44	»	»	
1886	9	»	1	»	10	»	»	»	»	+ 10	24	23	1	»	
1887	23	»	»	»	23	»	»	»	»	+ 23	47	46	1	»	
1888	3	»	»	»	3	»	»	»	»	+ 3	50	49	1	»	
1889	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	49	1	»	
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+ 4	54	49	5	»	
1891	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1892	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1893	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1894	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
	49	»	7	»	56	»	2	»	2						
Véhicules pour trains de voyageurs.															
1885	3,652	451	1,515	262	5,880	533	1,000	345	4,944	+3,936	3,936	3,570	366	»	
1880															
1881	40	»	22	4	33	»	75	4	76	- 43	3,893	3,580	313	»	
1882	157	4	4	41	473	»	54	10	64	+ 409	4,002	3,738	264	»	
1883	422	»	51	3	476	»	41	3	44	+ 432	4,434	3,860	274	»	
1884	80	51	8	»	139	»	80	»	80	+ 59	4,493	3,991	202	»	
1885	77	»	5	»	82	»	78	8	83	- 4	4,492	4,068	424	»	
1886	44	»	103	»	44	»	68	44	82	+ 32	4,224	4,079	143	»	
1887	26	»	105	»	131	»	62	40	102	+ 29	4,253	4,105	148	»	
1888	306	»	7	»	313	»	43	9	52	+ 261	4,514	4,411	103	»	
1889	210	»	24	2	236	»	62	43	75	+ 161	4,675	4,621	54	»	
1890	44	»	78	5	427	»	69	7	76	+ 54	4,726	4,665	61	»	
1891	428	»	5	»	433	»	44	4	42	+ 91	4,817	4,793	24	»	
1892	431	»	3	44	448	»	24	6	27	+ 121	4,938	4,927	11	»	
1893	46	»	227	2	275	»	36	45	51	+ 224	5,162	4,973	189	»	
1894	462	»	9	»	474	»	34	47	51	+ 420	5,282	5,135	147	»	
1895	474	»	193	»	364	»	21	2	23	+ 344	5,623	5,306	317	»	
1896 ^(*)	317	»	60	»	377	»	76	»	76	+ 301	(1)5,924	5,623	(2)304	»	
	5,653	503	2,419	297	8,872	533	4,927	488	2,948						
Sorties	6,456		2,716				2,415								
Acquis sur capital	5,623		2,445												
			304												

(1) Non compris les fourgons des locomotives-fourgons, ni les voitures adhérentes à la machine, qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et des voitures à vapeur.
 (2) La situation au 31 décembre 1896 a été établie sans tenir compte de 2 véhicules en cours de construction, sur fonds de renouvellement de 1896.

N° XVIII (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.					ACQUISITION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE .		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.	Existant.		Devant EXISTER d'après rotondes 2 3 et 7	Avance.	Arrière.	
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL		TOTAL.		MATÉRIEL								
			neuf.	transformé		démoli.	transformé.								
Véhicules pour trains de marchandises.															
1885 a 1889	11,308	»	3,190	73	14,574	»	4,409	10	4,419	+ 3,189	17,148	18,644	»	1,529	
1870	476	»	1,240	12	1,698	»	338	15	363	+ 1,345	11,497	11,784	»	287	
1874	9,261	»	396	»	9,657	»	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	»	133	
1872	4,623	301	639	»	2,863	286	284	»	540	+ 2,023	22,938	22,683	282	»	
1873	451	229	4	»	681	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	»	86	
1874	23	»	6	»	29	32	210	»	244	— 245	23,059	23,354	»	292	
1875	5,463	»	789	2	5,954	429	296	4	429	+ 5,525	28,584	28,385	199	»	
1876	4,439	»	613	4	4,753	»	601	»	601	+ 4,152	29,736	29,524	212	»	
1877	523	»	757	4	4,281	6	556	4	563	+ 718	30,454	30,041	413	»	
1878	4,034	»	240	91	4,335	»	664	91	752	+ 883	31,037	31,075	»	38	
1879	986	»	520	136	4,642	516	447	136	1,099	+ 543	31,580	31,545	35	»	
1880	3,448	»	8	331	3,757	52	358	334	744	+ 3,046	34,596	34,911	»	315	
1881	3,363	»	403	559	4,025	»	245	559	804	+ 3,224	37,817	38,274	»	457	
1882	3,924	»	»	40	3,964	»	366	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	»	814	
1883	466	»	424	27	917	»	505	27	532	+ 385	44,769	42,664	»	895	
1884	200	»	586	4	787	54	609	»	660	+ 127	44,896	42,843	»	917	
1885	4	»	404	6	414	»	593	»	593	— 482	44,414	42,814	»	1,400	
1886	»	»	240	14	224	»	682	»	682	— 458	40,956	42,814	»	1,858	
1887	»	»	»	40	40	»	405	»	405	— 365	40,591	42,814	»	2,223	
1888	270	»	4,730	10	2,010	»	280	»	280	+ 4,730	42,321	43,084	»	763	
1889	738	»	263	13	4,046	»	280	2	282	+ 734	43,055	43,822	»	767	
1890	764	»	400	24	888	»	411	9	420	+ 468	43,523	44,586	»	1,063	
1891	»	»	»	22	22	»	313	»	313	— 294	43,232	44,586	»	1,354	
1892	79	»	720	2	801	»	322	4	323	+ 478	43,710	44,665	»	955	
1893	463	»	103	16	282	»	428	1	429	— 447	43,563	44,828	»	1,265	
1894	406	»	4,810	19	4,935	»	352	»	352	+ 4,583	45,146	44,934	212	»	
1895	583	»	4,456	3	4,742	»	498	»	498	+ 4,244	46,390	45,517	873	»	
1896	1,201	»	733	»	4,934	»	766	»	766	+ 4,168	47,558	46,718	(1) 840	»	
	47,263	530	16,383	4,443	65,619	1,076	45,751	4,235	48,061						
	47,793		47,826				46,986								
Sorties . . .	4,075		Sorties . 16,986												
Acquis sur capital.	46,718		Avance. 840												

(1) La situation au 31 décembre 1896 a été établie sans tenir compte de 553 wagons en cours d'exécution, sur fonds de renouvellement de 1896.

N° XIX. — Importance du matériel de traction en 1896.

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

		LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL				ENSEMBLE		
		à un essieu moteur.	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendants.	Locomotives-tenders.	Total.
Nombre d'unités (*)		13	414	1,653	77	1,507	650	2,157
Nombre d'essieux moteurs		13	828	4,959	308	4,208	1,900	6,108
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	28,626	1,362,565	8,649,772	528,180	8,271,431	2,297,712	10,569,143
	Par locomotive	2,202	3,292	5,233	6,860	5,488	3,535	4,900
	Par essieu moteur	2,202	1,646	1,744	1,715	1,057	1,209	1,730
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	178,720	10,242,880	59,714,400	3,927,390	52,998,510	21,064,880	74,063,390
	Par locomotive	13,747	24,741	36,125	51,005	35,170	32,408	34,336
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	333,700	13,771,550	54,723,900	3,033,600	53,031,450	18,831,300	71,862,750
	Par locomotive	25,670	33,264	33,166	39,397	35,190	28,971	33,316
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	452,350	15,617,650	62,589,750	3,972,750	58,363,080	24,269,420	82,632,500
	Par locomotive	34,796	37,724	37,864	51,594	38,730	37,338	38,309

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

Nombre d'unités (*)		1,421
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	15,265,020
	Par tender	10,742
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	32,143,920
	Par tender	22,621

(*) Non compris les voitures à vapeur. (Voir p. 129.)

(*) C'est-à-dire non compris les tenders faisant corps avec la locomotive. (Voir p. 123.)

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

DATES.	AVANCE ANNUELLE	ARRIÉRÉ ANNUEL	AVANCE.
	exprimée EN KILOGRAMMES.	exprimé EN KILOGRAMMES.	
31 décembre 1874.	232,659
— 1875.	»	20,328	212,331
— 1876.	»	34,708	177,623
— 1877.	»	19,662	157,961
— 1878.	»	43,350	114,611
— 1879.	74,342	»	188,953
— 1880.	»	41,218	147,735
— 1881.	138,156	»	285,891
— 1882.	68,934	»	354,825
— 1883.	»	22,274	332,551
— 1884.	»	40,906	291,645
— 1885.	105,055	»	396,698
— 1886.	»	80,085	316,613
— 1887.	»	158,460	158,153
— 1888.	»	159,484	16,669
— 1889.	96,478	»	112,675
— 1890.	119,887	»	232,562
— 1891.	254,464	»	487,026
— 1892.	»	59,756	427,270
— 1893.	19,596	»	407,674
— 1894.	»	56,608	351,066
— 1895.	79,700	»	430,766
— 1896. (1)	75,470	»	506,236
	1,027,880	677,497	
	Avance	350,385	
	Report des avances au 31 décemb. 1874.	232,659	
	Avance totale	583,042	

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères ;

d — le diamètre des cylindres, en mètres ;

l — la course des pistons, en mètres ;

D — le diamètre des roues motrices, en mètres.

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

(1) Au 31 décembre 1896, il restait à fournir sur fonds de renouvellement 42 locomotives représentant une puissance de traction de 305,939 kilogrammes.

XXI — Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur
« argent »

ANNÉES	DEMOLITION.			RENOUVELLEMENT			BALANCE — AVANCE VALEUR en argent
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 janvier de l'année considérée	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année	Ensemble	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgés autres antérieurement au 31 janvier de l'année considérée	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement pendant l'année considérée	Ensemble	
1	2	3	4	5	6	7	
1874	9,309,123	506,800	9,815,923	14,375,308	3,500	14,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	14,378,808	241,845	14,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	14,620,653	201,420	14,822,073	4,211,861
1877	10,580,212	365,190	10,945,402	14,822,073	»	14,822,073	3,876,571
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	14,822,073	»	14,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	507,570	12,002,988	14,822,073	4,189,000	16,014,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	16,014,073	483,800	16,494,873	3,391,195
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	16,494,873	4,070,055	17,264,928	3,587,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	17,264,928	4,283,310	18,348,238	3,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,348,238	753,612	19,301,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,301,850	445,200	19,447,050	4,192,916
1885	15,254,104	4,930,094	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	4,757,597	18,941,795	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,127
1887	18,942,095	1,589,775	20,531,873	22,236,222	67,308	22,303,530	4,471,657
1888	20,531,873	4,177,499	22,009,372	22,303,530	437,032	22,440,562	431,190
1889	22,009,372	4,185,954	23,195,326	22,440,562	4,582,390	24,022,952	827,626
1890	23,195,326	235,509	23,480,835	24,022,952	2,166,408	26,189,060	2,708,225
1891	23,480,835	527,679	24,008,514	26,189,060	2,539,033	28,728,093	4,719,579
1892	24,008,514	678,141	24,686,655	28,728,093	435,250	28,863,343	4,176,685
1893	24,686,655	904,135	25,590,790	28,863,343	1,314,430	30,477,473	4,586,683
1894	25,590,790	665,914	26,256,704	30,477,473	84,930	30,262,403	4,005,699
1895	26,256,704	4,213,521	27,500,225	30,262,403	4,832,750	32,095,153	4,594,928
(¹) 1896	27,500,225	1,327,243	28,827,468	32,095,153	4,387,700	33,482,853	(¹) 4,655,385

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui sert d'appoint au budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement

(¹) La situation de l'exercice 1896 a été établie sans tenir compte de 42 locomotives et de 58 tenders restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 3,051,490 francs.

N° XXII. — Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur « argent » (1).

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — Avance. VALEUR en ARGENT. 8
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée. 1	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année. 2	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc. 3	Ensemble. 4	VALEUR d'achat du matériel renouvelé sur fonds budgétaires du 1 ^{er} janvier 1867 au 1 ^{er} janvier de l'année considérée. 5	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée. 6	Ensemble. 7	
1874	40,927,296	»	1,688,964	42,616,260	43,682,475	1,363,250	15,045,725	2,429,465
1875	40,927,296	1,063,896	1,813,512	43,804,704	15,045,725	3,364,800	18,410,525	4,603,821
1876	41,991,192	1,834,464	1,865,892	45,691,548	18,410,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	43,823,636	1,631,928	1,854,252	47,314,836	21,359,800	1,149,430	22,508,930	5,197,094
1878	45,457,584	1,783,248	1,782,084	49,022,916	22,508,930	1,749,704	24,258,634	5,235,718
1879	47,240,832	1,361,880	1,200,084	49,802,796	24,258,634	1,465,367	25,724,001	5,921,205
1880	48,602,742	1,124,424	1,273,446	51,000,612	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1881	49,727,136	959,136	1,740,480	52,426,752	28,045,971	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	1,103,128	1,685,472	23,474,872	28,480,246	»	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	1,387,488	1,548,120	24,730,008	28,480,246	1,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	1,832,436	2,243,028	27,257,352	29,779,040	1,332,607	31,111,647	3,854,593
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,111,647	266,103	31,377,750	2,628,452
1886	26,801,928	1,918,536	1,633,092	30,353,556	31,377,752	826,560	32,204,312	1,820,756
1887	28,750,464	1,264,104	1,434,048	31,448,616	32,204,312	467,120	32,671,432	1,222,816
1888	30,044,868	875,328	1,331,616	32,251,812	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	973,404	1,745,736	33,609,036	36,465,424	708,218	37,173,642	3,594,906
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	3,287,291
1891	33,478,320	926,544	1,574,892	35,979,756	38,254,679	»	38,254,679	2,574,923
1892	34,104,864	854,376	1,350,240	36,309,480	38,254,679	2,316,393	40,571,074	3,261,594
1893	34,959,240	1,182,624	1,339,764	37,481,628	40,571,074	3,532,375	44,103,449	6,621,821
1894	36,144,864	996,384	1,312,992	38,454,240	44,103,449	3,140,445	47,243,894	8,762,624
1895	37,438,248	1,117,440	1,265,268	39,820,956	47,243,864	3,611,302	50,855,166	14,334,210
1896 (2)	38,235,688	2,177,797	1,397,964	41,811,449	50,855,166	2,445,783	53,300,949	14,469,500

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

(1) Voir détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.

(2) La situation de l'exercice 1896 a été établie sans tenir compte de 355 wagons et de 2 véhicules pour trains de voyageurs restant à fournir sur fonds de renouvellement (budget de 1896) à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de fr. 1,161,325-40.

N° XXIII. — *Parcours kilométriques des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.*

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.		
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.								
Matériel pour les lignes principales.	{	Locomotives à voyageurs	19,045,955	560,010	6,228	721,717	883,509	21,217,419
		— à marchandises.	683,968	21,105,245	372,113	2,063,258	4,219,309	28,443,893
		— de gare	82,014	219,524	6,314	202,453	4,371,471	4,881,776
Matériel pour les lignes secondaires.	{	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,452,452	206,924	4,897	113,849	251,244	3,029,366
		Locomotives-fourgons	1,182,759	15,632	26	45,931	47,105	1,291,453
		Voitures à vapeur	1,155,985	3,918	50	31,997	60,910	1,252,860
Locomotives assimilées aux moteurs légers		1,404,409	5,539	2,414	91,810	95,947	1,600,119	
Ensemble pour 1896 (1)		26,097,542	22,116,792	392,042	3,271,015	9,919,495	61,806,886	
		48,214,334		13,592,552				
Ensemble pour 1895		25,264,525	20,721,540	434,156	3,132,778	9,218,014	58,771,013	
		45,986,065		12,784,918				
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.								
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1898 (2)		129,047	49,051	»	9,391	1,771	189,260	
		178,098		11,162				
Ensemble pour 1895		122,870	23,180	»	3,164	1,670	150,884	
		146,050		4,834				

(1) Y compris	{	la double traction	216,486	3,572,674	»	»	»	3,789,160
		le parcours sur les lignes étrangères	420,534	321,398	»	11,377	3,534	766,843
(2) Y compris la double traction.			288	»	»	»	288	

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

N° XXIV. — Parcours kilométrique du

	TRAINS DE VOYAGEURS.				TOTAL des PARCOURS.
	TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS (1).		
	Véhicules de l'État	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
Voitures de 1 ^{re} classe.	10,797,133	3,290,961	10	82,922	14,171,018
— de 2 ^e classe	12,074,414	965,028	272	107,268	13,146,982
— de 3 ^e classe	77,928,988	1,267,978	271	244,168	79,441,405
— mixtes	31,298,869	2,430,952	321	62,925	33,815,067
— à vapeur	1,153,268	»	»	»	1,153,268
— fourgons	6,010,720	»	»	»	6,010,720
Voitures cellulaires	529,715	»	»	»	529,715
Fourgons	26,253,924	3,025,240	4,670	127,095	29,591,838
Locomotives-fourgons	1,168,803	»	»	»	1,168,803
Wagons chargés inscrits en feuilles taxées. (a)	3,612,250	1,635,041	7,390	4,246	5,277,127
<i>Total des parcours productifs de recettes, sur le réseau de l'Etat</i>	183,261,315		642,038		183,905,973
Voitures à voyageurs	3,289,942	»	»	»	3,289,942
— cellulaires	922	»	»	»	922
— poste (prestations gratuites)	2,218,987	732,408	»	5,820	2,957,215
Fourgons	792,161	»	»	»	792,161
Locomotives-fourgons	18,615	»	»	»	18,615
Wagons chargés (service) (a)	29,417	»	»	»	29,417
— vides (trafic et service) (a)	196,721	90,024	1,843	1,030	289,618
— lestés, au poids mort	57,447	»	»	»	57,447
<i>Total des parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'Etat</i>	7,426,644		8,695		7,435,337
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.	177,214,518	15,475,641	14,977	636,374	191,339,310
Parcours dans les trains de l'État sur des sections étrangères (2).	1,600,617	261,209	»	»	1,861,826
Ensemble	192,549,785		631,581		195,201,156

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

PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT

Décomposition du par

Boxes	388,833	1,745,005	802	5,276	5,596,162
Trucks pour équipages	11,953		71		
Wagons fermés	vitesse et A B	1,745,005	5,962	5,276	5,596,162
	ordinaires		2,824		
Wagons ouverts	à coke, minerai et chicorée	1,745,005	485	5,276	5,596,162
	autres à 4 roues		1,240		
	plus de 4 roues		9,042		

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

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

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

matériel de transport pendant l'année 1896.

TRAINS DE MARCHANDISES (1).					PARCOURS EN GÉNÉRAL	
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS (1).		TOTAL des parcours.	des véhicules de l'État.	des véhicules étrangers
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.			
15,875	21,102	7	5	56,987	10,815,045	5,591,990
7,944	8,758	5	5	16,712	12,082,655	1,081,059
246,205	50,619	26	2,411	279,259	78,175,488	1,545,176
152,455	4,924	12	2,588	159,777	51,451,655	2,521,189
»	»	»	»	»	1,155,268	»
14,121	»	»	»	14,121	6,024,841	»
»	»	»	»	»	529,715	»
18,181,505	78,282	405	11,710	18,271,820	44,422,592	5,241,266
6,155	»	»	»	6,155	1,174,958	»
249,950,752	61,450,765	175,040	121,441	511,657,978	255,725,612	65,209,495
550,109,526		515,485		550,422,800	514,526,782	
2,071,589	»	»	»	2,071,589	5,561,551	»
4,653	»	»	»	4,653	5,575	»
25,600	15,602	»	»	59,202	2,242,587	753,850
1,467,259	»	»	»	1,467,259	2,259,420	»
128	»	»	»	128	18,741	»
10,987,298	»	»	»	10,987,298	11,016,715	»
121,202,601	29,790,528	141,904	98,440	151,235,482	121,545,069	29,080,051
886,829	»	»	»	886,829	944,276	»
166,450,085		240,555		166,690,458	174,125,775	
405,178,851	91,580,880	517,397	256,459	497,115,247	582,725,525	105,727,054
5,801,565	5,146,494	»	»	6,947,859	5,401,982	3,407,705
505,507,270		553,856		504,061,106	588,127,505	109,134,757
					9,774,962	
					149,852,025	
					747,454,490	

cours des littéras (a).

710,151	} 91,221,293	840	} 219,890	1,097,629	} 95,180,524
409,827		155		422,006	
2,067,588		457		4,416,725	
95,502,550		68,659		95,968,875	
40,194,706		28,248		40,232,254	
258,716,544		209,185		259,388,634	
6,719,882	9,422	6,759,295			
475,878,758					

N° XXV. — Achat de combustibles.

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		VALEUR.	
	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . . .	544,200,508	380,240,324	7.85	7.77	2,705,370 68	2,956,261 26
— menu gras	137,244,970	139,250,880	8.84	8.58	1,500,536 82	1,195,250 53
— menu maigre	558,014,400	528,258,151	6.11	5.95	2,183,835 26	1,045,586 66
— gailleteux	55,207,823	38,849,575	10.14	10.28	556,927 88	378,981 25
Total des charbons menus et gailleteux	894,667,501	884,558,950	7.42	7.52	6,638,460 64	6,476,079 50
Charbon pour forges	9,683,700	10,454,000	8.54	7.63	82,695 42	79,605 96
— gaillettins	1,658,965	2,085,486	15.11	15.19	24,767 51	31,669 27
— pr fours à réchauffer.	5,603,000	4,650,600	9.28	9.50	52,024 56	43,997 93
— pr fours Radelet 60 p. c. de gros.	270,000	60,000	13.90	14. »	3,753 »	840 »
Grains lavés.	2,631,000	200,000	7.13	7.13	18,745 87	1,425 »
Coke industriel.	1,535,600	1,485,000	12.54	12. »	18,942 26	17,827 20
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers	2,835,000	4,547,640	13.02	13.69	42,593 75	62,278 91
Coke spécial lavé pour fonderie	90,000	80,000	19.78	19. »	1,780 »	1,520 .
Ensemble	918,958,166	908,081 656	7.40	7.59	6,881,762 81	6,715,243 77

N° XXVI. — Nombre d'installations de foyers et de lampes électriques.

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS										Nombre total de foyers.	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES		
		Lampes à incandescence.				Lampes à arc.									
		de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.			de 20 ampères.	de 26 ampères.
1885	7	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	440	1,360
1886	11	»	322	»	»	»	58	75	»	14	»	24	2	486	1,781.2
1887	14	»	325	»	»	»	48	75	»	14	»	24	2	488	1,783
1888	13	»	230	»	»	»	87	89	10	36	6	20	2	480	2,440
1889	16	»	254	»	»	»	81	120	10	41	29	25	2	565	3,184.4
1890	19	»	249	»	»	»	121	121	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1891	24	3	270	17	4	»	121	131	29	73	29	26	2	702	4,097.7
1892	22	3	289	17	1	20	119	147	29	73	29	26	2	755	4,305.4
1893	25	3	334	17	4	20	123	197	31	89	35	25	2	877	5,032.4
1894	28	24	510	26	4	27	138	247	34	112	132	34	2	1,281	7,426.2
1895	32	180	2,015	38	76	27	142	288	55	128	142	34	2	3,424	9,422.4
1896	32	155	2,090	38	117	31	143	322	56	130	159	34	2	3,274	10,067.6

N° XXVII. — Consommation de charbon des locomotives en 1896 et 1895.

ANNÉE.	CONSOMMATIONS.			CONSOMMATIONS												Observations.
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.		par train-kilomètre.		par locomotive-kilomètre avec train.		par locomotive-kilomètre en général.		par véhicule-kilomètre.		par charge unité-kilomètre transportée.		
						Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
						K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	
1896	Charbon gailleux . . .	Kilogrammes 898,600	Fr. c 40.14	Fr. c 9,091 32	18.45	0.155	17.05	0.124	15.59	0.098	1.189	0.009	0.45104	0.00514		
	— menu demi-gras.	520,208,500	7.85	2,515,615 18												
	— gras	155,184,550	8.84	1,354,149 65												
	— maigre	555,561,750	6.11	2,160,262 29												
		827,880,200	7.29	6,037.116 64												
1895	Charbon gailleux . . .	1,061,150	10.29	10.919 25	18.54	0.155	17.22	0.124	15.60	0.098	1.208	0.009	0.44581	0.00519		
	— menu demi-gras.	557,268,050	7.77	2,773,972 75												
	— gras	128,020,200	8.58	1,098,415 32												
	— maigre	515,165,500	5.95	1,857,058 57												
		799,512,700	7.18	8,742,363 67												

(1) Ces charges sont conventionnelles; elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple :
 Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons, Etat à 3 essieux, ainsi que les voitures surhaussées, de mi-surhaussées et 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-traîneaux comptent également pour 3 unités de charge; etc., etc.

	Trains-kilomètres.	Locomotives-kilomètres avec train.	Locomotives-kilomètres à charge, à vide et en manœuvres.	Véhicules-kilomètres chargés et vides.	Charges unités-kilomètres (1).
1896	44,862,030	48,605,576	61,806,886	696,037,035	1,910,537,802
1895	45,155,499	46,420,221	58,771,015	662,054,541	1,802,688,207

XXVIII. — *Éclairage au gaz dans les stations, les ateliers et leurs dépendances.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DEPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Depenses.	
1885	»	»	»	20,312	Mètres cubes. 4,334,962	Fr. C. 688,559 98	Fr. C. 0.159
1886	»	»	»	21,007	4,354,407	652,769 48	0.150
1887	»	»	»	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,406,079	732,515 20	0.143
1889	531	8,472	13,732	22,735	5,399,545	764,131 28	0.141
1890	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1891	609	8,623	14,774	24,006	5,744,091	782,268 19	0.136
1892	620	8,651	14,779	24,050	5,827,554	784,926 88	0.134
1893	614	8,596	14,911	24,121	5,843,350	736,457 83	0.126
1894	662	8,703	15,021	24,386	5,934,769	738,064 82	0.124
1895	674	8,596	14,723	23,993	5,699,431	747,240 58	0.122
1896	681	8,518	15,013	24,312	5,823,578	696,443 18	0.119

Éclairage des trains au gaz riche.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE
1885 . . .	150	M ³ 288,781	Fr. C. 105,491 72	Fr. C. 809 17	Fr. C. 0.564
1886 . . .	148	502,445	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . .	145	505,917	101,590 92	709 05	0.351
1888 . . .	147	510,065	110,834 19	753 97	0.557
1889 . . .	157	525,896	107,742 64	686 25	0.333
1890 . . .	155	562,490	115,996 80	748 37	0.520
1891 . . .	170	420,628	158,256 45	815 27	0.329
1892 . . .	190	406,590	112,022 50	589 59	0.276
1893 . . .	198	425,841	115,698 52	584 53	0.271
1894 . . .	214	416,249	120,177 54	561 58	0.289
1895 . . .	218	433,254	110,026 67	504 71	0.254
1896 . . .	217	480,450	114,580 89	528 02	0.238

N° XXIX. — *Approvisionnements en magasin.*

Service de la traction et du matériel.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS.	CHIFFRES correspondants pour 1893 (tarif de 1896).	
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1896 (tarif de 1896).	restant à fournir en 1897 sur les marchés de 1896.			
<i>1° Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1896</i>					
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	515,120 54	39,848 35	554,968 89	696,362 43	
Combustibles.	21,663 81	»	21,663 81	29,736 25	
Huile d'éclairage	77,555 17	27,207 78	104,762 95	65,050 58	
Huiles et matières de graissage	84,668 37	10,239 79	94,908 16	116,556 07	
Bois de construction.	1,075,902 43	5,178 84	1,081,081 24	1,107,380 41	
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	1,993,114 50	178,029 50	2,171,144 »	2,213,814 66	
Aciers, fontes et fers divers	476,190 67	»	476,190 67	438,938 14	
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	353,123 07	»	353,123 07	313,033 51	
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	81,347 25	100 10	81,447 35	97,360 74	
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	207,418 78	57,269 52	264,688 30	183,422 40	
Matières et objets divers.	1,547,632 59	90,737 86	1,638,370 45	1,826,624 36	
<i>2° Matières et objets vieux :</i>					
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	129,294 80	»	129,294 80	149,682 69	
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (¹).	322,026 36	»	322,026 36	249,006 07	
Total conforme à l'annexe XXXI.					
	6,833,058 34				
<i>3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>					
Stations et ateliers	1,719,168 91	»	1,719,168 91	1,708,857 48	
Sections	943,795 51	»	943,795 51	769,651 16	
Ateliers. {	Pièces de rechange et matières de remplir à utiliser pour locomo- tives, tenders, voitures et wagons.	272,110 09	»	272,110 09	259,648 30
	Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,125,313 50	»	4,125,313 50	3,742,477 »
Valeur totale des approvisionnements					
	14,245,476 35	408,611 71	14,654,088 06	13,996,632 25	

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

N° XXX. — Quantités et valeurs des principaux

(Développements à l'appui

Nos d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1895.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.
1	Accouplement pour injecteur entre locomotive et tender.	Pièce.	207	4,163 3
2	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	50,427	17,622 63
3	— fondu — — — — —	—	16,595	32,505 42
4	— — en feuilles et pour ressort	—	181,366	30,747 63
5	Antimoine	—	4,702	4,165 09
6	Balai ordinaire.	Pièce.	43,745	3,062 08
7	Bandages divers	Kil.	880,499	239,818 86
8	Blanc de zinc	—	9,561	3,753 42
9	Blocs en fonte pour frein de locomotive et tender	Pièce.	16,811	26,381 50
10	— — pour frein de voiture et wagon (Westinghouse).	—	21,890	20,892 98
11	Blocs en bois pour frein	—	56,260	21,803 26
12	Bois d'acajou en planches et madriers	M ³	18	6,531 40
13	— d'allumage neuf et vieux	—	4,723	21,060 27
14	— de chêne au m ³	—	4,888	334,662 43
15	— de frêne en planches et madriers	—	88	10,583 40
16	— d'orme.	—	215	15,888 26
17	— de peuplier.	—	422	7,348 89
18	— de pitch-pine en planches, madriers et au m ³	—	7,174	585,684 55
19	— de teck.	—	76	15,498 41
20	— de sapin divers	—	3,684	272,159 26
21	Boisseaux divers pour buttoirs, à la pièce	Pièce.	795	3,044 38
22	— — au kilog.	Kil.	17,368	2,498 39
23	Bottes à huile diverses, à la pièce	Pièce.	14,569	68,499 58
24	— — au kilog.	Kil.	33,911	15,754 25
25	Boulons polis et bruts pour locomotives	—	39,870	27,473 68
26	— — pour voitures et wagons	—	219,144	53,465 86
27	Boyaux en caoutchouc divers	Pièce.	3,383	41,973 47
28	Brides en fer pour tendeurs	—	19,615	21,024 98
29	Caoutchouc en cordes.	Kil.	4,420	41,377 37
30	Capsules en cristal.	Pièce.	4,598	3,496 46
	A reporter			4,925,694 96

objets approvisionnés dans les divers dépôts.

de l'annexe XXIX.)

	1896.			<i>Observations.</i>
	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.	
4,163 »	494	4,034 »	4,034 »	
17,614 90	38,842	17,672 77	17,115 45	
30,383 43	10,578	23,277 28	24,027 68	
31,832 86	44,933	26,231 48	44,309 32	
3,513 45	4,604	4,203 »	4,154 99	
3,010 50	66,514	4,651 86	4,719 44	
236,024 94	701,843	204,902 76	218,834 74	
3,705 87	9,509	3,771 19	3,780 25	
26,742 30	22,122	33,389 98	43,699 19	
20,829 48	22,860	21,060 65	26,420 72	
24,632 93	62,887	26,547 27	30,769 53	
6,531 40	42	3,823 57	3,823 57	
21,061 99	5,105	24,532 72	24,082,82	
293,216 73	4,465	231,943,23	234,310 99	
10,583 40	77	9,232 13	9,232 13	
15,886 26	230	17,015 36	17,015 36	
7,348 71	231	13,880 31	13,880 31	
563,085 39	8,363	618,700 59	743,283 33	
15,502 91	83	16,839 51	16,600 14	
272,353 26	2,996	211,692 03	211,692 03	
3,229 08	6,690	56,165 44	75,640 85	
2,663 61	21,842	2,978 21	3,427 37	
63,940 11	16,542	72,773 92	90,900 50	
15,873 42	56,142	20,147 49	29,050 43	
24,921 79	35,654	19,106 02	27,124 19	
68,871 47	186,682	60,105 48	70,974 30	
41,272 27	3,481	38,793,12	41,882 92	
25,433 »	15,773	20,642 91	21,203 65	
44,383 78	2,399	16,592 47	17,836 32	
3,099 35	2,093	3,837,35	3,833 85	
4,878,523 03		4,825,563 83	2,074,660 39	

N° d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1895.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.
	Report. . .	»	o	1,925,694 96
31	Carcasses en bronze.	Pièce.	2,748	41,278 34
32	Céruse	Kil.	46,554	5,890 91
33	Chalnes de sûreté pour voitures et wagons.	Pièce.	6,435	47,696 25
34	— ordinaires diverses	Kil.	6,787	2,633 98
35	Chanvre fin.	Kil.	43,753	45,239 32
36	Charbons divers	Tonne.	66,008	519,314 85
37	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	429,987	47,072 68
38	Clous d'épingle n°s 4 à 15.	Kil.	77,595	43,516 80
39	Coke industriel	Tonne.	884,897	40,992 05
40	— d'usine à gaz.	Hect.	43,913	41,564 06
41	Colliers pour ressort de suspension de voitures et de wagons.	Pièce.	5,315	45,407 85
42	Contre-plaques	Pièce.	3,658	44,090 62
43	Cordes pour signaux	Kil.	7,098	6,265 37
44	Contrepoids avec levier.	Pièce.	3,262	4,894 10
45	Cornues en fonte pour four à gaz	Kil.	45,486	4,548 60
46	Corps de piston	Pièce.	379	7,315 50
47	Couleurs préparées.	Kil.	42,973	45,422 25
48	Courroies pour portières	Pièce.	6,343	4,979 83
49	Coussinets alésés divers, à la pièce	Pièce.	2,224	44,419 08
50	— — — au kilogramme.	Kil.	44,063	48,995 58
51	Cuivre bronze, jaune et rouge	Kil.	341,683	433,045 04
52	Cylindres avec chapelle pour locomotive.	Pièce.	432	81,610 »
53	Déchets de coton divers.	Kil.	79,824	32,874 80
54	Draps divers	Mèt. ct.	4,550	24,412 98
55	Écrous divers	Kil.	21,098	7,447 89
56	Équerres diverses	Pièce.	8,345	22,277 47
57	Essieux divers	Kil.	270,600	448,679 96
58	Étain	Kil.	36,606	60,710 97
59	Fer battu en barres et pièces de grosse forge ébauchées.	Kil.	436,747	36,068 58
60	— en tôle divers	Kil.	430,437	77,405 64
	A reporter. . .	»	»	3,574,568 04

VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.	1896.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	
1,878,523 03	»	1,825,563 83	2,074,660 39	
40,663 75	1,865	7,847 »	8,432 55	
5,913 92	49,214	6,815 01	6,918 40	
17,824 35	9,056	25,908 50	25,912 90	
2,731 07	3,405	1,295 21	1,373 07	
44,678 50	12,919	43,823 66	44,340 33	
523,692 21	67,267	569,398 95	595,611 65	
45,809 47	403,868	42,139 26	44,899 24	
44,553,22	32,021	5,403 97	5,143 65	
41,316 08	899,402	41,637 29	42,222 15	
41,723 74	1,577	1,020 81	992 85	
44,971 55	5,874	47,874 27	26,460 30	
41,616 35	4,660	45,442 45	45,442 45	
6,442 60	6,832	5,806 66	5,943 75	
4,891 40	3,252	4,879 40	4,879 40	
4,548 60	47,051	4,705 40	4,705 40	
42,743 30	443	9,148 20	48,346 70	
43,629 69	25,028	10,133 39	40,225 65	
4,810 37	6,388	5,306 17	5,023 20	
44,064 32	2,076	44,091 66	44,287 81	
49,960 46	45,266	23,392 21	24,586 05	
439,040 48	383,243	504,933 48	525,060 54	
82,834 »	87	56,248 »	58,571 »	
27,173 08	55,842	48,987 39	20,661 66	
22,039 28	1,046	6,999 80	6,353 37	
8,414 50	21,965	7,863 75	8,949 93	
22,347 65	42,937	29,013 75	29,198 76	
448,679 96	352,796	481,790 85	203,484 85	
55,592 83	45,527	23,446 46	24,067 58	
38,704 42	457,210	42,801 62	42,570 45	
81,487 04	524,207	91,990 99	403,705 43	
3,557,558 71		3,552,408 79	3,906,730 53	

N° d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1898.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1835
	Report. . .	»	»	3,574,368 04
61	Fer étiré, divers	Kil.	717,578	99,881,36
62	Fer d'angle et profilé	Kil.	474,318	65,279 62
63	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées.	Kil.	466,032	20,179 20
64	Grille en fer pour locomotives	Paquet.	21,831	35,930 20
65	Huile de colza ou de navette épurée	Kil.	456,435	73,349 »
66	— minérale pétrole	Litre.	214,908	44,525 57
67	— — graissage	Kil.	525,667	92,423 30
68	Injecteurs pour locomotives	Pièce.	223	45,852 »
69	Mattresses feuilles de ressorts.	kil.	38,437	7,687 34
70	Manomètres métalliques	Pièce.	972	42,436 55
71	Menottes de ressorts	Pièce.	47,725	21,014 80
72	Métal blanc	Kil.	47,463	26,057 90
73	Nattes pour voitures.	Pièce.	3,769	9,475 20
74	Nickel, bronze, etc.	Kil.	2,529	3,028 42
75	Pistons à vapeur pour locomotives	Pièce.	45	774 »
76	— pour buttoirs	Pièce.	8,710	85,741 85
77	Porte-disque pour voitures et wagons.	Pièce.	30,282	8,495 81
78	Plomb à plomber.	Kil.	34,034	9,644 94
79	Ressorts de suspension et de traction.	Pièce.	5,565	75,072 73
80	— — — — —	Kil.	266,400	77,504 12
81	Riblonds et limaille de cuivre jaune, bronze et métal blanc mélangés	Kil.	5,037	2,645 »
82	Rivets en acier et en fer.	Kil.	409,939	37,814 38
83	Robinets divers	Pièce.	2,067	9,543 54
84	Rotlings.	Kil.	8,484	4,846 73
85	Rouleau en fonte brut pour cercles de piston de loco- motives	Kil.	45,443	4,511 23
86	Roues de locomotive montées sur essieu droit	Paire.	4,284	4,456,097 »
87	— — — — — coudé.	Paire.	314	800,400 »
88	— — — — — non montées	Pièce.	307	427,985 »
89	— — — — — sans bandages	Pièce.	442	39,870 »
90	Roues de tender montées sur essieu	Paire.	702	308,880 »
91	— — — — — non montées	Pièce.	»	»
92	— — — — — sans bandages	Pièce.	»	»
93	Roues de voiture ou wagon, sur essieu	Pai e.	4,359	4,091,240 »
	A reporter. . .	»	»	8,182,449 77

VALEUR d'après LE TARIF DE 1896	1896.			Observations.
	QUANTITES	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	
3,557,558 74	»	3,552,408 79	3,906,730 53	
425,638 54	780,495	428,818 99	420,914 74	
67,493 67	717,139	103,966 52	426,911 78	
20 178 66	483,171	21,896 50	21,896 50	
36,004 »	25,660	44,449 59	45,748 58	
81,219 92	155,859	80,995 29	402,802 03	
18,792 93	382,334	30,208 66	46,398 28	
106,222 01	481,649	97,048 32	418,045,02	
46,443 »	318	33,043 84	32,761 50	
7,687 34	37,058	7,414 58	7,411 58	
42,199 25	948	42,426 55	41,874 75	
20,467 98	48,170	21,378 37	49,847 69	
21,257 02	29,219	39,941 76	43,075 47	
8,830 18	3,653	9,006 60	8,476 28	
3,028 42	2,856	2,854 26	2,854 26	
829 75	49	446 50	997 50	
69,488 05	8,338	59,006 65	88,282 50	
40,995 90	24,608	7,378 80	9,839 60	
10,372 98	30,586	9,531 89	9,597 28	
74,577 26	9,155	119,038 25	437,967 44	
50,278 34	290,489	59,398 05	72,353 88	
2,645 »	6,805	3,490 97	3,490 97	
44,366 69	118,764	43,674 09	50,004 08	
9,596 56	2,840	16,643 53	19,100 09	
4,902 48	8,133	4,757 85	4,879 80	
4,611 23	44,412	4,441 23	4,441 23	
4,456,097 »	4,309	4,571,529 »	4,571,529 »	
800,400 »	372	956,700 »	956,700 »	
427,985 »	327	442,110 »	442,110 »	
39,870 »	98	37,160 »	37,160 »	
308,880 »	744	327,360 »	327,360 »	
»	»	»	»	
»	3	300 »	300 »	
4,091,240 »	5,708	1,432,724 50	1,432,724 50	
8,206,457 84	»	8,977,613 93	9,484,550 23	

Nos d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1893.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.
	Report.			8,182,419 77
94	Roues de voiture ou wagon non montées	Pièce.	293	35,400 »
95	Roues de voiture ou wagon sans bandages	—	496	29,760 »
96	Savon brun	Kil.	12,228	3,423 56
97	Semelles porte-bloc pour frein de wagon.	Pièce.	347	2,486 10
98	Siccatif.	Litre.	4,862	4,084,74
99	Soudures diverses	Kil.	4,444	6,815 15
100	Suifs.	—	51,784	35,587 75
101	Tampons graisseurs pour boîtes à huile.	Pièce.	36,702	42,903 14
102	Tapis divers pour voitures.	Mèt. c.	2,974	33,446 56
103	Tendeurs pour locomotives, voitures et wagons	Pièce.	4,873	44,445 83
104	Tiges filetées pour tendeurs.	—	5,575	49,482 30
105	Toile à voile pour bâches et pour impériales	Mèt. c.	52,308	54,739 22
106	Tôles porte-tubes	Kil.	36,417	53,587 37
107	Torchons en coton	Pièce.	40,338	6,002 88
108	Tubes à fumée en laiton.	Kil.	284,869	295,773 38
109	Tuyaux en cuivre rouge.	—	47,027	23,391 83
110	— en fer étiré avec manchons divers.	Mèt. c.	44,240	6,779 03
114	Vernis divers	Litre.	6,279	22,831 72
142	Verre à vitres.	Mèt. car.	5,423	7,863 73
143	Vis à bois en fer.	Douz.	438,989	8,639 96
144	Zinc en feuilles	Kil.	40,935	4,647 84
			Totaux.	8,865,611 86
	Valeur des objets et matières pour frein Westinghouse			277,303 56
	— — pour l'éclairage électrique			63,959 29
	— — non dénommés ci-dessus.			2,954,344 45
	Valeur des approvisionnements à la disposition des sections de la voie.			782,489 32
	Valeur des objets de matériel approvisionnés (mobilier, outillage, etc)			580,040 22
	Valeur totale des approvisionnements disponibles pour les services de la traction et du matériel, calculée au prix du jour			13,523,745 40

		1896.		Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	
8,206,157 84	»	8,977,613 93	9,484,550 23	
35,400 »	320	42,410 »	42,410 »	
29,760 »	462	27,720 »	27,720 »	
3,486 79	22,582	6,457 82	5,959 16	
2,186 10	748	4,742 40	6,918 »	
4,038 07	4,134	3,435 39	3,431 43	
6,810 10	4,251	6,954 42	6,954 72	
27,075 76	27,620	14,914 38	14,944 38	
42,593 64	34,574	11,051 28	11,170 25	
31,982 30	3,017	33,596 56	33,596 56	
43,956 60	4,423	17,729 50	12,360 45	
20,532 »	2,030	8,648 10	9,807 45	
60,008 44	125,803	141,032 23	137,704 57	
59,391 24	37,729	56,335 86	63,532 82	
4,767 20	11,261	2,251 80	2,139 21	
307,876 05	318,469	326,173 92	369,582 30	
27,827 50	16,417	29,403 33	29,833 38	
7,027 16	7,957	5,919 55	6,140 32	
18,907 01	7,219	21,025 10	21,895 69	
7,606 20	4,065	7,086 51	7,086 51	
8,384 31	146,984	9,863 63	11,944 83	
4,501 47	8,458	3,399 21	3,639 56	
8,900,325 72	»	9,750,721 62	10,313,291 52	
277,673 96	»	496,855 22	197,960 19	
59,315 55	»	75,399 18	71,907 66	
2,873,773 79	»	2,763,584 28	2,820,234 95	
769,651 16	»	943,795 51	957,239 85	
580,455 07	»	515,120 54	515,658 93	
13,461,195 25		14,245,476 35	14,885,293 10	

N° XXXI. — *Magasins et dépôts* (1).

