

(1)

(N° 241.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SÉANCE DU 11 JUILI ET 1899

CHEMINS DE FER
POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES
ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1898

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI
RUE DE LA LIMITE, 21

1899

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État, pendant l'année 1898.

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.

(iii)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Situation financière. — Principaux résultats.

Ainsi que l'observation en a été faite à la première page du compte rendu de 1897, les résultats concernant les lignes rachetées n'ont pu y figurer parce que, aux termes des conventions, les sociétés cédantes devaient continuer l'exploitation de leurs lignes, pour compte de qui il appartiendrait, en attendant les ratifications éventuelles des conventions par les Chambres législatives, ratifications qui n'ont été sanctionnées que par les lois en date des 27 juin 1897 et 16 avril 1898.

Le compte rendu de 1898 comprend donc, pour la première fois, la situation financière de l'ensemble du réseau exploité par l'État pendant cet exercice, y compris toutes les lignes reprises. On n'aurait, au surplus, pu le faire plus tôt, parce qu'il fallait préalablement arrêter avec les sociétés les comptes de liquidation des périodes transitoires, jusqu'aux dates des reprises effectives par l'État.

En ce qui concerne les résultats des exercices 1896 et 1897, comme il n'est pas possible de les comprendre dans le bilan de 1898, sans en dénaturer la situation réelle, il a paru préférable et aussi plus régulier, tout en reproduisant à l'annexe IX les situations financières de ces deux exercices telles qu'elles ont figuré dans les comptes rendus, de renseigner immédiatement en dessous les chiffres rectifiés, par l'addition aux résultats précités des recettes, des dépenses, etc., correspondant aux périodes d'exploitation par les sociétés. Ce mode de procéder a permis d'aboutir à la situation financière réelle de chacun des trois exercices considérés.

§ 1^{er}. — CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Le capital de premier établissement engagé dans la construction totale du réseau de l'État y compris les rachats successifs, ainsi que pour le matériel d'exploitation et l'outillage, etc., s'élevait au 31 décembre 1898 à fr. 1,835,787,085-45, dont fr. 20,746,612-57 à titre d'intérêts intercalaires pendant la durée des travaux. Il n'était fin 1897, d'après les chiffres rectifiés de l'annexe XIV, que de fr. 1,795,447,465-77, les intérêts intercalaires y intervenant pour 20,083,387 francs, soit une augmentation en 1898 de fr. 40,559,619-68, dont l'application se résume comme suit :

I. — Lignes en cours de construction	fr. 4,555,625 41
II. — Bâtiments de stations, gares couvertes, hangars, ateliers, loges de gardes-route, etc., etc.	7,582,277 45
III. — Voies de garage et de manœuvres, appareils de sécurité, développement de l'éclairage des stations, ateliers, bureaux, etc., matériel fixe de la voie, pavage, rampes de chargement, etc., etc.	11,485,146 69
IV. — Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, gros outillage des ateliers, etc.	16,258,997 89
V. — Section de Sichem à Montaigu.	553,571 26
VI. — Report au capital des dépenses du personnel préposé à la direction et à la surveillance de travaux de premier établissement, dépenses qui ont été liquidées à charge du compte d'exploitation dont elles ont été déduites (<i>voir</i> annexe III)	146,203 »
Ensemble.	fr. 40,559,619 68

Si, de ce montant, l'on retranche les intérêts intercalaires pour les rubriques I et II ci-dessus, s'élevant à (308,688-88 + 354,556-48) fr. 663,225-36, la dépense effective a été de fr. 39,676,394-32.

§ 2. — CAPITAL UTILE.

Ce capital comprend toutes les dépenses utilisées par l'exploitation, à l'exclusion, par conséquent, de celles appliquées à des travaux en cours d'exécution; il sert de base aux charges d'intérêt et d'amortissement du compte financier.

Du compte de <i>premier établissement</i> , tel qu'il est justifié au paragraphe 1 ^{er} qui précède, et s'élevant à	fr. 1,855,787,085 45
l'on a donc déduit les <i>sommes engagées dans les travaux non encore achevés</i> , soit	fr. 19,071,687 41
ainsi que le produit de l'aliénation de certains immeubles, s'élevant à	fr. 6,285,859 62
Ensemble.	fr. 25,555,527 03
ce qui ramène le <i>capital utile</i> , base des charges, à. fr.	1,810,431,558 42

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

Le compte rendu de 1897 indique (page 3) les règles suivies, entre autre, pour l'établissement du compte d'exploitation.

Les recettes brutes se sont élevées en 1898 à . . . fr. 191,584,178 70
 y compris celles faites par le Grand Central pour les lignes situées sur le territoire belge, ainsi que les *produits nets* des lignes du Liégeois-Limbourgeois pendant le 1^{er} semestre, l'État n'ayant exploité lui-même qu'à partir du 1^{er} juillet de cet exercice.

Les dépenses d'exploitation de l'ensemble du réseau, ainsi que celles faites par le Grand Central pour compte de l'État — pour les lignes situées sur le territoire belge — pendant le 1^{er} semestre, ont été arrêtées approximativement à. fr. 112,902,678 62

L'excédent des recettes, qui est affecté, entre autres, aux charges financières du *capital utile*, est donc de . fr. 78,681,500 08

§ 4. — RESSOURCES, CHARGES, ENCAISSE.

De l'excédent des recettes tel qu'il est établi au paragraphe précédent, soit fr. 78,681,500 08
 pour arrêter la somme dont le Trésor a pu disposer, il faut déduire celles représentant les produits des capitaux engagés par des tiers et qui, par conséquent, ne sont pas comprises dans le bilan, savoir :

a) les parts de recettes des lignes concédées, dont l'État a affermé l'exploitation moyennant 50 p. c. des produits, soit. fr. 5,120,533 56

b) le loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand ducale . . . fr. 219,600 »

Ensemble (annexe IX, col. 5). 5,340,133 56

Reste. . . fr. 73,341,366 52

Si, sur ce montant, l'on prélève les charges financières du *capital utile* s'élevant (annexes VI et IX) à . . . fr. 61,496,469 61

l'on constate, qu'en fin de compte, l'exploitation par l'État a laissé à la libre disposition du Trésor fr. 11,844,896 91

En ajoutant à cet excédent de l'année les soldes actifs rectifiés des exercices antérieurs par suite de l'incorpora-

D'autre part. fr	11.844,896 91
tion des résultats des exercices 1896 et 1897 afférents aux lignes rachetées (annexe IX, col. 15). fr.	91,719,112 71
<hr/>	
l'encaisse totale, — en écartant les intérêts réciproques en compte courant avec le Trésor, ne figurant au bilan que pour mémoire, — s'est élevée au 31 décembre 1898 à	103,564,009 62

§ 5. BILAN.

La décomposition du bilan 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.

Actif.

Le *capital utile*, tel qu'il est justifié au paragraphe 2 ci-dessus et par les annexes I et XIV comprend :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. fr.	4,442,923,601 22	} 1,810,431,558 42
2° Matériel de traction et de transport.	367,507,957 20	

<i>Dépenses de parachèvement</i> imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886 fr.	11,090,438 79
--	---------------

Approvisionnements en dépôt (annexes XVIII et XXVIII) :

Jusqu'au 31 décembre 1897 fr.	29,608,996 71	} 32,917,312 13
Augmentation, en 1898, de	3,308,515 42	

par suite de variation dans les quantités et les prix.

Recettes brutes (annexe IX) :

Jusqu'au 31 décembre 1897 fr.	3,968,891,521 59	} 4,160,395,780 49
Pour l'exercice 1898.	191,504,258 90	

Intérêts en compte courant avec le Trésor, des recettes NETTES qu'il a encaissées, c'est-à-dire déduction faite des dépenses d'exploitation qu'il a liquidées (annexe IX^{bis}) :

Jusqu'au 31 décembre 1897, fr.	51,400,544 "	} 52,378,913 38
Pour l'exercice 1898	1,278,574 38	

Intérêts des soldes actifs accumulés,
toutes dépenses et charges réglées :

Jusqu'au 31 décembre 1897, fr.	157,497,983 58	} 145,721,104 65
Pour l'exercice 1898	8,223,121 07	

Produits divers encaissés par l'Administration des domaines. au profit du compte de l'exploitation (annexe III) :

Jusqu'au 31 décembre 1897 fr.	5,245,911 93	} 5,323,831 73
Pour l'exercice 1898	79,919 80	

Total de l'*Actif* (annexe I) . . . fr. 6,198,260,941 59

Passif.