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

NOMENCLATURE.	Approvisionnements	Approvisionnements	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- ires. (Tarif de 1897.)
	restant au 31 décembre 1895. (Tarif de 1896.)	restant au 31 décembre 1896. (Tarif de 1896.)	En plus.	En moins.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ans	560,992 86	544,726 96	»	16,265 60	596,955 97
Anvers-Dam	160,554 25	186,852 07	26,497 82	»	195,019 57
Braine-le-Comte	246,440 5	250,212 95	»	16,256 45	254,194 41
Bruxelles (dépôt des imprim's) . .	65,980 55	70,650 64	4,650 51	»	82,056 68
Bruxelles-Quartier-Léopold	569,045 01	559,552 67	»	29,691 24	566,195 50
Gand (Gentbrugge).	1,276,372 47	1,194,714 41	»	81,658 06	1,277,021 75
Jemelle	256,175 91	265,609 65	7,455 74	»	294,765 15
Liège	89,077 55	84,781 44	»	4,295 89	92,155 »
Luttre	708,027 25	617,067 84	»	90,959 59	664,780 68
Malines	2,695,388 98	2,661,442 55	»	53,946 65	2,754,926 01
Mons	755,718 66	891,687 56	157,968 70	»	1,005,780 07
Totaux	6,981,561 01	(2) 6,885,058 54	— 96,502 67		7,583,814 59

(1) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs.

(2) Non compris fr. 1,819-70 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans le dépôt de Malines.

N° XXXII. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés.*

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECEITE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,054	865,198	58.53	11.20	12.15	401,560 »	20,509 60	113,169 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,575	28.50	10.45	15. »	160,622 19	27,042 87	178,729 55
1874 . .	257,692	196,682	1,729,456	28.50	10.45	15. »	204,615 70	55,065 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,524,100	28.50	10.45	15. »	228,660 »	55,107 20	318,621 19
1876 . .	514,772	291,712	2,555,112	26.20	10.93	15.70	244,705 »	47,919 80	332,558 42
1877 . .	389,522	508,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,885 05	50,909 »	347,796 35
1878 . .	412,656	582,950	5,001,172	25.05	11.50	15.45	296,740 »	62,015 90	560,944 59
1879 (1)	(2)515,480	456,174	2,997 018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,157 50	538,701 10
1880 (2)	800,855	645,215	4 266,676	51.75	14.50	12.60	601,809 »	96,535 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	55.15	12.85	15.18	645,707 22	150,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	56.81	15.27	15.25	1,029,618 08	178,659 »	710,327 60
1883 (3)	1,780,802	1,261,796	7,025,596	56.48	12.99	15.80	1,275,282 86	192,548 »	805,229 70
1884 . .	2,608,088	1,254,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	58.24	12.28	14 80	2,064,660 55	192,020 50	925,822 40
1886 . .	5,520,800	1,547,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,551,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,625,510	58.52	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	58.27	12 67	14.64	3,075,655 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	3,508,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,322	58.66	12.78	14.70	5,529,329 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,299,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,414 55
1892 . .	5,751,018	1,947,558	17,027,012	59.12	15. »	14.76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 51
1895 (4)	6,504,650	2,066,970	18,421,574	59.04	15.02	14.74	4,989,219 11	504,735 55	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,074	19,848,086	59.58	12.90	14.75	5,844,545 28	519,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,575 212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	59.57	12.91	15.01	6,575,967 77	555,574 29	3,118,740 20

(1) A partir de 1879, les agents de l'administration et leurs enfants jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1^{er} juin 1895. (Voir annexe suivante.)

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

[N° 212.]

(182)

A

MOIS.	ANNÉE 1895.								ANNÉE 1896.							
	MOUVEMENT.				RECETTES.				MOUVEMENT.				RECETTES.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
Janvier . . .	221	1,025	1,655	2,901	11,050	58,950	41,575	91,575	510	1,279	2,015	3,604	13,500	48,602	50,575	114,477
Février . . .	192	824	1,267	2,285	9,600	51,512	51,675	72,587	247	1,199	1,940	3,595	12,550	45,562	48,725	106,637
Mars	207	1,065	1,947	3,219	10,550	40,470	48,675	99,495	542	1,298	2,251	3,891	17,100	49,524	56,275	122,699
Avril	278	1,097	1,957	3,552	13,900	41,686	48,925	104,511	551	1,585	2,190	3,924	17,550	52,555	54,750	124,855
Mai	500	1,254	2,156	3,670	15,000	46,892	55,400	115,292	401	1,417	2,507	4,125	20,050	55,846	57,675	151,571
Juin	447	1,557	2,587	4,191	22,550	51,506	59,675	135,591	547	1,525	2,715	4,785	27,550	57,874	67,825	155,049
Juillet	816	1,825	2,878	5,517	40,800	69,274	71,950	182,024	951	1,870	3,044	5,871	47,450	71,288	76,400	194,858
Août	1,255	3,012	4,256	8,325	62,750	114,456	106,400	283,606	1,427	3,240	4,601	9,268	71,150	123,120	115,025	309,295
Septembre . .	740	2,155	3,305	6,406	57,500	81,890	87,625	206,815	748	2,578	3,560	6,686	57,500	90,564	89,000	216,664
Octobre . . .	586	1,568	2,456	4,190	19,500	51,984	60,900	152,184	505	1,596	2,587	4,688	25,250	60,648	64,675	150,575
Novembre . . .	515	1,154	1,974	3,445	15,750	45,852	49,550	108,952	565	1,576	2,261	4,002	18,250	52,288	56,525	127,065
Décembre . . .	265	849	1,559	2,455	15,250	52,262	55,475	78,987	506	950	1,551	2,787	15,225	56,100	58,275	89,600
Totaux . . .	5,428	16,965	27,757	50,128	271,400	644,594	695,425	1,609,419	6,500	19,515	31,009	57,024	524,525	741,551	775,225	1,841,301

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

Réseau de l'État. — Années 1896 et 1895.

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS																
		VOIE.						MATÉRIEL ROULANT										
		Rails cassés.	Défectiosités des appareils spéciaux de la voie.					Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.			Autres déficiences ou avaries au matériel roulant.					
			électro-les du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	Impudences 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.	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.								
1	Collisions aux stations . . .	1896 . . .	»	»	»	1	»	»	2	»	»	»	»	»	5	10		
		1895 . . .	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	6	11	
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	10	14		
2	Collisions aux bifurcations .	1896 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	
		1895 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1896 . . .	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	
		1895 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1896 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		1895 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1896 . . .	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		1895 . . .	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1896 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
		1895 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1896 . . .	»	2	»	»	»	1	1	1	1	»	»	»	11	»		
		1895 . . .	»	1	2	2	»	1	1	1	2	»	»	»	11	»		
		Moyenne (1).	»	3	1	1	1	1	2	5	2	»	1	2	25	»		
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1896 . . .	2	»	»	1	1	»	3	4	2	»	»	1	2	»		
		1895 . . .	»	1	»	1	5	»	5	1	15	»	»	1	2	»		
		Moyenne (1).	1	»	1	1	5	1	5	2	6	»	2	2	2	»		
Ensemble . . .	1896 . . .	2	2	»	2	1	4	5	8	5	»	»	1	18	15			
	1895 . . .	»	2	2	5	5	5	4	5	15	»	»	1	19	14			
	Moyenne (1).	1	4	1	1	4	6	6	6	9	»	2	5	43	19			

(1) Établie sur les résultats des dix-sept dernières années.

(2) Pour les années 1895 à 1898, voir annexe XXXVI.

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

Année 1896.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE			
	tues.	blesés.	confusionnés.	TOTAL.
<i>A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :</i>				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	1	15	10	26
En tombant ou sautant d'un train en marche, en pleine voie.	1	4	4	9
En circulant dans l'intérieur des stations.	2	1	•	3
Lors de la fermeture des portières	»	22	7	29
Dans d'autres circonstances	1	2	3	6
TOTAL.	5	44	24	73
<i>B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :</i>				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	8	7	4	19
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	8	1	»	9
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	»	1	»	1
En circulant dans les stations	2	3	»	5
— le long de la voie.	5	2	»	7
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres.	5	11	4	18
Dans d'autres circonstances	•	5	3	8
Ivresse, folie, suicide	25	2	•	27
TOTAL.	51	32	11	94

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tusés.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tusés.	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	2	10	5	17	»	»	»	»	17
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres.	»	»	1	1	»	»	»	»	1
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	2	17	8	27	»	»	»	»	27
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	4	»	4	»	»	»	»	4
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	12	99	29	140	»	1	»	1	141
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	225	86	309	»	»	»	»	309
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	1	190	75	266	»	»	»	»	266
TOTAUX	17	545	204	764	»	1	»	1	765
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	1	1	»	2	»	»	»	»	2
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	1	2	»	3	»	»	»	»	3
3° En accrochant des véhicules	4	53	13	70	»	»	»	»	70

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs ou service de l'Administration				
	tués.	blessés.	conduits.	TOTAL.	tués	blessés	conduits	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	1	15	10	26	"	"	"	"	26
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de gardes-barrières. . .	4	10	1	15	"	"	"	"	15
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de gardes-route . . .	1	2	"	3	"	"	"	"	3
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tombés du train en marche ou blessés en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	"	2	3	5	"	"	"	"	5
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	"	4	4	8	"	"	"	"	8
Atteints dans d'autres circonstances	"	8	3	11	"	"	"	"	11
TOTAUX.	"	14	10	24	"	"	"	"	24
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc									
Tombés d'un train en marche.	5	7	"	10	"	"	"	"	10
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes . .	"	2	1	3	"	"	"	"	3
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	"	15	6	21	"	"	"	"	21
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	"	9	"	9	"	"	"	"	9
Atteints dans d'autres circonstances.	2	81	21	104	"	"	"	"	104
TOTAUX.	5	114	28	147	"	"	"	"	147
9° Agents atteints en dehors de tout service :									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	"	3	"	3	"	"	"	"	3
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	7	3	"	10	"	"	"	"	10
Accidents divers	"	1	"	1	"	"	"	"	1
TOTAUX.	7	7	"	14	"	"	"	"	14

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	5	7	»	12	»	»	»	»	12
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	2	2	1	5	»	»	»	»	5
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	»	1	1	»	»	»	»	1
Totaux . . .	7	9	2	18	»	»	»	»	18
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	4	2	1	7	»	»	»	»	7
Agents des stations communes	»	2	»	2	»	»	»	»	2
Totaux	4	4	1	9	»	»	»	»	9
Ensemble pour le littéra C. . .	51	775	269	1,095	»	1	»	1	1,094

N° XXXVI. — Dénombrement des accidents

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée (*)	Voyageurs.						Employés et ouvriers						Personnes			
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains		Par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc)		TOTAL.		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains		Par leur propre fait (imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies etc.)		TOTAL		Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc			
		Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1855	15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	56	»	»	1	1	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	91	»	»	1	2	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
1858	205	»	2	»	1	»	0	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»
1859	275	»	»	»	2	»	0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1860	325	»	2	»	2	»	2	»	1	»	1	»	»	»	»	1	2
1861	511	1	4	»	1	1	8	»	3	»	2	»	»	»	15	1	»
1862	599	»	2	»	1	»	5	»	»	»	»	»	»	»	15	1	»
1863	185	»	1	»	4	»	4	»	2	»	4	»	»	»	8	»	»
1864	569	»	9	»	2	»	11	»	5	»	7	»	»	»	11	5	1
1865	569	»	»	»	2	»	7	»	2	»	»	»	»	»	12	4	2
1866	569	»	»	»	7	»	7	»	5	»	1	»	»	»	16	20	2
1867	570	»	»	»	1	»	4	»	»	»	11	»	»	»	20	5	2
1868	570	»	»	»	5	»	5	»	»	»	17	»	»	»	17	22	6
1869	595	»	»	»	»	»	5	»	»	»	5	»	»	»	17	22	6
1870	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	»	»	»	14	5	4
à	à	2	40	5	16	7	65	72	12	74	175	78	187	205	68	56	
1856	715	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	745	»	»	»	1	»	1	1	5	11	18	12	21	55	9	11	
1858	746	»	1	»	5	»	1	4	»	9	25	9	21	54	15	10	
1859	746	»	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	»	9	55	9	40	49	11	12	
1862	749	»	1	»	5	»	4	4	»	2	12	50	12	52	12	7	
1863	749	»	2	»	1	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	6
1864	749	»	»	1	5	1	5	6	»	»	50	51	50	65	7	7	
1865	749	»	»	2	5	2	5	5	»	2	46	52	46	100	21	15	
1866	790	»	8	1	7	1	15	16	2	14	42	66	41	80	121	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	5	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	»	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	43
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	42	49	»	15	59	147	59	160	219	40	41
1877	2,115	»	14	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	158	205	50	50
1878	2,111	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	155	57	155	210	42	50
1879	2,555	4	57	8	17	12	51	66	5	25	85	159	90	184	274	52	16
1880	2,702	»	28	6	46	6	71	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	450	558	40	46
1882	2,975	»	20	11	51	11	75	86	5	54	109	579	114	615	727	56	55
1883	5,045	»	5	7	65	7	66	75	2	51	84	402	86	455	519	55	51
1884	5,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	578	596	27	42
1885	5,114	»	11	5	26	5	67	72	1	27	65	515	64	542	406	54	43
1886	5,171	»	5	5	40	5	45	46	2	20	56	297	58	517	575	32	27
1887	5,188	»	1	5	45	5	44	47	»	11	41	350	41	561	405	54	47
1888	5,198	»	15	7	41	7	51	61	»	15	58	515	58	526	584	54	45
1889	5,207	12	153	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
1891	5,241	»	20	12	59	12	85	97	1	50	65	800	61	850	894	55	45
1892	5,247	2	71	4	55	6	127	155	»	57	48	766	48	805	851	21	50
1893	5,250	»	26	7	56	7	82	89	1	41	47	746	48	790	858	22	41
1894	5,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	55	802	50	828	864	30	49
1895	5,270	19	125	6	71	25	194	219	5	45	40	902	45	947	992	26	45
1896	5,502	1	110	5	68	6	184	190	1	55	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41
		55	992	175	1,080	250	2,078	2,508	68	800	2,106	11,719	2,174	12,510	14,684	1,187	1,288

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

de personnes depuis 1855.

étrangères à l'Administration, autres que voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS. —	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
Ivresse, folie, suicide.		TOTAL.			DES VICTIMES.					
Tubes. 18	Blessés et contu- sionnés. 19	Tubes. 20	Blessés et contu- sionnés. 21	Ensemble 22	Tubes 23	Blessés et contu- sionnés. 24	Ensemble 25			
26	27	28								
»	»	»	»	»	1	1	1	421,459	50,570	50,570
»	»	»	»	»	3	2	5	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	5	11	16	1,584,577	507,970	507,970
»	»	1	»	1	7	11	18	2,258,505	648,775	648,775
»	»	1	2	5	9	9	18	1,952,751	651,420	872,785
»	»	1	»	5	9	9	18	2,190,519	655,567	1,481,105
5	»	4	»	4	7	21	28	2,659,744	1,010,129	1,491,965
1	»	5	»	5	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1,589,090
»	»	5	1	6	12	25	55	5,085,519	1,596,485	1,877,170
»	»	7	2	9	12	23	55	5,581,529	1,652,155	2,485,505
»	»	7	2	9	15	23	58	5,470,078	1,512,775	2,726,510
»	»	10	6	16	15	27	42	5,700,111	1,624,525	5,202,110
1	1	7	5	10	12	25	55	5,746,590	1,762,725	5,809,070
5	»	8	4	12	11	15	26	5,658,965	1,599,810	2,866,085
28	»	96	56	152	181	508	489	(1)	(1)	(1)
4	»	15	11	24	25	55	58	6,458,424	2,555,752	5,282,961
»	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,754	5,520,151
4	»	14	6	20	27	51	61	7,140,840	2,675,950	5,521,514
»	»	8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
»	»	15	14	27	24	55	79	7,849,594	2,911,550	5,746,650
»	»	14	8	22	26	44	70	8,151,685	3,076,146	5,996,242
»	4	11	10	21	55	45	78	8,818,952	3,408,597	6,575,758
»	»	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,656,618
3	»	25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,571,582	10,057,609
»	1	51	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,854,794
4	»	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897
»	»	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	9,874,516
6	4	47	36	85	90	106	196	18,282,057	6,952,792	15,545,827
»	5	59	50	69	101	157	258	25,197,625	7,569,475	15,525,278
»	1	49	51	100	154	216	350	29,401,509	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	52,444,825	9,579,797	21,549,564
11	8	49	55	84	122	189	311	51,961,012	9,661,999	20,861,890
16	12	65	55	118	151	255	506	56,915,707	10,024,442	21,424,915
15	»	45	52	75	109	196	505	57,421,220	10,621,524	22,051,965
25	2	65	58	105	124	208	552	40,591,240	11,561,529	25,420,671
18	»	59	16	66	152	254	406	40,026,427	12,707,669	25,499,296
51	5	65	45	108	176	456	652	45,052,882	14,857,925	29,459,959
25	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	52,731,848
27	»	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706,457	54,955,375
12	1	47	55	102	140	554	694	49,657,604	16,696,592	55,847,950
16	1	45	43	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	55,268,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,516,889	55,224,545
21	4	55	51	84	114	591	505	51,657,884	17,946,659	55,452,567
19	3	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	20,777,889	57,388,504
25	5	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	59,055,528
20	5	50	58	108	118	902	1,020	61,928,892	22,552,541	59,951,755
22	»	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	59,819,545
20	2	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	59,955,975
51	»	55	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,951,885	40,507,767
29	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775,172	25,960,196	41,280,780
25	2	51	45	96	121	1,180	1,507	76,957,198	24,810,541	42,652,870
25	2	51	45	94	109	1,505	1,414	82,676,592	25,568,915	44,544,245
600	410	1,787	1,598	5,185	4,191	15,986	20,177	—	—	—

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

N° XXXVII. — *Mouvement général des transports effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. Année 1896.*

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTALS GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
1° Marchandises transportées aux conditions des quatre classes du tarif général.				
Ardoises, pierres, craie, etc.	168,557	31,796	42,650	243,003
Armes, machines et mécaniques, etc.	43,097	1,801	3,263	48,161
Bières et autres boissons.	21,652	333	4,268	26,253
Bois de chauffage et de mines.	216,583	44,758	69,445	330,786
Bois de construction, etc.	239,807	48,316	25,277	313,400
Céréales, farines, etc.	716,190	419,684	408,431	1,544,305
Chaux, plâtre et mortier.	269,068	45,159	97,082	411,309
Chiffons, os, etc.	59,089	8,006	40,240	107,335
Colis vides.	43,033	1,309	442	44,784
Combustibles.	557,592	470,101	320,492	1,348,185
Engrais	366,830	76,224	59,675	502,729
Fers et aciers ouvrés, etc.	444,793	22,665	42,026	509,484
Fers et aciers non ouvrés.	353,755	58,810	76,250	488,815
Fruits	40,809	807	2,439	44,055
Glaces	21,481	560	»	22,041
Houblon	267	78	210	555
Huiles et goudron.	20,615	1,640	2,217	24,472
Marchandises diverses.	257,319	34,987	56,239	348,545
Matières bitumineuses, etc.	14,785	1,473	933	17,191
Melasses	28,845	483	3,320	32,648
Métaux, etc.	215,879	18,627	64,364	298,867
Minerais.	32,837	16,904	3,630	53,371
Paille, fourrages et matières textiles.	48,419	9,521	9,937	67,877
Papiers et cartons.	9,942	883	2,426	13,251
Produits agricoles.	4,036,177	37,104	406,787	4,480,068
Produits céramiques, etc.	32,037	6,098	5,926	44,061
Produits de carrières	608,761	402,704	84,883	1,096,348
Sels.	44,770	9,793	8,490	62,953
Sucre	141,772	741	9,706	152,219
Terres.	47,934	44,011	35,821	127,766
Véhicules divers.	23,707	2,460	2,476	28,643
TOTAUX.	8,706,604	887,543	1,225,442	10,819,589

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES		SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
2° Marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux.					
N° 4. Combustibles et terres de charbonnages.	4,200		70	248	4,518
2. — et produits de carrières. . .	673,935		39,862	43,856	757,653
2bis —	60,622		400	6,050	67,072
2ter. Scories.	76,191		2,680	85	78,956
3. Produits divers	157,785		23,949	46,343	228,017
4. Marchandises diverses	34,368		3,036	2,530	39,934
5. —	5,462		615	269	6,346
{ Fruits	4,898		»	214	5,112
{ Verreries.	7,423		624	44,430	49,474
{ Machines, mécaniques et armes	4,778		304	3,070	8,149
{ Autres marchandises.	59,894		3,200	5,442	68,533
6bis. Verreries.	3,797		4,385	2,338	7,520
6ter. Verres à vitres en caisses.	46,893		14,310	3,533	61,736
7. Fers, produits de carrières, etc.	42,374		433	20,088	62,892
7bis. Fers, rails, accessoires de rails, etc.	287,481		9,552	42,555	339,588
8. Armes, cuivre, borate de chaux	4,074		999	»	2,073
8bis. Sel gemme ou sel marin	650		443	»	763
9. Marchandises diverses	69,278		9,588	728	79,594
10. Objets d'exposition, de concours, etc. . .	431		490	68	689
11. Acier, fonte brute, mitraille.	49,767		2,429	23,775	75,971
12. Minerais, etc.	377,044		393,565	440,020	880,629
12bis. Pierres calcaires.	»		3,450	28,433	31,583
13. Charbon anthraciteux	4,500		87,928	1,370	93,798
14. Combustibles	155,444		4,802	47,468	204,414
15. —	8,877		»	4,320	40,497
16. —	40,223		»	»	40,223
17. Marchandises diverses	442		»	»	442
18. —	2,057		»	»	2,057
19. —	4,598		4,294	5,425	14,014
20. —	499,648		402	5	499,725
21. —	»		400	307	407
22. Brai de goudron, de gaz, etc.	53,665		674	2,267	56,603
24. Planchettes.	42,248		4,726	4,467	21,444
26. Marchandises diverses	335		344	48	664
28. —	»		1,348	42,330	43,648
30. { Engrais.	803		226	57	4,086
{ Légumes, etc.	8,294		4,698	4,490	44,482
34. Brai de goudron, de gaz ou de houille .	76,358		3,254	9,489	89,401
33. Sable	267,524		38,645	24,473	330,642
35. Charbon maigre.	4,595		460	60	2,115
36. { Engrais, cendrées, produits de car- 36bis { rrières, betteraves, bois, etc.	748,452		448,403	445,347	981,902
et 36ter. { Produits pour l'amendement des chemins, etc.					
37. { Engrais.	42,498		4,827	37	44,062
{ Matériaux d'empiècement	93,865		20,764	59,573	474,202
39. Produits des hauts-fourneaux.	400,891		20,353	»	424,244
40. Avoine.	322		»	»	322
TOTAUX.	3,696,988		844,327	665,348	5,476,663

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
3° Aux conditions des tarifs spéciaux provisoires, des tarifs exceptionnels provisoires, et à des prix conventionnels.					
Tarifs spéciaux provisoires.	A ¹ Laine brute, peaux de moutons, etc.	28,637	»	»	28,637
	H. Combustibles	9,867	»	»	9,867
		38,504	»	»	38,504
Tarifs exceptionnels provisoires.	5. Ciment	37,485	»	»	37,485
	6. Combustibles	1,245,318	42,235	413,484	1,341,037
	6bis. —	43,480	227,948	89,913	301,341
	8. Ciment	9,985	»	»	9,985
	43. Sucre.	18,427	»	»	18,427
	28. Marne.	72,226	»	»	72,226
	34. Combustibles	3,391,465	420	336	3,392,221
	34bis. —	24,270	481,670	348,267	824,207
	34quater. —	20,287	»	»	20,287
	39. Pavés.	»	3,390	»	3,390
	40. Pierres, etc.	4,075	»	»	4,075
	44. Déchets de carrières	17,440	»	»	17,440
	43. Pavés.	750	»	»	750
45. Chaux, ciment et moellons.	20,440	»	»	20,440	
		4,845,048	725,663	492,000	6,062,714
Transports divers soumis à des prix conventionnels.	Combustibles	139,916	49,040	910	159,866
	Fers et aciers	5,427	»	91,002	96,429
	Fonte brute	922	»	49,020	19,942
	Matériaux à pied d'œuvre.	467,829	»	»	467,829
	Pavés et pierrailles	23,722	4,351	»	28,073
	Marchandises diverses	366,847	204	3,450	370,474
		704,333	23,595	114,082	842,010
TOTAUX.		5,587,885	749,258	606,082	6,943,225
Ensemble des transports effectués par charges complètes en services intérieur et mixtes.		14,991,477	2,451,128	2,496,872	19,939,477

N° XXXVIII. — *Mouvement général du tonnage des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1896.*

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne.					
<i>Classes générale et secondaires.</i>					
Classe générale B	6,637	4,921	8,100	6,367	23,025
— secondaire A ¹	430	743.3	326.3	1,024.7	2,524.3
— — A ²	622.5	612.6	293.4	156.9	1,685.4
— — Su	288.2	315.2	54.3	46.1	703.8
Totaux	7,977.7	3,592.4	8,774	7,591.7	27,935.5
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois	419	44,985	4,236	440	43,750
Brai et goudron	»	40	21	»	31
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc.	48,478	4,267	4,748	448	21,311
Chaux.	47,742	628	43	»	48,383
Chiffons	4,953	»	97	»	2,050
Combustibles	950	484	40	24	4,462
Cuir, peaux, etc.	279	96	263	28	666
Divers	2,311	473	897	2,392	6,073
Engrais	7,960	2,642	2,548	24	43,474
Fers et aciers.	3,345	8,065	494	40	44,641
Fruits, légumes, etc.	4,344	»	81	»	4,395
Graines, etc.	20	356	350	40	736
Matières bitumineuses	445	2,618	462	22	3,247
Matières textiles.	810	2,281	5,009	232	8,332
Métaux	8,411	8,468	2,516	242	49,607
Minerais, produits de carrières et terres.	33,369	21,388	10,026	384	65,467
Pâtes à papier, chiffons, papier et cartons	4,392	4,266	727	4,724	8,406
Produits céramiques.	834	7,243	433	2,400	40,880
Sels et acides	2,059	45,717	471	77	48,024
Sucres et mélasses.	52	80	66	444	582
Totaux	107,813	84,704	26,505	8,232	227,344

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite).					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Acides	442	20	»	»	462
Alizari et bois de teinture.	»	»	20	51	71
Arbres, etc.	223	20	»	5	248
Avoine.	»	»	61	»	61
Bières en fûts.	»	40	2	26	38
Bois.	4,852	4,425	314	176	7,267
Brai.	40	»	321	»	334
Briques.	»	»	»	2,564	2,564
Cellulose.	»	721	»	»	721
Céréales, farines, etc.	4,432	2,114	14,785	»	18,028
Cotons.	»	»	945	»	945
Cuir et peaux.	84	458	4,205	431	4,578
Déchets de pierres, pudings.	250	»	»	»	250
Divers.	978	4,569	738	576	3,861
Engrais.	2,980	»	»	»	2,980
Fers et aciers.	»	»	457	69,656	70,113
— — ouvrés.	»	»	455	»	455
Fonte brute.	»	9,322	40	»	9,332
Goudron minéral.	»	3,029	»	»	3,029
Graisse et pétrole.	582	633	5,094	»	6,309
Jouets.	»	»	»	358	358
Lin.	»	3,404	»	»	3,404
Matières bitumineuses et combustibles.	424,871	456,347	40	3	284,231
Matières textiles.	4,459	313	571	24	2,067
Métaux.	400	87	5,652	4,831	7,970
Minerais de fer et pyrites.	64,033	459	307	»	64,799
Minerais et produits de carrières.	230	4,895	37	269	2,431
Objets en fer.	»	»	4,547	4,127	2,674
Paille, fourrages, etc.	12,969	431	210	»	13,310
Pavés, pierrailles, etc.	4,425	»	»	»	4,425
Pâte de bois.	»	432	»	»	432
Perches à houblon.	»	4,148	»	»	4,148
Plomb et zinc.	»	4,730	14,646	385	13,764
Produits bitumineux.	464	602	78	»	844
— céramiques.	4,247	4,196	42	541	2,996
— métallurgiques.	579	5,417	»	»	5,696
Sablo.	»	250	»	594	844
Scories.	282	2,722	»	9,646	12,650
Sels et acides.	844	5,886	483	4,648	8,531
Tannins.	640	»	4,544	»	2,184
Véhicules divers.	306	274	»	»	577
Totaux	220,652	203,708	49,734	89,581	863,675
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne	336,442.7	292,004.4	88,403	405,404.7	818,954.5

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.					
<i>Classe générale et classes secondaires.</i>					
Classe générale B	6,214.8	247	47,093.4	4,944.4	28,493.3
— secondaire A ¹	4,280.3	632.2	4,878.8	2,764.2	6,552.5
— — A ²	4,624	4,799.7	4,628.4	842.6	5,894.7
— — SIX	4,554.6	4,444.8	483.3	447.7	2,967.4
Totaux	40,667.7	3,793.4	20,783.6	8,662.9	43,907.6
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois	765	897	2,177.9	384	4,220.9
Brai de goudron	»	»	»	»	»
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc.	3,725	403	4,438.2	448	5,444.2
Chaux	48,344	4,450	446	»	49,640
Chiffons	59	»	»	»	59
Combustibles	340	21	20.4	20	401.4
Cuirs et peaux, etc.	405	94	460	»	356
Divers.	345	440	614.7	907.9	2,277.6
Engrais	2,994	546	2,567	95	6,202
Fers et aciers	742	342	2,456	4,306.2	4,516.2
Fruits, légumes, etc.	4,876	»	»	»	4,876
Graines, etc.	90	60	283.7	35	468.7
Légumes	»	»	40.2	»	40.2
Matières textiles	50	540	44,043	19	44,652
— bitumineuses	454	82	227	»	460
Métaux	733.5	49,773	4,924.4	4,843	27,273.9
Minerais, produits de carrières et terres	40,058	6,352	4,431.4	34	20,575.4
Pâtes à papier, chiffons, papiers et cartons.	233	220	449	254	856
Produits céramiques.	333.4	355	4,784	4,926	4,398.4
Sels et acides.	465	760	437.8	89	4,451.8
Sucres et mélasses.	43	»	272	»	285
Totaux	71,421.9	31,672	35,242.7	7,358.4	145,394.7

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Acides.	20	»	655	»	675
Alizari et bois de teinture . . .	»	»	»	4,579	4,579
Arbres, etc.	»	»	»	»	»
Avoine.	»	»	41,593	»	41,593
Bières en fûts.	»	385	9	58	452
Bois	4,092	2,620	238.4	380	4,330.4
Brai	»	»	136	»	136
Céréales et farines.	4,190	211	27,470	502	29,673
Coke.	74,364	»	3,831	»	75,195
Coton	»	»	484	»	484
Cuirs et peaux	251	133	4,439.8	148	4,971.8
Divers	4,087	519	432.3	400	2,438.3
Engrais	6,162	4,466	451	4,844	12,923
Fers et aciers.	»	20	461	407,351	407,832
Fonte brute.	»	20,548	3,277	49,451	73,276
Graisse et pétrole	40	»	7,010.2	»	7,020.2
Houille et briquettes de charbon, matières bitumineuses et com- bustibles.	418,864	177	477	13	449,228
Matières textiles.	40	92	546	85	733
Métaux.	20	40	912.9	626.9	4,599.8
Minerais de fer et pyrites . . .	»	869,201	30,884	»	900,085
Minerais et produits de carrières.	»	602	»	»	602
Paille et fourrages	4,476	453	24.8	»	4,650.8
Pièces de ponts	»	»	»	4,895	4,895
Pommes de terre	»	4,339	»	»	4,339
Produits céramiques.	944	57	40	40	4,018
Sable.	8,494	»	»	»	8,494
Scories.	830	2,882	»	2,685	6,397
Sels et acides.	310	70	66.5	33	479.5
Tannins	480	40	530.2	»	4,020.2
Totaux . . .	542,598	903,525	90,635.3	467,060.9	1,673,819.7
Ensemble des transports de et vers l'Alsace - Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	594,387.6	938,990.4	446,662.1	483,081.9	4,863,122

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie.					
<i>Classe générale.</i>					
Classe générale	»	4	»	1,915	1,919
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Amidon	»	»	»	»	»
Ardoises	»	»	»	»	»
Chaux	»	»	10	»	10
Cellulose	»	»	»	»	»
Coton	»	»	»	»	»
Coton brut	»	»	»	»	»
Cuir	»	»	»	»	»
Cuir et peaux	»	»	»	»	»
Denrées alimentaires	»	»	»	»	»
Divers	»	45	149.8	»	434.8
Eaux minérales	»	»	»	»	»
Engrais	»	30	»	20	50
Fers et aciers	»	»	5	»	5
Fils	»	»	»	»	»
Fil de jute	»	»	»	»	»
Fruits secs	»	»	»	»	»
Graisses	»	»	»	»	»
Huile, graisse végétale	»	»	»	»	»
Kaolin	»	»	»	»	»
Laine	»	»	»	»	»
Lait et fromage	»	»	»	»	»
Lin	»	»	»	»	»
Lin, chanvre	»	»	»	»	»
Machines	»	»	»	»	»
Machines agricoles	»	»	»	»	»
Malt	»	»	»	»	»
Marbres	»	»	»	»	»
Métaux	»	20	47.4	»	37.4
Minerais et produits de carrières	»	10	50	40	70
Objets de déménagement	»	»	»	»	»
Œufs	»	»	»	»	»
Papier	»	»	»	»	»
Pâtes à papier	»	»	20	»	20
Pièces de ponts	»	»	»	»	»
Sels et acides	»	10	»	»	10
Semences	»	»	»	»	»
Tabac	»	»	»	»	»
Verrerie creuse	»	»	»	»	»
Verres à vitres	»	»	»	»	»
Vin	»	»	»	»	»
Volailles	»	»	»	»	»
Totaux	»	85	222.2	30	337.2

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie (suite).					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Amidon	41	»	»	»	41
Ardoises	194	»	»	»	194
Chaux	»	»	»	»	»
Cellulose	»	920	»	»	920
Coton	»	»	49	»	49
Coton brut	»	»	399.7	»	399.7
Cuir	»	»	30	»	30
Cuir et peaux	»	20	»	»	20
Denrées alimentaires	»	40	»	»	40
Divers	188.7	30	443.7	384	1,046.4
Eaux minérales	»	40	»	431	441
Engrais	»	40	»	»	40
Fers et aciers	580	94	475.4	»	1,149.4
Fils	»	486	»	»	486
Fil de jute	»	»	210	»	210
Fruits secs	»	»	»	454	454
Graisses	»	»	336.8	»	336.8
Huile, graisse végétale	»	»	20.5	»	20.5
Kaolin	»	170	»	»	170
Laines	2,075	112	6.1	»	2,193.1
Lait et fromage	»	136	»	»	136
Lin	90	»	»	»	90
Lin, chanvre	»	82	»	»	82
Machines	»	11	»	»	11
Machines agricoles	10	»	91.2	»	101.2
Malt	»	230	»	»	230
Marbres	1,603	»	104	»	1,707
Métaux	»	»	»	»	»
Minerais et produits de carrières	»	»	»	»	»
Objets de déménagement	»	»	»	11	11
Œufs	»	1,413	»	10	1,423
Papier	6	66	»	»	72
Pâtes à papier	»	»	»	»	»
Pièces de ponts	51	»	51	»	102
Sels et acides	»	»	»	»	»
Semences	44	99	»	»	143
Tabac	»	»	»	52	52
Verrerie creuse	»	326	»	»	326
Verres à vitres	360	»	»	»	360
Vin	430	»	»	17	447
Volailles	»	»	»	460	460
Totaux	5,672.7	4,225	2,217.4	1,819	13,934.4
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	5,672.7	4,314	2,439.6	3,764	16,190.3

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'État de Navère.					
<i>Classe générale et classes secondaires.</i>					
Classe générale	1,277	164.5	450.3	447.5	2,006.3
Classes secondaires	675.4	839.4	292.3	464.4	2,270.9
Totaux. . .	4,952.4	4,000.9	742.6	581.6	4,277.2
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois.	»	772	»	»	772
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc.	»	83	»	599.3	682.3
Cuir et peaux	40	»	6.2	»	46.2
Divers.	20	49	40.4	»	409.4
Engrais	»	43	5.5	»	48.5
Fers et aciers.	450.3	»	»	»	450.3
Fruits, légumes, etc.	40	»	42	»	52
Matières textiles	»	»	458.3	42.5	470.8
Matières bitumineuses.	»	60	»	»	60
Métaux	60.7	57	464.8	»	582.5
Minerais et produits de carrières.	445	433	5	»	253
Pâte à papier, chiffons, papier et carton	20	412	40.5	40.8	453.3
Produits céramiques.	445.3	80	49	73.4	287.4
Sels et acides.	»	42	»	»	42
Totaux. . .	504.3	4,374	751.7	695.7	3,319.7