Amortissement des capitaux utiles de premier établissement engagés dans l'exploitation, depuis 1855, jusque fin 1898 (annexe I). fr. 99,072,972 84
Capital restant à amortir. fr. 1,711,558,585 58
Montant égal au capital utile fr. 1,810,431,558 42

Charges. — Intérêts et amortissement (annexe VI) :

De 1855 à 1886 . . . fr. 805,450,578 09	}	1,294,464,942 65	}	1,416,759.887 50
De 1887 à 1896 . . . 491,054,564 56				
En 1897 60,778,475 24				
En 1898 61,496,469 61				

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

Jusqu'au 31 décembre 1897, fr. 194,667,587 41	}	199,787,920 97
Pour l'exercice 1898 (ann. IV). 5,120,555 56		

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

Jusqu'au 31 décembre 1897, fr. 11,524,958 85	}	11,744,558 85	}	213,171,978 37
Pour l'exercice 1898 (ann. IV). 219,600 "				

Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885 (1)

1,639,518 57

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1897. fr. 2,519,545,058 11	}	2,432,245,736 73
Pour l'exercice 1898 112,902,678 62		

Intérêts au profit du Trésor :

1° Du chef d'avances de fonds pour constituer un approvisionnement de rails :

Jusqu'au 31 décembre 1897, fr. 546,795 19	}	563,043 19
Pour l'exercice 1898. 16,250 "		

2° Pour liquidation au profit des sociétés des parts de recettes et de loyer :

Jusqu'au 31 décembre 1897, fr. 2,167,858 08	}	2,254,635 25
Pour l'exercice 1898 86,777 17		

3° Des soldes passifs accumulés. fr. 4,583,676 31

Total du passif fr. 5,879,990,515 77

(1) Depuis 1886, les dépenses de cette nature sont imputées couramment sur les budgets de l'exploitation (voir renvoi de l'annexe I, Passif).

D'autre part. . . . 5,879,990,515 77

Balance.

1° Prélèvements imputés sur les budgets de l'exploitation :		
Travaux de parachèvement, 1846-		
1886 (voir à l'actif).	fr. 11,090,458 79	
Approvisionnements :		
Jusqu'au 31 décembre 1897, fr. 29,608,996 71	} 52,917,512 15	
Augmentation en 1898. . . . 5,508,515 42		
2° Soldes actifs accumulés (annexe IX) :		
Encaisse libre :		
Jusqu'au 31 décembre 1897, fr. 91,719,112 71	} 103,864,009 62	
Augmentation en 1898. . . . 11,844,896 91		
3° Intérêts en compte courant :		
Jusqu'au 31 décembre 1897, fr. 161,299,997 >	} 170,698,665 28	
Augmentation en 1898. . . . 9,598,668 28		
Total égal à l'actif.		fr. 6,198,260,941 59

Pour que la productivité réelle de l'exploitation par l'État reflète les résultats de la comptabilité officielle de l'État, d'après les budgets des dépenses et des recettes ainsi que les lois de crédits spéciaux, il faut écarter du bilan les intérêts en compte courant avec le Trésor — non servis d'ailleurs — et n'y figurant que dans l'unique but de pouvoir établir des comparaisons entre l'exploitation de l'État et celles de concessions étrangères d'égale importance au moins. Dans ces conditions, le bilan se clôturerait à l'actif et au passif, au montant de fr. 6,027,562,276-31 ainsi qu'il résulte de l'annexe I.

L'on sait que les sociétés, conformément aux lois et aux statuts qui les régissent, versent toutes les recettes dans la caisse d'un banquier; celui-ci leur en sert l'intérêt convenu, sauf déduction de l'intérêt correspondant aux sorties de caisse, pour compte et à la décharge de l'exploitant.

Ce mode de comptabilité différant essentiellement de celui de l'État, afin de permettre de comparer et de bien apprécier les résultats auxquels ils aboutissent, selon le point de vue auquel l'on se place, il a été jugé utile de résumer les situations financières, depuis 1855 jusque fin 1898, en deux tableaux distincts (ann. IX et IX^{bis}), c'est-à-dire d'une part, non compris les intérêts en compte courant, d'autre part, y compris ces intérêts ainsi que les pensions qui, étant liquidées à charge du budget de la Dette publique, n'affectent pas le budget des dépenses d'exploitation du chemin de fer de l'État.

Voici comment se clôturent les soldes en *bénéfice réel* fin 1898, dans les deux hypothèses suivantes :

COMPTABILITÉ LÉGALE DE L'ÉTAT.

D'après l'annexe IX, l'on constate que depuis l'origine de l'exploitation par l'État, les recettes se sont élevées à fr. 3,952,549,633 85
 et les dépenses d'exploitation ainsi que les charges financières, à fr. 3.848.985.624 23
 D'où il ressort *une encaisse* de fr. 103,564,009 62

Si, à cette encaisse (col. 15), l'on ajoute :
 les amortissements (col. 10) 99,072,972 84
 les approvisionnements en réserve. 52,917,312 13
 les travaux de premier établissement supportés par les budgets de l'exploitation 41,090.458 79
 Le *solde en bénéfice réel* s'élève à fr. 246.644.755 38

Ce même solde, en 1897, ressortant des rectifications qu'il a fallu effectuer aux diverses colonnes du tableau IX, pour y incorporer les résultats des lignes rachetées, se justifie comme suit :

Encaisse (col. 15) fr. 91,719,112 71
 Amortissements (col. 10). 92,724,358 85
 Approvisionnements 29,608,996 71
 Travaux de premier établissement. 11.090.458 79
 Total fr. 225,142,907 06

Soit un excédent, pour 1898, par rapport à 1897, de 21,501,826 52

COMPTABILITÉ DES SOCIÉTÉS.

Si l'on envisage la situation à laquelle on aboutirait d'après *cette comptabilité*, les résultats seraient les suivants :

Au bénéfice de l'État, pour l'exercice 1898, soit . . fr. 246,644,753 38
 il suffit d'ajouter (annexe IXbis) les intérêts en compte courant, déduction faite des pensions (170, 698, 665, 28-10, 249, 254) (1) fr. 160,449,411 28
 Ensemble. . fr. 407,094,144 66

En ajoutant au bénéfice de l'État, pour l'exercice 1897, soit fr. 225,142,907 06
 les intérêts que réaliserait une société, déduction faite des pensions (col. 8-col. 15), (161, 299, 997 — 9, 484, 888) soit (1) fr. 151,815.109 »
 Ensemble. . fr. 376,958,016 06

(1) S'il est vrai qu'une société ne laisserait jamais s'accumuler ses soldes actifs annuels dans la caisse de son banquier, par contre, pouvant les appliquer à l'extension de son matériel et de l'outillage, à des travaux de premier établissement, etc., sans devoir émettre de nouvelles obligations, elle bénéficie des charges d'intérêt et d'amortissement du capital représentant ces soldes.

L'augmentation de l'encaisse entre les deux exercices serait donc de fr. 50,156,128-60, tandis que selon la comptabilité légale de l'État, elle n'est, pour 1898, que de fr. 21,501,826-52.

Les grandes différences résultant du rapprochement des deux comptabilités, seraient beaucoup plus importantes si l'on pouvait mettre en parallèle les tarifs de l'État et des sociétés étrangères, ainsi que les parcours moyens des unités de trafic, qui sont tout à l'avantage de celles-ci, dans de notables proportions.

En Belgique, le produit moyen d'un voyageur n'a été en 1898 que de fr. 0-59 et celui des grosses marchandises que de fr. 2-84 par tonne embarquée.

Des démonstrations et arguments qui précèdent, l'on peut conclure que la situation financière de l'exploitation par l'État, n'a pas à redouter de comparaisons.