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'État de Bavière (suite).					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Arbres.	30	»	»	»	30
Articles de Thuringe.	»	87	»	842.8	899.8
Bières.	»	4,021	»	623	4,644
Bois.	20	4,898	7.4	95.8	2,020.9
Céréales, farines, etc.	30	»	31.5	»	61.5
Coton brut.	»	»	489.4	»	489.4
Combustibles.	804	»	»	»	804
Cuir et peaux.	»	»	53	»	53
Divers.	»	121	455.4	5	281.4
Engrais.	160	»	»	»	160
Fers et aciers.	»	»	5	»	5
Graisse et pétrole.	»	»	30.3	»	30.3
Kaolin.	»	110	»	»	110
Locomotives, tenders et matériel roulant.	»	80	»	75.4	155.4
Matières textiles.	»	»	436.6	»	436.6
Matières bitumineuses.	23	»	»	»	23
Métaux.	»	»	35.6	33.5	69.1
Minerais et produits de carrières.	44	120	»	»	164
Pâte de bois.	»	621	»	»	621
Pierres lithographiques.	»	242	»	445.4	687.4
Produits céramiques.	384	»	»	»	384
Sels et acides.	»	40	»	»	40
Véhicules divers, etc.	30	5	»	»	35
Verres en tables.	30	»	»	»	30
Totaux.	4,546	7,315	643.3	2,090.3	11,594.6
Ensemble des transports de et vers l'État de Bavière.	3,999.4	9,686.9	2,137.6	3,367.6	19,191.5

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la France.					
<i>Tarif général.</i>					
Acides, soude et vitriol.	4,842	2,698	2,478	463	7,451
Arbres, graines, chanvre, etc.	8,372	30,302	20,429	1,315	60,418
Ardoises, pierres, craie, etc.	3,794	1,247	190	392	5,590
Armes, machines, etc.	4,320	1,362	643	2	3,327
Baryte, etc.	553	»	211	5	769
Bières et autres boissons	140	692	172	462	1,466
Bois de construction, etc.	3,008	6,355	236	393	9,992
Bois de chauffage et de mines	406	41,645	6	55	42,112
Bois ouvrés et de teinture	56	547	98	33	734
Carton et papier	558	160	54	261	1,033
Céréales, farines, etc.	3,745	16,980	5,624	1,754	28,100
Chaux, etc.	98,040	45	»	6	98,091
Colis vides	179	306	402	264	851
Combustibles	2,778	406	»	»	3,184
Coton	251	1,867	1,399	291	3,808
Créosote, brai, etc.	1,955	1,402	43	470	3,570
Cuir et peaux	977	2,033	265	82	3,357
Divers	35,725	23,276	18,968	17,805	95,774
Engrais	51,050	34,116	374	525	86,065
Fers et aciers ouvrés	49,386	6,641	5,863	13,340	45,230
Fers et aciers non ouvrés	6,688	2,716	56	47	9,477
Fruits et légumes	5,719	7,519	210	1,087	14,565
Glaces	435	425	43	3,351	3,924
Marbres, bouteilles, etc.	587	1,620	»	876	3,083
Matières bitumineuses, etc.	579	3,888	126	48	4,641
Matières tannantes	126	1,552	65	5	1,748
Minerais	986	2,614	117	»	3,717
Paille, fourrages et matières textiles	5,893	7,793	1,702	2,170	17,558
Pâte à papier, chiffons, etc.	4,460	6,606	1,778	514	10,358
Pétroles, huiles diverses, etc.	104	54	25	»	183
Poissons	33	104	»	47	184
Produits agricoles	5,708	622	41	»	6,341
— céramiques, etc.	290	38	»	»	328
— de carrières	57,928	7,082	727	1,271	67,008
Sel	304	2,960	18	3,574	6,856
Sel de soude	374	912	65	7,115	8,466
Sucre	42	120	»	1,048	1,180
Terres	49,532	3,269	275	45	23,121
Véhicules divers, etc.	1,022	3,607	14	298	4,941
Totaux	341,882	194,981	62,357	59,021	658,241

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la France (suite).					
<i>Tarifs spéciaux et exceptionnels.</i>					
Ardoises, pierres, etc.	40	»	»	»	40
Castines, dolomie, scories, etc. .	738	9,088	»	»	9,826
Céréales, farines, etc.	40	»	864	»	874
Chaux	»	»	»	956	956
Combustibles	2,218,284	73,642	»	»	2,291,926
Cuir et peaux	»	52	»	»	52
Divers	45	14	339	»	398
Engrais	100	493	40	1,546	2,149
Fers et aciers	132	43	146	26,849	27,170
Fils	»	»	378	»	378
Fruits, légumes, etc.	40	»	»	»	40
Glaces en caisses	»	»	»	190	190
Graines, etc.	40	»	»	»	40
Grâisses et pétrole	40	»	315	»	325
Laine et déchets de coton	»	»	6,681	»	6,681
Laine brute ou en suint	»	»	2,039	»	2,039
Matériaux d'empierrement	237,892	»	»	»	237,892
Matières textiles	5	»	26	»	31
Métaux	25	»	16	»	41
Minerais, etc.	101	614	17,583	»	18,295
Moellons, boues, déchets, etc. . .	31,414	3,446	»	100	34,960
Pâtes à papier, chiffons, etc. . . .	16	»	»	»	16
Pierres de taille brutes, etc. . . .	12,040	»	»	30	12,070
Pierres à plâtre, à chaux, etc. . . .	148	»	»	»	148
Plaques de blindage	285	»	»	»	285
Plomb, zinc en plaques, etc.	1,232	»	75	»	1,307
Produits bitumineux	»	»	40	»	40
— céramiques	30	»	40	»	40
— de carrières bruts	70	10	»	102	182
Sable	32,620	400	»	»	32,720
Sels et acides	7	»	11	5,083	5,101
Sulfate de carbone	600	30	»	»	630
Véhicules divers	51	»	»	»	51
Verres à vitres et verreries com- munes	»	»	20	»	20
Totaux	2,535,885	87,529	28,523	34,856	2,686,793
Ensemble des transports de et vers la France	2,877,767	282,510	90,880	93,877	3,345,034

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse.					
<i>Classe générale.</i>					
Classe générale B.	1,783.5	130.8	9,376.3	291.4	11,582
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois.	»	»	40	»	40
Céréales, farines, légumes, fromages, etc.	567	23	43.8	»	633.8
Chaux.	41	»	45.2	»	56.2
Chiffons, pâtes à papier, etc. . .	»	16	35.8	1,879.2	1,931
Cuir, peaux, etc.	80	33	41.3	»	154.3
Divers.	126	»	1,048.4	»	1,174.4
Engrais	570	»	108.3	»	678.3
Fers et aciers.	734	»	1,010.2	50	1,794.2
Fruits, légumes.	41	»	»	»	41
Matières bitumineuses	440	»	66.7	»	476.7
Matières textiles.	402	10.5	1,452.1	»	1,564.6
Métaux	1,430	116	3,874.6	22.7	5,443.3
Minerais, produits de carrières et terres	1,204	32	469.1	20	1,725.1
Papiers, carton, etc.	»	»	137.2	0.4	137.3
Produits céramiques.	300	40	315.4	»	625.4
Sels et acides.	26.6	22.2	»	»	48.8
Sucres et mélasses.	20	»	240.8	»	260.8
Totaux	5,291.6	262.7	8,898.9	1,972	16,428.2

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
<i>De et vers la Suisse (suite).</i>					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Amidon humide, etc.	»	»	31.9	»	31.9
Bois	»	308	»	26.8	334.8
Bois de teinture.	»	262.6	»	95.9	358.5
Céréales, farines, etc.	40	»	610.5	581.4	1,231.6
Combustibles.	103,309	»	»	»	103,309
Coton brut et déchets de coton.	25	»	583.8	»	608.8
Cuir et peaux	28	87	25	121	261
Divers	20	40	62.5	229.4	321.9
Fers et aciers.	48	»	47	»	65
Fromages et lait condensé	»	»	»	43	43
Graisses et pétrole	20	»	203.5	»	223.5
Locomotives de tramways, etc. . .	»	»	»	99.3	99.3
Maïs.	»	»	20	»	20
Marbres	10	»	»	»	10
Matières textiles	»	40	129.6	»	139.6
Métaux	»	»	21	656.3	677.3
Phosphates, etc.	1,830	»	»	»	1,830
Pierres.	33	»	»	»	33
Produits bitumineux	»	»	44	»	44
— céramiques	1,273	»	88.4	»	1,361.4
Riz, etc.	33	»	»	»	33
Sels et acides.	»	»	20.7	»	20.7
Verres à vitres	27	»	»	»	27
Totaux	106,666	677.6	1,889.6	1,852.8	111,086
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	113,741.4	1,071.4	20,164.8	4,116.2	139,093.2

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX (tonnes).
De et vers les Pays-Bas.			
<i>Tarif général.</i>			
Arbres, graines, chanvre, etc.	1,458	765	2,223
Ardoises, pierres, craie, marbre, bouteilles, etc. . .	3,191	2,732	5,923
Armes, machines, mécaniques.	1,023	558	1,581
Baryte, terre, etc.	101	59	160
Bois de chauffage ou de mine	»	93	93
Bois de construction, etc.	2,017	2,034	4,051
Bois ouvrés et de teinture.	86	434	520
Cartonnages.	»	14	14
Carton, pâte à papier, etc.	123	88	211
Céréales, farines, etc.	10,715	7,247	17,962
Chiffons, matières tannantes, etc.	1,319	1,628	2,947
Colis vides	168	158	326
Créosote, brai, etc.	523	417	940
Cuir, peaux, os, etc.	2,518	2,117	4,635
Divers	7,970	2,017	9,987
Engrais.	3,509	1,638	5,147
Fers et aciers	198	169	367
Fer (Objets en)	5,418	406	5,824
Fruits	2,747	1,172	3,919
Glaces	237	16	303
Légumes, foin, etc.	630	10,310	10,990
Matières bitumineuses	28	76	104
Mélasses et sucres	10,821	1,081	11,902
Métaux, etc.	35	64	99
Minerais et produits de carrières non dénommés. . .	293	43	336
Paille, fourrages et matières textiles	447	4,043	4,490
Papiers.	976	405	1,381
Pétrole, huiles diverses, etc.	1,100	407	1,507
Poissons	12	1,156	1,168
Produits divers	286	2,917	3,203
— céramiques.	688	308	996
— de carrières	174	12	186
Sels et acides	2,026	715	2,741
Soufre	23	»	23
Soude, acides, etc.	8,230	»	8,230
Véhicules divers	338	380	718
Vitriol, etc.	331	1,096	1,427
Totaux. . .	69,944	46,775	116,719

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX. (tonnes.)
De et vers les Pays-Bas (suite).			
<i>Tarifs spéciaux.</i>			
Ardoises pour toitures	440	»	440
Betteraves	2,994	256	3,247
Beurre, etc.	24	82	403
Blendes grillées	417	»	417
Bois	266	57,516	57,782
Brai et goudron	79	551	630
Céréales	»	470	470
Chicorée	310	405	415
Clous, etc.	459	434	893
Combustibles	183,374	4,994	185,368
Coton brut	56	»	56
Engrais et terres	5,931	49,975	55,906
Fromages secs	»	664	664
Fers et minerais	59,494	29,015	88,506
Graisses, etc.	39	44	53
Harengs saurs et salés	450	530	680
Houille	»	3,624	3,624
Lin teillé	»	25	25
Paille, etc.	224	4,214	4,438
Pétrole, etc.	50	»	50
Pierres et chaux	83,687	4,542	85,229
Poissons (G. V.)	27	94	121
Produits de carrières	22,462	4,575	27,037
Tabacs	228	465	693
Terres	919	8,339	9,258
Tourbe pour litières	450	685	835
Vins en fûts, etc.	77	171	248
Totaux. . .	361,848	462,037	523,885
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . . .	434,792	208,812	640,604

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Italie.					
<i>Tarifs divers.</i>					
Aciers, fers et autres métaux	839	»	172	»	1,011
Chanvre	»	553	»	48	570
Chapeaux de paille et tissus de paille	»	»	»	5	5
Crin animal	40	»	40	»	20
Crin végétal	38	»	»	»	38
Divers	51	»	1,365	453	1,869
Étoupes et déchets d'étoupes	230	333	»	»	563
Extraits de viande	»	»	146	»	146
Fils de lin et de tissus	2,684	45	607	503	3,839
Fruits	»	144	»	140	284
Houille, coke et briquettes de charbon	910	»	»	»	910
Laine et déchets de laine	1,255	80	468	»	1,803
Lin	91	»	50	»	141
Locomotives	157	»	»	»	157
Machines et chaudières	238	»	4,453	10	4,701
Marbres en blocs	»	38	»	»	38
— en tranches	»	86	»	»	86
Objets en fer et en fonte	303	»	»	»	303
OÛfs	»	2,328	»	510	2,838
Oignons	»	141	»	118	259
Autres denrées	»	243	»	34	277
Pierres et briques	32	»	»	»	32
Plomb et zinc	76	»	»	»	76
Pommes de terre	170	»	»	»	170
Racines de chicorée	2,050	»	»	»	2,050
Rails et accessoires de rails, etc.	296	»	70	»	366
Scories de zinc	»	24	»	»	24
Verres à vitres	151	»	»	»	151
Voitures de tramways	60	»	»	»	60
Ensemble des transports de et vers l'Italie	9,641	4,014	7,311	1,791	22,787

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine	»	372	372
Peaux	40	6	46
Divers	44	4,559	4,573
<i>Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. . .</i>	24	1,937	1,961
De et vers la Russie.			
Fers et aciers	607	»	607
Laine peignée	20	»	20
Lin.	»	4,080	4,080
<i>Ensemble des transports de et vers la Russie</i>	627	4,080	4,707

N° XXXIX. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1896.

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.										BESTIAUX. (Nombre de têtes.)		
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.		TOTALS. (Tonnes).	
		A ¹ .	A ² .	B.	1.	2.	3.	4.						
Allemagne et au delà vers	Angleterre.	221	»	»	»	»	»	»	4,123	3,690	»	10,034	»	
	France	»	4,004	»	4,775	1,951	356	»	25,502	11,973	67,460	116,021	»	
	Grand-Duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,257	9,257	»	
	Pays-Bas	»	128	453	»	22	»	119	»	665	482	»	1,867	»
Angleterre vers	Allemagne et au delà	1,850	»	»	»	»	»	»	28	2,517	»	4,404	»	
France, vers	Allemagne et au delà	»	»	85	1,610	»	»	»	6,650	15,503	»	23,848	»	
	Pays-Bas	»	»	»	»	1,200	405	4,850	891	6,141	5,758	»	17,205	»
Grand-Duché de Luxembourg vers	Pays-Bas	»	»	»	»	»	173	»	847	1,248	»	2,268	»	
Pays-Bas, vers	Allemagne et au delà	»	41	51	177	»	»	»	455	1,952	»	2,656	»	
	France	»	»	»	»	2,168	2,362	7,679	230	23,222	4,472	»	40,153	2,320
	Suisse.	7	27	»	38	»	»	»	404	495	»	969	»	
Italie vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	8,748	»	»	8,748	»	
Suisse vers	Pays-Bas.	»	5	10	»	3	»	»	21	85	»	125	»	
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'Etat		2,087	4,205	597	6,000	5,344	3,123	12,801	1,121	76,783	48,153	76,717	237,551	2,320

(181)

[N° 212]

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

Détail par réseaux de prove

DÉSIGNATION.	TARIF N° 3. —		
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens)	5,457	9,002	
	CLASSES		
	A ¹ .	A ² .	B.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers			
Allemagne	300	»	1,322
Autriche-Hongrie	»	»	»
État de Bavière	»	»	»
France	»	»	»
Italie	»	»	»
Pays-Bas	»	»	»
Prince-Henri	»	15	»
Russie	»	»	10
Suisse	»	20	30
Totaux	300	33	1,362
Allemagne	447	1,869	420
Autriche-Hongrie	»	»	»
État de Bavière	»	8	»
France	10	»	47
Italie	»	»	»
Pays-Bas	»	»	»
Prince-Henri	»	12	»
Russie	»	»	»
Suisse	»	»	»
Totaux	457	1,889	467
Totaux généraux du transit entre lignes concédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)	757	1,924	2,029

en transit par les lignes de l'État. — Année 1896.

nance et de destination.

GROSSIS MARCHANDISES.							
3 ^e classe.	4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.		Tarifs exceptionnels et conventionnels.		TOTAL. (Tonnes.)	
38,749	97,870	127,222		129,869		408,140	
GÉNÉRALES.				Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.	Combustibles	TOTAUX. (Tonnes.)
1	2	3	4				
»	»	»	»	93,339	19,140	137,801	272,102
»	»	»	»	»	697	»	697
»	»	»	»	861	272	1,065	2,198
3,406	5,487	8,285	59,771	7,349	5,278	33,593	123,236
»	»	»	»	»	1,647	230	1,877
1,078	419	11,264	1,399	69,846	12,569	»	96,572
»	»	»	»	497	»	13,075	13,587
»	»	»	»	»	620	»	630
»	»	»	»	1,065	1,329	14,486	16,928
4,871	5,906	19,549	61,170	172,955	41,519	220,250	527,817
110	116	136	130	45,354	261,546	198,573	506,701
»	»	»	»	»	123	»	123
»	»	76	»	738	636	»	1,438
2,815	1,982	10,966	6,396	2,549	5,222	»	29,987
»	»	»	»	»	437	»	457
539	1,369	2,436	2,063	18,611	637	5	25,660
»	»	»	»	1,340	244,440	»	243,792
»	»	»	»	»	5	»	5
»	»	»	»	1,760	556	»	2,316
3,264	3,067	13,614	8,589	68,552	515,402	198,578	812,479
7,838	9,873	33,163	69,759	241,507	554,951	418,828	1,540,526

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

DÉSIGNATION.	SERVICES	SERVICES MIXTES			ALLEMAGNE			
	INTÉRIEUR	RÉUNIS						
	et État vers État (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre)	TOTAUX. (Nombre)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre)	ENSEMBLE. (Nombre.)	
Tapissières { appartenant à l'État.	845	33	34	67	»	»	»	
	— à des particuliers.	1,062	144	40	184	9	7	16
Totaux.	1,907	177	74	251	9	7	16	
Wagons roulant sur essieux	4,455	476	120	596	534	»	534	
Chevaux, poulains, { Grande vitesse (têtes).	5 312	214	427	641	380	42	422	
	ou jnes et mulets. { Petite vitesse —	22,818	1,458	925	2,381	16,713	1,084	17,797
Totaux (têtes).	26,160	1,672	1,350	5,022	17,093	1,126	18,219	
Destiaux, etc. {	1 ^{re} catégorie. { Gros bétail (têtes).	4,224	198	300	498	»	»	»
	— { Petit — —	18,581	1,782	8,122	9,904	»	»	»
	2 ^e catégorie. { Gros — —	9,418	324	848	1 172	»	»	»
	— { Petit — —	29,559	1,738	10,914	12,632	»	»	»
	3 ^e catégorie. { Gros — —	31,698	985	2,364	5,349	»	»	»
	— { Petit — —	68,085	5,101	12,167	15,268	806	»	806
Moutons	3 ^e catégorie avec majoration. { Anes, etc. —	148	92	228	520	»	»	»
	— { Gros bétail —	180,289	7,129	7,856	14,965	»	»	»
Totaux (têtes).	503,580	24,295	64,041	88,336	806	45,282	46,088	
Animaux (tarif spécial n° 10). {	— { Catégorie A (expéditions).	201	»	20	20			
	— { — B —	1,644	7	5	12			
	— { — C —	17	»	»	»			
Totaux (expéditions).	1,862	7	25	32				

essieux, de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1896.

SERVICES INTERNATIONAUX.									
FRANCE.			PAYS-BAS.			ITALIE.			TOTALS. (Nombre.)
au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	ENSEMBLE. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	ENSEMBLE (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	ENSEMBLE. Nombre.)	
16	5	19	„	1	1	„	„	„	20
45	27	72	7	8	15	„	„	„	105
61	50	91	7	9	16	„	„	„	125
28	2	50	„	„	„	61	„	61	625
1,114	571	1,685	129	109	238	„	„	„	2,515
421	145	566	405	1,591	1,991	„	„	„	30,557
1,553	716	2,251	552	1,700	2,252	„	„	„	22,702
10	2	12	74	220	505	„	„	„	515
„	„	„	„	554	554	„	„	„	554
48	13	61	68	1,262	1,550	„	„	„	1,591
10	„	10	„	1,320	1,320	„	„	„	1,350
285	15	298	55	12,592	12,625	„	„	„	12,925
257	6	265	77	9,029	9,106	„	„	„	10,175
„	56	50	„	185	185	„	„	„	219
392	„	592	9	59,047	59,056	„	„	„	59,448
1,126	„	1,126	57	26,298	26,355	„	„	„	27,481
„	„	„	„	„	„	„	„	„	45,282
2,126	72	2,198	518	90,494	90,812	„	„	„	150,098

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et ÉTAT vers ÉTAT.	SERVICES MIXTES.		ALLEMAGNE.	
		Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.
Bières et autres boissons	21,052	535	1,268	»	36
Bois de construction	252,025	53,042	29,444	4,541	17,895
Bois de chauffage et de mines	292,615	78,272	104,444	»	»
Chaux, plâtre et ciment	556,678	45,159	97,082	17,755	628
Chiffons, os, pâte à papier	59,089	8,006	10,240	2,050	152
Combustibles	6,291,291	1,041,956	915,474	125,851	156,549
Engrais	879,418	140,215	142,017	13,488	2,665
Huiles légères et goudron végétal	20,615	1,640	2,217	»	»
Laine et déchets de laine	28,637	»	»	»	»
Matières bitumineuses	144,808	5,598	12,689	1,211	6,281
Minerais	409,881	410,469	115,650	107,735	22,251
Papiers et cartons	9,942	885	2,126	5,119	2,987
Produits céramiques	52,037	6,098	5,926	2,526	13,914
— de carrières	1,125,446	185,480	204,605	4,942	2,164
— de l'agriculture	1,828,611	169,796	254,007	61,597	6,875
— métallurgiques	1,189,955	135,970	385,410	35,209	106,220
Sable	267,524	38,645	24,475	»	844
Scories	76,191	2,680	85	282	12,508
Sels et acides	45,420	9,911	8,190	3,257	25,298
Sucres et mélasses	188,744	924	13,026	118	464
Terres	47,954	14,011	55,821	»	»
Verreries	79,294	15,876	17,501	»	»
Véhicules divers	25,707	2,400	2,476	306	271

général en tonnes de certaines grosses marchandises transportées pendant l'année 1896 par les chemins de fer de l'État Belge.

SERVICES INTERNATIONAUX.																	TOTAUX DES SERVICES INTERNATIONAUX.		TOTAUX GÉNÉRAUX.	
ALSACE-LORRAINE et Grand-Duché de Luxembourg.		AUTRICHE-HONGRIE.		BAVIÈRE.		FRANCE.		PAYS-BAS.		SUISSE.		ITALIE.		ANGLETERRE.		RUSSIE.		Au départ des stations de l'État.		A l'arrivée aux stations de l'État.
Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.			
9	445	450	17	»	4,644	512	854	77	171	»	»	»	»	»	»	»	»	828	6,165	20,648
4,275	5,857	»	»	27	2,766	5,598	7,528	2,560	59,984	10	694	»	»	»	»	»	»	14,418	94,524	445,455
»	»	»	»	»	»	412	11,700	»	93	»	»	»	»	»	»	»	»	412	11,793	487,554
48,490	1,150	10	»	»	»	98,040	1,007	»	»	56	»	»	»	»	»	»	»	164,551	2,785	646,055
59	»	»	»	»	744	5,254	7,120	1,519	1,628	50	1,895	»	»	»	»	»	»	6,718	11,519	95,572
494,395	251	»	»	801	»	2,221,062	74,048	185,574	5,615	105,509	»	910	»	»	»	»	»	5,120,880	256,445	11,015,024
12,174	6,951	»	60	166	15	51,554	50,680	9,440	51,615	2,508	»	»	»	»	»	»	»	89,510	97,980	1,548,970
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24,472
»	»	2,075	112	»	»	8,720	»	»	»	»	»	1,725	80	»	372	20	»	12,558	564	41,759
514	82	»	»	25	60	2,715	5,478	650	1,044	221	»	»	»	»	»	»	»	5,512	12,945	181,152
45,875	876,189	50	20	161	255	18,787	5,225	417	45	1,675	52	»	»	»	»	»	»	175,896	902,015	2,009,909
582	474	26	66	51	»	612	421	1,099	507	157	»	»	»	»	»	»	»	7,406	4,455	24,812
5,008	2,548	»	»	515	155	550	58	688	508	1,076	10	»	»	»	»	»	»	9,405	16,771	69,955
»	»	1,901	»	»	687	545,555	25,254	110,247	8,861	45	»	52	124	»	»	»	»	462,700	37,070	2,015,501
65,825	5,587	154	529	409	695	29,537	57,952	18,114	24,542	5,010	624	2,561	1,115	»	»	»	1,080	178,785	76,795	2,488,054
13,227	205,166	1,280	125	717	246	55,867	50,968	66,624	50,646	7,155	945	6,604	10	»	»	607	»	167,275	592,526	2,270,914
8,194	»	»	»	»	»	52,620	100	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	40,814	944	372,400
850	5,507	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24	»	»	»	»	1,112	17,959	98,027
980	932	»	10	»	22	5,069	22,805	10,256	715	47	22	»	»	»	»	»	»	19,609	47,824	150,954
285	»	»	»	»	»	12	1,168	10,821	1,081	261	»	»	»	»	»	»	»	11,497	2,715	216,904
»	»	»	»	»	»	19,807	5,514	1,020	8,598	»	»	»	»	»	»	»	»	20,827	11,712	150,505
»	»	560	526	50	»	468	5,666	287	16	27	»	151	»	»	»	»	»	1,525	4,008	115,802
»	»	»	»	50	5	1,087	5,905	588	580	»	»	60	»	»	»	»	»	1,871	4,561	37,075

2^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XLIII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1896.

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's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Luken (*)	49,323	"	"	49,323	13,617	35,706	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 Thieft.	25,438	"	25,438	176,692	"	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).	26,488	14,590	"	41,078	"	41,078	41,078	"	
Grand Central belge.	Entre-Sambre-et-Meuse. {	Charleroy à Vireux (France)	62,478	3,100	65,578	23,678	41,900	65,578	"
		Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanolle, de Morismé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle.	45,717	"	45,717	2,251	43,466	43,466	2,251
	Est belge. {	Louvain à Givet (France)	117,251	2,083	119,334	16,012	103,322	119,334	"
		Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	16,124	"	16,124	4,533	11,591	4,533	11,591
	Landen à Hasselt (*)	27,964	"	27,964	"	27,964	27,964	"	
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260	627,740	6,679	95,581	102,260	"
	Nord de la Belgique. {	Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins	73,259	"	73,259	15,913	57,346	60,141	13,118
		Aerschot à Hérenthals	20,535	"	20,535	"	20,535	20,535	"
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	8,818	23,100	31,918	"	31,916	31,916	"	
	Anvers à Gladbach (Prusse).	73,241	48,244	121,485	461	121,024	121,485	"	
Sichem à Montoigu	3,568	"	3,568	"	3,568	3,568	"		
Hasselt à Maeseyck	40,567	"	"	40,567	"	40,567	40,567	"	
Liège à Maestricht (Pays-Bas).	18,276	11,007	"	29,283	29,283	"	29,283	"	
Liégeois-Limbourgeois.	Liège à Hasselt	54,684	"	54,684	"	54,684	51,343	3,139	
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	43,281	17,571	60,852	140,742	60,852	60,852	"	
	Liège à Flémalle et embranchements	25,206	"	25,206	"	25,206	7,677	17,529	
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).	43,900	23,586	"	67,486	4,541	62,925	67,486	"	
Nord belge.	Charleroy à Erquelines	30,653	"	30,653	30,653	"	29,585	768	
	Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	"	15,890	15,890	"	15,590	"	
	Namur à Liège	72,634	"	72,634	168,878	72,634	72,151	483	
	Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701	10,496	39,235	49,701	"	
Taviers à Embreain (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	"	9,433	"	9,433	9,433	"	
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	"	"	21,146	1,726	19,420	20,356	790	
TOTAL	1,279,922	201,611	1,481,533	250,249	1,231,284	1,431,864	49,669		

(*) Non compris 330 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : Anvers à la Tête de Flandre).

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

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1896.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
		STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 9 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)						
Anvers à Gand	Belge	4	9	10	4	3	14	»	4	4
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	9	10	4	3	14	»	4	4
Chimay	Belge	4	40	44	»	2	46	3	2	5
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	40	44	»	2	46	3	2	5
Flandre Occidentale	Belge	11	19	30	3	12	45	»	2	2
	Etranger . .	1	3	4	»	»	4	»	»	»
	Ensemble.	12	22	34	3	12	49	»	2	2
Gand-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	12	4	»	13	»	5	5
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	8	12	4	»	13	»	5	5
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	1	»	8	»	3	3
	Etranger . .	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	6	6	12	1	»	13	»	4	4
Grand Central Belge	Belge	39	64	103	30	»	133	35	90	125
	Etranger . .	7	13	20	11	»	31	1	6	7
	Ensemble.	46	77	123	41	»	164	36	96	132
Hasselt à Maeseyck	Belge	4	6	7	4	»	8	1	1	2
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	6	7	4	»	8	1	1	2
Liège à Maestricht	Belge	4	5	6	»	7	13	1	4	5
	Etranger . .	1	2	3	»	1	4	»	1	1
	Ensemble.	2	7	9	»	8	17	1	5	6
Liégeois-Limbourgeois	Belge	10	14	24	3	1	28	6	23	29
	Etranger . .	1	2	3	»	»	3	»	»	»
	Ensemble.	11	16	27	3	1	31	6	23	29
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	1	2	13	»	2	2
	Etranger . .	2	2	4	1	»	5	»	»	»
	Ensemble.	8	6	14	2	2	18	»	2	2
Nord belge	Belge	18	28	46	6	30	82	24	55	79
	Etranger . .	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	28	47	6	30	83	24	55	79
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	3	3	6
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	4	9	3	3	6
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	»	1	8	»	»	»
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	»	1	8	»	»	»
TOTAUX	Belge	101	175	276	52	63	394	73	191	264
	Etranger . .	15	25	40	12	1	53	1	8	9
	Ensemble.	116	200	316	64	64	444	74	199	273

(¹) Cette Administration ne fait pas de distinction entre les haltes et les points d'arrêt.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1896.

Comparaison des années 1896 et 1895.

		DESIGNATION DES COMPAGNIES.													
		Autres à Gaud.	Chimay.	Flandre Occidentale.	Gant-Brélos-Bruges.	Gant à Ternouen.	Grand Central Belge.	Hasselt à Maccrck.	Liège à Maastricht.	Liégeois-Limbourgeois. (¹)	Malmes à Ternouen.	Nord Belge.	Tatiers à Ambresan.	Terminale à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.															
Locomotives. . .	en 1895 . . .	13.	7	40	10	10	(¹) 203	3	(3) 11	29	14	(⁴) 205	4	6	555
	en 1896 . . .	13	7	40	10	10	(²) 203	3	(3) 11	29	14	(⁴) 204	4	6	55
Différences pour 1896. . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	- 1	"	"	- 1
Tenders	en 1895 . . .	"	7	39	6	7	124	"	8	20	13	129	"	"	353
	en 1896 . . .	"	7	39	6	7	124	"	8	20	13	128	"	"	352
Différences pour 1896. . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	- 1	"	"	- 1
Voitures à vapeur	en 1895 . . .	"	"	7	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	10
	en 1896 . . .	"	"	7	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	10
Différences pour 1896. . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe. . .	5	"	15	3	3	43	"	3	"	5	23	"	1	108
	de 2 ^e —	16	"	24	6	4	42	"	3	"	7	24	"	2	128
	de 3 ^e —	46	7	99	26	9	233	6	11	"	17	69	"	9	532
	mixtes	17	5	24	11	2	(⁵) 77	2	(⁶) 16	"	8	(⁷) 34	6	3	205
	Ensemble.	84	12	162	46	19	395	8	33	(1)	37	156	6	15	973
Fourgons à bagages		14	8	47	10	5	212	2	(⁸) 14	(1)	12	140	3	4	471
Wagons à marchandises	découverts	53	195	316	60	171	5,849	44	215	"	365	3,831	62	30	11,191
	fermés.	46	6	143	47	13	594	18	68	"	23	474	"	15	1,437
	pour chevaux.	1	"	8	"	1	6	2	"	"	"	10	"	"	26
	pour bétail.	3	8	66	"	4	579	14	2	"	50	50	4	7	787
	Ensemble.	103	209	533	107	189	7,018	78	285	(1)	438	4,365	65	52	13,443
Véhicules divers		11	1	1	4	2	17	4	1	(1)	7	8	"	3	59
TOTALS (véhicules de transport)	en 1895	209	230	726	149	214	7,635	92	337	"	494	4,640	75	73	14,874
	en 1896	212	230	743	167	215	7,642	92	333	(1)	494	4,669	75	74	14,946
Différences pour 1896. . .		+ 3	"	+ 17	- 18	+ 1	+ 7	"	- 4	"	"	+ 29	"	+ 1	+ 72

(¹) A la fin de 1896, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 5^e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (4,366 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1896 comprenait : 2,877 wagons découverts, 2,607 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 843 wagons pour bétail et 1,097 véhicules divers.

(²) Dont 2

(³) — 3

(⁴) — 21

(⁵) — 10

(⁶) — 10

(⁷) — 20

(⁸) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1896.

Comparaison des années 1896 et 1895.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	452,620	40,605	1,696	494,921	»	»	»	»	452,620	40,605	1,696	494,921
Chimay	»	53,242	199,541	252,783	»	8,412	27,816	36,228 ⁽²⁾	»	61,654	227,357	289,011
Flandre Occidentale	1,079,513	186,754	97,734	1,364,001	13	»	»	13	1,079,526 ⁽³⁾	186,754	97,734	1,364,014
Gand-Eecloo-Bruges	235,854	57,113	»	312,967	»	»	»	»	235,854	57,113	»	312,967
Gand à Terneuzen	83,603	58,364	71,994	213,961	»	»	»	»	83,603	58,364	71,994	213,961
Grand Central Belge	1,726,191	1,605,153	402,092	3,734,346 ⁽⁴⁾	84,583	565	»	85,148	1,810,774	1,606,718	492,082	3,819,494
Hasselt à Naesyeck	154	»	102,582	102,746	»	»	»	»	154	»	102,582	102,746
Liège à Maestricht	254,790 ⁽⁵⁾	101,894	10,248	366,932	»	»	»	»	254,790	101,894	10,248	366,932
Liégeois-Limbourgeois	439,118	373,615	»	812,733	»	»	»	»	439,118	373,615	»	812,733
Malines à Terneuzen	150,635	202,023	121,430	474,089	»	»	»	»	150,636	202,023	121,430	474,089
Nord Belge	1,732,542 ⁽⁶⁾	1,169,522	»	2,902,064	»	»	»	»	1,732,542	1,169,522	»	2,902,064
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	79,013	21,938	»	100,951	14,702	4,114	»	18,816	93,715	26,052	»	119,767
TOTAUX pour 1896	6,254,014	3,871,223	1,047,227	11,172,494	99,298	13,091	27,816	140,205	6,353,342	3,884,314	1,075,033	11,312,689
— pour 1895	6,083,466	3,772,994	1,029,726	10,885,176	99,377	12,598	27,740	139,715	6,182,833	3,785,592	1,056,466	11,024,891
Différences pour 1896	+ 170,548	+ 98,229	+ 18,501	+ 287,318	— 79	+ 493	+ 76	+ 490	+ 170,509	+ 98,722	+ 18,577	+ 287,808

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

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

(3) Y compris 187,257 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 20,084 — — sur la ligne de Sichen à Montaigny

(5) — 111,810 — — par les trains-tramways.

(6) — 612,915 — — par les trains-tramways.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION						
	ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs {	4 ^e classe. (nombre.)	27,725	53,403	3,307	6,441	45,103	81,177
	2 ^e — (—)	211,778	237,265	26,111	28,351	315,318	341,241
	3 ^e — (—)	1,213,624	679,623	261,689	136,636	2,571,917	1,280,243
	Ensemble. (—)	1,453,127	970,291	291,107	171,428	2,932,338	1,702,661
Bagages {	taxés au minimum (colis.)	3,573	1,804	•	•	47,391	39,452
	— au poids (quintaux.)	5,624	41,640	2,036	5,284	45,959	
	Ensemble.	—	43,444	—	5,284	—	39,452
Petites mar- chandises {	taxées au minimum . . (expéditions)	72,210	34,177	•	•	180,650	75,503
	— au poids (quintaux.)	42,309	62,820	18,567	24,975	455,715	458,201
	Ensemble.	—	96,997	—	24,975	—	233,704
Grosses mar- chandises {	taxées au minimum . . (expéditions.)	10,702	24,869	•	•	32,273	28,424
	— au poids (tonnes.)	63,464	207,196	203,298	339,417	784,086	1,285,862
	Ensemble.	—	232,065	—	339,417	—	1,314,286
Finances. (groups.)	4,287	912	3,465	694	57,935	10,912	
Équipages {	transportés à grande vitesse (nombre.)	•	•	•	•	8	454
	— à petite — (—)	•	•	4	410	•	•
	Ensemble.. (—)	•	•	4	410	8	454
Chevaux et bestiaux ⁽²⁾ {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	70	722	766	13,812
	— à petite — (—)	19,015	33,588	4,046	41,923	902	10,609
	Ensemble. (—)	19,015	33,588	4,116	42,645	1,668	24,421
Produits extraordinaires (francs.)	—	29,830	—	29,254	—	20,170	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	1,377,127	—	⁽¹⁾ 583,507	—	3,345,790	
Dépenses — — (—)	—	801,715	—	⁽²⁾ 379,059	—	1,859,264	
Excédents des recettes sur les dépenses . (—)	—	575,412	—	204,448	—	1,486,526	
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	58.22 p. %	—	64.96 p. %	—	55.57 p. %	

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, administrations belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors.

(2) Y compris le mouvement (554,490 voyageurs) et la recette (206,918 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(3) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, de Gand-Eecloo-Bruges, du Grand Central belge et du Nord belge, le mouvement des d'expéditions ou de wagons.

(4) Y compris une somme de 54,197-00 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, du

(5) Y compris une somme de 4,546-00 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1896.

DES COMPAGNIES.											
GAND-EECLOO- BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
8,782	14,556	1,768	2,927	422,230	206,336	4,306	2,549	18,563	30,321	228,784	397,710
122,662	122,732	12,811	42,221	609,819	709,427	5,673	8,788	72,376	73,174	4,376,278	4,533,499
499,429	292,848	247,391	182,988	7,031,000	2,946,346	62,722	49,543	1,016,291	492,710	12,934,093	6,060,930
630,873	430,131	261,670	198,136	7,763,049	3,862,103	69,701	60,879	1,131,230	596,205	14,539,158	7,991,839
3,075	1,494	915	4,561	33,157	77,044	4,107	553	•	•	59,248	151,443
4,659	2,618	2,081	20,423	20,423	77,044	363	748	8,886	9,215	57,033	151,443
—	4,142	—	1,561	—	77,044	—	1,301	—	9,215	—	151,443
49,866	49,835	2,982	1,340	293,778	591,105	29,154	9,017	•	•	628,610	1,062,442
36,013	28,791	15,144	9,953	232,396	391,105	44,687	43,000	48,442	33,422	559,913	1,062,442
—	48,629	—	11,293	—	391,105	—	22,017	—	33,422	—	1,062,442
7,520	8,251	1,041	1,162	63,015	10,144,073	4,142	4,934	•	•	445,693	13,314,756
157,644	228,702	458,264	408,572	5,127,310	10,144,073	37,442	60,102	356,927	576,492	7,388,438	13,314,756
—	236,953	—	409,734	—	10,144,073	—	62,036	—	576,492	—	13,314,756
4,697	1,208	416	883	7,083	1,769	4,273	374	3,485	886	79,641	47,648
9	443	•	•	491	8,916	•	•	7	85	215	9,298
•	•	•	•	210	7,503	•	•	•	•	214	7,613
9	443	•	•	401	16,419	•	•	7	85	429	16,914
11,141	9,866	•	•	4,987	6,927	•	•	248	4,918	—	36,245
34,394	45,671	379	3,846	60,574	76,499	587	8,411	4,240	44,255	—	474,502
45,533	25,537	379	3,846	62,558	83,426	587	8,411	4,488	49,473	—	210,747
—	18,639	—	21,242	—	469,631	—	47,188	—	74,723	—	440,677
—	795,387	—	646,695	—	14,945,570	—	471,906	—	1,310,181	—	23,476,463
—	404,449	—	336,249	—	7,384,565	—	168,251	—	731,850	—	12,062,402
—	390,938	—	310,446	—	7,564,005	—	3,655	—	578,331	—	14,413,761
—	50.85 p. %	—	51.99 p. %	—	49.38 p. %	—	97.87 p. %	—	55.86 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 allouées à chacune de ces catégories de transports.

Liège à Visé.

transports d'animaux est exprimé par le nombre de têtes; pour les autres lignes concédées, ce mouvement est représenté par le nombre

chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay, dont il est question dans le renvoi (4) ci-dessus.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION						
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs {	1 ^{re} classe. (nombre.)	228,784	397,710	18,200	36,706	17,679	21,664
	2 ^e — (—)	4,376,278	4,833,199	462,507	490,893	88,656	70,763
	3 ^e — (—)	12,934,093	6,060,930	831,109	487,264	607,134	258,906
	Ensemble. (—)	14,539,155	7,991,839	1,011,816	744,563	713,469	351,333
Bagages {	taxés au minimum (colis.)	59,218	454,443	5,399	2,549	3,944	4,976
	— au poids (quintaux.)	57,033		4,239	11,017	4,959	2,921
	Ensemble.	—	—	43,536	—	4,897	
Petites mar- chandises {	taxées au minimum. . . (expéditions.)	628,640	1,062,442	408,668	36,838	58,151	53,092
	— au poids. (quintaux.)	559,943		98,245	437,543	37,269	
	Ensemble.	—	4,062,442	—	174,381	—	53,092
Grosses mar- chandises {	taxées au minimum. . . (expéditions.)	415,693	13,314,756	46,189	49,427	9,273	42,518
	— au poids. (tonnes.)	7,388,435		1,261,880	4,642,808	545,560	741,220
	Ensemble.	—	13,314,756	—	1,662,235	—	756,738
Finances (groups.)	79,641	47,648	6,170	4,974	44,712	3,000	
Équipages {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	215	9,298	49	513	°	°
	— à petite — (—)	214	7,643	»	»	3	49
	Ensemble. (—)	429	16,941	49	513	3	49
Chevaux et bestiaux (*) {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	36,245	122	3,087	3	57
	— à petite — (—)	—	474,502	2,949	34,807	248	2,505
	Ensemble. (—)	—	210,745	3,071	37,894	251	2,562
Produits extraordinaires. (francs.)	—	410,671	—	38,097	—	414,002	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	23,176,163	—	2,643,193	—	4,285,673	
Dépenses — — (—)	—	12,062,402	—	1,741,286	—	715,609	
Excédents des recettes sur les dépenses. (—)	—	14,413,761	—	901,907	—	570,064	
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	65.88 p. %	—	55.66 p. %	

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

(2) Voir note de renvoi (2) de la page précédente.

(3) 1,252 envois taxés par expédition et 43,128 tarifés par tête.

(4) 7,593 — — — — et 119,412 — —

(5) 8,845 — — — — et 132,540 — —

recette ('). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1896. (Suite.)

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. o/o relativement A LA RECETTE	
NORD-BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
356,891	702,802	•	•	2,811	2,939	624,395	4,161,821	8.81	2.69
1,057,593	1,071,774	46,606	11,313	31,310	20,145	2,762,980	2,897,787	21.98	6.71
6,169,815	2,234,297	•	•	225,660	83,713	20,767,841	9,125,110	69.21	21.13
7,584,329	4,008,873	46,606	11,313	259,841	406,797	24,455,216	13,484,718	100. •	30.53
•	•	•	•	4,075	538	69,636	394,683	100. •	0.91
77,545	223,535	•	•	634	734	141,410			
—	223,535	—	•	—	1,272	—	394,683	100. •	0.91
•	•	•	•	45,262	46,068	840,721	1,941,399	100. •	4.50
396,368	617,669	2,310	2,882	20,466	13,165	1,414,601			
—	617,669	—	2,882	—	31,233	—	1,941,399	100. •	4.50
•	•	•	•	4,135	2,857	445,290	25,261,089	100. •	58.50
8,537,395	9,357,666	60,428	62,564	85,712	104,273	17,878,810			
—	9,357,666	—	62,564	—	107,130	—	25,261,089	100. •	58.50
58,519	11,692	•	•	9,500	684	168,542	34,998	100. •	0.08
•	•	•	•	•	•	234	9,841	31.39	0.02
1,863	13,784	•	•	•	•	2,080	21,446	68.61	0.05
1,863	13,784	•	•	•	•	2,314	31,257	100. •	0.07
•	•	•	•	43	254	(3)	39,643	14.10	0.09
5,432	28,384	•	•	252	1,260	(4)	241,458	85.90	0.56
5,432	28,384	•	•	285	1,514	(5)	281,101	100. •	0.65
—	1,489,888	—	461	—	192	—	2,053,617	100. •	4.76
—	15,751,491	—	77,220	—	249,122	—	13,182,862	—	100. •
—	5,728,587	—	33,374	—	448,652	—	20,429,910	—	—
—	10,022,904	—	43,846	—	400,470	—	22,752,952	—	—
—	36.37 p. o/o	—	43.22 p. o/o	—	59.67 p. o/o	—	47.31 p. o/o	—	—

N° XLVIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Anvers à Gand.	Grimy.
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gerants ou directeurs de l'exploitation)	1	1
2	Ingénieurs en chef directeurs	"	"
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.).	3	1
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. . . .	"	5
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	15	10
8	Capitaines et seconds de steamers	4	"
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	1
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	1	"
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	"	2
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	24	24
13	Facteurs de station et surveillants de gare	8	2
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins.	16	9
Ensemble (rubrique A)		74	55
<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, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, meuniers, peintres, manœuvres, etc.	92	34
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. . .	114	74
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.	154	24
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.).	15	"
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	13	1
Ensemble (rubrique B).		388	133
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1896.		462	188
— — — — — pour 1895.		459	190
Différences pour 1896		+ 3	- 2

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1896.

années 1896 et 1895.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre Occidentale.	Gand-Ecclou- Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central Belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liège à Maastricht.	Liégeois- Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord Belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1896.	1895.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	44	45
»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	2	3
5	2	2	25	»	3	1	3	1	1	»	47	48
»	»	1	19	»	»	2	»	13	»	1	36	34
»	»	2	3	»	»	2	1	»	»	»	8	8
45	3	2	108	4	3	6	7	19	»	1	173	179
27	14	9	147	6	14	27	17	50	»	5	341	342
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
3	1	»	»	»	»	1	1	85	1	1	96	95
»	1	1	»	»	»	1	»	»	»	1	8	7
1	1	1	18	2	3	8	»	14	»	»	50	50
406	46	20	333	4	32	53	36	253	»	12	918	912
79	8	7	119	1	4	16	7	74	1	2	328	313
58	7	14	230	2	19	53	22	195	4	4	683	683
293	51	60	1,055	21	79	174	95	710	8	28	2,708	2,692
255	60	46	1,675	12	61	126	139	915	6	29	3,450	3,442
710	103	52	938	39	120	223	160	509	6	41	3,094	2,982
474	55	48	695	6	46	224	86	487	1	18	1,978	1,944
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15	15
4	»	4	47	1	2	6	2	84	»	2	166	166
1,143	218	120	3,315	68	229	584	337	1,995	13	90	8,703	8,549
1,438	272	130	4,400	79	308	758	432	2,705	21	118	11,411	11,241
1,285	270	130	4,381	76	308	763	493	2,716	21	109	11,241	—
+ 153	+ 2	»	+ 19	+ 3	»	+ 5	- 11	- 11	»	+ 9	+ 170	—

N° XLIX. — 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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3		
Chimay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Flandre Occidentale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	2	2		
Gand-Eecloo-Bruges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	3	
Gand à Terneuzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Grand Central Belge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	6	8	
Hasselt à Maseyck	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	
Liège à Maestricht	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Liégeois-Limbourgeois	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	4	9	
Malines à Terneuzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Nord Belge	0	4	0	4	0	0	0	0	4	0	4	4	0	0	4	19	0	19	
Taviers à Embresin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Termonde à Saint-Nicolas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAUX pour 1896	0	4	0	4	0	0	0	0	4	0	4	3	0	0	3	6	32	7	45
— pour 1895	0	0	0	0	4	0	0	4	4	0	4	8	0	2	7	11	27	5	43
Différences pour 1896	0	+4	0	+4	-4	0	0	-4	-4	+4	0	+3	-2	0	-4	-5	+5	+2	+2

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1896.

années 1895 et 1893.

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.	
»	»	»	»	»	3	»	3	»	»	»	»	»	3	»	3	»	»	»	»	»	»	3	»	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	3	»	4	4	3	»	7	1	»	»	1	2	»	»	2	1	3	»	4	4	3	»	7	
1	»	1	2	1	1	3	5	»	»	»	»	1	2	3	1	»	1	2	1	4	4	3	5	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	3	»	6	6	9	»	15	1	»	»	1	2	6	»	8	3	3	»	6	6	9	»	15	
»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	1	1	
1	1	»	2	1	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	2	1	1	»	2	
»	1	»	1	2	1	4	10	»	»	»	»	2	3	4	9	»	1	»	1	2	4	4	10	
»	4	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1	
4	7	»	11	5	26	»	31	1	4	»	5	»	19	»	19	4	7	»	11	5	30	»	35	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
10	16	1	27	19	48	8	75	3	4	»	7	6	32	7	45	10	16	1	27	19	52	8	79	
16	8	3	27	32	35	10	77	5	»	2	7	12	27	6	44	16	8	3	27	33	35	10	78	
-6	+8	-2	»	-13	+13	-2	-2	-2	+4	-2	»	-6	+5	+2	+1	-6	+8	-2	»	-14	+17	-2	+4	

(200)

(1)

PARTIE B.

—

POSTES.

(2)

POSTES.**I.****Renseignements généraux.****§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.**

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1896 :

a. La participation de la France et des Pays-Bas, au service des envois contre remboursement ;

b. L'adhésion à l'Union postale universelle, des colonies britanniques de l'île de l'Ascension et de l'île de Sainte-Hélène.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Aucune modification de quelque importance n'a été apportée, en 1896, au régime postal intérieur.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

1, p. B 44, 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 1896	77,234,038	33,332,952	110,566,990
	En 1895	78,256,362	31,664,643	109,921,005
	Différences en 1896 . .	- 1,022,324 ou - 1.31 p. %	+ 1,668,309 ou + 5.27 p. %	+ 645,985 ou + 0.59 p. %
Cartes postales	En 1896	37,367,772	8,008,846	45,376,618
	En 1895	37,695,866	7,482,020	45,177,886
	Différences en 1896 . .	- 328,094 ou - 0.87 p. %	+ 526,826 ou + 7.04 p. %	+ 198,732 ou + 0.44 p. %
Totaux	En 1896	114,601,810	41,341,798	155,943,608
	En 1895	115,952,228	39,146,663	155,098,891
	Différences en 1896 . .	- 1,350,418 ou - 1.16 p. %	+ 2,194,833 ou + 5.61 p. %	+ 844,417 ou + 0.54 p. %

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1896, de 5,349,596 contre 5,067,192 en 1895. C'est, pour 1896, 282.204 cartes ou 5.57 p. c. en plus.

1, p. B, 44, et III, p. B, 18. En 1896, la poste a, en outre, transporté 20,597,401 lettres de service. C'est, sur 1895 (20,786,583), une diminution de 189,182 lettres ou de 0.91 p. c.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1896	101,513,576	91,274,339	5,374,720	1,660,855
En 1895	110,695,533	89,061,193	5,694,140	1,444,661
Différences en 1896. . .	- 9,181,957 ou - 8.29 p. %	+ 2,213,146 ou + 2.48 p. %	- 316,420 ou - 5.56 p. %	+ 218,894 ou + 15.18 p. %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

Le mouvement des journaux accuse une diminution assez sensible (8.29 p. c.), pour 1896. Cette diminution, qu'il n'est pas possible d'expliquer, porte principalement sur le nombre des journaux de et pour l'intérieur.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui III, p. B, 43.
avait été de 77,206,506 en 1895, est descendu à 76,151,062 en 1896, soit en moins 1,055,444 lettres ou 1.57 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1896, de 92,756,014.

C'est une moyenne de 14.28 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1896 (6,495,886 habitants). Cette moyenne était de 14.47 par habitant, pour 1895.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1896, de 4.92 pour mille lettres expédiées (456,612 sur 92,756,014).

En 1896, il est tombé en rebut 178,578 lettres originaires de Belgique. III, p. B, 43.
Sur ce nombre 92,714 lettres (51.92 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1895, il y avait eu 177,445 lettres-rebut, dont 93,017 (52.40 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1896, de 4,258 dont 85 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 5,695-45. Il en a été retrouvé 1,428 ou 33.54 p. c., parmi lesquelles 2 contenaient pour fr. 5.50 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1895 de 3,672 dont 185 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de 15,655-20 francs. Sur ce nombre, 1,720 lettres ou 46.84 p. c., dont 26 renfermaient pour fr. 855.28 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 30,565,530 en III, p. B, 43.
1895; il est de 31,941,624 en 1896; augmentation : 1,576,094 ou 5.19 p. c.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est III, p. B, 43.

élevé de 800,940 en 1895, à 833,552 en 1896, soit 52,592 envois ou 4.07 p. c. en plus pour 1896.

Trois objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1896.

Le mouvement international a donné lieu, en 1896, à un échange de 1,237,360 lettres recommandées. C'est, sur 1895 (1,150,229), un accroissement de 87,131 ou 7.58 p. c.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 46,
et III, p. B, 48.

En 1896, il a été expédié 249,444 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 514,944,852-79. C'est, sur 1895, une augmentation de 528 en nombre et de fr. 9,501,258-89 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,263 francs pour 1896; il était de 1,191 francs en 1895, de 1,202 francs en 1894 et de 1,228 francs en 1895.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1896, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 406,765-50. C'est, sur 1895, une augmentation de fr. 459-95. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 46.613-70 en 1896, contre fr. 45,709-50 en 1895, soit une augmentation de fr. 904-40.

En *service international*, il a été échangé 155,968 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 431,255,984-72. Comparativement au mouvement de 1895, c'est une augmentation de 5,084 en nombre et une diminution de fr. 2,404,225-74 en valeur.

Le mouvement général des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1896, le nombre de 403,412 envois, représentant une valeur de fr. 446,180,837-51, avec un produit de fr. 227,284-40.

Trois lettres-valeur ont été perdues en 1896.

§ 5. ENVOIS EXPRESS.

III, p. B, 49.

Le mouvement des envois express ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1896, de 1,597,015, dont 1,337,557 dans le rayon local du bureau de destination et 59,458 en dehors de ce rayon; 100,558 envois ont été délivrés par la Poste et 1,296,677 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1895 (1,274,815), l'augmentation est de 122,202 (ou 9.58 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

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

II, p. B, 46,
et III, p. B, 48
et 49.

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1896, à 1,118,514 (1) et le montant à fr. 409,072,510-26 (non compris 92,544 titres, s'élevant ensemble

(1) Y compris 27,021 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

à fr. 26,908,728-01, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce); l'augmentation sur l'année précédente est de 45,508 mandats (4,24 p. c.), d'une valeur totale de fr. 2,833,493-52 (2.67 p. c.).

Le produit des taxes a dépassé de fr. 10,991-33 (3.06 p. c.), celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 99-01, en 1895, est descendue à fr. 97-51, en 1896.

§ 2. BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1896, 1,190,244 bons de poste, d'un montant global de 10,076,370 francs, soit en plus, sur l'année 1895, 37,073 titres (3.21 p. c.), représentant une valeur de 435,629 francs (4.52 p. c.).

II, p. B, 16
et III, p. B, 48
et 49.

La recette effectuée du chef des taxes perçues, a augmenté de fr. 2,838-63 (3.06 p. c.).

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1896, il a été émis en Belgique 365,125 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 17,586,792-88. C'est, sur 1895, une augmentation de 17,561 (5.03 p. c.) pour le nombre et de fr. 836,705-65 (5.00 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. B, 46
et III, p. B, 18
et 49.

Il a été payé, pendant le même exercice, 364,733 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 17,145,287-57; l'augmentation sur l'exercice 1895, est de 6,720 mandats (1.88 p. c.) d'une valeur totale de fr. 305,983-77 (1.82 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 208,779-22, soit une augmentation de fr. 11,185-52 (5.66 p. c.) sur l'année précédente.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

En 1896, 59,999 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 7,999-80, soit une augmentation de 3.62 p. c. comparativement à l'exercice précédent (38,601 effets, ayant rapporté fr. 7,720-20 de taxes).

II, p. B, 16,
et III, p. B, 49
et 20.

Il a été fait 297 protêts par huissiers et 205 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

Le service d'encaissement des effets de commerce a continué de progresser.

Il a été déposé, en 1896, 2,299,755 effets s'élevant ensemble à fr. 505,971,092-54. C'est, sur 1895, une augmentation de 121,910 en nombre (5.60 p. c.) et de fr. 28,259,293-64 (5.92 p. c.) sous le rapport de la valeur.

II, p. B, 46,
et III, p. B, 19
et 20.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 785,205-50, dépassant de fr. 42,017 ou 5.65 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 41,558 protêts par huissiers et 95,486 par les agents des postes.

C. COUPONS D' ACTIONS ET D' OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, D. B. 17,
et III, p. B, 48
et 49.

Il a été déposé, en 1896, 150,813 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,502,009-44.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1895, avait été de 145,703 et le montant, de fr. 1,248,051-54.

Il y a donc eu augmentation de 5.110 (3.51 p. c.) quant au nombre des valeurs, et de fr. 53,957-90 (4.32 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1895, à fr. 2,789-90, a atteint, en 1896, fr. 2,883-40, soit une différence en plus de fr. 93-50 (3.35 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 17,
et III, p. B, 48
et 49.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1896.

L'augmentation du nombre de titres déposés (5,232,458) est de 415,408 (8.62 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 213,501,589-62), de fr. 20,653,941-27 (10.70 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 904,545-65, soit une différence en plus de fr. 70,404-90 (8.44 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 43,288 quittances de remboursement, d'une somme de fr. 620,395-57 et qui ont rapporté fr. 7,311-20 de taxe.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 48
et 49.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait, en 1895, par 70,273 titres, est tombé à 65,880.

La diminution a donc été de 4,393 (6.25 p. c.).

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 2,786,105-27, contre fr. 2,798,055-25 en 1895, soit une diminution de fr. 11,949-98 (0.43 p. c.).

Les Offices étrangers nous ont transmis 80,221 valeurs, d'où une augmentation de 2,769 (3.58 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 3,311,070-21, accusant ainsi une augmentation de fr. 125,059-58 (3.93 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 9,079-40) a augmenté de fr. 522-40 (6.10 p. c.).

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 48
et 49.

Il a été souscrit, en 1896, 342,772 abonnements ayant produit une taxe de fr. 43,424-92.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1895, accusent une augmen-

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

tation de 16,469 (3.03 p. c.) quant au nombre, et de fr. 2,124-95 (3.15 p. c.) du chef de la taxe.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Le service postal de la Caisse générale d'épargne et de retraite continue à progresser, ainsi que le démontrent les tableaux ci-après, qui résument les diverses opérations accomplies au cours des exercices 1895 et 1896.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Lirrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1896	1,651,611	133,111,281	500,729	103,104,926 16	969,486	347,274,515 35
En 1895	1,621,301	124,013,596	458,154	97,189,848 01	882,370	318,466,372 94
Différences en 1896 . . .	+ 230,310 ou + 14.20 p. %	+ 9,097,685 ou + 7.34 p. %	+ 42,575 ou + 9.29 p. %	+ 5,915,078 15 ou + 6.09 p. %	+ 86,116 ou + 9.76 p. %	+ 28,808,142 41 ou + 9.05 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1896	9,359	21,939,660 31	3,989	10,895,097 »	19,669	80,489,900
En 1895	7,604	19,100,774 29	3,629	10,564,146 89	17,221	70,149,800
Différences en 1896 . . .	+ 1,755 ou + 23.08 p. %	+ 2,838,886 02 ou + 14.86 p. %	+ 360 ou + 9.92 p. %	+ 330,950 11 ou + 3.13 p. %	+ 2,648 ou + 15.38 p. %	+ 10,340,100 ou + 14.74 p. %

Caisse de retraite.

	Versements.		Paiements de rentes.		Remboursements de capitaux.		Paiements de frais funéraires.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1896	65,937	858,454	12,119	558,122 25	255	37,360 37	23	575
En 1895	47,072	778,034	10,471	478,987 94	245	37,618 06	17	425
Différences en 1896 . . .	+ 18,865 ou + 40.08 p. %	+ 80,420 ou + 10.34 p. %	+ 1,648 ou + 15.74 p. %	+ 79,134 31 ou + 10.52 p. %	+ 10 ou + 4.08 p. %	- 257 69 ou - 0.69 p. %	+ 6 ou + 35.29 p. %	+ 150 ou + 35.29 p. %

Des renseignements plus détaillés figurent dans le compte-rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

II. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'Enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1896, à fr. 32.275-00; cette somme est supérieure de fr. 9.774-51 ou 22.98 p. c. au montant des droits perçus en 1895 (fr. 42.503-49).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 202,040-14, en 1895, s'est élevée, en 1896, à fr. 208.650-87, soit une augmentation de fr. 6,610-73 ou 5.27 p. c.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1896, ce nombre s'élève à 864 bureaux répartis entre 793 localités.

Parmi ces 864 bureaux se trouvent 264 sous-perceptions, 8 bureaux de dépôts de poste et 43 dépôts-relais.

158 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1896; le nombre en est ainsi porté à 7,186.

	En 1896.	En 1895.	Différence pour 1896.
Boîtes attachées aux malles-poste.	88	89	— 1
— — aux trains vicinaux	100	87	+ 13
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste.	588,692	584,545	+ 4,547

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 1895, de 3,366. En 1896, il s'est élevé à 3,451; augmentation : 65.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 575 localités, de 4 ou 5 dans 155 localités, de 6 ou 7 dans 7 localités et de 10 dans une localité.

1 perception et 5 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,878 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (124), 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, 50 trois fois, 598 deux fois et 1,426 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1896 comme en 1895, au nombre de 20, sur lesquelles circulaient 64 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1896 comme en 1895, de 6,549 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1896, au nombre de 91, soit 1 de moins qu'en 1895 (92).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1895, de 5,742 kilomètres; en 1896, il n'a été que de 5,702 kilomètres; diminution : 40 kilomètres.

En 1896, les services de malles-poste ont transporté approximativement 199,856 voyageurs, soit 10,404 voyageurs de moins qu'en 1895 (210,240).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer, sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1896.		En 1895.		Différences pour 1896.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	2,214	162	2,155	152	+ 59	+ 10
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,598	48	3,521	48	+ 77	—
Totaux	5,812	180	5,676	170	+ 136	+ 10
	5,992		5,846		+ 146	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

IV, p. B, 20,
et V, p. B, 20.

La recette faite en 1896 s'élève à fr. 20,655,842-44, soit une augmentation de fr. 943,318-07, ou de 4.79 p. c. sur celle de 1895, qui était de fr. 19,712,524-37.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1896, à la somme de fr. 10,771,787-13, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1896, à 456,122 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 11,227,909-13 et la recette brute à fr. 20,655,842-44, le rapport entre ces deux sommes est de 54.56 p. c., tandis qu'il était, en 1895, de 53.71 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1896, à fr. 9,427,933-31.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

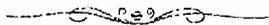
VIII.

Diagrammes.

VI, p. A, 23,
et suivantes.

Les douze diagrammes reproduits à l'annexe VI ont été dressés à l'occasion de l'Exposition universelle de 1897.

Ils démontrent graphiquement le remarquable essor de la plupart des branches de l'exploitation postale en Belgique.



ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LÉTTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	12,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,475	»
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,318,023	4.16	16,306,836	5.78	55,624,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.49
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.84	60,522,771	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,452,644	2.22	64,760,113	1.29	11,430,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.94
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.	57,307,819	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,144	2.59
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	— 14.42	86,831,068	— 4.31	24,416,148	1.72
1888.	64,563,036	3.81	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,118,796	3.90	30,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.64
1895.	78,256,362	4.18	31,664,543	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	— 1.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	— 0.87
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	4,710,808	2.39	342,079	2.75	2,552,837	2.49	4,239,368	3.73

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte-rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1896 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,530	»	18,125,198	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	— 46.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
16,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	47.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	53,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,500	323.81	7,848,600	30.03	8,499,313	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.41
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,871,750	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,338,000	10.55
4,192,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	83,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.37	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,513,063	4.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	53,268,000	7.37
3,994,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,437,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,465	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	39,260,482	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.28	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,495,766	2.38	19,103,153	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	1.49	42,502,435	5.74	20,578,996	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,061,193	8.26
8,008,546	7.04	45,376,318	0.44	20,597,401	— 0.91	101,513,576	— 8.29	91,274,339	2.48
390,658	5.78	4,630,015	4.06	422,534	2.28	1,045,188	1.27	1,859,132	2.36

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

Comparaison des années 1896 et 1895.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1896.	
		1896.	1895.		
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	249,444	248,916	+ 528
		— de l'étranger.	71,192	69,836	+ 1,606
		Ensemble	320,636	318,502	+ 2,134
	originaires de l'étranger		82,776	79,298	+ 3,478
		Totaux	403,412	397,800	+ 5,612
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	344,944,852 79	305,643,593 90	+ 9,301,258 89
		— de l'étranger.	72,156,832 38	71,777,580 74	+ 379,251 64
		Ensemble	387,101,685 17	377,421,174 64	+ 9,680,510 53
	originaires de l'étranger		59,079,152 34	61,862,629 72	- 2,783,477 38
		Totaux	446,180,837 51	439,283,804 36	+ 6,897,033 15
Produit	port		82,622 10	80,854 20	+ 1,767 90
		droit proportionnel et droit fixe réunis	444,662 30	448,824 85	- 4,162 55
		Totaux	227,284 40	229,679 05	- 2,394 65
Nombre de lettres perdues ou spoliées			3	8	- 5
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*)	762	(*) 2,232 60	- 1,470 60
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 4,118,514	(*) 4,073,006	+ 45,508
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	1,190,244	1,153,171	+ 37,073
		Ensemble	365,425	347,564	+ 17,561
	mandats originaires de l'étranger		2,673,883	2,573,744	+ 100,142
		Totaux	364,733	358,013	+ 6,720
		Totaux	3,038,616	2,931,754	+ 106,862
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 109,072,510 26	(*) 106,239,014 94	+ 2,833,495 32
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	40,076,370	9,640,741	+ 435,629
		Ensemble	47,586,792 88	46,750,089 25	+ 836,703 63
	mandats originaires de l'étranger		136,735,673 44	132,629,845 49	+ 4,105,827 95
		Totaux	17,145,287 57	16,839,301 80	+ 305,985 77
		Totaux	153,880,960 71	149,469,146 99	+ 4,411,813 72
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur		370,144 20	359,122 85	+ 10,991 35
		Bons de poste	75,988 80	72,150 15	+ 2,838 65
	Mandats du service international		208,779 22	197,593 90	+ 11,185 32
		Totaux	653,882 22	628,866 90	+ 25,015 32
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		Nombre	44	24	- 40
		Montant	1,207 38	1,433 41	- 226 03
Effets de commerce.					
<i>a. Acception.</i>					
Nombre d'effets déposés			39,999	38,601	+ 1,398
Produit de la taxe			7,999 80	7,720 20	+ 279 60
Nombre de protêts	par huissiers		297	262	+ 35
		par agents des postes	205	196	+ 9
<i>b. Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	déposés		2,299,755	2,177,845	+ 121,910
		encaissés	2,141,521	2,016,624	+ 124,900
Montant des effets	déposés		505,971,092 54	477,711,798 90	+ 28,259,293 64
		encaissés	478,257,048 73	450,347,765 38	+ 27,909,283 40
Produit de la taxe			(*) 788,205 50	743,188 50	+ 42,017
Nombre d'effets protestés	par huissiers		41,558	42,291	- 733
		par agents des postes	95,486	96,478	- 1,292

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1896, transporté celles que renfermaient 2,070,892 lettres recommandées. Trois de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 762 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 1,952-60 à charge du Trésor.

(4) Non compris 92,544 mandats s'élevant à fr. 26,908,728-01, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) Non compris 92,748 mandats, s'élevant à fr. 27,015,262-09, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 494-90) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 485-30).

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

Comparaison des années 1896 et 1895.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1896.	
	1896.	1895.		
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹) 5,232,458	4,817,050	415,408	
Montant des quittances	{ déposées encaissées	(¹) 213,501,389 62	192,867,448 35	+ 20,633,941 27
		478,230,838 98	160,111,683 28	+ 18,119,155 70
Produit de la taxe	(¹) 904,545 65	834,140 75	+ 70,404 90	
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	{ Journaux belges — étrangers	327,752	311,557	+ 16,195
		(²) 15,020	14,716	+ 274
Totaux	342,772	326,303	+ 16,469	
Montant des abonnements souscrits	2,019,067 32	1,990,268 81	+ 28,798 51	
Produit de la taxe	43,424 92	41,298 97	+ 2,124 95	
Coupons d'actions et d'obligations, titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	450,813	445,703	+ 5,110	
Montant des coupons et des titres amortis	{ déposés encaissés	4,302,009 44	4,248,051 54	+ 53,957 90
		4,269,668 30	4,229,278 80	+ 40,389 50
Produit de la taxe	2,883 40	2,789 90	+ 93 50	
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	{ originaires de l'intérieur — l'étranger	(³) 65,880	70,273	— 4,393
		80,221	77,452	+ 2,769
Montant	{ à recouvrer des valeurs recouvrées	(³) 2,786,103 27	2,798,055 25	— 11,949 98
		— l'intérieur — l'étranger	3,311,070 21	3,486,010 63
	{ — l'intérieur — l'étranger	(³) 2,415,848 95	2,475,122 40	— 59,273 54
		2,609,688 74	2,536,405 93	+ 73,582 78
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger	9,079 40	8,537	+ 522 40	
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{ par huissiers par agents des postes	449	429	+ 20
		4	16	— 42

(¹) Y compris 45,288 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 620,595-57 et ayant donné un produit de fr. 7,511-90.(²) Non compris 1,261 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.(³) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.

N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.	LETTRES							TOTALS.	CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.					
Intérieur.	1895.	76,151,062	833,532	249,444	77,234,038	18,574,241	1,850,650	20,424,894	97,658,932	37,367,772	5,349,396	
	1895.	77,206,506	800,940	248,916	78,256,362	18,870,644	1,755,564	20,626,208	98,882,570	37,695,866	5,067,192	
	Différences. .	-1,055,444	+ 32,592	+ 528	-1,029,324	- 296,400	+ 95,086	- 201,314	-1,223,638	- 328,094	+ 282,204	
International.	Expéditions de Belgique.	1896.	16,604,952	569,576	71,192	17,245,720	54,340	24,827	79,167	17,324,887	4,429,334	»
		1895.	15,580,890	536,265	69,586	16,186,741	56,225	21,938	78,163	16,264,904	4,225,260	»
		Différences. .	+1,024,062	+ 33,311	+ 1,606	+1,058,979	- 1,885	+ 2,889	+ 1,004	+1,059,983	+ 204,074	»
International.	Expéditions de l'étranger.	1896.	15,336,672	667,784	82,776	16,087,232	66,144	27,196	93,340	16,180,572	3,579,212	»
		1895.	14,784,640	613,964	79,298	15,477,902	53,144	29,068	82,212	15,560,114	3,256,760	»
		Différences. .	+ 552,032	+ 53,820	+ 3,478	+ 609,330	+ 13,000	- 1,872	+ 11,128	+ 620,458	+ 322,452	»
En général.	1896.	108,092,686	2,070,892	403,412	110,566,990	18,694,728	1,902,673	20,597,401	131,164,391	45,376,318	5,349,396	
	1895.	107,572,636	1,951,169	397,800	109,921,605	18,980,013	1,806,570	20,786,583	130,707,588	45,177,880	5,067,192	
	Différences. .	+ 520,050	+ 119,723	+ 5,612	+ 645,385	- 285,285	+ 96,103	- 189,182	+ 456,803	+ 198,432	+ 282,204	

(a) Y compris 45,288 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.

(d) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local.	{	remis par la Poste	62,145
		— le Télégraphe	1,275,414
Exprès en dehors de ce rayon.	{	remis par la Poste	38,193
		— le Télégraphe	21,263

Total. 1,597,015

(e) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 1,597,015 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'encasement (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'encasement.		TAXE d'affranchissement en espèces de journaux. (Abonnements — postes.)		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE SUR LES MAN	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année. . .	1896	47,603,623	09	793,205	30	428,080	42	43,424	92	370,114	20
	1895	46,812,960	50	750,908	70	416,687	33	41,299	97	359,122	85
Différences pour 1896 . . .	en plus	790,662	59	42,296	60	11,393		2,124	93	10,991	35
	en moins	"		"		"		"		"	

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

		TIMBRES-POSTE.									
		1 centime.	2 cent.	5 cent.	10 cent.	20 cent.	25 cent.	35 cent.	50 cent.	1 franc.	2 francs.
Résultats de l'année. . .	1896	101,254,102	10,442,884	40,430,667	78,090,065	3,953,361	13,639,575	1,057,495	1,262,446	245,142	55,489
	1895	95,671,382	10,693,002	37,919,574	74,146,744	3,932,805	13,220,333	987,669	1,217,286	249,691	75,606
Différences pour 1896 . . .	en plus.	5,582,720	"	2,511,093	3,943,321	20,556	419,242	69,826	45,160	"	"
	en moins	"	250,118	"	"	"	"	"	"	4,549	20,117

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année. . .	1896	1,012,541 02	208,657 69	2,021,533 35	7,809,006 50	790,672 20	1,409,893 75	370,123 25	631,223 "	245,142 "	110,978 "
	1895	956,713 82	213,860 04	1,895,978 70	7,414,674 40	784,561 "	1,305,083 25	345,684 15	608,643 "	249,691 "	151,212 "
Différences pour 1896 . . .	en plus.	55,827 20	"	125,554 65	394,332 10	4,111 20	104,810 50	24,439 10	22,580 "	"	"
	en moins.	"	5,001 36	"	"	"	"	"	"	4,549 "	40,234 "

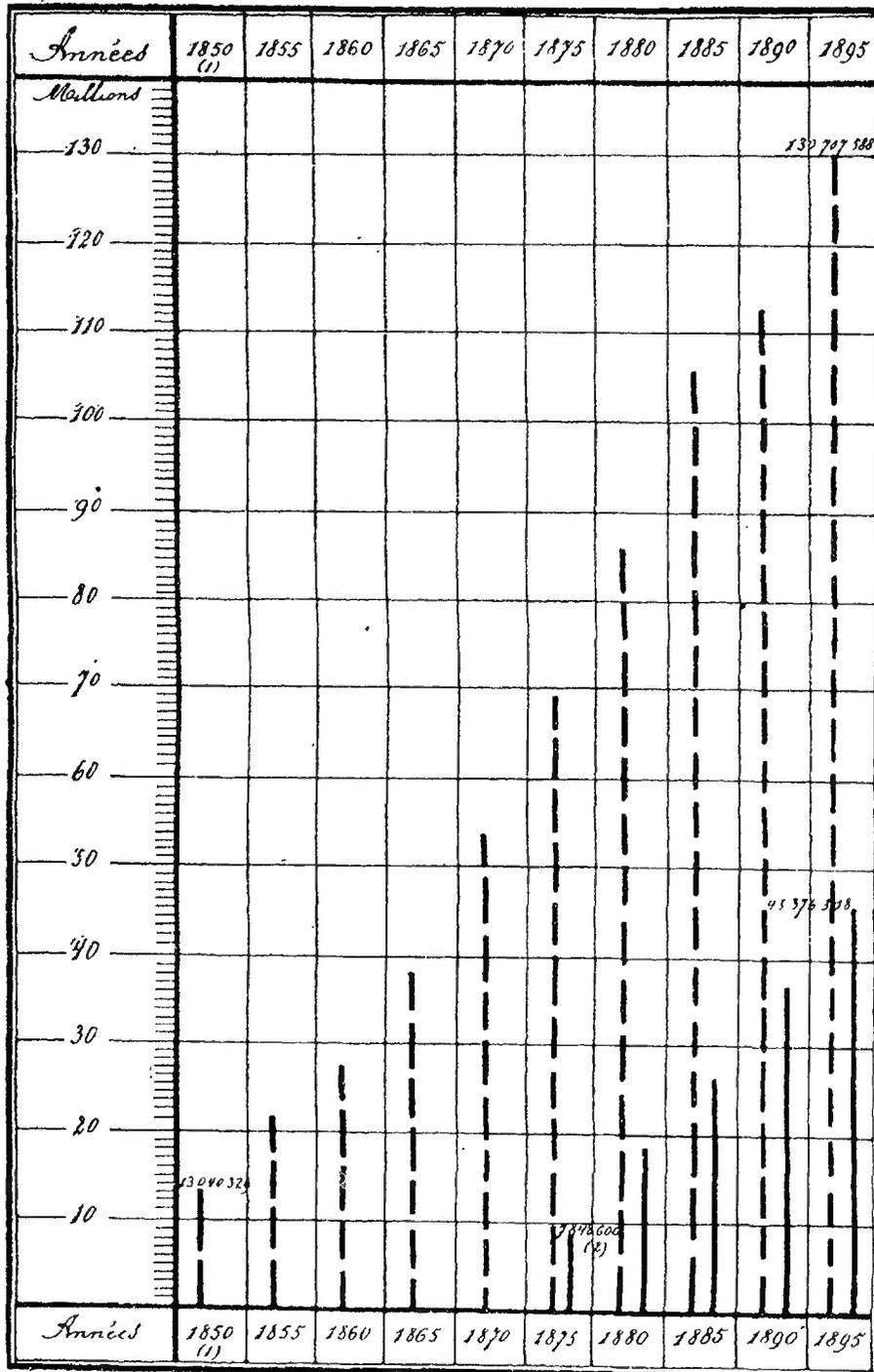
(a) Créés le 1er novembre 1895.
 (b) Il n'a été porté en recette, en 1896, que fr. 18,596,828-59, soit en moins fr. 743,564-77, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs ; 2° pour dépôt à la Caisse d'épargne, etc. ; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe ; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1895, il avait été porté en recette fr. 17,865,869-20.