Il reste à démontrer l'opportunité, sinon la nécessité, de reviser la dernière table d'amortissement qui remonte à 1887. Antérieurement, les intérêts des capitaux utiles, ayant été réglés au taux excessif de 4 p. c.; il a été jugé nécessaire de réduire ce taux à 3 1/2 p. c. (voir page 10 et les annexes VII et VIII du compte rendu de 1887), à partir de 1887 dans le but de refléter plus exactement la situation financière du réseau de l'État.

Cette révision a eu pour point de départ le montant des capitaux *restant* à amortir fin 1886 et le temps moyen restant à courir pour atteindre le terme de quatre-vingt-dix ans, dans le but de n'avoir qu'une *annuité invariable* jusqu'à l'échéance finale.

Quant aux capitaux successivement engagés après 1886 — pour des rachats de lignes concédées, des travaux de premier établissement, l'extension du matériel, etc., — et qui sont également amortissables *chacun* en quatre-vingt-dix ans, ils ont nécessité, pour chaque exercice, des *annuités distinctes*. Ce mode de procéder, qui s'imposait, ne pouvant toutefois se perpétuer, il fut entendu que, tous les dix ans, les capitaux *restant à amortir* seraient ramenés à une *durée moyenne* servant de base à une nouvelle *annuité invariable* pour toute la période antérieure.

Étant donné que toutes les dépenses budgétaires et les charges financières ont été assumées par les bilans, lesquels n'ont pas cessé depuis 1887, de se clôturer par des encaisses importantes, la révision au taux de 3 1/4 p. c. se justifie pleinement, ainsi qu'il peut être constaté par l'annexe IX résumant les résultats financiers depuis 1855.

Au surplus, ce taux est largement rémunérateur, si l'on considère que les engagements du budget de la Dette publique ne comprennent que des obligations à 2 1/2 p. c. et 3 p. c. et que le Trésor bénéficie, en outre, d'une partie des intérêts dont sont productives les recettes versées journallement par les stations à la Banque nationale, faisant l'office de caissier général de l'État.

§ 6. REVENU DU CAPITAL UTILE.

Ce capital, dont le montant est arrêté par le paragraphe 2 ci-dessus, s'élève, pour l'exercice 1898, à. fr. 1,810,431,558 42

Mais comme les lignes nouvelles et certains travaux et fournitures n'ont été remis à l'exploitation que successivement, dans le courant de l'exercice, l'on considère que la moitié seulement des dépenses y afférentes ont pu être mises à fruit.

Ces dépenses sont :

a) Lignes nouvelles fr.	4,969,266 42
b) Prix de rachat de la ligne de Sichein à Montaigu	353,371 26
c) Travaux d'extension et de parachèvement fr.	8,559,241 69
d) Voies d'évitement, matériel fixe de la voie, etc. fr.	11,483,146 69
e) Matériel de traction, de transport, etc fr.	16,238,997 89

Ensemble. . . fr. 41,604,023 93

Soit la moitié . . fr. 20,802,011 98

Il y a lieu, en outre, de déduire la totalité de la dépense de . . . fr. 146,203 » supportée par le compte d'exploitation et reportée, pour ordre, au compte capital, comme lui incombant.

} 20,948.214 98

Le capital moyen utile est donc de. fr. 1,789,483,343 44 et fait ressortir le revenu pour 1898 à 4.10 p. c. En 1897, le capital utile moyen rectifié ayant été de fr. 1,739,806,072-06 le revenu s'est élevé à 4.17 p. c.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques de l'exploitation par l'État, à l'exclusion des gestions provisoires des lignes rachetées en 1896 et 1897.

EXERCICE 1898 COMPARÉ A 1897.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1898 et 1897 :

		1898.	1897
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	49,396 56	51,021 16
	Dépenses d'exploitation	29,410 75	30,562 97
	Recettes nettes	19,985 81	20,458 19
Par train-kilomètre.	Recettes brutes fr.	3.6310	3.6686
	Dépenses d'exploitation	2.1619	2.1976
	Recettes nettes	1.4691	1.4710
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes fr.	3.3345	3.3534
	Dépenses d'exploitation	1.9851	2.0088
	Recettes nettes	1.3491	1.3446
Par véhicule-kilomètre chargé.	Recettes brutes	0.3028	0.3100
	Dépenses d'exploitation	0.1802	0.1857
	Recettes nettes	0.1221	0.1243

Les parcours distincts des trains et des véhicules ainsi que la répartition des produits donnent les résultats ci-après :

		1898.	1897.
Parcours kilométriques des trains (1)	pour voyageurs	29,461,211	26,867,759
	pour marchandises	21,200,297	19,584,421
Parcours kilométriques des véhicules chargés (2)	pour voyageurs	221,267,125	199,550,635
	pour marchandises	386,635,534	350,129,176
Produit par train-kilomètre	pour voyageurs fr.	2.2811	2.3787
	pour marchandises	5.5031	5.4346
Produit par véhicule-kilomètre chargé	pour voyageurs fr.	0.3037	0.3203
	pour marchandises	0.8017	0.3040

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État (voir page 26).

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

ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition et de leurs parcours moyens, savoir :

		1898.	1897.
Nombre moyen de voitures et wa- gons CHARGÉS par (¹)	train de voyageurs	7.79	7.71
	— de marchandises	18.66	18.30
Parcours moyen {			
des	trains de voyageurs	37 ^{kil.}	36 ^{kil.}
	— de marchandises	37 ^{kil.}	38 ^{kil.}

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 :

		1898.	1897
Fonctionnaires et employés		8,580	7,449
Agréés		1,983	1,673
Ouvriers {	permanents	43,730	40,301
	en régie	1,862	1,419
Total.		58,157	50,844

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 :

		1898.	1897.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.		3,026,583 64	2,591,190 98
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . .		2,423,337 06	2,315,287 47
D'où un excédent de ressources de fr.		601,248 58	275,903 51
Il a été constitué par la Compagnie en liquidation d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas, au profit de ceux de ses anciens ouvriers repris par l'État qui avaient dépassé l'âge de 55 ans au 1 ^{er} janvier 1896, une dotation de. fr.		—	141,230 »
En ajoutant l'avoir en fonds pu- bles et en numéraire qui, au 1 ^{er} jan- vier, s'élevait à		13,448,576 74	13,031,423 23
l'avoir au 31 décembre était de . . .		14,049,823 52	13,448,576 74

(¹) Voir détails, page 29.

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

	1898.	1897.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants. fr.	13,434,492 03	11,872,750 50
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droits.	54,977 16	61,908 57
C. Solde de la dotation constituée en 1897 par la Compagnie d'Anvers à Gand et renseignée ci-dessus	131,525 »	141,250 »
Capitaux engagés fr.	13,620,994 19	12,075,909 07
Il restait donc à disposer pour l'octroi de pensions et secours aux 49,081 affiliés ⁽¹⁾ et à leurs ayants droit, de	⁽²⁾ 428,831 15	4,572,667 67
Sommes égales à l'avoir ci-dessus fr.	14,049,825 52	15,448,576 74

Le compte de dépenses s'établit comme il suit :

	NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.		
	1898	1897	1898	1897	
Termes de pensions.	Ouvriers	4,186	4,062	542,632 85	492,040 05
	Veuves	2,530	2,217	747,032 »	698,046 »
	Orphelins	137	132	21,377 29	21,143 95
	Ascendants	41	41	3,923 »	3,687 40
Termes de secours annuels.	Ouvriers	49	33	8,330 95	7,032 90
	Veuves	253	306	36,490 58	41,534 23
	Orphelins	44	48	4,162 45	4,406 95
Secours temporaires aux ouvriers	18,928	16,978	589,267 52	565,826 62	
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.			443,352 42	462,358 32	
Frais de funérailles			48,504 70	47,804 50	
Bonification d'intérêts et frais généraux			3,378 96	3,916 83	
Parts de deux ouvriers dans la dotation constituée par la Compagnie d'Anvers à Gand (intérêts compris).			9,884 94	»	
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 41. fr.			2,425,337 06	2,345,287 47	

⁽¹⁾ Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1897 était de 45,444.

⁽²⁾ Cette réserve devrait être portée à fr. 4,468,247-15 si l'on tenait compte :

1° Des capitaux (3,589,766 francs) représentatifs des annuités à payer par l'État pendant soixante ans, du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées, et du payement, à charge de la caisse des ouvriers, des pensions allouées par les compagnies. L'engagement de servir cette subvention est prévu au budget de 1899 et dans les crédits supplémentaires pour 1898.