(22)

VI. — *Diagrammes.*

Tableau du

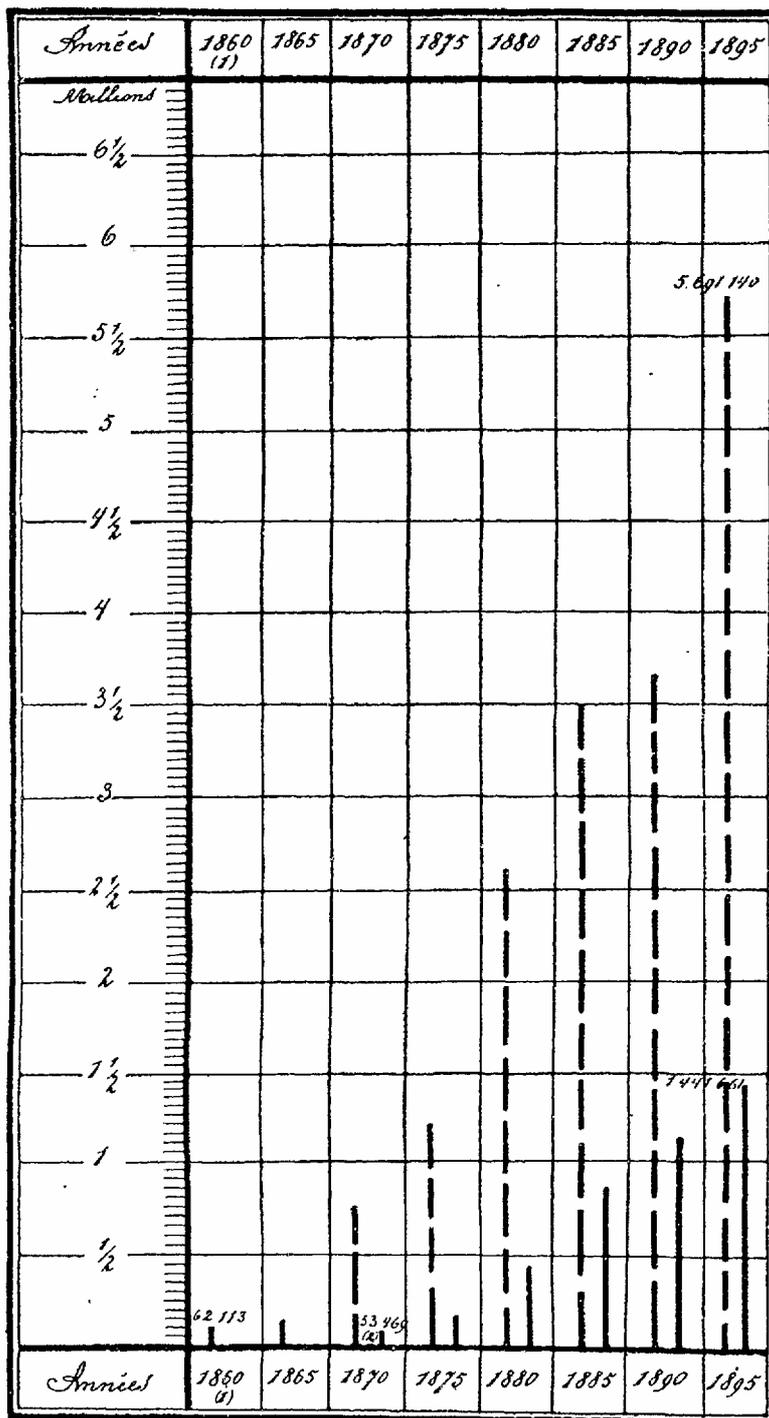
II. — LETTRES (- - - -) ET CARTES POSTALES (———).



(1) Les renseignements statistiques font défaut pour les années 1850 à 1849.

(2) Les cartes postales ont été créées le 28 décembre 1870, mais les renseignements statistiques manquent pour les périodes antérieures à 1875.

III. — ÉCHANTILLONS (---) ET PAPIERS D'AFFAIRES (—).

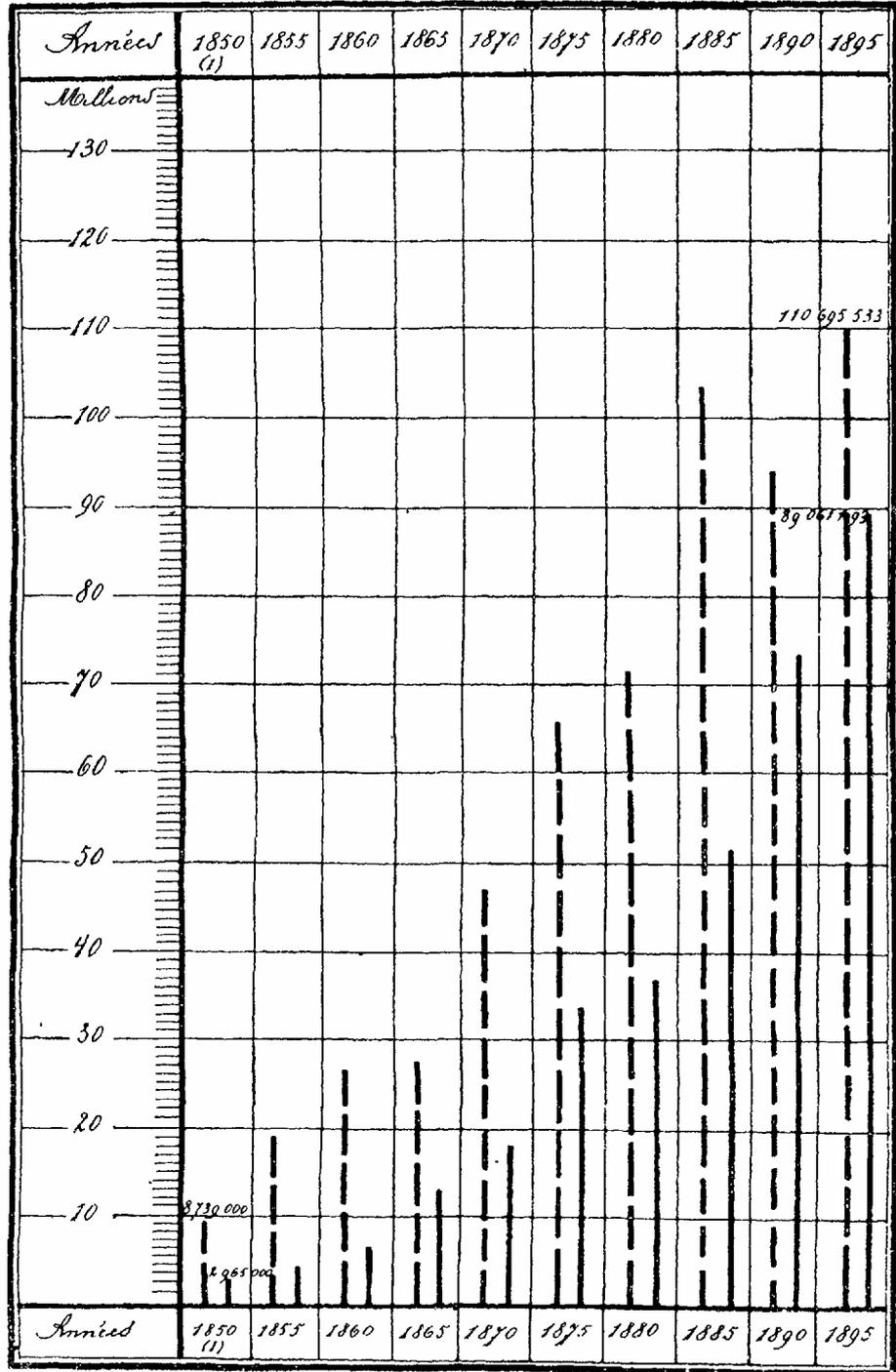


1) Les renseignements statistiques font défaut pour les années antérieures à 1860.

2) Les papiers d'affaires ont été admis à circuler par la poste, à partir du 50 avril 1868.

mouvement des correspondances.

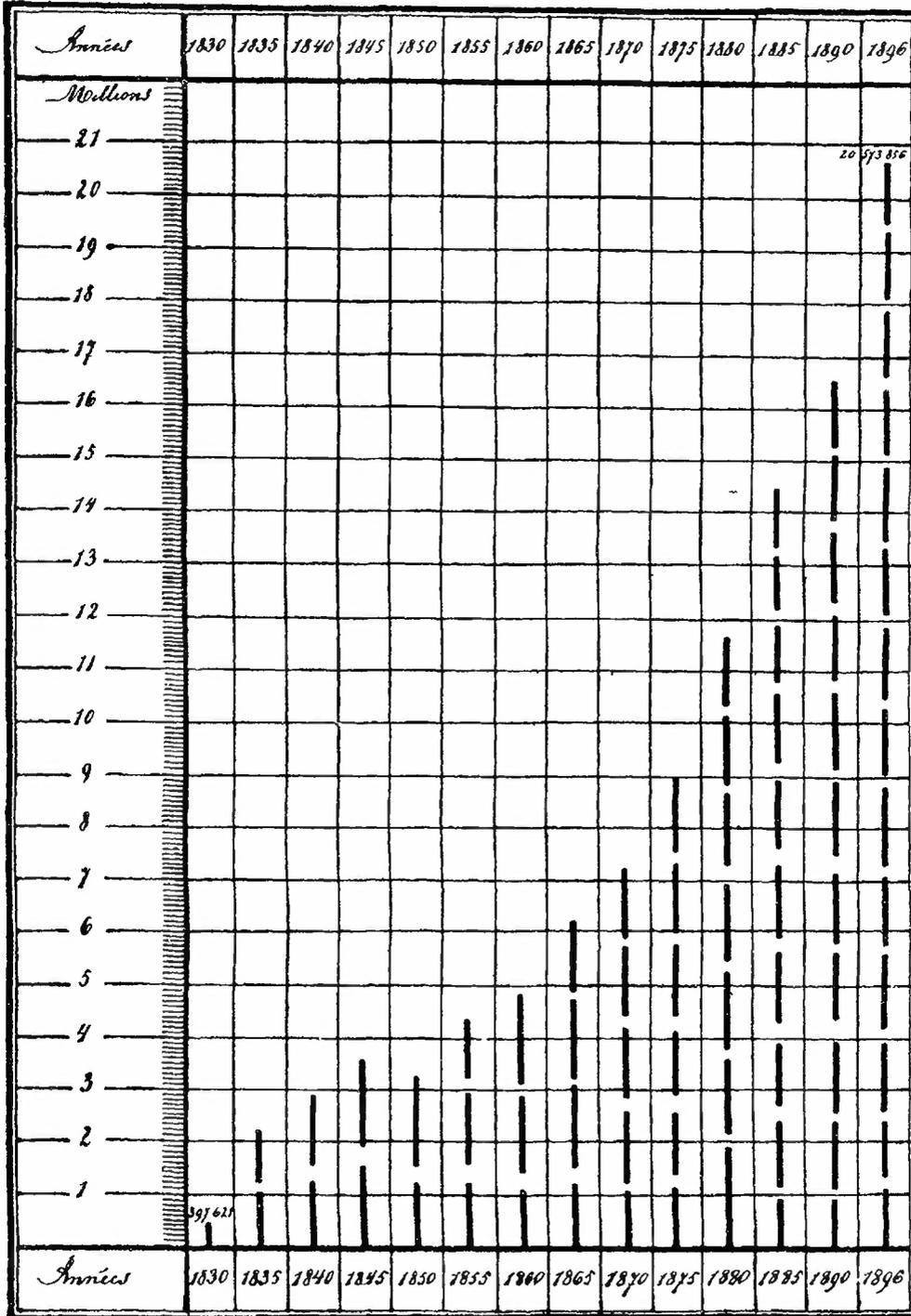
II. — JOURNAUX (- - - -) ET IMPRIMÉS (———).



(1) Les renseignements statistiques font défaut pour les années 1850 à 1849.

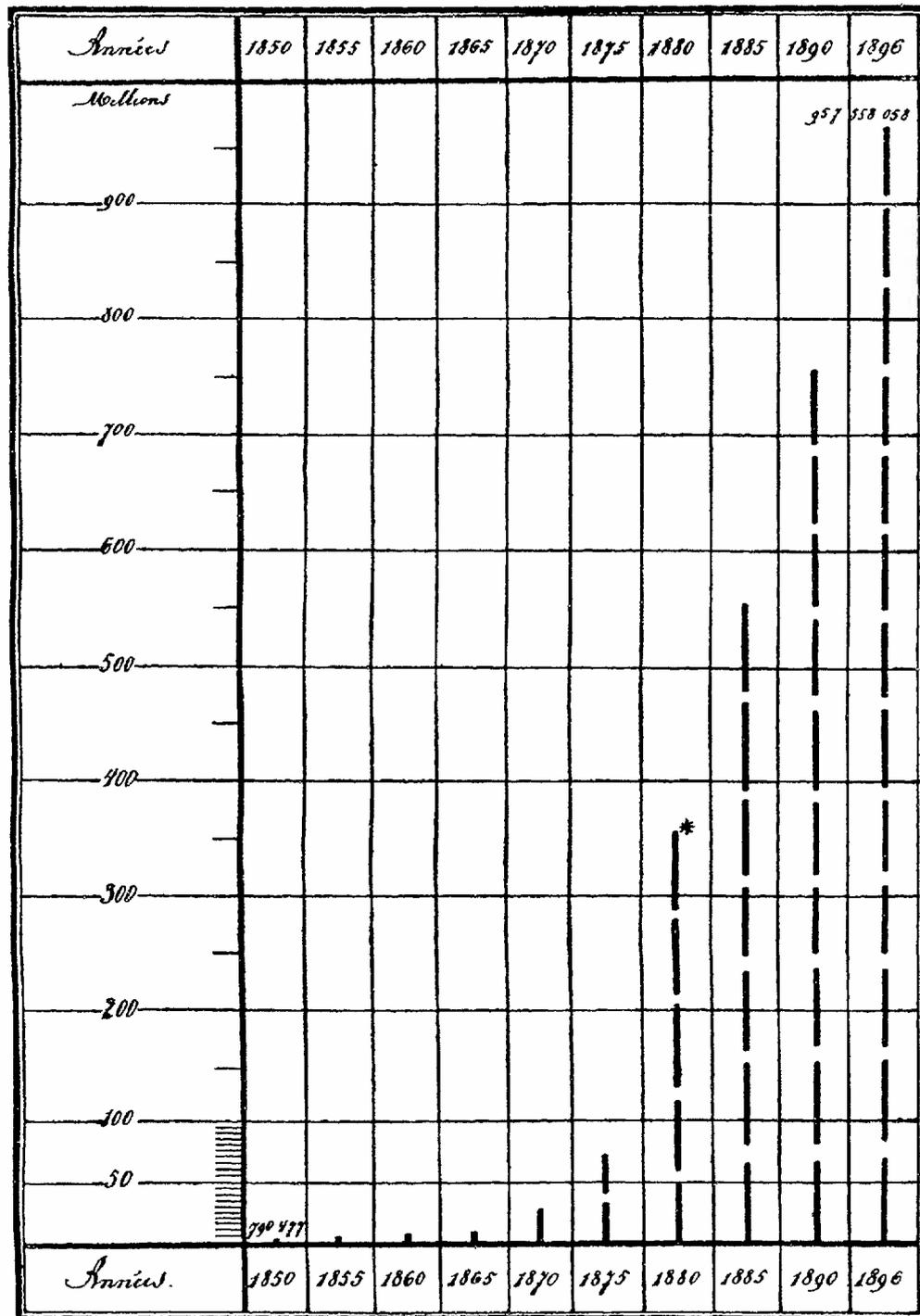
Tableau général

A. — POUR COMPTE DE L'ÉTAT.



des recettes.

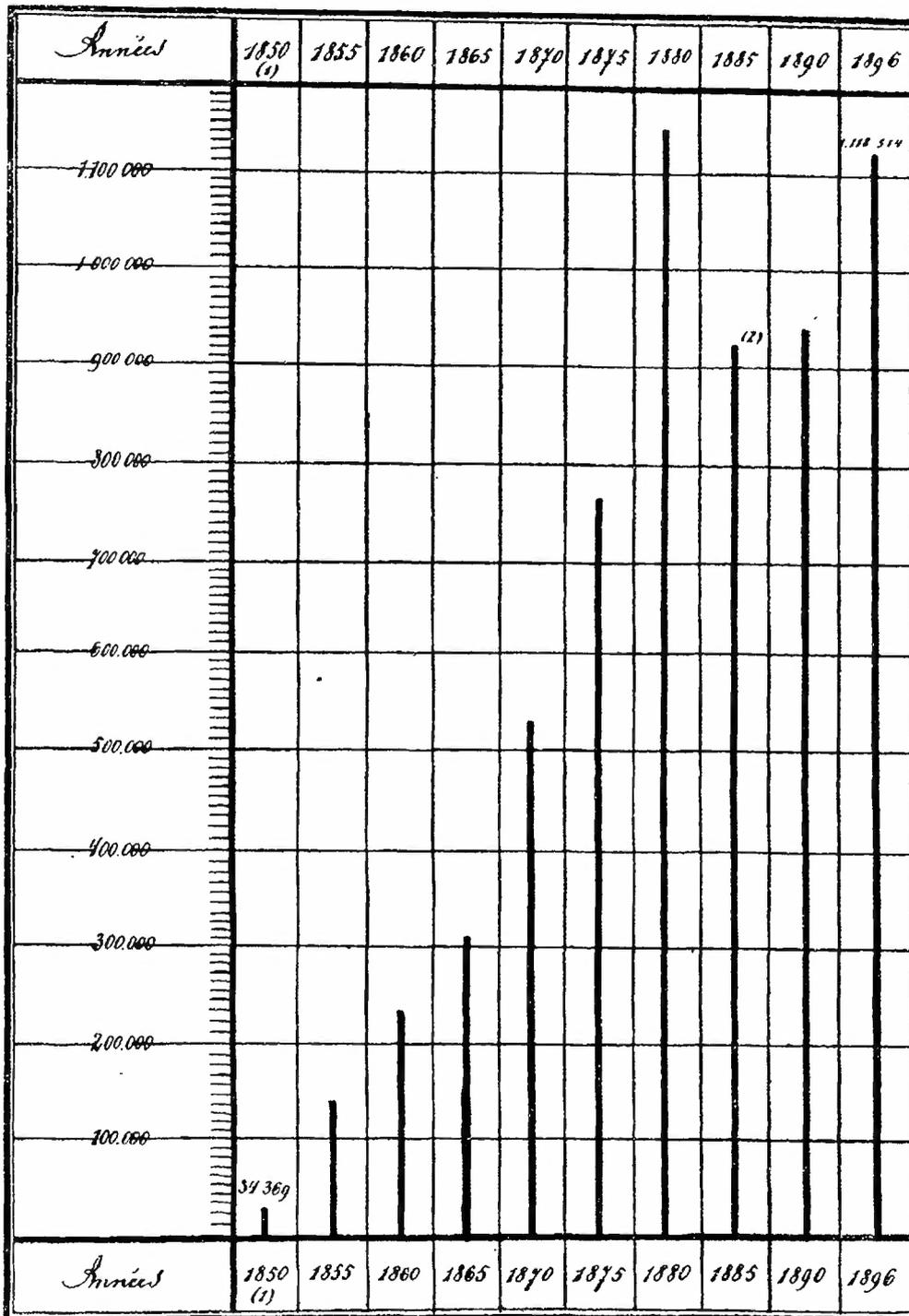
B. — POUR COMPTE DE TIERS.



(*) La forte progression constatée de 1875 à 1880 dans les recettes pour compte de tiers, provient notamment de l'introduction, à partir de 1876, du service postal de l'encaissement des effets de commerce.

Mouvement des mandats-

NOMBRE.

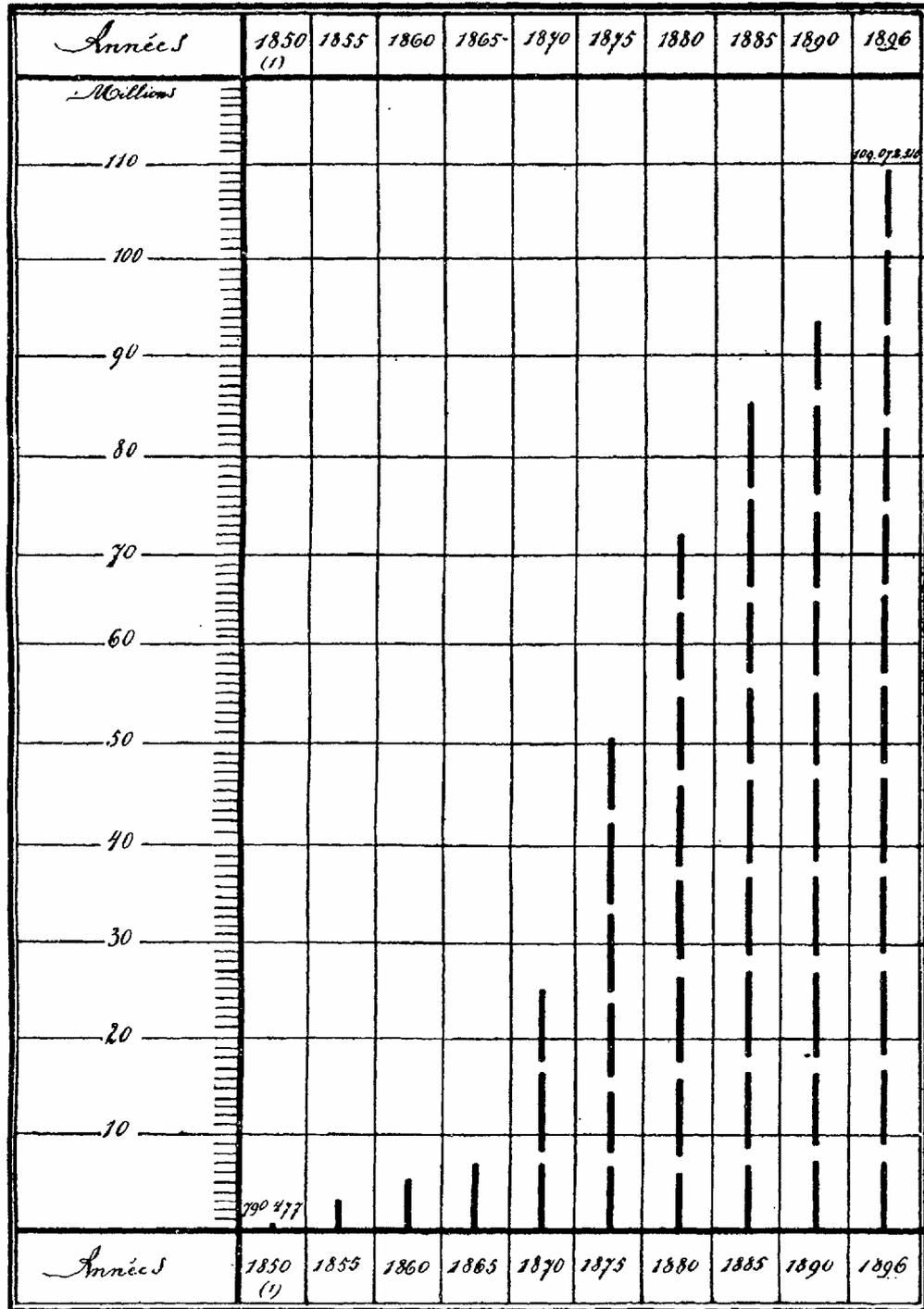


(¹) De 1850 à 1880, les envois de fonds, par la poste, étaient effectués au moyen de groups-espèces ; il n'existe pas de statistique de ces envois.

(²) La diminution du nombre de mandats provient de la création du service des bons de poste à partir du 1^{er} janvier 1884.

poste internes émis.

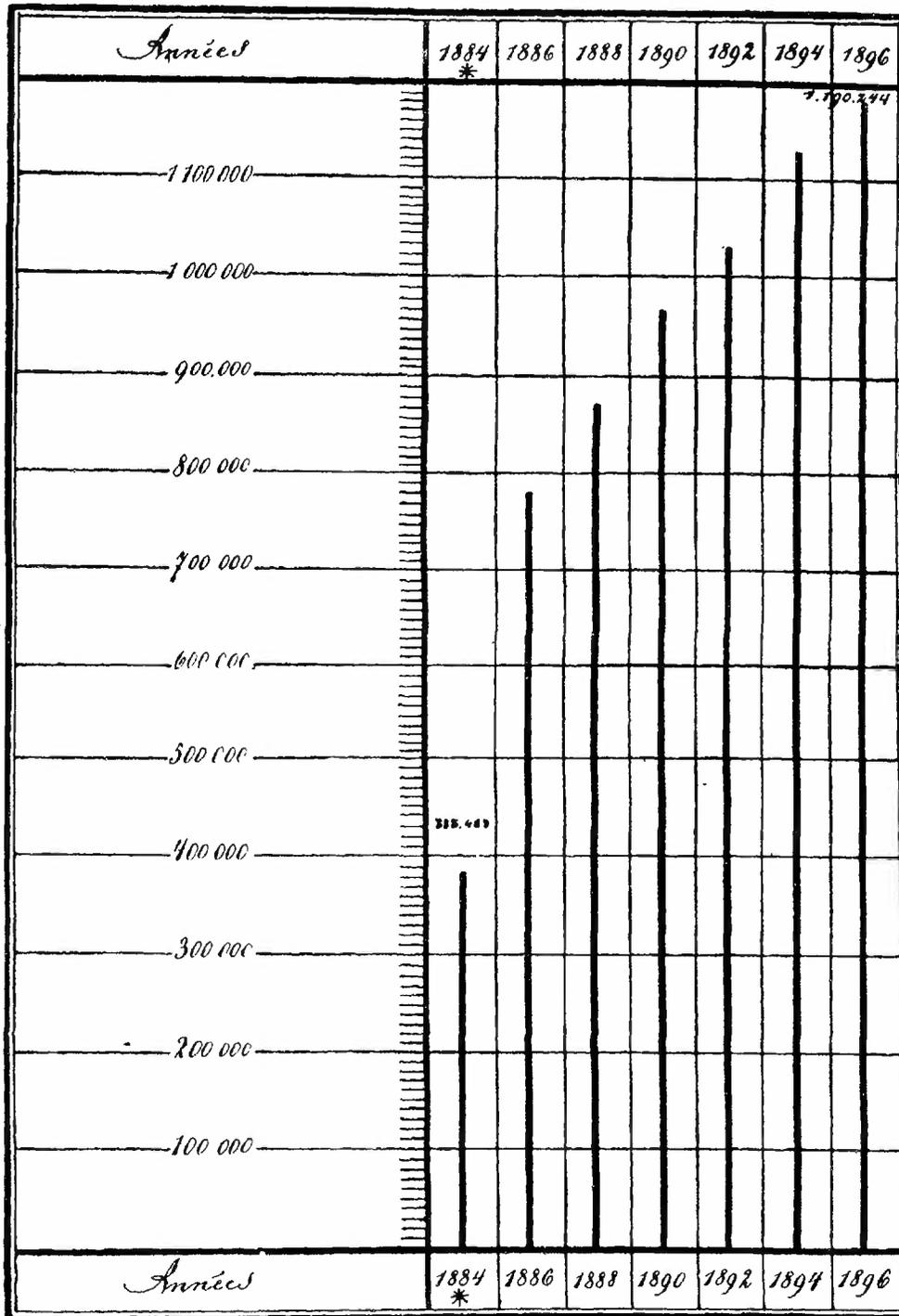
MONTANT.



(1) De 1850 à 1850, les envois de fonds, par la poste, étaient effectués au moyen de groups-espèces ; il n'existe pas de statistique de ces envois.

Mouvement des

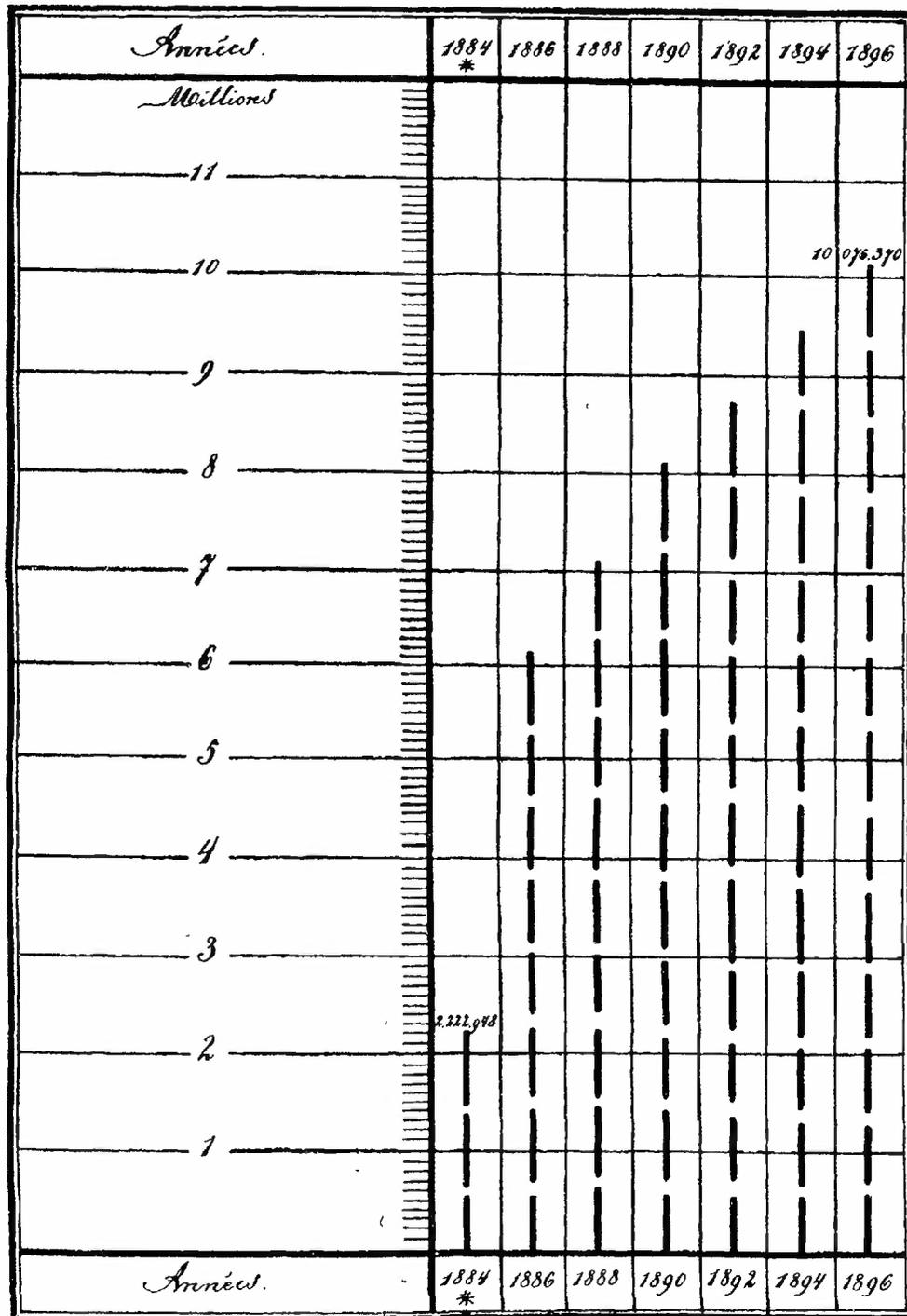
NOMBRE.



(*) Le service des bons de poste a été mis en vigueur le 1^{er} janvier 1884.

bons de poste émis.

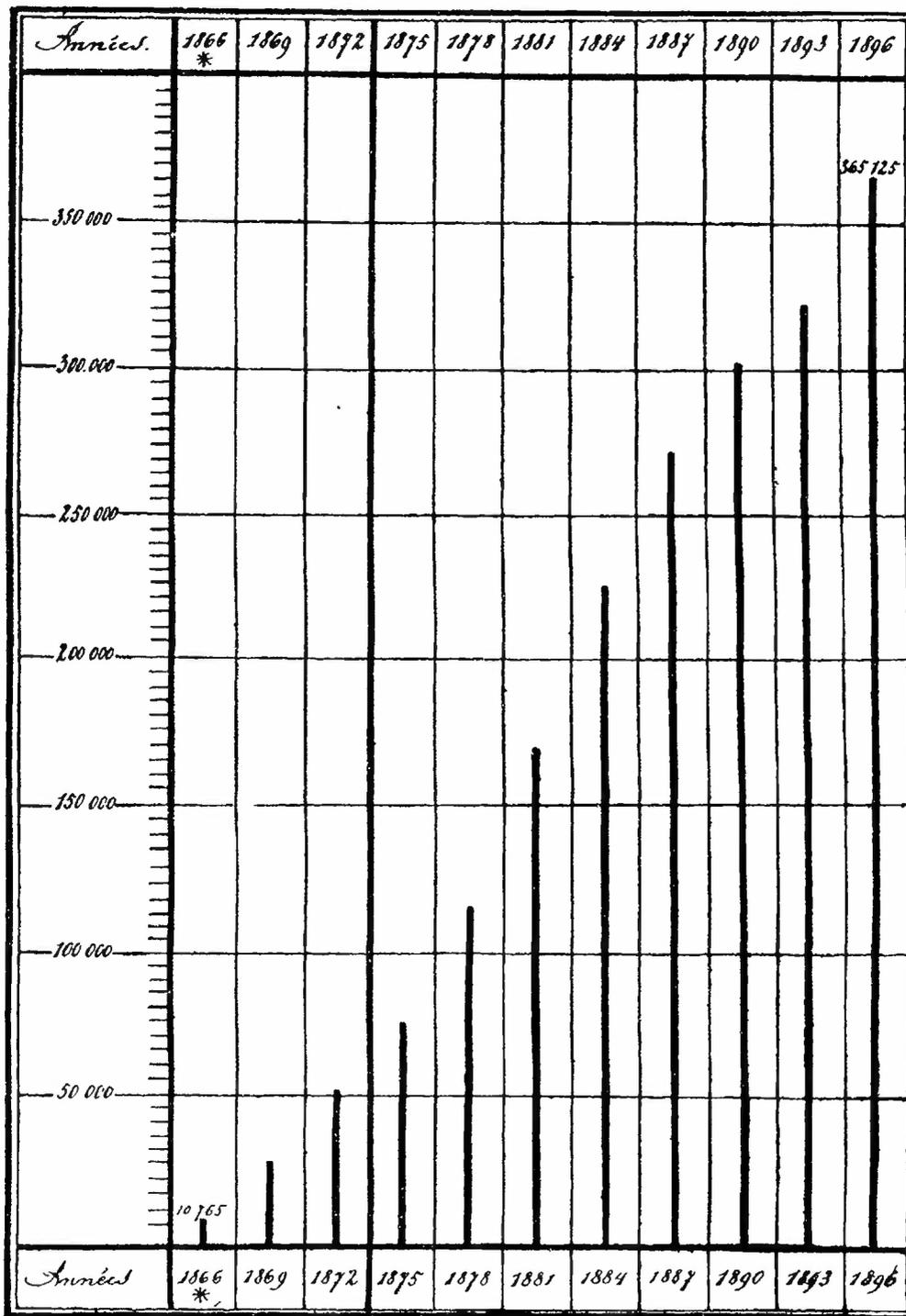
MONTANT.



(*) Le service des bons de poste a été mis en vigueur le 1^{er} janvier 1884.

Mouvement des mandats—

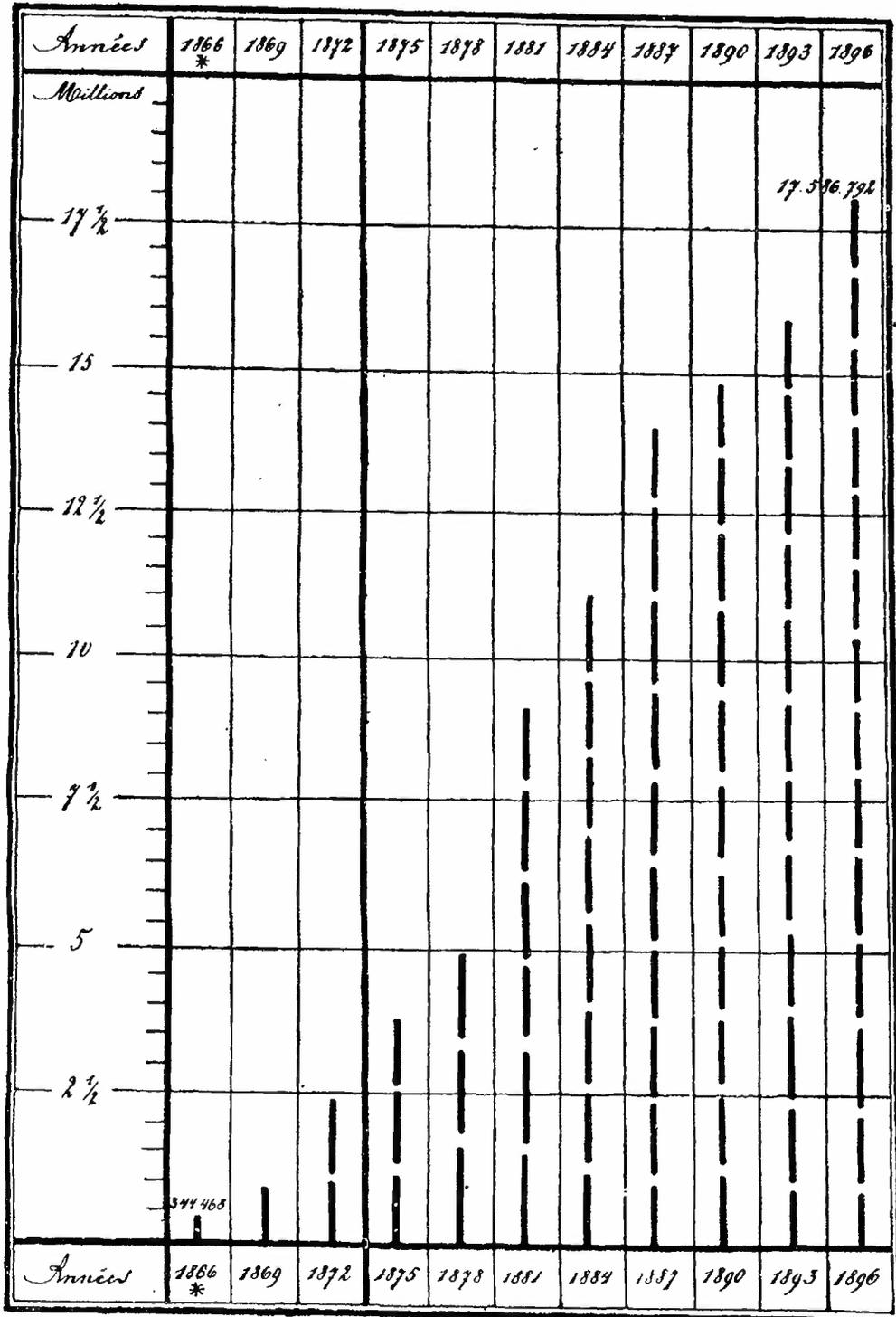
NOMBRE.



(*) Le service des mandats internationaux a été organisé à partir du 1^{er} janvier 1866.

poste internationaux émis.

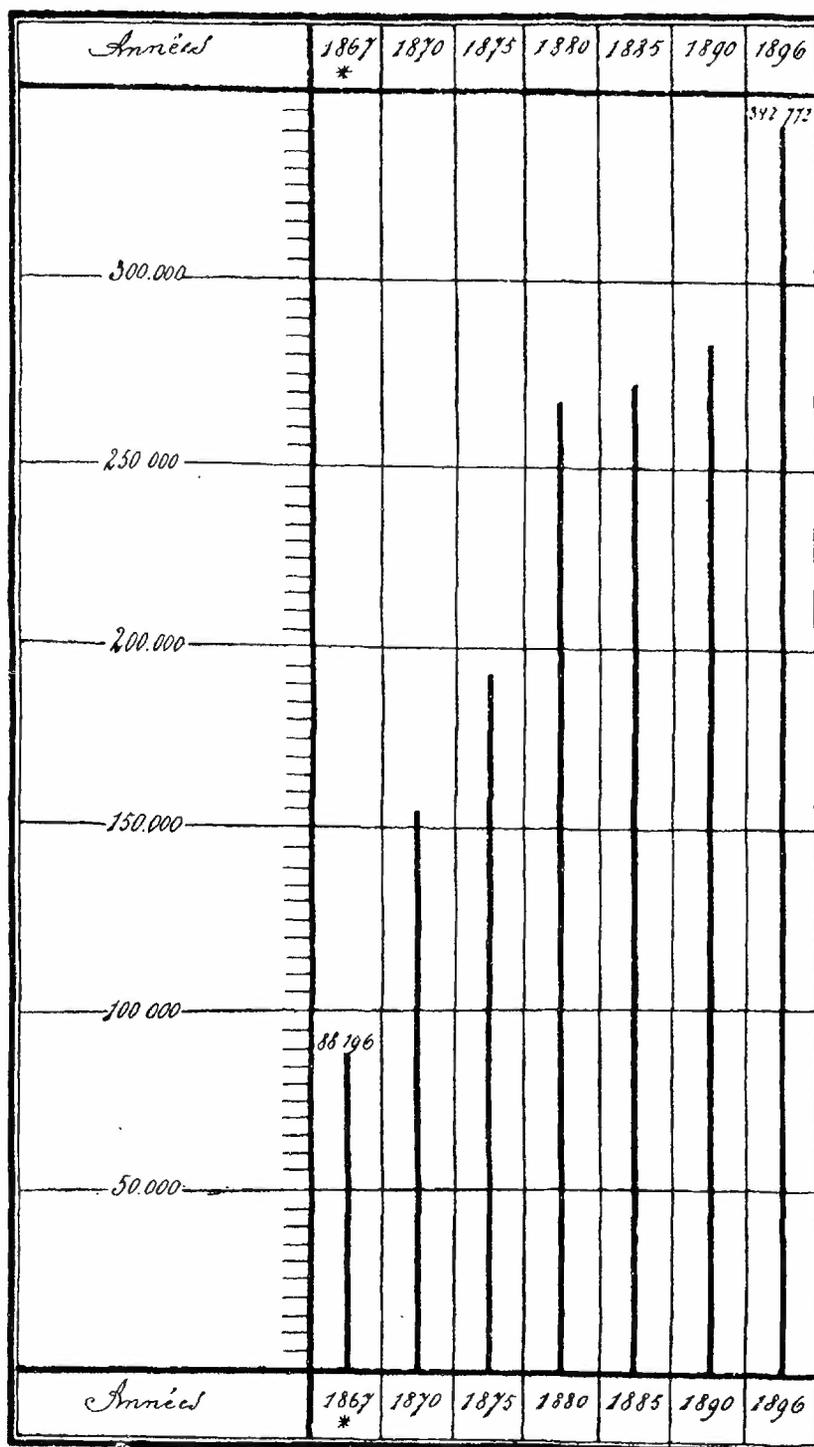
MONTANT.



(*) Le service des mandats internationaux a été organisé à partir du 1^{er} janvier 1866.

Mouvement des abonnements souscrits aux journaux belges et étrangers.

NOMBRE.

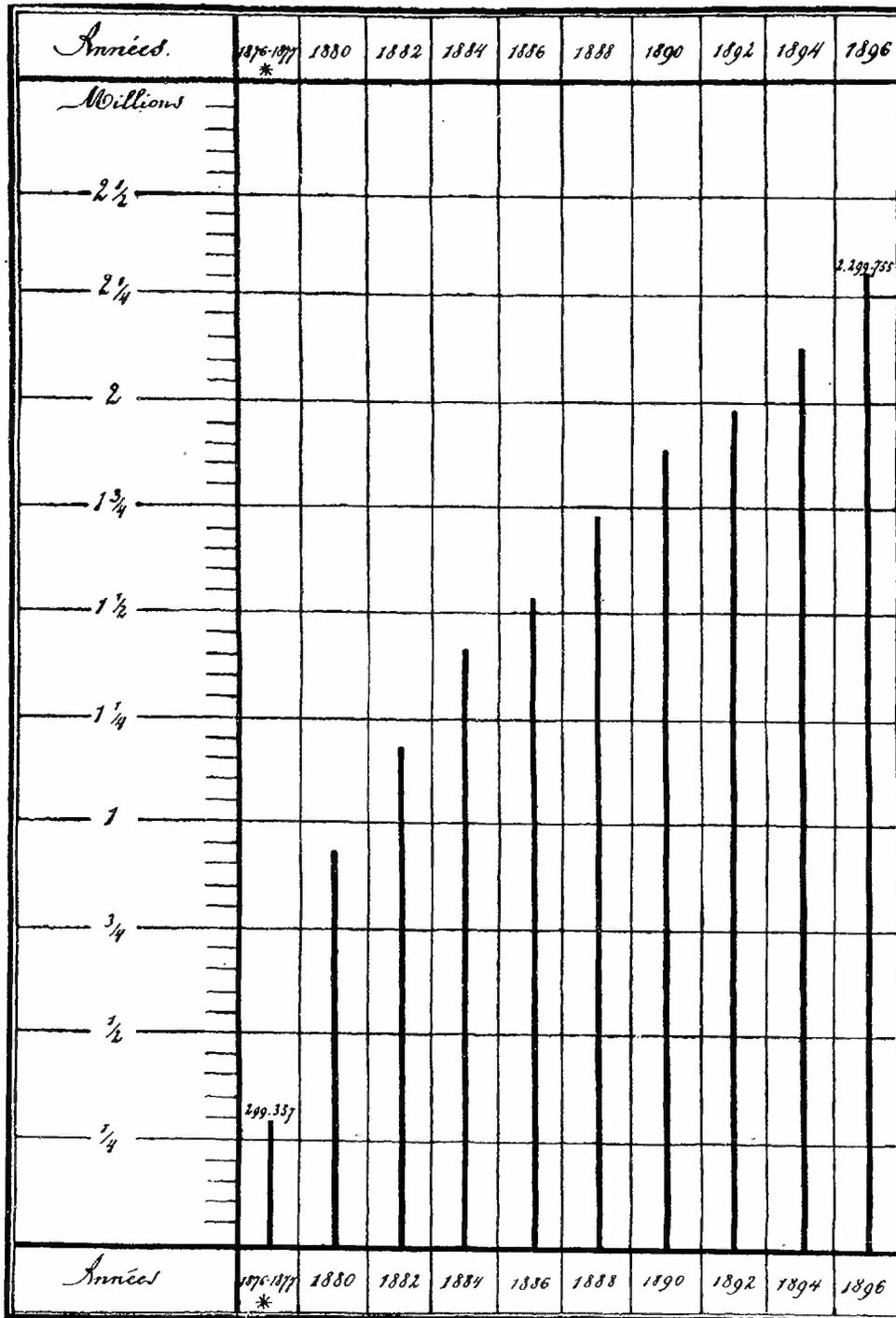


(*) Le service postal des abonnements aux journaux fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1845, mais les renseignements statistiques font défaut pour les périodes antérieures à 1867.

(35)

Mouvement des effets de commerce

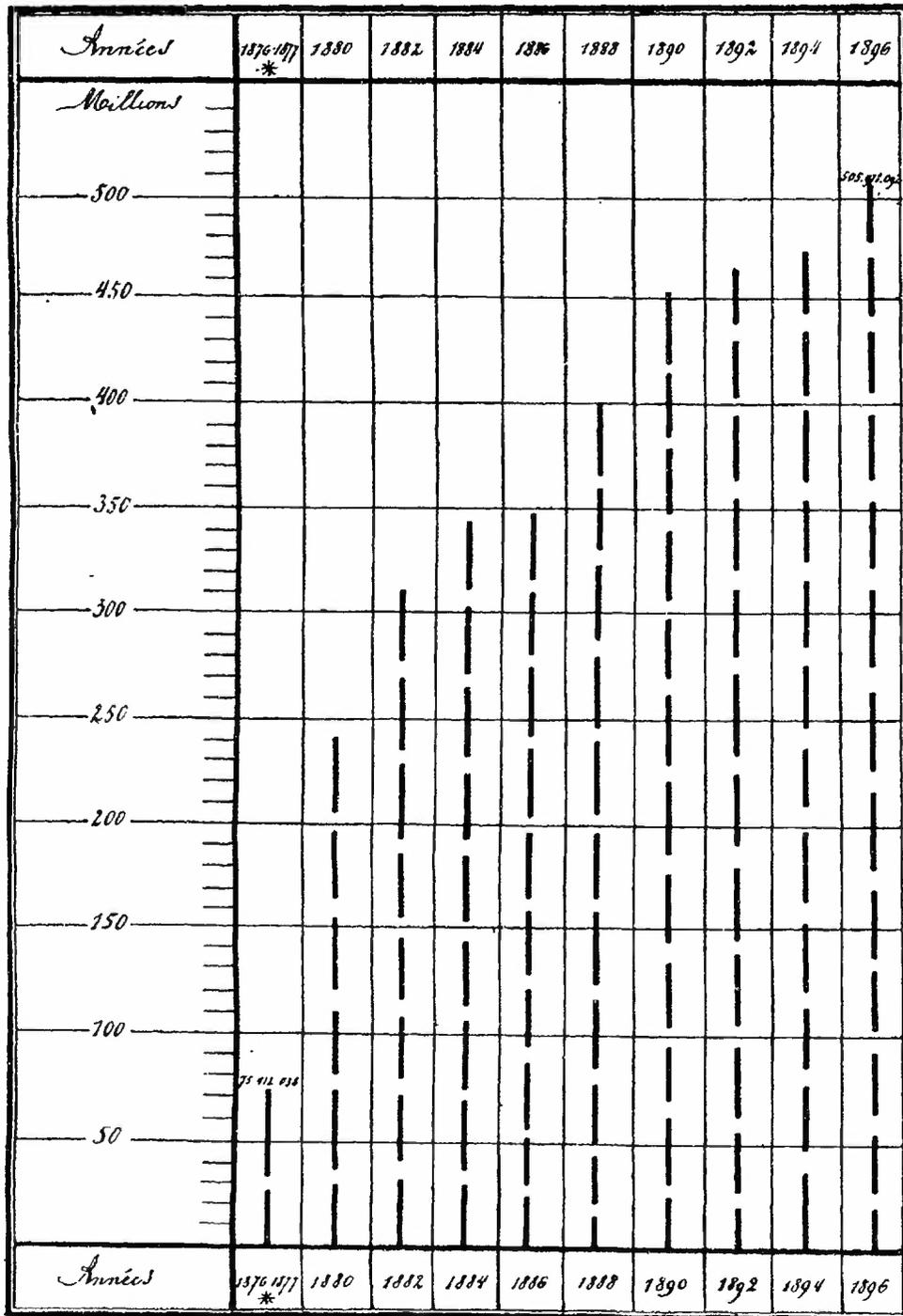
NOMBRE.



(*) Le service postal de l'encaissement des effets de commerce a été inauguré le 1^{er} octobre 1876.

déposés à l'encaissement.

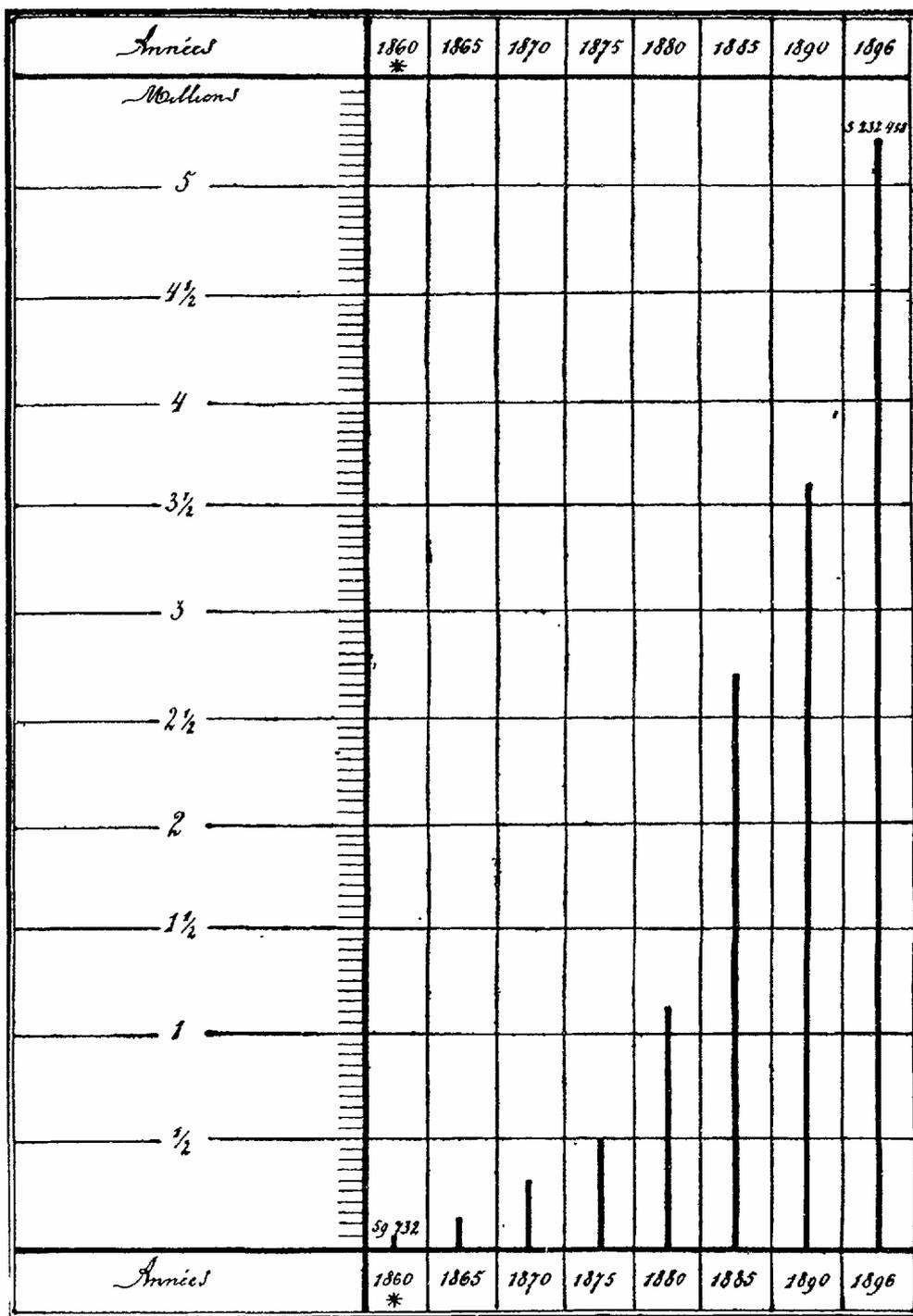
MONTANT.



(*) Le service postal de l'encaissement des effets de commerce a été inauguré le 1^{er} octobre 1876.

Mouvement des quittances

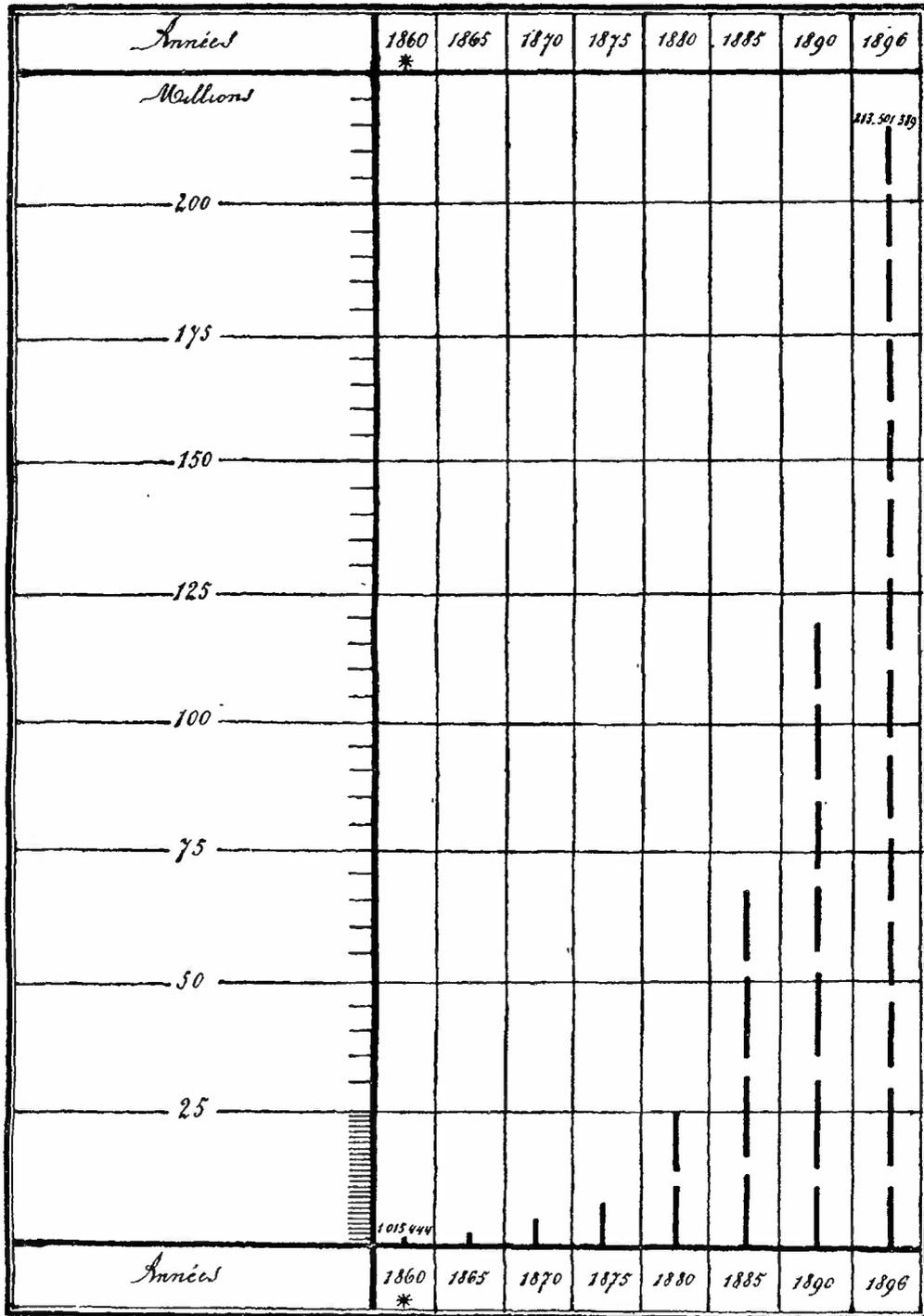
NOMBRE.



(*) Le service postal de l'encaissement des quittances fonctionne depuis 1843, mais les renseignements statistiques font défaut pour les périodes antérieures à 1860.

déposées à l'encaissement.

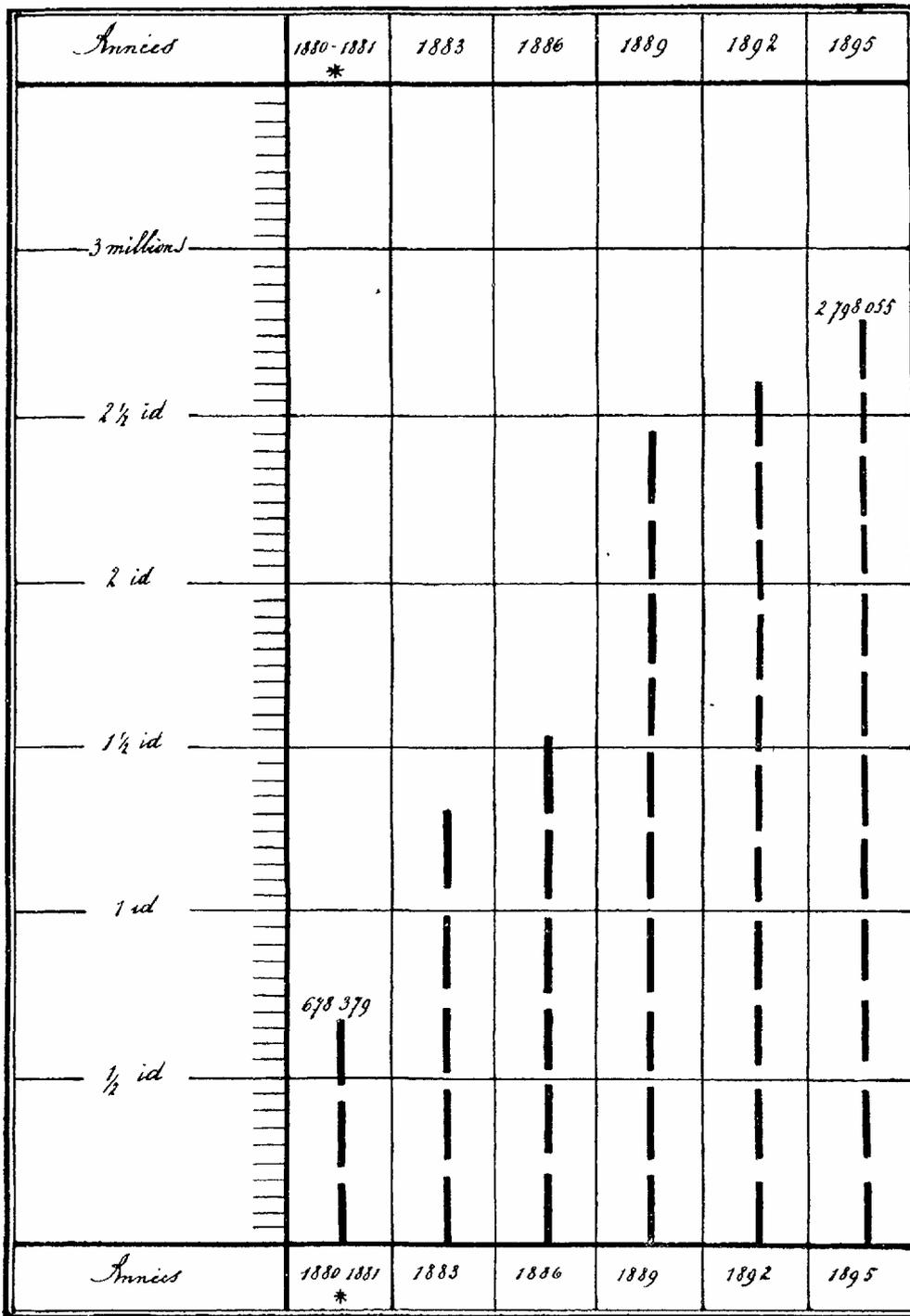
MONTANT.



(*) Le service postal de l'encaissement des quittances fonctionne depuis 1843, mais les renseignements statistiques font défaut pour les périodes antérieures à 1860.

Mouvement des recouvrements

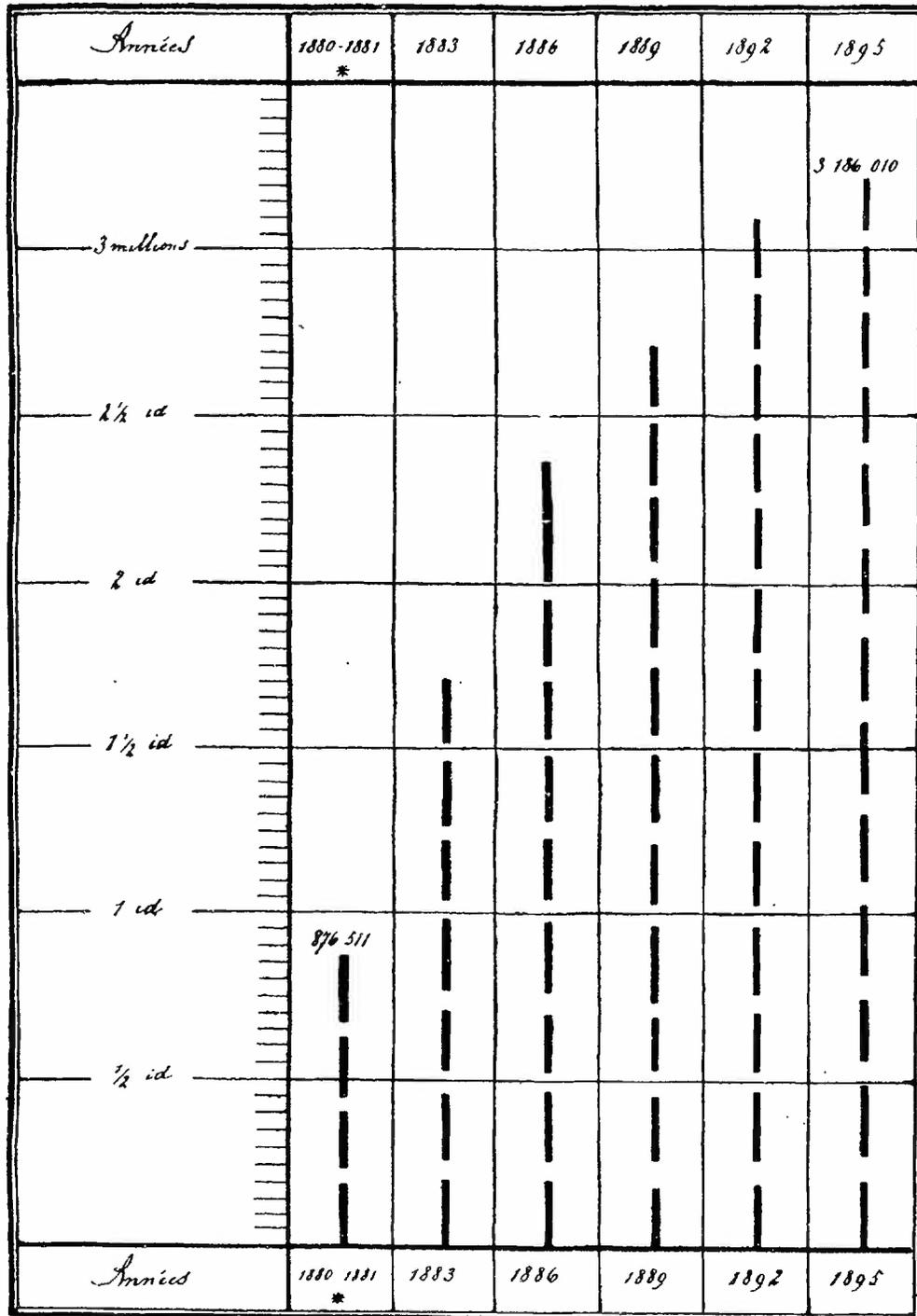
MONTANT DES VALEURS DÉPOSÉES EN BELGIQUE.



(*) Le service postal des recouvrements internationaux a été établi à partir du 1^{er} mai 1880.

de valeurs avec l'étranger.

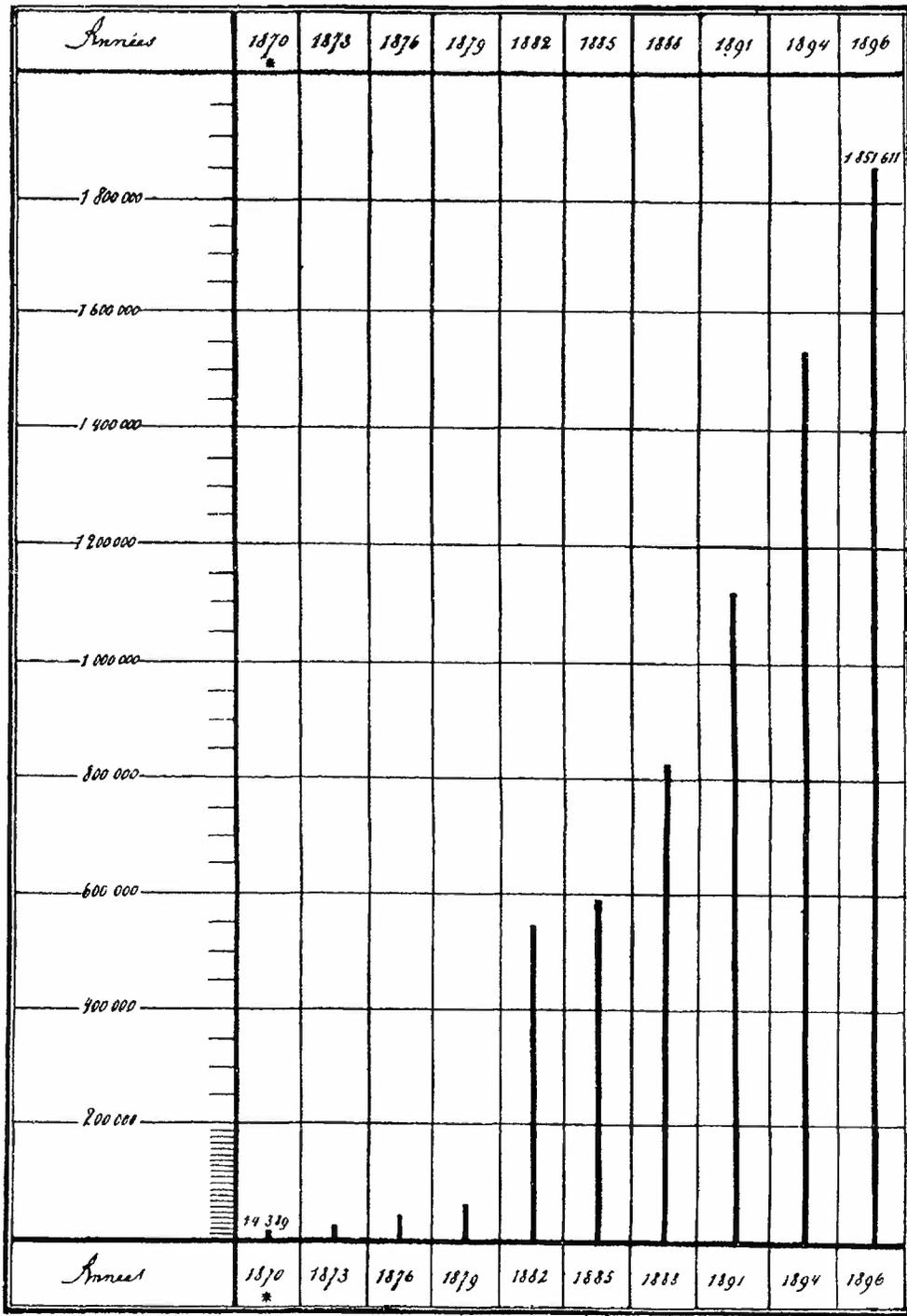
MONTANT DES VALEURS ORIGINAIRES DE L'ÉTRANGER.



(*) Le service postal des recouvrements internationaux a été établi à partir du 1^{er} mars 1880.

Mouvement des versements à la Caisse d'épargne

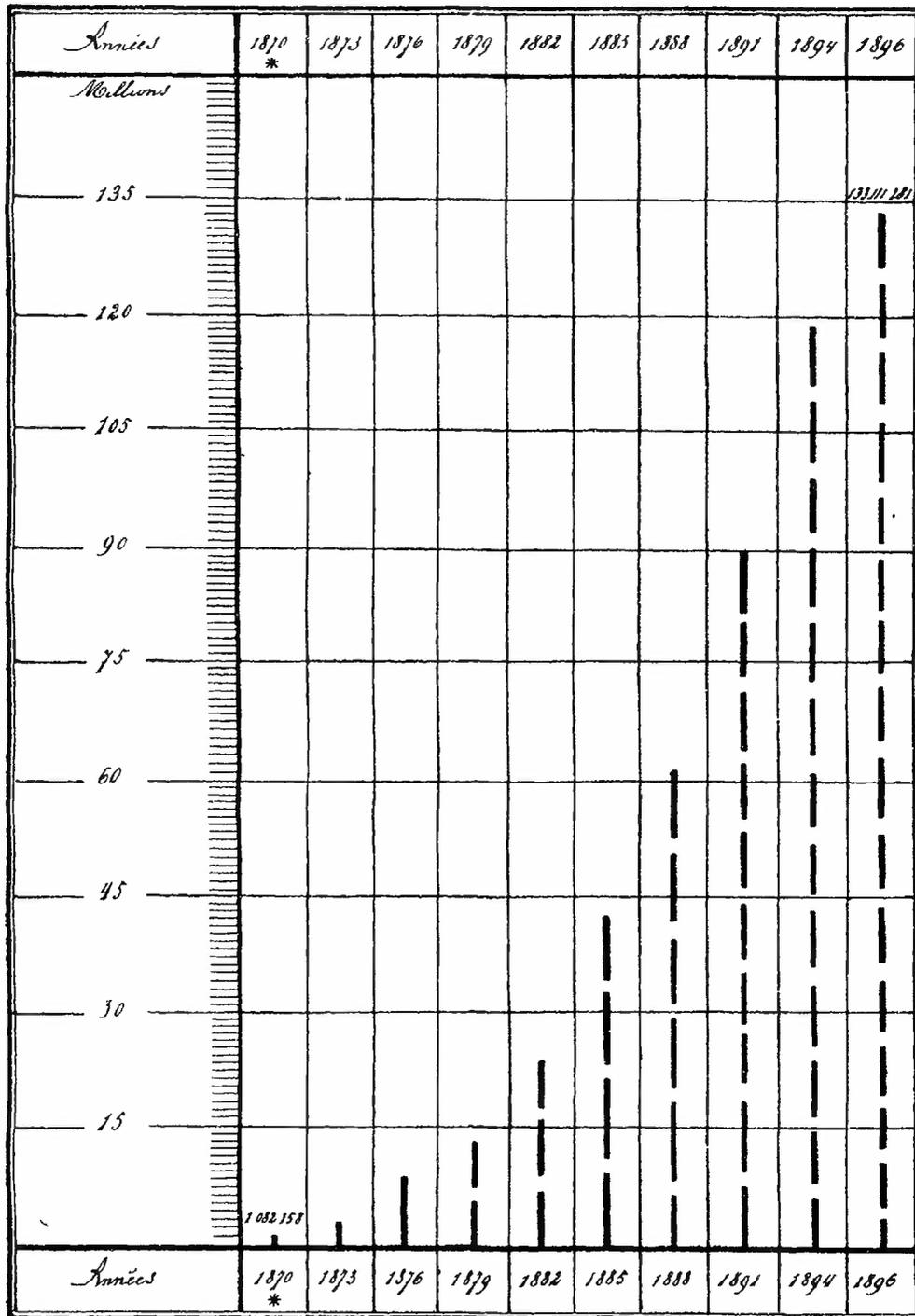
NOMBRE.



(*) Le service postal de la caisse d'épargne fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1870.

effectués par l'intermédiaire des bureaux de poste.

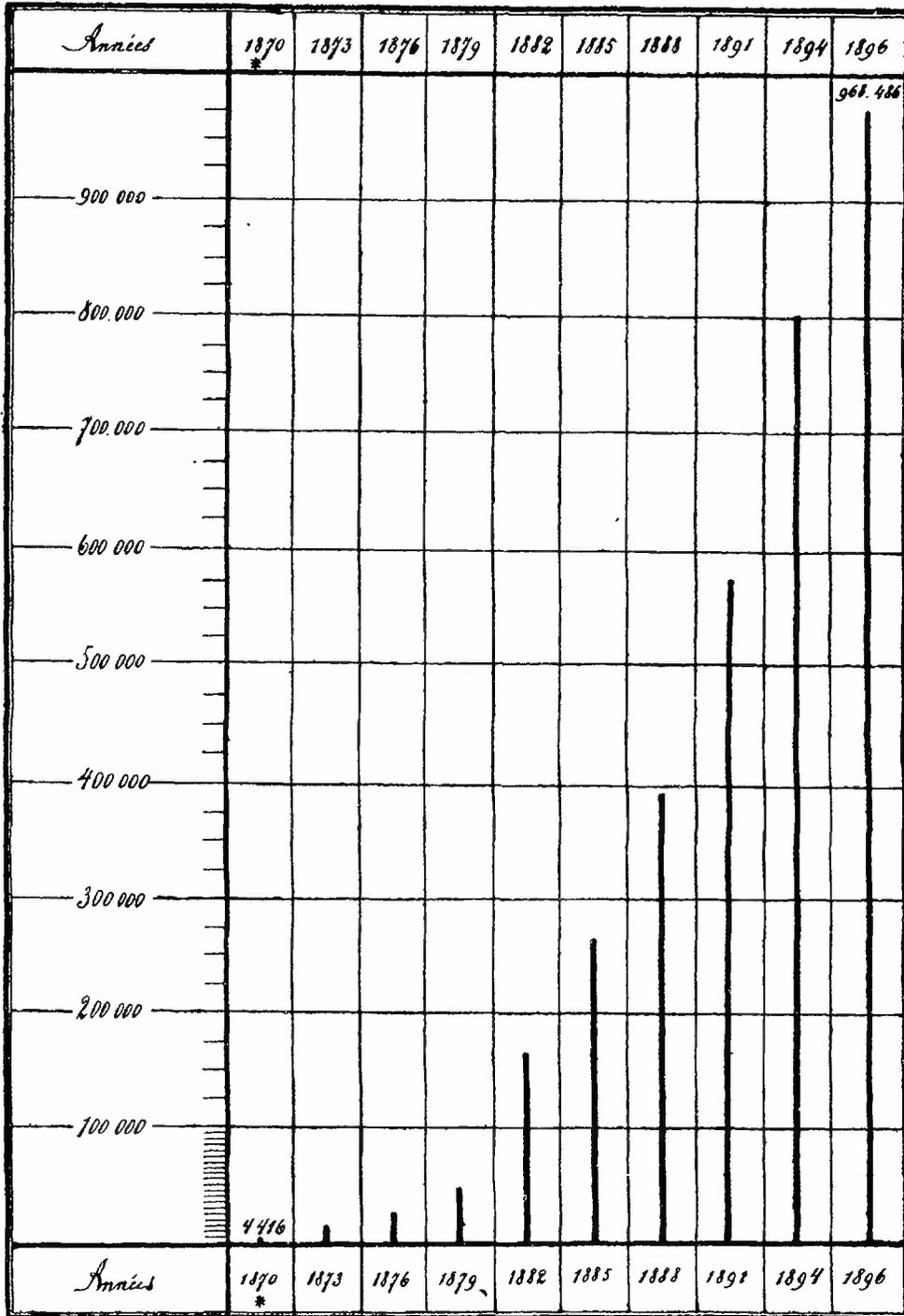
MONTANT.



(*) Le service postal de la caisse d'épargne fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1870.

Situation des livrets

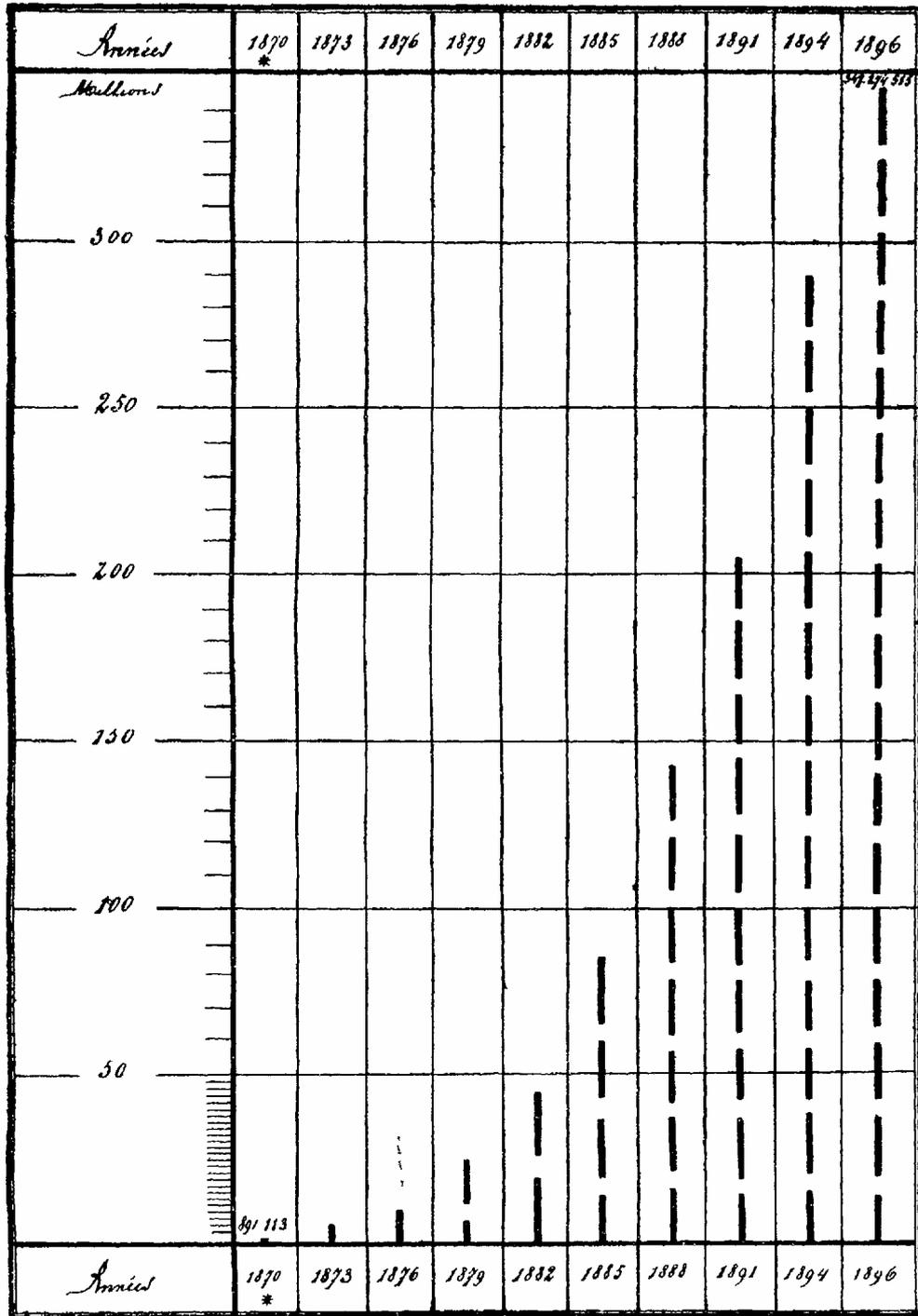
NOMBRE DE LIVRETS.



(*) Le service postal de la caisse d'épargne fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1870.

d'épargne postaux.