2° De la valeur actuelle (649,650 francs) de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés pour la validation des services dans le passé.

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 1898 et antérieurement pour études, achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section de Dinant à Yvoir (en communauté avec la Compagnie du Nord-Belge) et raccordement d'Anhée vers Yvoir	fr. 1,438,055 18
Section de Gedinne à Pondrôme	3,725,993 »
Jonction de la ligne d'Ermeton s/Biert à Florennes avec celle de Châtelineau-Châtelet à Givet.	44,206 61
Section de Spontin à Yvoir	1,567 81
— de Wilryck à Malines	1,856,471 93
— de Muysen à Schaerbeek-Hal	1,631,006 05
Ligne de Mons à Boussu	683,976 01
Ensemble fr.	9,081,276 61
Intérêts intercalaires	572,142 67
Dépense totale au 31 décembre 1898 (annexe V, § I) fr.	9,653,419 28

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1898 et antérieurement pour ces travaux se résument comme suit :

Extensions des gares d'Anvers et dépendances	fr. 1,209,130 81
Travaux d'art	88,066 56
Bâtiments divers	888,501 51
Aménagements de stations	1,671,655 72
Construction et agrandissement d'ateliers et remises	1,276,519 45
Dédoublément de voies, etc.	42,503 11
Gare de Bruxelles-maritime	3,869,894 87
Fr.	9,046,271 83
Intérêts intercalaires.	371,996 50
Total (annexe V, § II) fr.	9,418,268 13

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé en 1898 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations de dépenses, savoir :

Route, suppression de passages à niveau, ouvrages d'art, travaux d'amélioration, etc.	fr. 379,272 54
Construction de bâtiments divers	520,502 61
Stations ; travaux d'aménagement, etc.	1,522,026 90
Total (annexe V, § II) fr.	2,221,802 05

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1898 (1).

MÈTRES COURANTS :					
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	}	directement par l'État	704,829	446,207	848,036
	}	à forfait pour compte de l'État.	25,266	676,883	704,849
		Lignes rachetées par l'État.	870,709	4,509,034	2,079,743
		(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.	4,297,804	2,331,824	3,629,628
		(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer.	488,367	488,805	344,172
Sections appartenant à des compagnies	}	exploitées en commun avec l'État	4,802	6,440	40,912
	}	empruntées en transit par l'État	4,000	27,750	28,750
		Longueur totale exploitée (voir annexe XV) (2)	4,461,973	2,851,489	4,013,462

Dans l'ensemble 187^{km}.268 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

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 5,478^{km}.435
 en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 2,284^{km}.289
 l'étendue totale, en voies simples, est de 7,759^{km}.724

(1) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 2.53 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XVI pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser et par l'existence de joints entre les rails.

(2) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m.435 entre les bords intérieurs de champignons de rails.

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT OU POUR SON COMPTE EN 1898.

La longueur effective du réseau fin 1897, y compris les lignes rachetées, était de		3.992 ^{km} .214
Il a été livré, en outre, à l'exploitation les sections suivantes :		
Le 3 mai, Ciney à Spontin	8 ^{km} .844	
Le 1 ^{er} juin, Anseremme à Dinant	3 ^{km} .296	
Le 1 ^{er} août, Beauraing à Pondrôme	5 ^{km} .807	
Le chemin de fer de Sichein à Montaigu a été racheté et exploité par l'État à partir du 1 ^{er} juillet	3 ^{km} .594	21 ^{km} .248
Ensemble	21 ^{km} .541	
A déduire, par suite de modifications au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages.		293
Longueur effective (annexe XV).		4.013 ^{km} .462
Les 21 ^{km} .541 livrés en 1898 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata du temps.		9 ^{km} .548
La longueur moyenne des lignes exploitées par l'État ou pour son compte a donc été de		4.003 ^{km} .914

§ 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 XVI) :

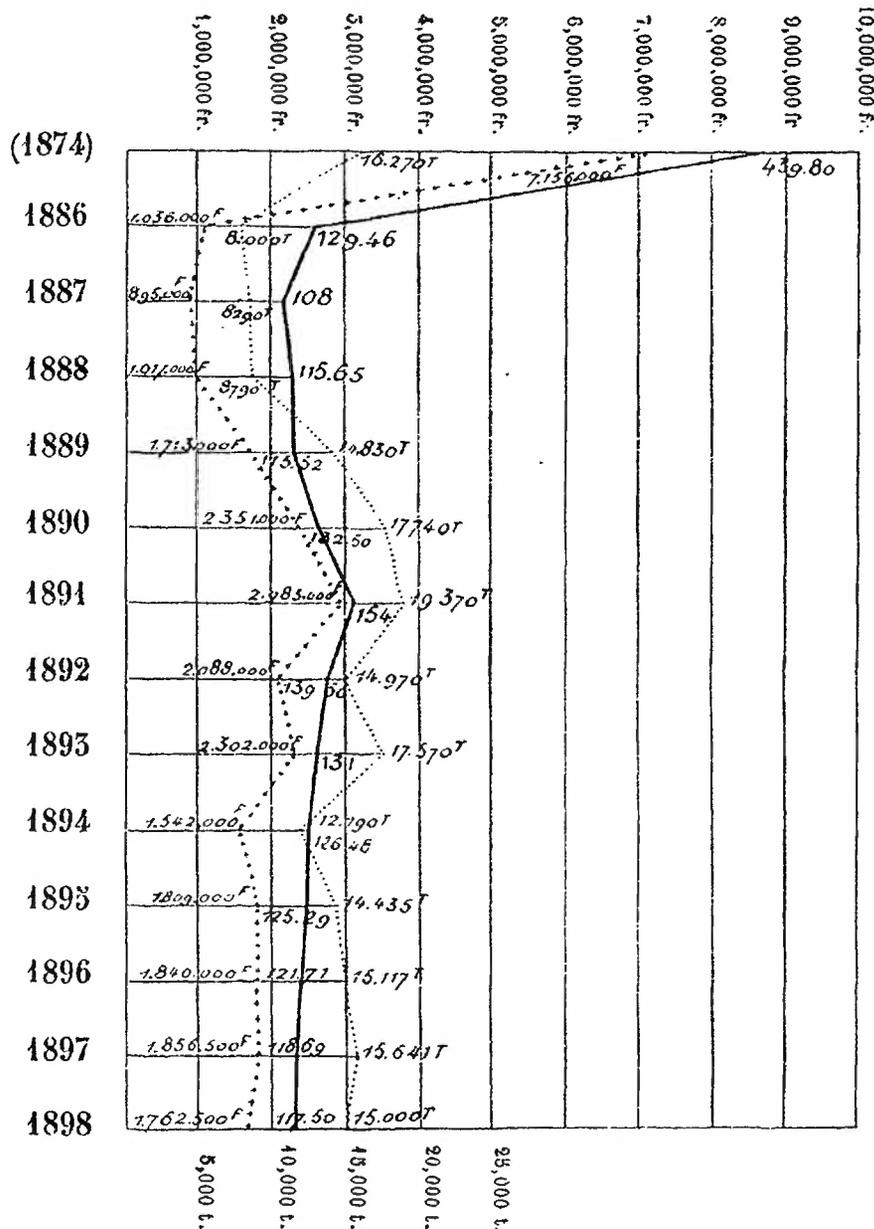
		1898.	1897.
Acier. {	voies principales	9,914,140	8,633,604
	— accessoires	2,570,427	2,268,298
		12,484,567	10,901,902
Fer . {	voies principales	670,927	655,095
	— accessoires	1,998,152	1,792,471
		2,669,079	2,447,566
Ensemble.		15,153,646	13,349,468

Les 9,914,140 mètres de rails d'acier représentent 93.66 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 2,570,427 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 82.39 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1898 ont une valeur de fr. 117.50 par tonne ; ceux *utilisés* en 1897 revenaient en moyenne à fr. 118.69, soit une diminution de 1.00 p. c.