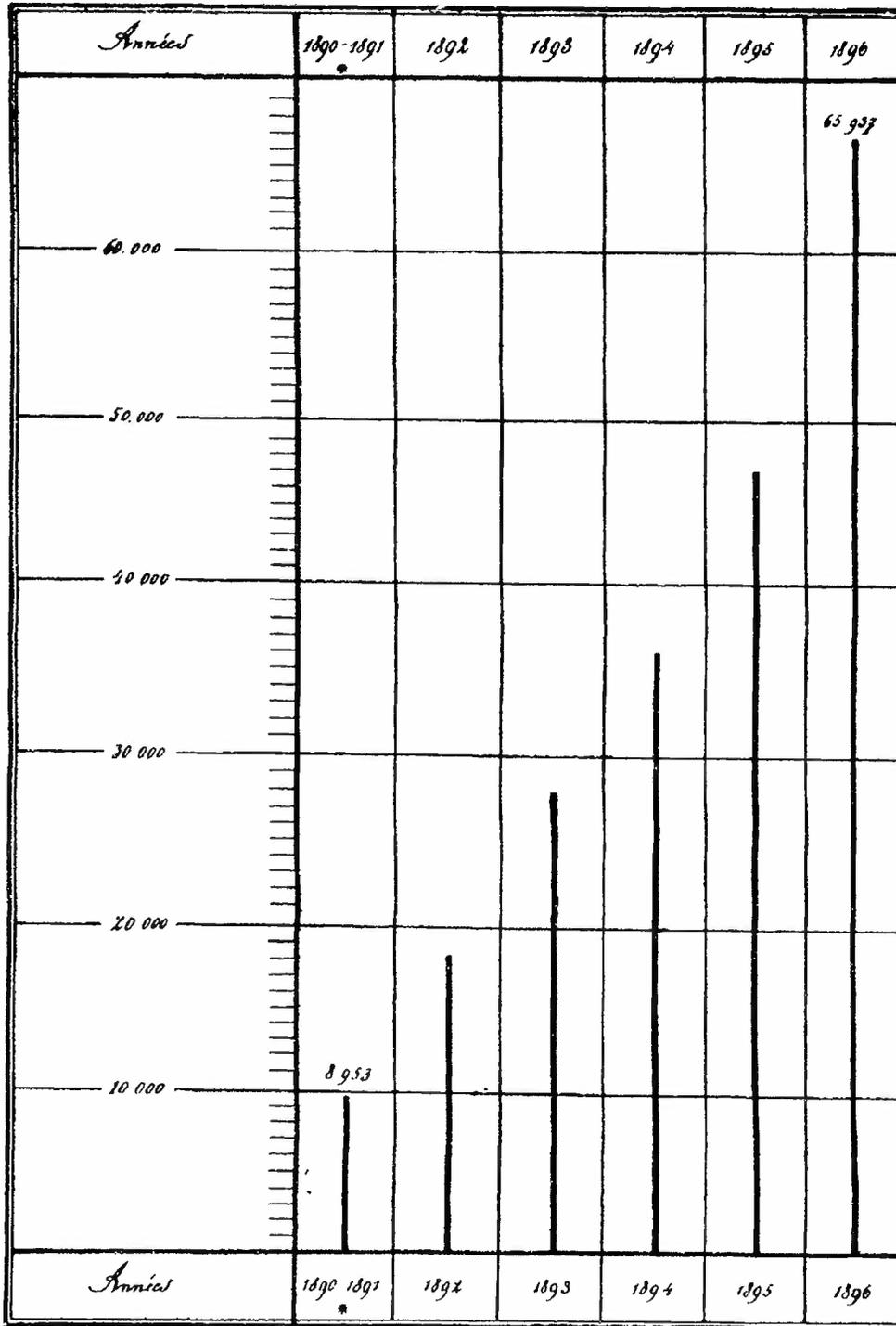
SOLDES DES COMPTES DES DÉPOSANTS.



(*) Le service postal de la caisse d'épargne fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1870.

Mouvement des versements à la Caisse de retraite

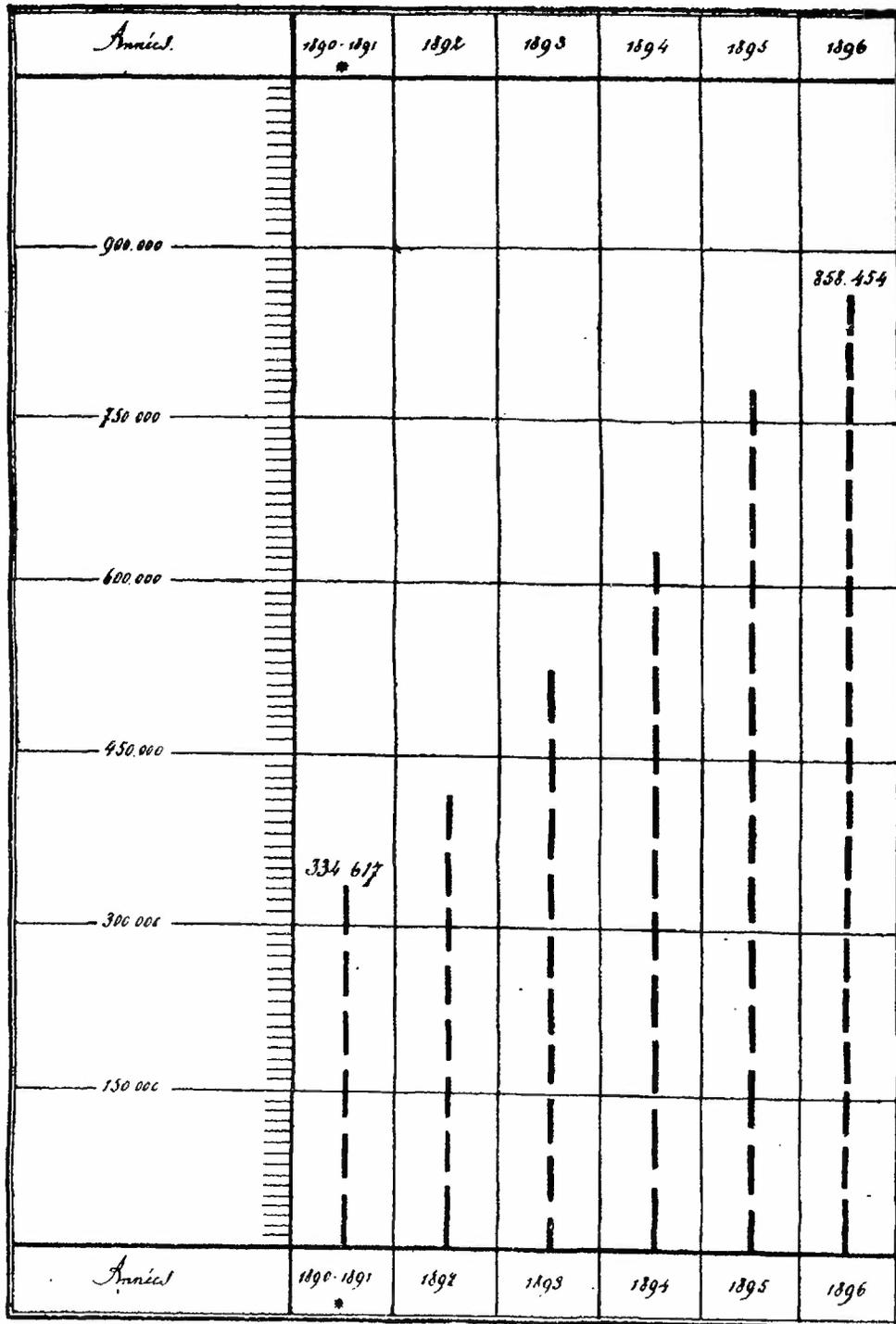
NOMBRE.



(*) Le service postal de la caisse de retraite fonctionne depuis le 16 novembre 1890.

effectués par l'intermédiaire des bureaux de poste.

MONTANT.



(*) Le service postal de la caisse de retraite fonctionne depuis le 16 novembre 1890.

(48)

(1)

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE 1^{er}. TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. CONVENTION INTERNATIONALE.

Pendant l'année 1896, l'État du Queensland a adhéré à la Convention télégraphique internationale.

§ 2. TARIFS INTERNATIONAUX.

Le tarif des correspondances internationales a subi certaines modifications pendant le même exercice :

La taxe, par mot, qui était de fr. 12-25 pour Madagascar, a été abaissée à fr. 7-10. De même, la taxe pour les Seychelles (iles) et Maurice (île), fixée respectivement à fr. 8-75 et à fr. 10-60, a été abaissée à fr. 7-10. Une réduction de taxe a également été consentie pour les Antilles (sauf Cuba), le Venezuela et les Guyane anglaise, française et hollandaise.

Par contre, un relèvement de fr. 10-80 à fr. 12-65 par mot a été opéré pour certains bureaux de la République d'Haïti.

§ 3. RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION.

De nombreuses améliorations, ayant pour but d'accélérer la transmission des correspondances et de mieux en assurer la transcription exacte, ont été introduites pendant les six dernières années dans le service télégraphique.

Les moyens mis en œuvre pour arriver à ce résultat peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

a. *Organisation du travail.*

Simplification du travail de l'opérateur par la suppression de certaines manœuvres et formalités.

Suppression d'écritures que les télégraphistes devaient effectuer au cours de leur travail en vue du contrôle.

Suppression de diverses opérations de contrôle exercées par les fonctionnaires dirigeant les bureaux.

Ces modifications ont permis au personnel, en général, de se consacrer, d'une façon plus complète, à la transmission proprement dite des correspondances.

b. *Perfectionnement de l'outillage.*

Installation progressive dans les bureaux principaux de plus de 500 appareils permettant de percevoir les signaux Morse à l'ouïe : ce système est plus rapide et donne une plus grande exactitude que la traduction par la lecture desdits signaux tracés graphiquement sur une bande de papier.

Modifications et perfectionnements apportés dans les appareils de connexion des fils de manière à permettre, en règle générale, dans le service interne, à tout bureau de départ de correspondre directement avec le bureau de destination du télégramme.

Ces améliorations ont produit de sensibles économies de main-d'œuvre et de matériel : elles ont permis, notamment, d'utiliser à la constitution de nouvelles voies directes 1,000 kilomètres, environ, de fils devenus disponibles.

L'importance des progrès réalisés peut être appréciée au moyen des chiffres suivants : la proportion des télégrammes internes qui, en moyenne, sont échangés dans un délai de quinze minutes et moins, entre le moment du dépôt au bureau de départ et l'heure d'arrivée au bureau destinataire, a subi les fluctuations ci-après :

1890	40	p. c. du mouvement total.
1891	45	— —
1894	55	— —
1895	72	— —
1896	81	— —

La proportion moyenne pour toute l'année a été en 1894 de 57 p. c., en 1895 de 68 p. c. et en 1896 de 76 p. c. En résumé, en six années, la vitesse dans l'échange des télégrammes a doublé.

Quant aux erreurs, on constate qu'elles sont moins nombreuses, notamment en ce qui concerne les télégrammes qui, par suite de fausses manœuvres, ne parviennent pas à destination.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1896 et en 1895, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1896. . .	2,859,226	2,207,706	827,919	5,574,851
	1895. . .	2,771,854	2,215,172	684,004	5,671,050
Différences pour 1896		+ 67,572	— 7,466	— 136,085	— 96,179
		+ 2.45 p. %	— 0.54 p. %	— 22.82 p. %	— 1.69 p. %
Recette. . .	1896. . .	1,647,276 »	1,751,904 11	297,759 09	3,696,959 20
	1895. . .	1,607,959 50	1,777,755 56	408,469 24	3,794,161 90
Différences pour 1896		+ 59,556 70	— 25,849 25	— 110,710 15	— 97,222 70
		+ 2 44 p. %	— 1.45 p. %	— 27 10 p. %	— 2.56 p. %

b. Service intérieur.

Des 2,859,226 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
39,175 urgents ou 1,380 sur 100,000 ;

518 collationnés ou 11 sur 100,000 ;

249 accusés de réception ou 9 sur 100,000 ;

et 10,412 enregistrements ou 367 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 13,612.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,296,677, soit une augmentation de 8.57 p. c. sur l'année 1895 (1).

c. Service international.

De 1895 à 1896, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a diminué de 0.54 p. c.

Les télégrammes urgents (2) ont diminué de 53,854 à 41,514, c'est-à-dire de 22.91 p. c. Cette forte diminution, due à la téléphonie internationale, porte principalement sur le trafic échangé avec la France, l'Allemagne et la Néerlande.

(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.

d. Service de transit.

De 1895 à 1896, le nombre des correspondances en transit a diminué de 22.82 p. c. Cette forte diminution est due, en grande partie, à la mise en service d'un nouveau câble anglo-allemand.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,889,500 en 1896 (1).

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1^{er}. BUREAUX.

	EN 1896.	EN 1895.	DIFFÉRENCES en 1896.
<i>A. Bureaux de l'État établis :</i>			
<i>a. Dans des stations de l'État</i>	596	582	+ 14
<i>b. — — de compagnies de chemins de fer</i>	88	88	—
<i>c. Au centre des villes ou communes</i>	221	210	+ 11
Ensemble.	905	880	+ 25
<i>B. Bureaux de compagnies de chemins de fer</i>	97	102	— 5
Ensemble.	1,002	982	+ 20
<i>C. Bureaux ouverts au départ seulement :</i>			
<i>a. Dans des stations de l'État</i>	65	66	— 1
<i>b. — — de compagnies de chemins de fer</i>	20	13	+ 7
<i>c. — bureaux de poste.</i>	11	11	—
<i>d. — postes éclusiers</i>	57	58	— 1
<i>e. — bureaux de police.</i>	2	2	—
<i>f. — bureaux militaires</i>	2	2	—
Ensemble.	1,159	1,134	+ 25
<i>D. Bureaux de dépôt</i>	494	490	+ 4
Totaux.	1,653	1,624	+ 29

(1) Dont 129,610 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1896.	
		1896.	1895.		
Longueur des lignes.	sur poteaux {	sur les chemins de fer de l'État.	3,477	3,462	+ 15
		— — — concédés.	4,318	4,318	—
		sur les routes ordinaires	4,459	4,458	+ 1
	sous terre dans les villes.	16	16	—	
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)		400	400	—	
Ensemble.		6,370	6,354	+ 16	
Développement total des fils conducteurs.	sur poteaux {	sur les chemins de fer de l'État.	24,837	24,593	+ 294
		— — — concédés.	3,565	3,487	+ 78
		sur les routes ordinaires	2,579	2,528	+ 51
	sous terre dans les villes.	510	510	—	
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)		517	517	—	
Fils conducteurs téléphoniques		30,738	26,177	+ 4,561	
Ensemble.		62,796	57,812	+ 4,984	

Ces chiffres ne comprennent ni 379 kilomètres de lignes (comportant 2,092 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,192 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 57 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (nouvel hôtel de la Marine), pour le service horaire, ni les fils blocs, sonneries Siemens, etc.

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

Au 1^{er} janvier 1897, le réseau complet de la Belgique comprenait 66,437 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	a. Système Morse	1,503
	b. — Hughes	77
	c. Autres systèmes	512
Total.		1,892

§ 4. RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT
(ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1896, 9 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

(1) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1896, de 9,333 agents répartis comme suit :

	En 1896.		En 1895.		Différences pour 1896.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Personnel supérieur et de l'administration centrale	240	»	240	»	»	»
2° Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	1,117	253	1,118	253	- 1	+ 2
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs, les facteurs et les téléphonistes provisoires.	1,357	253	1,358	253	- 1	+ 2
3° Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	3,915	95	3,408	91	+ 507	+ 4
Ensemble	5,272	350	4,766	344	+ 506	+ 6
	5,622		5,110		+ 512	
4° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,883	128	3,652	124	- 69	+ 4
TOTAUX.	8,855	478	8,418	468	+ 437	+ 40
	9,333		8,886		+ 447	

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1896, les chiffres suivants :

Service intérieur fr.	1,647,276	»	} 5,696,959 20
— international	1,751,904	11	
— de transit	297,759	09	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	283,964	»	} 2,883,823 39
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	50,219	75	
Somme due par les Compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires.	5,061	68	
Recettes téléphoniques (2).	2,564,577	96	
Total. . . . fr.	6,580,762	59	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

(2) Produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques, etc. (Sommes encaissées en 1896.)

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1896 soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	Traitements fixes, fr. 5,719,707 (1)	}	5,019,237 »
	Salaires 1,299,530 (1)		

Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne	1.736 51 (1)
--	--------------

Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges	40.000 »
---	----------

Matériel, objets de consommation.	645,000 » (1)
---	---------------

Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes).	166,324 38
--	------------

Total fr.	5,872,297 89(1)
---------------------	-----------------

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de fr.	708,464 70
---	------------

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais de premier établissement et des extensions successives des lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1896, à. fr.	13,215,000 »
---	--------------

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins. fr.	4,526,137 03
--	--------------

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier fr.	2,985,954 77
---	--------------

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées fr.	224,724 26
---	------------

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publics de l'Etat.		Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 1,714,855 83	}	5,298,025 32
		Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 1,583,169 49		

Ensemble fr.	10,854,821 38
------------------------	---------------

Approvisionnements fr.	104,943 70
----------------------------------	------------

Travaux prévus, et non exécutés au 31 décembre 1896. fr.	2,275,254 92
--	--------------

Total égal fr.	13,215,000 »
--------------------------	--------------

(1) Chiffres approximatifs.

Répartie sur les 62,796 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 13,215,000 francs revient à fr. 210-44 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

B. Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du Département fr.	47,000 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr.	64,561 »
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État fr.	16,587 »
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr.	539,690 »
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées fr.	141,000 »
Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾ fr.	291,400 »
	Fr. 872,538 »
Total des prestations. . . . fr.	919,538 »

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 1896, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 203,850 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.

(¹) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. TÉLÉPHONIE LOCALE.

Rachat de concessions téléphoniques. — Le Gouvernement s'est substitué, par voie de rachat, aux concessionnaires des réseaux de Malines et de Courtrai-Roulers, le 1^{er} janvier 1896. Cette substitution met fin à l'exploitation de réseaux téléphoniques belges par l'entreprise privée.

Des arrêtés royaux des 21 décembre 1895 et 31 décembre 1895 fixent les tarifs à appliquer dans les réseaux de Malines et de Courtrai et dans les réseaux auxiliaires rattachés ou à rattacher à ces réseaux.

En vue de l'unification des tarifs dans les réseaux d'égale importance, l'État a appliqué au groupe de Courtrai-Roulers les taxes en vigueur dans les groupes téléphoniques de Landen, de Tournai, de Termonde et du Littoral.

Création de réseaux. — Un arrêté royal du 15 juin 1896 décide la création d'un groupe téléphonique ayant son centre principal à Chimay et fixe les redevances à y percevoir; ces redevances sont celles des réseaux secondaires à reliaisons bifilaires. Le réseau de Chimay a été livré à l'exploitation le 15 août 1896.

Pendant l'année 1896, l'État a ouvert des réseaux téléphoniques auxiliaires à Renaix (groupe de Gand), à Leuze et à Pecq (groupe de Tournai), à Iseghem (groupe de Courtrai), à Cappellen (groupe d'Anvers), à Givry (groupe de Mons) et à Binche (groupe de Charleroy).

Le bureau central du réseau de Spa a été transféré au nouvel Hôtel des Postes, des Télégraphes et des Téléphones de cette localité.

Les dispositions de l'arrêté royal du 29 juin 1892 ont été rendues applicables à tous les groupes téléphoniques fonctionnant en Belgique. Cet arrêté est ainsi conçu : « Dans l'intérêt du service ou du Trésor, l'Administration » peut, dans un même groupe téléphonique, raccorder un établissement à » un bureau central autre que le bureau central le plus rapproché.

» Le montant de la redevance d'abonnement est, dans ce cas, calculé » d'après la distance de l'établissement au bureau central le plus proche. »

Un arrêté ministériel, en date du 11 novembre 1896, détermine les taxes à acquitter du chef :

a) du déplacement des appareils téléphoniques loués par l'Administration aux abonnés des réseaux ;

b) du remplacement de toute carte gratuite ou payante donnant droit aux communications téléphoniques locales à partir des bureaux publics, disparue en cours de validité ;

c) de l'installation, chez les abonnés, de postes téléphoniques mobiles en lieu et place de postes fixes ;

d) du remplacement de microphones des systèmes généralement en usage par des appareils perfectionnés.

Bureaux publics téléphoniques. — L'État a créé, en 1896, des bureaux publics téléphoniques à : Alost (Nord), Boom (Station), Hal (Station), La Louvière (Station), Nivelles (Nord), Renaix (Station), Saint-Ghislain (Station), Soignies (Station), Termonde (Station), Dinant (Poste), Antoing (Station), Courtrai (Station), Courtrai (Bourse), Roulers (Station), Ath (Station), Vilvorde (Station), Lokeren (Station), Nieupoort-ville (Station), Leuze (Station), Saint-Trond (Poste), Gand (Boucherie), Ans (Poste), Chimay (Station), Bruxelles (Quartier-Louise); total : 24.

A Audenarde, il a été établi un bureau public téléphonique ne faisant partie d'aucun groupe téléphonique ; ce bureau est ouvert seulement aux correspondances à grande distance internes et internationales.

Le bureau public de Spa (Poste) a été transféré au nouvel Hôtel des Postes, des Télégraphes et des Téléphones de cette localité et le bureau public de Spa (Casino) a été supprimé.

Échange téléphonique des télégrammes. — Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés et les bureaux télégraphiques s'est ouvert dans le courant de l'année à : Renaix, Leuze, Chimay et Binche.

Le bureau de dépôt de télégrammes établi au bureau des postes d'Anvers (Kiel) a été pourvu d'un appareil téléphonique pour la transmission des dépêches au réseau télégraphique.

B. TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE INTERNE.

Extension des relations. — Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux ci-après :

Anvers-Boom. . . { Renaix, Leuze, Isegheem, Pecq, Chimay, Givry, Binche, Audenarde (cabine).

Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde. { Renaix, Leuze, Isegheem, Cappellen, Pecq, Chimay, Givry, Binche, Audenarde (cabine).

Charleroy-La Louvière. { Renaix, Leuze, Isegheem, Cappellen, Pecq, Givry, Chimay, Audenarde (cabine).

Courtrai-Roulers.	{	Renaix, Leuze, Cappellen, Pecq, Givry, Chimay, Audenarde (cabine).
Groupe du Littoral.	{	Renaix, Leuze, Iseghem, Cappellen, Pecq, Chimay, Givry, Binche, Audenarde (cabine).
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	{	Renaix, Leuze, Cappellen, Pecq, Chimay, Givry, Binche, Audenarde (cabine), Courtrai-Iseghem-Roulers.
Liège - Huy - Trooz-Visé.	{	Renaix, Leuze, Cappellen, Pecq, Chimay, Binche, Audenarde (cabine), Courtrai-Iseghem-Roulers.
Louvain.	{	Renaix, Cappellen, Pecq, Chimay, Givry, Binche, groupe du Littoral, Audenarde (cabine), Courtrai-Iseghem-Roulers, Leuze.
Malines.	{	Renaix, Leuze, Cappellen, Pecq, Givry, Audenarde (cabine).
Mons-Saint-Ghislain-Soignies.	{	Renaix, Leuze, Iseghem, Cappellen, Pecq, Chimay, Binche, Audenarde (cabine), Louvain, Malines.
Namur-Dinant	{	Renaix, Leuze, Cappellen, Pecq, Chimay, Givry, Binche, Audenarde (cabine).
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.	{	Renaix, Leuze, Iseghem, Cappellen, Pecq, Chimay, Givry, Binche, Audenarde (cabine).
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.	{	Renaix, Iseghem, Cappellen, Chimay, Givry, Binche, Audenarde (cabine), Louvain.
Verviers-Spa	{	Leuze, Cappellen, Pecq, Chimay, Binche, Courtrai-Iseghem-Roulers.
Audenarde (cabine).	{	Leuze, Iseghem, Cappellen, Pecq, Chimay, Givry, Binche, Verviers.
Gand-Renaix	{	Leuze, Iseghem, Cappellen, Pecq, Chimay, Givry, Binche, Audenarde (cabine).
Cappellen.		Iseghem, Chimay, Givry, Binche, Leuze, Pecq.
Givry.		Chimay, Iseghem, Leuze, Pecq, Binche.
Chimay.		Iseghem, Leuze, Pecq, Binche, Roulers.
Leuze-Pecq.		Iseghem, Binche.
Renaix		Verviers.

Des relations partielles se sont ouvertes :

1° Entre le groupe de Courtrai-Iseghem-Roulers et celui de Namur-Dinant ;

2° Entre le groupe de Liège-Huy-Trooz-Visé et celui de Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies.

Le service a été étendu d'une façon générale :

1° Entre le groupe de Charleroy-Binche-La Louvière et celui de Courtrai-Iseghem-Roulers ;

2° Entre le groupe de Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies et celui de Verviers-Spa.

C. TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

1° Relations franco-belges.

Extensions. — La liste des relations franco-belges a reçu les additions suivantes :

Renaix, Aude- narde (cabine).	{	Béthune, Comines, Dunkerque-Bergues, Halluin, Valenciennes.
Leuze, Pecq . .	{	Armentières, Arras, Béthune, Calais, Cambrai, Comines, Dunkerque-Bergues, Halluin, Masnières, Valenciennes-Denain.
Iseghem	{	Armentières, Arras, Béthune, Cambrai, Comines, Dunkerque-Bergues, Halluin, Masnières, Valenciennes-Denain.
Cappellen . . .	{	Armentières, Béthune, Cambrai, Comines, Dunkerque-Bergues, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Valenciennes-Denain.
Givry	{	Arras, Béthune, Cambrai, Caudry, Comines, Dunkerque-Bergues, Fresnes, Le Cateau, Masnières, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Valenciennes-Denain.
Renaix, Leuze, Pecq, Iseghem, Givry, Aude- narde (cabine).	{	Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem.
Givry-Binche.	{	Fourmies - Anor - Avesnes - Etrœungt - Glagcon - La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies.
Cappellen, groupe du Littoral (à l'exclusion du réseau de Heyst).	{	Paris et ses réseaux-annexes.
Anvers-Boom, Cappellen, Chimay, Binche.	{	Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Groupe du Littoral.	{	Halluin, Arras, Dunkerque-Bergues, Valenciennes-Denain, Calais.
Termonde-Alost- Lokçren-Saint- Nicolas, Louvain.	{	Valenciennes-Denain, Fresnes.
Anvers - Boom - Cappellen ; Bru- xelles-Hal-Nivelles-Vilvorde ; Cour- traï-Iseghem-Roulers ; Gand ; Mons- Saint-Ghislain-Soignies ; Tournai - Antoing-Ath-Leuze-Pecq-Péruwelz.	{	Fresnes.
Gand, Boom . .		Bergues.

Des relations partielles ont été ouvertes entre le groupe de Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies et les réseaux d'Armentières et de Halluin.

2° Relations néerlandaises.

Dans le courant de l'année 1896, le service s'est étendu à toutes les communications entre les groupes d'Anvers-Boom-Cappellen et de Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, d'une part, et les réseaux d'Amsterdam et de Rotterdam, d'autre part.

Le réseau de Cappellen a été mis en relation avec les réseaux de la Haye et de Dordrecht.

Des négociations sont entamées avec l'Administration néerlandaise en vue de l'ouverture d'autres relations téléphoniques entre les deux pays.

3° Relations germano-belges.

Au cours de l'année 1896, le réseau de Cappellen a été mis en communication avec les réseaux d'Aix-la-Chapelle-Borcette-Eschweiler-Stolberg et de Cologne-Mulheim (Rhin).

D. VALEURS TÉLÉPHONIQUES.

Il a été créé un nouveau timbre-téléphone avec reçu, d'une valeur de 2 francs, dont l'émission a eu lieu le 1^{er} janvier 1896.

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1896.	31 décembre 1895.	DIFFÉRENCES pour 1896.
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . . .	34	29	+ 5
— — — — — postaux	5	1	+ 4
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux au centre des villes	13	14	— 1
Totaux	52	44	+ 8

Ces 52 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 16 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (Voir à la page suivante la liste de ces exploitations.)

Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des bureaux publics téléphoniques; 2° le nombre des abonnements téléphoniques locaux.

(Situation au 31 décembre 1896).

GROUPES ET RÉSEAUX.	BUREAUX PUBLICS			ABONNEMENTS.							
	31 décembre 1896.	31 décembre 1895.	Différences pour 1896.	ANNUELS.		TRIENNAUX. Reliements par fil double.	SEMESTRIELS.		TOTAUX.		Différences pour 1896.
				Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.		Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	Abonnements au 31 décemb. 1896.	Abonnements au 31 décemb. 1895.	
Anvers-Boom-Cappellen	8	7	+ 1	1,900	81	»	51	»	2,012	1,864	+ 148
Audenarde (bureau public ne faisant partie d'aucun groupe téléphonique)	1	»	+ 1	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	15	11	+ 4	2,846	169	»	86	5	3,106	2,741	+ 365
Charleroy-Binche-La Louvière	4	5	+ 1	523	75	»	2	»	598	566	+ 32
Chimay	1	»	+ 1	»	5	17	»	»	22	»	+ 22
Courtrai-Iseghem-Roulers	5	»	+ 5	»	54	47	»	»	81	81	»
Gand-Renaix	7	5	+ 2	827	22	»	42	1	892	854	+ 38
Groupe du Littoral (Bruges-Ostende-Blankenberghe-Heyst-Middelkerke-Nieuport)	12	11	+ 1	»	6	224	»	98	328	297	+ 29
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	6	5	+ 1	»	2	100	»	1	103	107	- 4
Liège-Huy-Trooz-Visé	7	6	+ 1	1,149	81	»	27	12	1,269	1,166	+ 103
Louvain	2	2	»	155	1	»	1	»	157	157	»
Malines	1	1	»	65	»	»	2	»	65	62	+ 3
Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies	5	1	+ 2	552	92	»	9	»	455	418	+ 35
Namur-Dinant	2	1	+ 1	218	51	»	6	1	256	250	+ 26
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	5	2	+ 3	»	5	65	»	»	68	66	+ 2
Tournai-Antoing-Ath-Leuze-Pecq-Péruwelz	5	2	+ 3	»	18	178	»	4	200	157	+ 43
Verviers-Spa	5	4	- 1	724	18	»	17	6	785	701	+ 84
TOTAUX	85	61	+ 24	8,557	658	629	225	126	10,135	9,227	+ 908

[N° 212.]

(16)

C

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

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de bureaux télégraphiques chargés de ce service. 31 décembre 1896.	MOUVEMENT.		
		Année 1896.	Année 1895.	Différences pour 1896.
Anvers-Boom-Cappellen	5	557,583	527,505	+ 10,080
Bruxelles-Hal- Nivelles-Vilvorde	11	177,991	175,476	+ 2,515
Charleroy-Binche-La Louvière	6	92,458	86,868	+ 5,570
Chimay	1	1,667	»	+ 1,667
Courtrai-Iseghem-Roulers	2	10,117	9,826	+ 291
Gand-Bernaix	4	85,926	80,121	+ 5,805
Groupe du Littoral	7	61,322	59,041	+ 2,481
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont- Wareme	6	24,870	23,120	+ 1,750
Liège-Huy-Trooz-Visé	4	90,726	87,481	+ 3,245
Louvain	1	19,406	17,340	+ 2,156
Malines	1	7,102	5,774	+ 1,528
Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies	5	49,508	45,080	+ 4,228
Namur Dinant	2	28,161	24,212	+ 3,949
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	4	16,736	14,545	+ 2,191
Tournai-Antoing-Ath-Leuze-Pecq-Péruwelz	5	40,886	35,149	+ 5,737
Verviers-Spa	2	45,572	45,979	- 607
TOTAUX	62	1,087,925	1,037,537	+ 50,386

Développement des fils téléphoniques de l'État.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1896.
	1896.	1895.	
Réseaux téléphoniques exploités par l'État	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
	25,792	20,592	+ 5,200
} Lignes aériennes			
	102	»	+ 102
} Lignes souterraines			
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne	1,484	1,140	+ 344
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne et à la téléphonie internationale	1,150	636	+ 514
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie internationale (sections belges)	1,762	1,574	+ 188
Installations diverses	2,448	2,255	+ 215
TOTAUX	50,738	26,177	+ 4,561
A ces chiffres, il faut ajouter le développement des fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe, savoir :			
Circuits servant à la téléphonie locale	56	122	- 66
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne	6,786	7,670	- 884
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne et à la téléphonie internationale	486	548	+ 138
TOTAUX	7,528	8,140	- 812
TOTAUX GÉNÉRAUX	58,006	34,317	+ 5,749

Microphones. — Au 31 décembre 1896, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 12,535.

Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1896, on comptait 4 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 15 heures 35 minutes, réparties entre 51 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 26 comportant quotidiennement une durée de 4 heures 40 minutes, réparties entre 13 abonnés.

Bureaux de dépôt de télégrammes disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1896, il existait 19 bureaux de dépôt de télégrammes qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

Raccordements TÉLÉPHONIQUES privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1896, 19 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

Mouvement des communications téléphoniques à taxe pleine.

NOMBRE des communications locales payantes.		DIFFÉRENCE en 1896.	NOMBRE des communications inter- urbaines internes.		DIFFÉRENCE en 1896.	NOMBRE des communications inter- nationales.		DIFFÉRENCE en 1896.
1896.	1895.		1896.	1895.		1896.	1895.	
51,667	50,281	+ 1,586	225,751	200,811	+24,940	70,761	61,757	+ 9,004

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1895 et 1896.

A. — Correspondances Internationales.

RELATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE LA BELGIQUE avec les pays ci-dessous.		NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
		En 1896.	En 1895.	Différences proportionnelles.	En 1896.	En 1895.	Différences proportionnelles.	En 1896.	En 1895.
Régime européen.	France	569,998	569,520	p. c. + 0.12	398,453 61	402,724 45	p. c. — 1.06	0.609	0.7074
	Suisse.	40,149	39,107	+ 2.66	28,925 41	27,877 08	+ 5.76	0.7204	0.7128
	Italie et Malte	52,610	52,865	— 0.78	31,015 01	31,875 58	— 2.60	0.9511	0.9698
	Espagne et Portugal	26,608	25,602	+12.74	27,318 25	25,106 21	+ 18.25	1.0267	0.979
	Royaume-Uni	414,917	450,210	— 3.55	456,992 77	461,555 55	— 5.28	0.8514	0.8581
	Allemagne.	515,797	511,907	+ 0.37	370,009 69	507,971 12	+ 0.55	0.7201	0.7188
	Autriche-Hongrie.	42,906	44,004	— 2.49	42,184 28	44,888 56	— 6.02	0.9852	1.0201
	États scandinaves	55,757	54,482	+ 3.64	30,424 81	28,899 87	+ 5.28	0.8514	0.8381
	Russie	75,552	71,427	+ 5.75	72,872 45	70,498 58	+ 5.57	0.9348	0.987
	Turquie, Roumanie, Serbie, Grèce	52,259	46,759	+11.81	47,186 55	43,525 46	+ 8.01	0.9029	0.9269
	Pays Bas	288,754	303,064	— 4.72	170,253 52	182,046 51	— 6.95	0.5895	0.6056
	Luxembourg (Grand-Duché de).	20,919	20,575	+ 2.67	11,899 »	11,454 53	+ 4.07	0.5086	0.5612
Régime extra-européen.	Amérique	72,421	68,422	+ 5.84	67,104 55	64,808 17	+ 5.54	0.9266	0.9472
	Asie	9,126	9,064	+ 0.68	6,629 64	6,561 41	+ 4.22	0.7264	0.7018
	Afrique	10,275	8,870	+15.84	8,555 72	7,417 24	+ 15.32	0.8525	0.8562
	Océanie	1,698	1,708	— 0.58	2,101 09	2,287 28	— 8.14	1.2574	1.5591
TOTALS		2,207,706	2,215,172	— 0.54	1,751,004 11	1,777,755 56	— 1.45	0.7955	0.8018

B. — Correspondances en transit.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, DES CORRESPONDANCES TÉLÉGRAPHIQUES échangées entre les pays ci-dessous.		NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
		En 1896.	En 1895.	Différences proportionnelles.	En 1896.	En 1895.	Différences proportionnelles.	En 1896.	En 1895.
Angleterre et Allemagne (abou- lissants compris)		501,052	451,859	p. c. + 50.29	192,872 65	285,914 90	p. c. — 52.55	0.6406	0.6621
Pays-Bas et Espagne et Portugal.		11,946	11,008	+ 8.52	4,505 92	4,138 16	+ 8.89	0.5772	0.3759
— et France		159,056	161,546	— 15.85	51,598 31	64,650 26	— 20.19	0.5711	0.4007
— et Italie		10,077	9,154	+10.52	4,210 64	5,711 80	+ 15.44	0.4178	0.4063
— et Suisse		2,658	2,412	+10.20	757 07	691 50	+ 9.47	0.2848	0.2867
Autres transits (1)		65,150	68,265	— 7.49	43,812 52	49,552 53	— 11.19	0.6958	0.7327
TOTALS		527,919	684,004	— 22.82	297 757 09	408,469 24	— 27.10	0.5640	0.5963

(1) Entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, d'autre part; entre les Pays-Bas, d'une part, la Turquie, l'Amérique, l'Asie, l'Afrique et l'Océanie par la France, d'autre part; plus certains télégrammes détournés de leur voie habituelle, par suite d'interruption ou d'encombrement.

N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1896 et 1895.

		1896.			1895.
RELATIONS					
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots.	»	55.05	»	57.26
	11 à 15 —	70.47	25.70	71.12	23.68
	16 à 20 —	47.44	40.74	46.30	40.40
	21 à 30 —	8.92	6.46	8.94	6.24
	31 à 40 —	2.46	4.49	2.09	4.37
	41 à 50 —	0.57	0.44	0.73	0.50
	Au delà de 50 mots.	0.44	0.48	0.82	0.55
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.30		84.38	
	— complexes	44.32		44.21	
	— urgents	4.38		4.44	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	4.58	0.37	2.00	0.40
	Nouvelles de bourse	3.92	9.60	4.26	8.90
	Transactions commerciales.	40.76	58.43	39.24	59.73
	Correspondances de journaux	0.50	0.57	0.76	4.46
	Affaires privées.	53.24	34.03	53.74	20.81
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.58	44.56	45.86	44.64
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination, des télégrammes privés internes.	Nombre de télégrammes sur 100, transmis dans un délai de	4 à 15'	75.82	67.33	
		16 à 30'	19.91	24.92	
		31 à 45'	3.73	5.92	
		46 à 60'	0.54	4.75	
		plus d'une heure	»	0.08	

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

OBJETS DE LA STATISTIQUE			NOMS DES						
			Bruxelles- Hal-Nivelles- Vilvorde.	Anvers- Boom- Cappellen.	Gand- Renaix.	Charleroy- Binche- La Louvière.	Chimay.	Liège-Huy- Trooz-Visé.	Louvain.
SERVICE LOCAL.	Abonnements.	Année 1896	735,244 69	471,390 07	172,721 58	89,514 46	1,565 54	244,586 06	14,997 89
		Année 1895	646,700 04	457,562 55	160,526 13	85,751 64	»	225,415 95	14,598 95
		Différences en 1896	+ 88,544 65	+ 53,827 74	+ 12,195 45	+ 3,762 82	+ 1,565 54	+ 21,172 15	+ 598 96
	Conversations.	Année 1896	4,246 25	946 25	549 25	213 25	1 »	830 »	24 25
		Année 1895	5,800 50	1,148 50	206 50	200 75	»	926 50	55 25
		Différences en 1896	+ 555 75	- 202 25	+ 52 75	+ 12 50	+ 1,565 54	- 96 50	- 11 »
Cartes payantes.	Année 1896	280	»	»	»	»	45 »	»	
	Année 1895	350	»	»	»	»	»	»	
	Différences en 1896	- 70	»	»	»	»	+ 45 »	»	
SERVICE INTERURBAIN.	Abonnements.	Année 1896	14,646 17	12,042 50	1,777 50	420 »	»	3,480 »	»
		Année 1895	14,545 »	11,729 »	990 »	420 »	»	2,760 »	»
		Différences en 1896	+ 501 17	+ 915 50	+ 787 50	»	»	+ 720 »	»
	Conversations.	Année 1896	85,222 »	47,512 »	16,755 »	10,791 50	540 50	25,308 »	2,790 »
		Année 1895	78,595 50	42,092 »	15,174 »	7,926 »	»	20,829 »	2,651 50
		Différences en 1896	+ 6,626 50	+ 5,450 »	+ 1,581 »	+ 2,865 50	+ 540 50	+ 2,479 »	+ 158 50
SERVICE INTERNATIONAL.	Abonnements	Année 1896	12,708 60	»	»	»	»	»	»
		Année 1895	11,785 80	»	»	»	»	»	»
		Différences en 1896	+ 922 80	»	»	»	»	»	»
	Conversations.	Année 1896	70,450 95	18,655 01	1,185 68	695 80	5 »	606 37	»
		Année 1895	69,480 42	11,845 74	1,226 88	627 80	»	64 62	»
		Différences en 1896	+ 950 55	+ 6,789 27	- 45 20	+ 66 »	+ 5 »	+ 541 75	»
Redevances des concessionnaires.	Année 1896	»	»	»	»	»	»	»	
	Année 1895	»	»	»	»	»	»	»	
	Différences en 1896	»	»	»	»	»	»	»	
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.	Année 1896	200	»	»	»	»	»	»	
	Année 1895	200	»	»	»	»	»	»	
	Différences en 1896	»	»	»	»	»	»	»	
Produits extraordinaires.	Année 1896	7,279 62	5,722 49	896 50	722 74	»	1,791 15	176 70	
	Année 1895	12,209 68	4,145 14	647 56	595 67	»	1,407 55	68 50	
	Différences en 1896	- 4,950 06	- 420 65	+ 248 94	+ 127 07	»	+ 383 62	+ 108 20	
TOTALS.	Année 1896. . . . fr.	950,258 28	554,878 52	193,685 51	102,555 75	2,108 04	274,646 58	17,988 84	
	Année 1895. . . . fr.	857,646 94	508,520 71	178,801 07	95,521 86	»	249,401 58	17,154 18	
	Différences en 1896. . . . fr.	+ 92,611 34	+ 46,357 81	+ 14,882 44	+ 8,835 89	+ 2,108 04	+ 25,245 »	+ 854 66	

(1) Le chiffre de la recette correspondant au mouvement, en 1895, a été diminué de fr. 400-50. Cette somme représente le montant des allocations payées à l'étranger, d'une part, et les réseaux du Nord de la France, d'autre part.

recettes téléphoniques afférentes à chacun des exercices 1896 et 1895.