Le diagramme d'autre part 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 Echelle 0^m.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées - + + + + + (— 0^m.01 par 1,000,000 francs).
 Prix moyen par tonne ————— (— 0^m.002 par 10 francs).



Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 23 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 XVI.)

		1898.	1897.
Chêne	voies principales	6,475,216	5,659,119
	— accessoires	2,444,823	1,649,810
Sapin	voies principales	65,283	57,586
	— accessoires	229,348	248,158
Hêtre	voies principales	18,441	17,183
	— accessoires	893	853
Ensemble.		9,234,010	7,652,493

Les billes en chêne de 0^m.28 sur 0^m.14 ont été *acquises en 1898* au prix moyen, fr. 5.59.

En y ajoutant les frais de créosotage, s'élevant à fr. 0.503, leur coût s'est élevé à fr. 5.89.

Les billes en chêne des mêmes dimensions, *acquises en 1897*, avaient coûté en moyenne, fr. 6.04, créosotage compris.

b) Voies métalliques.

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1898, est de 778,717 mètres.

Fin 1897, cette longueur était de 237,568 —

(Pour les lignes de l'ancien réseau, voir détails à l'annexe XVI.)

§ 5. PROFILS 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 XVII.

§ 6. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis comme le enseigne l'annexe XVII, littera b.

§ 7. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1898, il existait 6,441 passages à niveau, classés comme il suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	$\left. \begin{array}{l} \text{par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.} \\ \text{par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.} \end{array} \right\}$	5,574 168	} 3,542
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	$\left. \begin{array}{l} \text{par un poste voisin} \\ \text{par une cabine Saxby} \end{array} \right\}$	741 128	} 869
C. — Ouverts et non surveillés		2,050	
	Nombre égal.		<u>6,441</u>

Les 3,574 passages à niveau dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 4,452 personnes, dont 1,998 hommes et 2,454 femmes ; 537 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné, en 1898, une dépense de fr. 2,838,849-81.

Ces passages sont gardés comme suit :

85 pendant	12 heures.	444 pendant	17 heures.
59 —	13 —	428 —	18 —
295 —	14 —	191 —	19 —
331 —	15 —	82 —	20 —
682 —	16 —	777 —	24 —

§ 8. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1898 (Ancien réseau)	834	67	901
Livrés à l'exploitation pendant l'année (Id.)	25	1	24
Supprimés pendant l'année (Id.)	7	1	8
Situation au 31 décembre 1898 (Id.)	850	67	917
Lignes reprises en 1896 et en 1897 (1)			144
	Ensemble		1,061

§ 9. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation, au 31 décembre 1898 et 1897, se présente comme suit :

	1898.	1897.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État	67	51
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies	3	7
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	62	45
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	2

§ 10. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc., exploités par l'État au 31 décembre 1897, y compris les bureaux des lignes reprises d'Anvers à Gand et de Gand-Eccloo-Bruges était de	stations	638	} 1,062
	dépendances	45	
	bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires)	21	
	haltes	151	
	points d'arrêt	212	
ce nombre s'est accru en 1898 de	stations	103	} (*) 160
	dépendances	15	
	bureau intérieur	1	
	haltes	13	
	points d'arrêt	28	

(1) Pour les lignes reprises, il n'a pas encore été établi de distinction entre les raccordements industriels et les gares privées. Cette situation sera régularisée.

(2) Sur l'ancien réseau, les *stations* de Pondrôme et de Spontin, le *bureau intérieur* de Bruxelles, rue des Boiteux, la *halte* d'Ardenne et les *points d'arrêt* d'Ansuelle, Beveren sur Lys, Biesme sous Thuin, Bois-Madame, Bois-de-Nivelles, Florée, Heiken, Merkhof, Saint-Amand lez-Fleurus, Soignies (carrières), Braibant, Martouzin et Sovet. Les autres bureaux ont été repris au Grand Central belge et au Liégeois-Limbourgeois.

Il a été supprimé, pendant la même année, 3 stations : l'ancienne station de Tervueren et les stations provisoires de Bruxelles (Exposition) et d'Etterbeek (Formation) ; 2 dépendances : Heyst (Raccordements) et Anvers (Sud-Quais) transit n° 2 ; bureau intérieur : Bruxelles (rue des Comédiens).

La station d'Adegem et les points d'arrêt de Caeskerke, Bossuyt, Hove, Maret, Mery, Peisegem, Profondsart, Roosbeek et Saint-Joseph ont été transformés en haltes ; le pont d'arrêt de Quevaucamps (Terminus) a été converti en station sous le nom de Quevaucamps et la halte de Woluwe (avenue), a été transformée en un point d'arrêt.

Au 31 décembre 1898, il y avait donc : 733 stations, 56 dépendances, 21 bureaux intérieurs, 173 haltes et 231 points d'arrêt.

Parmi les diverses installations, on compte 26 stations communes ou gares d'échange communes gérées par l'État et 24 stations et 1 point d'arrêt gérés par d'autres administrations de chemins de fer.

Des extensions de service ont été apportées aux stations et haltes de Ressaix, Koekelberg, Profondsart, ainsi qu'au bureau intérieur d'Etterbeek (Chaussée Saint-Pierre).

Le service des grosses marchandises a été supprimé à Londerzeel (Est).

§ 11. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1898.

Il existait au 31 décembre 1898, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de fr. 13,444,963, savoir (annexe XVIII) :

Rails en acier	fr.	3,189,786
Rails en fer		869,790
Accessoires de rails		1,734,200
Croisements, longrines, traverses, excentriques		2,320,812
Billes et bois spéciaux		2,813,413
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc., etc., etc.		2,496,962
Total. . . fr.		<u>13,444,963</u>

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



(2)

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 des années 1898 et 1897 (*voir annexe XIX*) était :

	1898.	1897.
Locomotives et voitures à vapeur de divers types	2,623	2,311
Voitures électriques automotrices	5	»
Tenders indépendants	1,703	1,507
Voitures à voyageurs	4,892	4,527
Véhicules pour trains de voyageurs.	1,775	1,548
Wagons à marchandises	37,801	48,788
Véhicules pour services divers	1,497	1,477

La puissance des locomotives, le poids des moteurs et des tenders font l'objet de l'annexe XXI.

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

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

Les unités acquises sur le compte capital en extension de l'effectif, celles mises hors service annuellement et remplacées sur le compte d'exploitation, sont dénombrées à l'annexe XX.

L'entretien et le renouvellement en 1898 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (¹).	VOITURES automotrices.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif renseigné au compte rendu de fin 1897.	2,257	1,678	54	5,975	50,265
Rachat de maté- riel aux Compa- gnies en 1896 et 1897 et faits accomplis en 1898.	47	77	"	91	621
Reste	2,210	1,601	54	5,884	49,644
Renouvellement (budget ordinaire)	3	9	"	"	740
Extension (budget extraordinaire)	358	342	5	783	8,914
Effectif fin 1898	2,571	1,952	59	6,667	59,298
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	2,578	2,048	54	6,506	57,780
On trouve que le renouvellement est					
} en avance de	"	"	5	161	1,513
} en retard de	7	66	"	"	"

Il reste à fournir au 31 décembre 1898 :

Sur fonds de renouvellement (budget ordinaire)	4	7	"	"	"
Sur fonds d'extension (budget extraordinaire)	72	40	"	"	4,432
Ensemble.	76	47	"	"	4,432

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 démolí auquel il est substitué.

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une avance de 623,798 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux démolis. Si l'on considère que la puissance moyenne de traction des unités remplacées était de 5,070 kilogrammes, il y a, en réalité, une avance de $\left(\frac{623,798}{5,070}\right)$ 125 locomotives au lieu d'un arriéré de 7 locomotives, chiffre donné par le tableau ci-dessus.

En outre, les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement, ont coûté 4,585,744 francs de plus que les moteurs démolis qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1898, à 15,241 places offertes en plus et pour les wagons à marchandises, à 85,981 tonnes de chargement. A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 41'03 par wagon (*voir pp. 27 et 29*), cette avance équivaut à 324 voitures à voyageurs en plus et à 7,795 wagons à marchandises en plus.