RESEAUX OU GROUPES										TOTALS.
Mons-Givry-St-Ghislain-Soignies.	Namur-Dinant.	Verviers-Spa.	Bruges Blanc-kenberghe-Heyst Ostende-Middelkerke-Nieuport	Landen Hannut-Hasselt-St Jroun-Tirlemont-Waremme	Termonde-Alost-Lokeren-St-Nicolas	Tournai-Antoing-Ath-Lenze-Pecq-Péruwelz.	Courtrai-Iseghem-Roulers	Malines	Audenarde (cabine)	
75 622 50	51,522 56	101,458 22	45 561 53	21,502 58	11,145 01	52,856 15	11,580 81	6,671 55	»	2,417,740 88
69 762 71	26,672 67	159,902 52	40,990 14	21,204 91	10,509 46	24,801 69	»	»	»	1,900,159 95
+ 5,859 81	+4,849 89	+11,555 90	+ 4,574 59	+ 97 44	+ 855 58	+8,051 46	+11,580 81	+6,671 55	»	+217,609 95
148 50	81 25	559 25	567 75	97 25	72 25	195 25	26 »	9 50	»	8,170 25
77 »	41 »	550 50	550 »	92 25	54 25	99 75	»	1 50	»	7,747 25
+ 74 50	+ 45 25	+ 28 75	+ 17 75	+ 5 »	+ 18 »	+ 95 50	+ 26 »	+ 5 »	»	+ 125 »
»	»	»	»	70 »	»	»	»	»	»	505 »
»	»	»	»	70 »	»	»	»	»	»	420 »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25 »
»	»	1,547 50	»	17 50	650 »	140 »	»	»	515 »	55,416 17
»	»	1,172 50	»	187 85	650 »	»	»	»	»	52,254 55
»	»	+ 175 »	»	- 170 55	»	+ 140 »	»	»	+ 515 »	+ 5,181 82
6,172 »	6,126 50	7,414 50	12 587 »	6,827 50	5,894 »	8,179 »	2,184 »	1,422 50	205 »	241,959 »
4,716 50	4 066 50	6,880 50	11,170 »	7 720 »	2,700 »	6,957 50	782 80	725 70	»	212,887 50
+ 1,455 50	+2 060 »	+ 614 »	+ 1,417 »	- 892 50	+1,194 »	+1,241 50	-1,401 20	+ 696 80	+ 203 »	+ 29,071 50
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 708 60
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11,785 80
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 922 80
309 08	»	985 75	792 52	»	275 28	5,526 80	459 48	» 80	»	97,898 52
251 60	»	110 12	670 88	»	75 20	5,193 52	- 51 91	(1)	»	87,471 64
+ 77 48	»	+ 875 65	+ 121 64	»	+ 158 08	+ 555 48	+ 514 42	»	+ » 80	+ 10,426 88
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	1,000 »	1,000 »	»	2,000 »
»	»	»	»	»	»	»	-1,000 »	-1,000 »	»	- 2,000 »
»	»	»	»	200 »	»	»	»	»	»	400 »
»	»	»	»	500 »	»	»	»	»	»	500 »
»	»	»	»	- 100 »	»	»	»	»	»	- 100 »
454 82	250 16	921 01	285 89	147 15	62 60	414 05	62 55	150 70	»	17,545 15
516 69	217 90	825 65	255 60	190 51	82 67	555 70	»	»	»	21,544 80
- 61 87	+ 11 26	+ 95 56	+ 28 29	- 45 56	- 20 07	+ 60 55	+ 62 55	+ 150 70	»	- 4,199 67
82,706 95	57 992 47	162,464 25	59,795 69	28,711 78	16 075 17	45,291 25	14,512 81	8,254 05	518 80	2,552 012 55
75,304 50	31,028 07	110,141 59	55,656 62	29,815 55	15,851 58	55,548 96	1,727 86	1,750 20	»	2,276 751 27
+ 7,402 45	+6,964 40	+15,522 64	+ 6,150 07	-1,105 77	+2,225 59	+9,902 29	+12,584 98	+6,823 85	+ 518 80	+255 511 28

au concessionnaire du réseau de Courtrai, du chef des communications échangées entre Anvers, Courtrai, Gand, Termonde-Alost, le groupe du

(24)

(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 1896.	Fin 1895	DIFFÉRENCES POUR 1896.
Bateaux à vapeur	17	17	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	28	29	— 1
Garde-pêche et navire-école	1	4	»
Embarcations à vapeur	1	1	»
Totaux	50	51	— 1
Canots	198	198	»

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1896	Fin 1895.	Différence pour 1896.
Fonctionnaires et employés.	1,198	1,180	+ 18
Huissiers, messagers, gens de service	42	42	»
Ouvriers	209	209	»
Totaux.	1,449	1,401	+ 48

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Le mouvement des passagers s'est élevé à 419,746, dépassant de 4,145 unités le chiffre déjà très important atteint en 1895 et équivalant, à 599 près, au total de voyageurs transportés en 1894, année de l'Exposition universelle d'Anvers.

D'après les relevés des billets vendus, la répartition des passagers s'établit comme suit :

Trafic anglo-belge, 75,085 voyageurs,
 — de transit, 44,664 —

Comparé à l'exercice précédent, on constate une légère augmentation (770 voyageurs) en service anglo-belge et un accroissement beaucoup plus important (3,575) dans le trafic de transit.

Ainsi qu'il a été dit dans les comptes-rendus antérieurs, le trafic de transit est, en réalité, plus intense que ne l'indique la répartition ci-dessus, car bien des passagers sont attribués au trafic anglo-belge, parce qu'ils ne sont pas munis de billets directs, mais bien de billets entre Ostende et Douvres conjointement avec des billets émanant d'agences à l'étranger, ou avec des billets circulaires pour Ostende, vendus en Suisse, en Allemagne ou en Autriche.

Il a été transporté 49,415 voyageurs en 1^{re} classe et 70,333 voyageurs en 2^e classe. Mais il a été débité, à bord des malles et dans les agences de vente de billets, 50,251 suppléments pour passer de la 2^e à la 1^{re} classe. Il doit donc être compté, en réalité, 99,644 passagers en 1^{re} classe et 20,102 seulement en 2^e classe.

La recette totale de la ligne s'est élevée à fr. 1,180.258-92, en augmentation de fr. 43,160-17 sur celle de 1895 et de fr. 105,752-56 sur celle de 1894.

Le service des voyageurs et des bagages a produit, à lui seul, sur l'exercice antérieur, une majoration de fr. 47.585-94. Aussi, tous les facteurs de la recette-voyageurs sont-ils en augmentation, exception faite pour les billets à prix réduits, 1^{re} classe.

La diminution de fr. 5,376-10 qu'on y constate n'est d'ailleurs qu'apparente, si l'on considère qu'un nombre plus considérable de billets à prix réduits 2^e classe ont été débités conjointement avec des suppléments de 2^e en 1^{re} classe.

L'accroissement constant du mouvement et de la recette des voyageurs entre Ostende et Douvres ne doit pas seulement être attribué aux effets de la publicité faite largement à l'étranger, mais aussi à la création, pendant ces dernières années, de nombreuses agences pour la vente des billets en transit par la voie d'Ostende-Douvres, ainsi qu'à la régularité du service et aux améliorations apportées à l'aménagement des paquebots.

En ce qui concerne le trafic des colis-postaux, des petits paquets et des colis messageries, il a donné pour l'année 1896 une recette de fr. 226,129-77 sur le parcours maritime, recette inférieure de fr. 3.776-82 à celle de 1895, mais supérieure encore de fr. 12,821-16 à celle de 1894.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1896 présentent sur ceux de 1895, les différences ci-après :

NATURE DES ENVOIS.	MOUVEMENT.				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.		En plus.	En moins.
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.		
Colis postaux	46,409	—	Kilogr. 159,227	Kilogr. —	Francs. 11,941 25	Francs. —
Colis express { de 5 kilogr. et moins . . .	—	5,721	—	17,165	—	1,532 96
{ de plus de 5 jusque 10 kilogr.	—	1,837	—	12,999	—	1,160 57
Colis de plus de 10 kilogr. { express	—	—	—	66,561	—	3,298 95
{ grande vitesse	—	—	—	571,610	—	15,187 92

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

1° *Colis express.* — Comme les années précédentes, ces colis tendent de plus en plus à s'expédier sous forme de *colis postaux*.

L'ensemble du trafic des colis de 5 kilogr. et moins (colis postaux compris) continue à suivre une marche ascendante.

2° *Colis grande vitesse.* — Le trafic des colis de plus de 5 kilogr. a, par contre, subi une dépression assez sensible.

3° *Transport de chevaux, finances.* — Ces transports accusent respectivement des diminutions de fr. 521-95 et 409 dues aux fluctuations ordinaires du trafic.

4° *Transport de journaux.* — Pour les journaux, il existe une diminution de recette de fr. 877-50. Cette diminution provient du trafic anglo-allemand. Ces envois continuent, comme l'an dernier, à être transportés en service postal entre Douvres et la frontière allemande, au lieu d'être transportés en service de messageries.

En ce qui concerne le service des trains, les améliorations suivantes ont été apportées, pendant l'exercice 1896, dans l'organisation des trains qui sont en correspondance avec les malles :

Nord-express.

En vue d'établir des relations aussi rapides que possible entre Ostende, d'une part, Berlin et Eydtkuhnen-Wirballen (Saint-Pétersbourg), d'autre part, et de donner aux voyageurs tout le confort désirable, un train de luxe nouveau — composé exclusivement de matériel de la Compagnie des

wagons-lits — a été créé le 9 mai 1896, sous la dénomination de Nord-express.

Ce train circule une fois par semaine dans les deux sens.

Son horaire est établi comme suit :

A l'aller :

Londres	Départ 10 h. matin, samedi.
Ostende-quai.	— 4.55 h. soir (v. s.), samedi.
Cologne	Arrivée 11.54 h. soir, samedi.
Berlin-Silésie.	Départ 9 h. matin, dimanche.
Wirballen.	Arrivée 8 h. 55 soir, dimanche.
—	Départ 10.55 h. soir, dimanche.
Saint-Pétersbourg	Arrivée 3.50 h. soir, lundi.

Au retour :

Saint-Pétersbourg	Départ 4.55 h. soir, mardi.
Eydtkuhnen	Arrivée 10.44 h. matin, mercredi.
—	Départ 11.2 h. matin, mercredi.
Berlin - Fred.	— 11 h. soir, mercredi.
Cologne	— 7.55 h. matin, jeudi.
Ostende-quai.	Arrivée 1.12 h. soir (v. s.), jeudi.
Londres	— 7.50 h. soir, jeudi.

Service direct Londres-Ostende-Carlsbad.

Le service direct de luxe, par voitures directes entre Londres-Ostende-Carlsbad et retour par l'express Ostende-Vienne, qui fonctionnait trois fois par semaine en 1895, a été rendu journalier pendant la période du 15 juin au 31 août.

Afin d'assurer la plus grande régularité possible au train n° 141 amenant à Ostende les voyageurs de la Suisse et d'au delà pour l'Angleterre, l'accès en a été interdit du 1^{er} juillet au 30 septembre, aux voyageurs de Bruxelles qui ne se rendent pas en Angleterre; ceux-ci disposent, pendant la dite période, d'un train de dédoublement qui les conduit à Ostende 50 minutes plus tard seulement.

Une décision ministérielle du 21 mai 1896 a autorisé l'extension définitive de deux stewardesses et l'utilisation de deux aides-stewardesses pendant la saison d'été. Ces extensions de personnel rendent possible d'avoir à bord de chaque navire deux stewardesses en hiver comme en été et, en outre, une aide-stewardesse pendant cette dernière saison, à quatre des six traversées journalières où le nombre des passagers est le plus important.

Cette nouvelle organisation a permis d'assurer le service à l'entière satisfaction du public.

2.262 traversées ont été effectuées en 1896, et leur durée moyenne a été :

Pour les 3 paquebots type <i>Flandre</i>	3 h. 49'
— 2 — <i>Princesse</i>	3 h. 40'
— 2 — <i>Marie-Henriette et Léopold II</i>	3 h. 34'
Pour le paquebot <i>Rapide</i>	3 h. 37'

La dépense d'exploitation, qui s'était élevée, en 1895, à fr. 4.469.107-64, a été ramenée, en 1896, à fr. 2.372.556-84, soit une diminution de fr. 2.096.750-80. Cette différence s'explique, pour la plus grande partie, par l'inscription, au budget de 1895, d'une dépense exceptionnelle de 2.205,000 francs pour la construction d'un nouveau paquebot.

H. P. D.

En 1895, chaque traversée avait coûté en moyenne fr. 2,067-11 et avait rapporté fr. 525-95; en 1896, le coût est descendu à fr. 1,048-79 pour une recette de fr. 521-78.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1896.	En 1895.	Différences pour 1896
Coût par kilomètre fr.	9.12	17.97	— 8.85
Produit fr.	4.54	4.57	— 0.03

§ 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

La dépense d'exploitation, qui avait été en 1895 de fr. 125,948-69 a atteint, en 1896, le chiffre de fr. 135,705-69, soit un accroissement de fr. 7,755, dû aux travaux d'amélioration effectués au matériel flottant.

H. P. D.

On constate en 1896 une diminution du nombre des voyageurs, des colis et des suppléments; les autres postes sont en augmentation comparative à 1895.

Voici le mouvement détaillé du trafic :

	En 1896.	En 1895	Différences pour 1896.
Voyageurs	1,787,494	1,801,733	— 14,239
Animaux.	121,753	111,472	+ 10,261
Colis	3,581	4,529	— 1,148
Véhicules	88,669	76,574	+ 12,095
Coupons délivrés	<u>2.001.277</u>	<u>1.994.508</u>	<u>+ 6.969</u>
Suppléments.	6.755	7,892	— 1,157

La recette de 1896 (fr. 75,908-58) est supérieure de fr. 1,902-82 à celle de 1895 (fr. 74,005-56).

§ 3. — PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers s'est encore accentué en 1896. Le nombre des navires astreints à l'obligation de prendre un pilote s'est

Annexes
à consulter.

[N° 212]

élevé, pour l'entrée et la sortie, à 9,923; il avait été, en 1895, de 9,327; l'augmentation est ainsi de 596 navires en faveur de 1896.

Simultanément, le tonnage général pour Anvers, qui avait atteint le chiffre de 10.610.018 tonneaux en 1895, a progressé, en 1896, jusque 11.616,963 tonneaux.

II, p. D. Les différents ports du pays ont donné, en 1896, comme recette du pilotage, une somme de fr. 2,834,623-64; c'est un accroissement de fr. 170,023-55 comparativement à l'exercice précédent, qui avait rapporté fr. 2,664,600-11.

De fr. 2,536,132-22 en 1895, la dépense d'exploitation a monté à fr. 2,636,153-61 en 1896. La différence s'explique par l'élévation des remises accordées, à titre d'appointements, aux pilotes, remises qui varient d'après les recettes ou les prestations.

On a mis en adjudication la construction de deux goélettes en bois destinées à la station des Bouches de l'Escaut; elles remplaceront deux goélettes en fer devenues impropres au service, par suite de vétusté.

§ 4. — PHARES ET FANAUX.

Les droits de fanaux ayant cessé d'être perçus depuis le 1^{er} février 1896, par application de la loi du 12 juillet 1895, on ne peut plus établir de comparaison entre les recettes des deux dernières années.

II, p. D. En 1895, l'entretien de l'éclairage avait coûté fr. 229,142-77; la dépense a été réduite, en 1896, à fr. 200,104-49; cette différence résulte de ce que l'exercice précédent avait eu à supporter notamment la dépense de l'érection d'un nouveau feu et le remplacement de balises dans l'Escaut.

§ 5. — REMORQUE SUR LA COTE DE FLANDRE.

II, p. D. On constate une diminution dans les recettes de la remorque; ce service avait rapporté fr. 23,021-90 en 1895; il y a un déchet de fr. 3,329-70 en 1896, le produit étant tombé à fr. 19,692-20.

La dépense a été de fr. 41,047-29, soit fr. 937-55 de moins qu'en 1895.

§ 6. — POLICE MARITIME.

II, p. D. Ce service a procuré fr. 8,709-54 de recettes en plus qu'en 1895 (fr. 154,612-43 au lieu de fr. 125,902-89).

La dépense a été sensiblement la même pour les deux derniers exercices; de fr. 98,967-26 en 1895, elle s'est élevée, en 1896, à fr. 100,105-84, soit une différence en plus de fr. 1,158-58.

III.

Services spéciaux.§ 1^{er}. — ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours des écoles de navigation à Anvers et à Ostende ont été suivis par 145 élèves en 1896, soit une diminution de 9 élèves comparativement à l'année précédente.

51 bourses ou demi-bourses d'études ont été conférées aux élèves de ces écoles; il en avait été alloué 44 en 1895.

Les diplômes délivrés en 1896 et en 1895 se répartissent comme suit :

	1896.	1895.
Long cours	44	35
Cabotage	15	15
Patron-pêcheur	15	17

Le cours de navigation à Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi par 6 élèves de plus qu'en 1895 (13 au lieu de 7).

Le nombre des élèves des cours spéciaux de machines à vapeur marines, rattachés aux écoles de navigation, s'est augmenté de 14; en 1895, il avait été seulement de 63.

Il a été décerné 2 diplômes de mécanicien-chef de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 3 diplômes de mécanicien-chef de 2^e classe.

La dépense, fr. 29,627-54, a été supérieure de fr. 2,423-45 à celle de 1895.

II, p. D.

§ 2. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE
DES MOUSSES.

Le trois-mâts goélette *Ville d'Ostende* et l'avisos à vapeur *Ville d'Anvers* ont été affectés alternativement et d'une manière presque continue à la surveillance de la pêche dans la mer du Nord.

Les élèves de l'École des mousses ont pris part aux croisières effectuées par ces bâtiments, à bord desquels ils ont été embarqués par brigades de 30.

L'augmentation de dépenses de fr. 44,135-86 de l'exercice 1896 comparé à l'année précédente provient 1^o de travaux d'entretien exceptionnels exécutés à bord du garde-pêche *Ville d'Ostende*; 2^o du paiement d'une indemnité transactionnelle aux propriétaires du schooner allemand *Theodor*, abordé, en 1895, par l'avisos à vapeur *Ville d'Anvers*.

II, p. D.

§ 3. — SAUVETAGE.

Une goélette anglaise s'est échouée sur la côte en face de Knocke; le personnel de sauvetage de cette station a ramené à terre deux hommes de l'équipage; les autres s'étaient sauvés à l'aide du canot du bord.

Annexes
à consulter.

[N° 212.]

Une chaloupe de pêche, qui menaçait de s'échouer, a été conduite au port d'Ostende, grâce au concours des sauveteurs et d'un toucur de l'Administration.

II, p. D. La dépense, qui avait été, en 1895, de fr. 52,457-67, est descendue, en 1896, à fr. 40,801-73. La différence en moins provient de la dépense exceptionnelle qui avait grevé l'exercice précédent pour la reconstruction du hangar de sauvetage situé à l'est de Nieuport.

IV.

Résultats financiers.

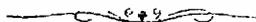
§ 1^{er}. RECETTES.

II, p. D. Les divers services de la marine ont procuré, en 1896, une recette totale de fr. 4.566,098-23, en diminution de fr. 984.537-90 sur l'exercice précédent; la suppression des droits de fanaux explique ce résultat.

§ 2. DÉPENSES.

II, p. D. Les dépenses, qui avaient été, en 1895, de fr. 7.795.696-21, sont descendues, en 1896, à fr. 5,832,470-20; la différence en moins pour le dernier exercice est donc de fr. 1,963,226-01; mais il faut remarquer que le budget de 1895 a supporté le crédit nécessaire (fr. 2,205.000) à l'acquisition d'un nouveau paquebot pour le service d'Ostende-Douvres.

Les résultats généraux, en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 978,688-11 en faveur de 1896.



ANNEXES
DE LA PARTIE D.

N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.
Comparaison des années 1896 et 1895.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1896.	ANNÉES.		Différences pour 1896.	ANNÉES.		Différences pour 1896.		
	1896.	1895.		1896.	1895.		1896.	1895.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	20,176	19,073	+ 1,103	182,379 10	172,927 80	+ 9,451 30	
		2 ^e —	"	"	28,594	27,851	+ 743	197,522 75	192,600 55	+ 4,922 20	
	Id. pour enfants prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	839	800	+ 39	3,682 45	3,703 80	+ 178 65	
		2 ^e —	"	"	2,387	2,115	+ 272	8,318 90	7,398 30	+ 950 60	
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	17,768 ⁽¹⁾	16,554 ⁽¹⁾	+ 1,214	131,927 40	122,913 45	+ 9,013 95	
		2 ^e —	"	"	24,494 ⁽¹⁾	23,969 ⁽¹⁾	+ 528	136,554 05	133,610 45	+ 2,943 60	
Id. prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	10,630 ⁽¹⁾	11,730 ⁽¹⁾	- 1,100	51,915 90	57,202 "	- 5,376 10		
	2 ^e —	"	"	14,858 ⁽¹⁾	13,512 ⁽¹⁾	+ 1,346	52,152 40	47,535 "	+ 4,617 40		
Abonnements	"	2	- 2	"	"	"	448 56	- 448 56			
Location de malles spéciales	49	73	- 24	"	"	"	315 "	370 "	- 55 "		
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	50,231	44,595	+ 5,636	"	"	"	118,707 50	106,867 40	+ 11,840 10		
Petites cabines	856	763	+ 93	"	"	"	5,992 "	5,341 "	+ 651 "		
Grandes cabines	3,565	3,024	+ 541	"	"	"	49,910 "	42,336 "	+ 7,574 "		
Cabines spéciales	74	103	- 29	"	"	"	2,072 "	2,484 "	- 412 "		
— de luxe	43	25	+ 18	"	"	"	3,225 "	1,875 "	+ 1,350 "		
Ensemble	—	—	—	119,746 ⁽²⁾	115,601 ⁽²⁾	+ 4,145	944,904 45	898,103 31	+ 46,801 14		
Bagages	452	270	+ 182	26,280	14,750	+ 11,530	1,802 80 ⁽³⁾	1,020 " ⁽³⁾	+ 782 80		
Chevaux	"	"	"	13	26	- 13	521 95	1,043 90	- 521 95		
Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Voitures	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Finances.	de 1,000 fr. et au-dessous. Groupes.	"	"	2,158	2,976	- 818	1,079 "	1,488 "	- 409 "		
	de plus de 1,000 francs.	"	"	"	"	"	"	"	"		
Journaux	"	"	"	44,030	73,300	- 29,270	1,321 50	2,109 "	- 877 50		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins	351,427	306,065	+ 45,362	1,054,281 ⁽⁴⁾	918,195 ⁽⁴⁾	+ 136,086	87,856 75	76,516 25	+ 11,340 50	
	de 3 à 5 kilog.	13,365	12,318	+ 1,047	40,095 ⁽⁴⁾	36,954 ⁽⁴⁾	+ 3,141	6,675 75	6,075 "	+ 600 75	
Petits colis.	Tarif normal. Ex press.	de 5 kilog. et moins	61,604	67,325	- 5,721	184,812 ⁽⁴⁾	201,975 ⁽⁴⁾	- 17,163	16,925 78	18,258 74	- 1,332 96
		de plus de 5 à 10 kilog.	39,146	41,003	- 1,857	274,022 ⁽⁵⁾	287,021 ⁽⁵⁾	- 12,999	24,800 15	25,960 72	- 1,160 57
	de plus de 10 kilog.	"	"	"	750,232 ⁽⁵⁾	816,793 ⁽⁶⁾	- 66,561	44,733 81	48,032 74	- 3,298 93	
Grande vitesse. — Poids taxé.	"	"	"	1,136,515	1,708,125	- 571,610	33,867 96	47,055 88	- 13,187 92		
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.	"	"	"	27,960	165,250	- 137,290	518 76	3,051 85	- 2,533 09		
Dito	"	"	"	"	"	"	10,730 81 ⁽⁷⁾	4,955 41 ⁽⁷⁾	+ 5,795 40		
Produits extraordinaires	"	"	"	"	"	"	4,499 45	3,337 95	+ 1,161 50		
Total.							fr.	1,180,258 92	1,137,098 75	+ 43,160 17	

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit des taxes à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les taxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids

(7) Convention du 1^{er} juillet 1895 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1896 et 1895.

SERVICES.	1896.	1895.	Différences pour 1896.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,180,238 92	1,137,098 75	+ 43,160 17				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	75,908 38	74,005 56	+ 1,902 82				
Pilotage	2,834,625 64	2,664,600 11	+ 170,025 53				
Phares et fanaux	113,833 71	1,318,269 70	- 1,204,435 99				
Écluses	7,166 95	7,737 22	- 570 27				
Remorque sur la côte de Flandre	19,692 20	23,021 90	- 3,329 70				
Police maritime	134,612 43	125,902 89	+ 8,709 54				
Écoles de navigation	"	"	"				
Pêche maritime	"	"	"				
Sauvetage	"	"	"				
Totaux fr.	4,366,098 23	5,350,636 13	- 984,537 90				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	657,995 55	1,714,361 29	2,372,356 84	633,802 48	3,835,305 16	4,469,107 64	-2,096,750 80
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	67,395 01	66,308 68	133,703 69	67,052 34	58,896 35	125,948 69	+ 7,755 "
Pilotage	2,366,816 26	289,319 35	2,656,135 61	2,337,594 90	298,537 32	2,536,132 22	+ 120,003 39
Phares et fanaux	25,283 96	13,948 41	39,232 37	24,830 74	15,694 46	40,525 20	- 1,292 83
Éclairage de la côte							
— de l'Escaut	126,144 66	34,727 46	160,872 12	127,713 58	60,904 01	188,617 57	- 27,745 45
Remorque sur la côte de Flandre	28,546 45	12,500 84	41,047 29	28,302 30	13,682 54	41,984 84	- 937 55
Police maritime	81,789 93	18,315 91	100,105 84	82,245 13	16,722 13	98,967 26	+ 1,138 58
Services spéciaux	920 "	2,905 53	3,825 53	410 "	3,735 25	4,145 25	- 319 72
Écoles de navigation	19,748 38	9,879 16	29,627 54	17,713 08	9,491 01	27,204 09	+ 2,423 45
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	144,215 03	110,545 71	254,761 64	139,397 11	71,228 67	210,625 78	+ 44,135 86
Sauvetage et stations de signaux	37,897 09	2,904 64	40,801 73	41,599 39	10,839 28	52,437 67	- 11,635 94
Totaux fr.	3,556,753 22	2,275,716 98	5,832,470 20	3,400,661 03	4,395,035 18	7,795,696 21	-1,963,226 01
Recettes totales fr.	4,366,098 23			5,350,636 13			- 984,537 90
Dépenses —		5,832,470 20			7,795,696 21		-1,963,226 01
Excédent { de dépenses fr.	1,466,371 97			2,445,060 08			- 978,688 11
{ de recettes fr.	"			"			"

(14)

(F)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Situation financière. — Principaux résultats.

Annexes à consulter.

	PAGES	
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement et capital utile au point de vue des charges	A, 1	II, XI et XII de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation	A, 4	III, V, VI, VII, VIII et IX
§ 3. Ressources, charges et encaisse	A, 4	III, IV, V, VI, VII, VII ^{bis}
§ 4. Bilan	A, 5	I, II, IV, VI, VII, VII ^{bis} , XVI et XXIX
§ 5. Revenu du capital utile	A, 8	
§ 6. Coefficient d'exploitation	A, 8	VI

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic	A, 9
Personnel	A, 10
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 10

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

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

Annexes à consulter .

Situation des lignes en exploitation

			PAGES
XIII de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1896	A, 14
XIII	»	§ 2. Longueur moyenne exploitée en 1896	A, 15
XIV	»	§ 3. Rails	A, 15
XIV	»	§ 4. Billes et traverses	A, 17
XV	»	§ 5. Profil et courbes	A, 17
XV	»	§ 6. Signaux	A, 17
		§ 7. Passages à niveau	A, 17
		§ 8. Raccordements industriels et gares privées	A, 18
		§ 9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 18
		§ 10. Stations	A, 19
XVI	§ 11.	Approvisionnements au 31 décembre 1896	A, 19

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible.

— Eclairage et chauffage. — Approvisionnements.

XVII et XIX	»	§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport	A, 24
XVIII, XXI et XXII	»	§ 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 21
		§ 3.	Wagons de particuliers	A, 25
		§ 4.	Prix et travail des moteurs et des véhicules	A, 25
XXIII	»	§ 5.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État	A, 25
		§ 6.	Nombre et parcours des trains	A, 26
XXIV	»	§ 7.	Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger dans les trains de voyageurs sur le réseau de l'État	A, 27
		§ 8.	Utilisation du matériel à voyageurs	A, 27
XXIV	»	§ 9.	Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger dans les trains de marchandises sur le réseau de l'État	A, 28
		§ 10.	Utilisation du matériel à marchandises	A, 28
		§ 11.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 28
XXIV	»	§ 12.	Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État.	A, 29
XXIV	»	§ 13.	Composition moyenne des trains de l'État	A, 29
XXV	»	§ 14.	Achat de combustibles.	A, 30
		§ 15.	Consommation de combustibles	A, 30
XXVII	»	§ 16.	Charbon consommé par les locomotives.	A, 31
XXVI et XXVIII	»	§ 17.	Éclairage.	A, 31
		§ 18.	Chauffage des trains	A, 32
		§ 19.	Graissage.	A, 35
XXIX, XXX et XXXI	»	§ 20.	Approvisionnements en magasin	A, 35

II. Améliorations et innovations introduites dans le

service de la traction et du matériel A, 55

Annexes à consulter.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

	PAGES	
§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 59	XXXII et XXXIII de la partie A.
§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1896	A, 44	XXVII à XLII »
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes	A, 43	
§ 4. Produits extraordinaires	A, 46	
§ 5. Produits divers	A, 46	
§ 6. Réductions consenties sur le prix de transport	A, 46	

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1896.

§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 47
§ 2. Buffets et buvettes	A, 47
§ 3. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 48
§ 4. Tarifs pour marchandises	A, 50
§ 5. Trains de voyageurs	A, 62
§ 6. Trains de marchandises	A, 67

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 68	XXXIV »
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 72	XXXIV et XXXVI »
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions ou déraillements de trains	A, 72	XXXV et XXXVI »
§ 4. Personnes tuées depuis 1855.	A, 75	XXXVI »

IV. Contraventions A, 75

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 77	XLIII »
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 78	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 78	XLIV »
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 79	XLIV »
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales	A, 79	

II.

SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 80	XLV
---	-------	-----

Annexes à consulter.

	PAGES.
XLVI de la partie A.	A, 81

III.

PARCOURS DES TRAINS	A, 81
-------------------------------	-------

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XLVII	»	§ 1 ^{er} . Voyageurs.	A, 82
XLVII	»	§ 2. Bagages.	A, 85
XLVII	»	§ 5. Petites marchandises.	A, 85
XLVII	»	§ 4. Grosses marchandises	A, 85
XLVII	»	§ 5. Finances	A, 84
XLVII	»	§ 6. Équipages	A, 84
XLVII	»	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 85
XLVII	»	§ 8. Produits extraordinaires.	A, 85
XLVII	»	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 86

V.

XLVII	»	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 87
-------	---	-----------------------------------	-------

VI.

XLVI et XLVII	-	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION . . .	A, 88
---------------	---	--	-------

VII.

XLVIII	»	PERSONNEL	A, 89
--------	---	---------------------	-------

VIII.

XLIX	»	ACCIDENTS	A, 89
------	---	---------------------	-------

IX.

CONTRAVENTIONS	A, 90
--------------------------	-------

X.

AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS	A, 90
--	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° 1. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1896	A, 100
» 2. Compte de premier établissement; lignes exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1896.	A, 102

	Pages.
N° III. Compte de l'exploitation. Exercice 1896	A, 104
» IV. Compte financier. Exercice 1896. — Charges et ressources.	A, 104
» V. Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux IV, VII et VII ^{bis}	A, 106
» VI. Coefficients d'exploitation	A, 107
» VII. Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine . .	A, 108
» VII ^{bis} . Charges financières depuis l'origine	A, 110
» VIII. Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploita- tion. Exercices 1896 et 1895	A, 112
» IX. Recettes. — Droits constatés et recouvrements depuis l'ori- gine.	A, 114
» X. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises. — 1855-1896	A, 116
» XI. Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer	A, 118
» XII. Lignes en construction et sections livrées à l'exploitation, en 1896.	A, 120
» XIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 122
» XIV. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1896.	A, 125
» XV. Profil et courbes des voies principales. — Signaux de différents systèmes.	A, 124
» XVI. Approvisionnements en dépôt et à pied d'œuvre au 31 dé- cembre 1896. — Service des voies et travaux.	A, 125
» XVII. Effectif du matériel de traction et de transport	A, 126
» XVIII. Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellement et extension.	A, 128
» XIX. Importance du matériel de traction en 1896	A, 151
» XX. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs.	A, 152
» XXI. Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur « argent »	A, 155
» XXII. Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur « argent »	A, 154
» XXIII. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État	A, 155
» XXIV. Parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année 1896	A, 156
» XXV. Achat de combustibles	A, 158
» XXVI. Nombre d'installations de foyers et de lampes électriques.	A, 158
» XXVII. Consommation de charbon des locomotives en 1896 et 1895.	A, 159
» XXVIII. Éclairage au gaz dans les stations, les ateliers et leurs dépendances. — Éclairage des trains au gaz riche	A, 140
» XXIX. Approvisionnements en magasin. — Service de la traction et du matériel	A, 141
» XXX. Qualités et valeur des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts	A, 142

	Page.
N° XXXI. Magasins et dépôts	A, 150
» XXXII. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés	A, 151
» XXXIII. Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.	A, 152
» XXXIV. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau de l'État. — Années 1896 et 1895	A, 154
» XXXV. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions ou à des déraillements de trains. Année 1896.	A, 156
» XXXVI. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835.	A, 160
» XXXVII. Mouvement général des transports effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes, au départ et à l'arrivée. — Année 1896.	A, 162
» XXXVIII. Mouvement général du tonnage des grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1896	A, 165
» XXXIX. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1896.	A, 181
» XL. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1896.	A, 182
» XLI. Mouvement général des transports de tapissières, de wagons roulant sur essieux, de chevaux et bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État, et en services mixtes et internationaux au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1896	A, 184
» XLII. Mouvement général en tonnes de certaines grosses marchandises, transportées pendant l'année 1896 par les chemins de fer de l'État belge	A, 186

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° XLIII. Développement des lignes, à la fin de 1896	A, 188
» XLIV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1896.	A, 189
» XLV. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1896	A, 190
» XLVI. Parcours kilométrique des trains en 1896	A, 191
» XLVII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1896.	A, 192
» XLVIII. Personnel. Effectif, à la fin de 1896	A, 196
» XLIX. Accidents survenus aux personnes en 1896	A, 198

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

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Service international	B, 3
§ 2. Service intérieur	B, 5

II.**STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.**

§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4	I et III de la partie ■.
§ 2. Lettres ordinaires	B, 5	III »
§ 3. Lettres recommandées	B, 5	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, 6	II et III »
§ 2. Bons de poste	B, 7	II et III »
§ 3. Mandats (service international).	B, 7	II et III »

B. Effets de commerce.

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

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

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

E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger . . B, 8 II et III »

F. Abonnements aux journaux B, 8 II et III »

G. Caisse d'épargne et de retraite B, 9

H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés . B, 10

IV.

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

Annexes à consulter.

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

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

VI.

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

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

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

VIII.

DIAGRAMMES	B, 12
----------------------	-------

ANNEXES DE LA PARTIE B.

• I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1896	B, 14
• II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1896 et 1895	B, 16
• III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1896 et 1895	B, 18
• IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1896 et 1895	B, 20
• V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres- taxes vendus. — Comparaison des années 1896 et 1895.	B, 20
• VI. Diagrammes :	
Tableau du mouvement des correspondances, de 1850 à 1895	B, 24
Tableau général { A. pour compte l'État, de 1830 à 1896.	B, 26
des recettes { B. pour compte de tiers de 1850 à 1897.	B, 27
Mouvement des mandats-poste internes émis, de 1850 à 1896	B, 28
Mouvement des bons de poste émis, de 1894 à 1896	B, 50
Mouvement des mandats-poste internationaux émis, de 1866 à 1896	B, 52
Mouvement des abonnements souscrits aux journaux belges et étrangers, de 1867 à 1896	B, 54

	Pages.	Annexes à consulter.
Mouvement des effets de commerce déposés à l'encaissement, de 1876-1877 à 1896	B, 56	
Mouvement des quittances déposés à l'encaissement, de 1860 à 1896	B, 58	
Mouvement des recouvrements de valeurs avec l'étranger, de 1880-1881 à 1895	B, 40	
Mouvement des versements à la Caisse d'épargne effectués par l'intermédiaire des bureaux de poste, de 1870 à 1896	B, 42	
Situation des livrets d'épargne postaux, de 1870 à 1896.	B, 44	
Mouvement des versements à la Caisse de retraite effectués par l'intermédiaire des bureaux de poste, de 1890-1894 à 1896	B, 46	

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

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

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1^{er}. Télégrammes privés :

a. Services réunis	C, 4
b. Service intérieur	C, 5
c. Service international	C, 5
d. Service de transit	C, 6
§ 2. Télégrammes de service	C, 6

II de la partie C.

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET APPAREILS.

§ 1 ^{er} . Bureaux	C, 6
§ 2. Développement du réseau	C, 7
§ 3. Appareils en service	C, 7
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).	C, 7

IV.

PERSONNEL	C, 8
---------------------	------

RÉSULTATS FINANCIERS.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Recettes	C, 8
§ 2. Dépenses	C, 9

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

A. Téléphonie locale	C, 11
B. Téléphonie à grande distance interne.	C, 12
C. Téléphonie internationale	C, 14

ANNEXES DE LA PARTIE C.

n° 1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1895 et 1896	C, 20
» II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1896 et 1895.	C, 21
» III. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes téléphoniques afférentes à chacun des exercices 1896 et 1895	C, 22
» IV. Liste des relations téléphoniques interurbaines internes	C, 24
» V. Relations téléphoniques internationales.	C, 26

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

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

Annexes à consulter.

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

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

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

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

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

№ 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1896 et 1895	D, 12
• II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Com- paraison des années 1896 et 1895	D, 13



(xii)