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

Pour les wagons spéciaux, l'avance estimée en essieux est de 371.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté fr. 13,405,845-50 de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation est en avance de $(4,585,744 + 13,405,845-50) =$ fr. 17,991,589-50.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1897, le nombre des wagons appartenant à des particuliers, agréés par l'État et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à 667

En 1898, 54 ont été agréés et 11 retirés du service, ci 43

L'effectif au 31 décembre est donc de 710

se répartissant comme suit :

- 592 wagons-citernes ;
- 17 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 90 wagons à houille ;
- 3 boxes pour transport de chevaux ;
- 2 trucks pour chargements de masses indivisibles ;
- 2 wagons plats dont 1 pour transport de locomotives à petite section et 1 pour le transport de pierres de taille ;
- 4 wagons fermés dont 3 pour transport de meubles et 1 pour transport de bière.

§ 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.	EFFECTIF MOYEN.	PRIX MOYEN d'un moteur. (Fr.)	PARCOURS MOYEN par moteur. (Kilom.)	Unités virtuelles REMOUQUÉES en moyenne par locomotive- kilomètre (1).
Locomotive type I	130	54,400	37,860	62
— types II et IIbis	172	50,747	39,560	65
— type IV	92	64,566	35,408	55
— — VI	32	75,537	20,596	81
— — XII	114	75,092	44,856	87
— — XVI	22	96,944	46,541	83
Voitures à vapeur	54	55,150	23,978	22
Locomotives-fourgons	46	55,689	25,849	27
— type XI	100	41,189	58,175	55
— — V	56	58,564	53,060	52
Moteurs d'autres types	107	42,758	26,298	49
Ensemble des moteurs à voyageurs	905	54,362	35,412	58
Locomotive type XX	52	85,250	17,488	105
— — XXV	400	60,624	52,578	88
— — XXVIII	247	56,677	28,987	69
— — XXIX	416	46,570	24,700	75
Moteurs d'autres types	117	45,900	20,606	60
Ensemble des locomotives à marchandises	1,252	54,725	27,423	79

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	22	4,800	9,369	
— 8 — 20 —	1,014	5,056		
— 6 — 15 —	56	5,280		
	1,092			
<i>Wagons à 4 roues :</i>				
Fermés	à 2 portes	7,274	2,992	
	à 4 —	2,250		3,402
	9,524		16,850	
Ouverts	à petites haussettes	3,183	2,414	
	à haussettes moyennes	35,461		2,418
	— élevées	4,518			5,500
	42,962		9,859	
Fermés et ouverts en général	53,578	2,689	11,208	
Fourgons	955	5,060	25,154	
Wagons-freins pour plans inclinés	34	0,289	52,045	

(1) Voir la définition de cette unité à l'annexe XXVI, renvoi (2).

C. Coût et utilisation du matériel à voyageurs.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	EFFECTIF MOYEN des véhicules (1).	PRIX MOYEN par véhicule. (Fr.)	PARCOURS MOYEN ANNUEL par véhicule. (Kilom.)
Voitures de 1 ^{re} classe	18	24,552	25,790
à 5 essieux	458	11,670	
Voitures de 2 ^e classe	57	16,821	48,486 } ⁽²⁾
à 3 —	512	8,548	
Voitures de 3 ^e classe	714	12,509	50,992
ordinaires	1,432	6,871	
légères à 2 essieux	496	5,358	56,059
Voitures-fourgons	150	5,826	45,925
Voitures mixtes ordinaires	45	42,380	49,445 } ⁽³⁾
1 ^{re} et 2 ^e classe	555	18,984	
à 4 essieux	217	9,751	
1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe à 2 —	56	9,557	24,705 } ⁽⁴⁾
2 ^e et 3 ^e classe à 2 —	18	10,745	
Voitures mixtes légères	155	8,167	31,704
1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe	17	9,512	
2 ^e et 3 ^e classe	80	7,506	
Fourgons	585	7,437	55,077
ordinaires	502	6,767	
légères à 2 essieux	17	2,471	31,704
Autres véhicules pour trains de voyageurs	757	»	»
Ensemble	6,417	»	52,961

§ 3. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT. (Voir annexe XXIV.)

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

	1898.	1897.
Remorquant des trains de voyageurs	(3) 50.163.757	27,561,960
— — de marchandises	(4) 25,574,591	23,837,823
— — de route	440,249	366,868
Circulant à vide	3.946,270	5,823,047
Faisant des manœuvres	11,584,863	10.662.574
Ensemble	(5) 71,479,730	66.252,272

(1) Non compris 46 fourgons adhérents aux locomotives et 59 voitures automotrices.

(2) Les parcours moyens des voitures de 2^e classe et des voitures mixtes ne paraissent pas normaux eu égard aux résultats des années précédentes. Cela provient de ce que, par suite de la suppression de la 1^{re} classe dans certains trains, des voitures à compartiments de 1^{re} classe et particulièrement des voitures mixtes 1^{re} et 2^e classes, ont été utilisées comme voitures de 2^e classe.

(3) Y compris 455,285 sur lignes étrangères.

(4) Y compris 514,822 sur lignes étrangères.

(5) Y compris 809,591 sur lignes étrangères.

Le parcours des locomotives étrangères qui ont circulé sur le réseau de l'État est réparti comme suit :

	En 1898.	En 1897.
Remorquant des trains de voyageurs.	161,246 kil.	152,802 kil.
— — — — — de marchandises	36,241	24,334
Circulant à vide	17,601	10,646
Faisant des manœuvres	1,678	1,671
Ensemble.	216,766 kil.	189,453 kil.

§ 6. NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1898.	En 1897.	
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs	791,614	745,023	
	de marchandises	370,466	321,348	
	de route	28,209	26,668	
	Ensemble.	1,589,986	1,295,039	
Parcours kilométriques des trains de l'État.	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. { trains lourds.	22,820,309	20,597,210
		voyageurs. { trains légers	6,559,627	6,386,866
		marchandises	21,134,788	19,560,560
	PARCOURS PRODUCTIFS.		30,514,924	46,544,636
	Pour le service de la route.		339,533	346,224
	b) sur les lignes étrangères.	voyageurs	318,986	301,479
marchandises		252,907	228,022	
Parcours total des trains de l'État		51,426,352	47,217,561	
Parcours kilométriques des trains étrangers.	c) sur le réseau de l'État. {	voyageurs	101,075	83,683
		marchandises	45,509	23,861
	PARCOURS PRODUCTIFS		146,384	107,544
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. P ^r L'ÉTAT {	voyageurs	29,461,211	26,867,739
		marchandises	21,200,297	19,584,421
	Autres parcours.		911,428	872,725
TOTAL GÉNÉRAL		51,572,956	47,324,905	

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

	1926.	1927.
Voitures de 1 ^{re} classe	14,699,075	15,832,815
— 2 ^e classe	24,308,530	15,985,425
— 3 ^e classe	100,275,908	88,411,553
— mixtes	31,705,481	56,275,450
— fourgons	6,375,006	6,562,251
— à vapeur	1,126,614	1,078,059
— cellulaires	314,626	507,571
Parcours productifs des voitures	178,804,590	162,072,864
Fourgons et autres véhicules	81,507,047	45,874,958
Ensemble.	230,201,637	207,947,822
A déduire, pour mémoire :		
Parcours productifs des voitures dans les trains mixtes considérés comme trains de marchandises	506,077	401,250
Reste : Parcours totaux dans les trains de voyageurs (an- nexe XXV).	229,694,960	207,546,565

§ 8. UTILISATION DU MATÉRIEL A VOYAGEURS.

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

	1926.		1927.
	PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE	
		au total (*).	en p. c.
1 ^{re} classe	24	4.21	17.53
2 ^e classe	40	7.84	19.61
3 ^e classe	65	16.24	29.53
Moyenne.	47	12.40	26.54
			RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. c.
			49.19
			22.48
			28.63
			26.20

(*) Ces résultats sont obtenus en divisant le parcours des voyageurs par celui des voitures renseigné ci-dessus, après avoir au préalable traduit le parcours des mixtes en parcours de voitures ordinaires.

§ 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 :

	1898.	1897.
Fourgons chargés { de l'État	21,478,061	19,640,972
{ de l'étranger	68,966	58,551
Wagons chargés { de l'État	298,432,500	264,563,056
{ de l'étranger	66,152,350	65,465,558
Parcours productifs des véhicules à mar- chandises.	386,128,857	349,727,917
Wagons de l'État chargés pour le service.	10,426,116	10,204,248
Wagons à vide { de l'État	136,260,520	122,814,255
(trafic et service) { de l'étranger	50,246,722	50,414,234
Report du parcours productif des voitures dans les trains mixtes considérés comme trains de marchandises ⁽²⁾	506,677	401,259
Parcours improductif de véhicules divers .	5,884,806	5,416,048
Parcours totaux dans les trains de mar- chandises (annexe XXV).	569,453,698	518,977,961

§ 10. UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

	1898.	1897 (s).	Différences pour 1898.
Transports } Houille et coke	1,339,363	1,232,074	107,289
taxés } Autres marchandises.	2,653,543	2,412,499	240,844
Transports } Divers	151,154	114,042	17,112
en service. } Combustibles	99,292	99,290	2
ENSEMBLE.	4,223,152	3,857,905	365,247 ⁽⁴⁾

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

	En 1898.	En 1897.
En ne tenant compte que des wagons } en service intérieur	5 j 00	2 j 90
employés } en services mixtes et internationaux.	6 j 00	5 j 84
En y comprenant les wagons restés } en service intérieur	5 j 20	5 j 04
sans emploi et ceux en réparation } en services mixtes et internationaux.	6 j 59	6 j 14
ainsi que les wagons à freins } lestés.		

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

(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.

(3) Chiffres rectifiés.

(4) L'augmentation considérable du nombre de wagons employés en 1898 comparativement à 1897, est due, en majeure partie, à ce que les chiffres de 1898 comprennent les wagons chargés, depuis le 1^{er} juillet, dans les stations des lignes reprises.

En ajoutant aux chiffres de 1897 les wagons employés par ces stations pendant le 2^e semestre, et dont le nombre s'élève à 275,464, le total des fournitures, en 1897, est de 3,857,905 + 275,464 = 4,133,369 wagons.

Le nombre de wagons fournis en plus en 1898, se réduit ainsi à 4,223,152 — 4,133,369 = 89,783.

§ 14. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

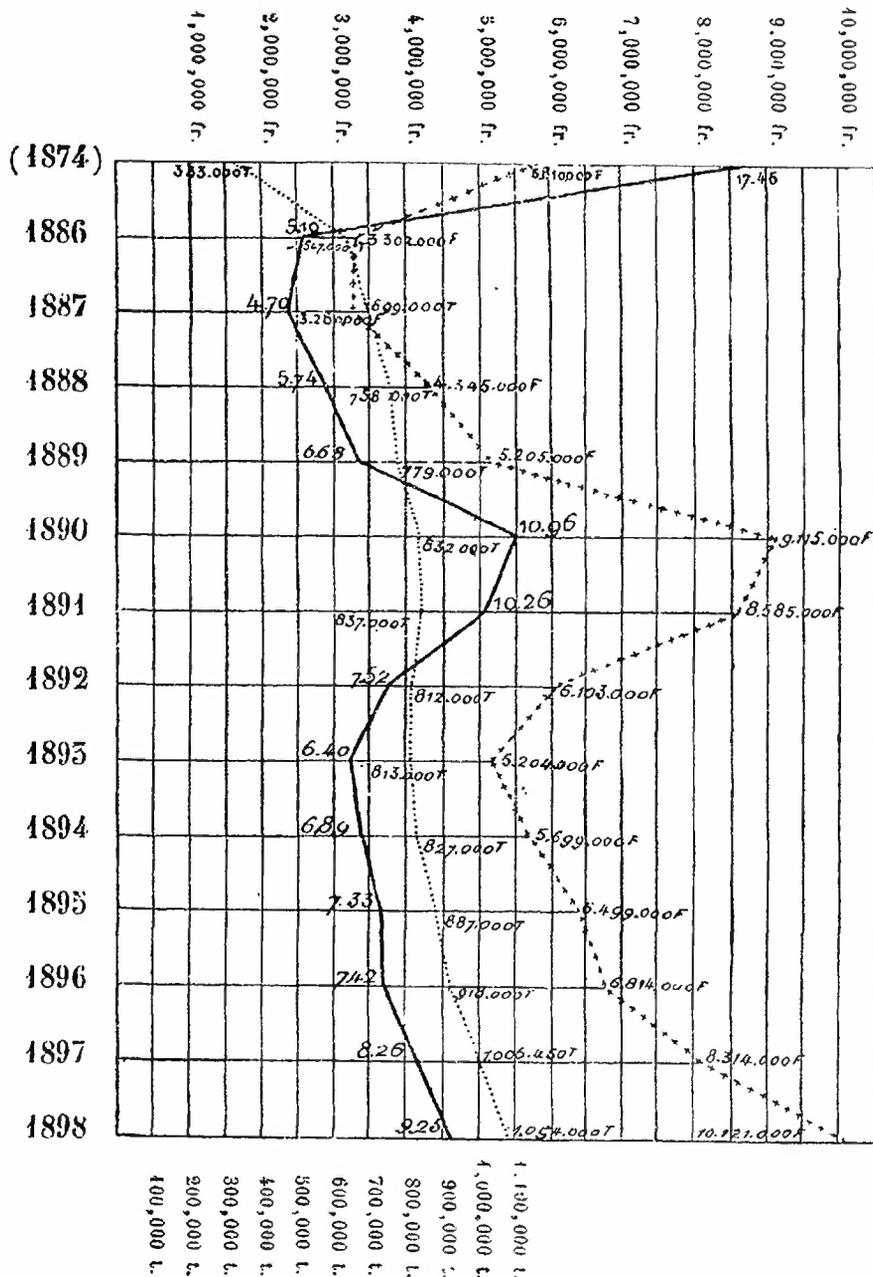
L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1898 et en 1897 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXVI.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, grosse gailleterie, coke divers, etc.), a été en 1898 de fr. 9-57 et en 1897 de fr. 8-54.

§ 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 1886 à 1898.

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



Pour les années antérieures à 1886, voir les Comptes rendus de 1884, page 59, et de 1885, page 55.

§ 16. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXVI 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 1898.	En 1897.
Par train-kilomètre	}	Quantité 19 ^k .24	19 ^k .37
		Valeur 0 ^f .176	0 ^f .137
Par locomotive-kilomètre avec train.	}	Quantité 17 ^k .69	17 ^k .67
		Valeur 0 ^f .162	0 ^f .144
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	}	Quantité 13 ^k .89	13 ^k .81
		Valeur 0 ^f .127	0 ^f .112
Par véhicule-kilomètre (1)	}	Quantité 1 ^k .230	1 ^k .245
		Valeur 0 ^f .011	0 ^f .010
Par unité de charge transportée à un kilomètre (2).	}	Quantité 0 ^k .43708	0 ^k .44422
		Valeur 0 ^f .00400	0 ^f .00361

§ 17. ÉCLAIRAGE.

Installations.

L'éclairage électrique comportait fin 1898, trente-six installations comprenant 4,673 foyers dont 3,366 lampes à incandescence et 1,307 lampes à arc, soit 941 foyers de plus qu'il n'en existait sur l'ancien réseau fin 1897. (Voir détail annexe XXVII).

En 1898, une nouvelle installation a été établie à Bruxelles (Midi) et celle de Bruxelles (Exposition) a été supprimée ; l'installation d'Anvers (Est) a été considérablement renforcée.

Gaz. — Son emploi a été étendu dans 57 stations.

En outre, il a été substitué, dans 50 stations, 601 becs intensifs système Auer à un nombre égal de becs ordinaires.

L'éclairage *au gaz ordinaire*, dans les bâtiments, les stations, les ateliers et leurs dépendances, comporte 25,505 becs, dont la consommation, en 1898, a été de 5,865,455 mètres cubes et la dépense de fr. 682,204-48, soit fr. 0-116 par mètre cube. (Voir annexe XXVII.)

Quant à l'éclairage de 290 trains *au gaz riche*, il a nécessité une dépense de fr. 152,254-86 soit de fr. 0-242 par mètre cube. (Voir annexe XXVII^{bis}.)

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 383 stations : 2,723 lampes ont été installées, dont 551 en extension et 2,194 en remplacement d'appareils ordinaires.

65 lampes ordinaires ont été placées, en extension, dans 27 stations, haltes et points d'arrêt.

(1) Y compris les parcours à vide.

(2) Voir la définition de cette unité à l'annexe XXVI, renvoi (2).

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 1898.		En 1897.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	4,176,689 litres.	F. 542,969 57	5,622,156 litres.	F. 598,457 16
Huile de colza épurée.	560,102 kilogr.	516,009 55	505,458 kilogr.	522,605 07
Torches-falots	8,683 pièces.	2,952 22	12,280 pièces.	4,175 20
Ensemble.		F. 861,951 34		F. 725,215 43

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 1898, il existait 54,528 chaufferettes pour voitures à voyageurs, et 664 calorifères de voitures de trains légers ; soit 2,449 chaufferettes de plus et 252 calorifères de moins qu'en 1897.

§ 19. GRAISSAGE.

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

	En 1898.		En 1897.		
	QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.	
	Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.	
Graissage du matériel de traction.	Huiles	1,352,465	164,673 72	1,458,776	135,298 48
	Suif et graisses.	69,392	33,793 90	63,361	29,862 04
	Totaux.	1,421,857	198,467 62	1,522,137	165,160 52
Graissage des véhicules.	Huiles	(¹) 447,047	457,462 88	(²) 415,315	453,203 37
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	237,026	80,184 08	240,121	83,878 71
	Suif et graisses.	27,563	8,003 70	25,050	7,400 41
	Totaux.	264,591	88,187 78	265,171	90,979 12
Ensemble.	2,133,495	444,148 28	4,902,623	414,342 71	
Soit, pour 1898.	+ 230,872	+29,775 57			

§ 20. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

Au 31 décembre 1898, il existait en magasin et dans les dépôts pour	fr.	18.631,931 19
Il restait à fournir sur le budget de 1898.		840.417 94
Ensemble.	fr.	19,472,349 13

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

(¹) Non compris 52,455 kilogrammes de huile de rempli.

(²) — 35,552 — — —

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

Locomotives. — Cinq locomotives du type en usage sur le Caledonian ont été commandées à Glasgow. L'Administration est très satisfaite du service de ces locomotives.

Voitures. — Pendant l'année 1898, l'Administration a fait construire :

A. 146 voitures de 3^e classe, de grande capacité, à couloir latéral, à guérite et à cabinet W. C.

Ces voitures sont munies du frein à vis, du frein et de l'avertisseur Westinghouse, de consoles avec plaques en caoutchouc et de l'appareil complet d'éclairage au gaz ;

B. 2 voitures-poste de 11^m.50 de longueur intérieure, sans couloir, avec guérite et frein à vis ;

C. 2 voitures cellulaires munies des appareils pour le chauffage par thermo-siphon, pour le chauffage à la vapeur et pour l'éclairage au gaz.

L'Administration a fait l'étude d'un wagon A. B. C. à trois compartiments et à trois essieux, destiné à entrer dans la composition de trains express circulant en Allemagne ; elle a commencé l'examen du type de bogies à adopter pour les voitures de luxe, à commander ultérieurement.

Il a été décidé de mettre à l'essai deux systèmes de rideaux pour voitures de 3^e classe et d'en faire l'application à une vingtaine de voitures ; le cuir coteline a été substitué à la toile américaine pour les compartiments de 2^e classe améliorée.

Le travail de transformation des voitures, en vue de la suppression de la 1^{re} classe aux trains de voyageurs, a été poussé très activement pendant l'exercice 1898.

Wagons. — Pendant l'année 1898, l'Administration a fait fournir 2,610 wagons (1,870 sur fonds d'extension et 740 sur fonds de renouvellement) et a mis en service 12 wagons réfrigérants d'un type spécial pour les transports de denrées alimentaires de l'Italie vers l'Angleterre.

En outre, elle a fait construire notamment pour le transport des marchandises de détail dans les trains de messageries et de transbordement, 100 wagons fermés de 5 tonnes d'une capacité de 27^m3.770, c'est-à-dire dépassant celle de la plupart des wagons fermés ordinaires de 10 tonnes. Le prix de ces wagons est sensiblement moins élevé que celui des véhicules de ce dernier tonnage.

100 wagons à laine et à coton de 15 tonnes ont été commandés en vue de donner satisfaction aux expéditeurs de laine peignée au départ de Mouscron, et de fils de laine au départ de Verviers.

En raison des 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, il a été prescrit de transformer 620 wagons à houille de 12 tonnes en wagons de 18 tonnes.

Dans le même ordre d'idées l'Administration a mis à l'étude la construction de wagons à houille de 20 tonnes.

L'effectif des wagons appropriés au transport de marbres et de pierres en tranches a été augmenté de 7 véhicules et celui des wagons affectés aux envois de glace (eau congelée) de 12 véhicules. 4 wagons fermés ont été appropriés au transport de beurre entre Hasselt et Liège (Vivegnis).

CHAPITRE IV. EXPLOITATION.

I — Mouvement et recette (1).

§ 1^{er} VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, pendant les deux derniers exercices, sont résumés dans le tableau suivant

MOUVEMENT		Différences pour 1898	RECETTES		Différences pour 1898	Parcours moyen par voyage		Recettes moyennes par voyage	
			en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897	en 1898	en 1897

a) Billets simples.

	Voyages		Différences	Recettes		Différences	Parcours moyen		Recettes moyennes	
	en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897	en 1898.	en 1897
1 ^{re} classe	173,826	551,000	- 377,174	2,717,337 39	3,087,499 47	- 370,162 08	88 98	59 40	6 566	5 803
2 ^e —	1,813,408	1,897,595	- 84,187	5,103,160 93	5,007,477 3*	+ 95,683 16	41 18	40 98	2 768	2 870
3 ^e —	12,713,562	12,551,150	+ 162,412	9,992,921 78	9,692,576 97	+ 299,344 81	19 61	19 51	0 784	0 772
Totaux	15,000,796	15,002,745	- 1,949	17 813,420 10	17,787,553 44	+ 25,866 66	23 85	21 89	1 187	1 190

b) Billets d'aller et retour

	Voyages		Différences	Recettes		Différences	Parcours moyen		Recettes moyennes	
	en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897	en 1898.	en 1897
1 ^{re} classe	790,678	1,052,844	- 262,166	2,687,776 80	1,073,365 56	+ 1,614,411 24	4 65	38 60	3 399	2 881
2 ^e —	1 279,092	3,685,834	- 2,406,742	6,100,073 68	5,131,508 82	+ 968,564 86	26 93	27 29	1 423	1 398
3 ^e —	10,753,016	26,695,838	- 15,942,822	17,351,631 01	15,250,914 10	+ 2,100,716 91	18 21	18 21	0 568	0 567
Totaux	33,823,684	31,434,516	+ 2,389,168	26,139,481 49	23,718,189 48	+ 2,421,292 01	19 81	20 03	0 731	0 745

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

	Voyages		Différences	Recettes		Différences	Parcours moyen		Recettes moyennes	
	en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897	en 1898.	en 1897
1 ^{re} classe	1,201,504	1,603,844	- 402,340	5,405,114 19	4,150,831 13	+ 1,254,283 06	57 31	45 93	4 487	3 816
2 ^e —	6,112,500	5 783,429	+ 329,071	11 043,183 61	10,501,486 16	+ 541,697 45	31 22	31 76	1 825	1 810
3 ^e —	13,197,477	12,150,016	+ 1,047,461	21,944,552 79	21,944,571 07	- 11,118 28	18 63	18 61	0 631	0 632
Totaux	20 511,481	19,537,289	+ 974,192	38,392,850 59	36,596,908 36	+ 1,795,942 23	20 96	21 30	0 818	0 867

d) Billets à prix réduits.

Catégorie	Classe	Voyages		Différences	Recettes		Différences	Parcours moyen		Recettes moyennes	
		en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897	en 1898.	en 1897
Militaires, enfants, électeurs, etc	1 ^{re} classe	54,078	63,123	- 9,045	119,462 95	130,524 69	- 11,061 74	45 46	45 79	2 173	2,006
	2 ^e —	251,182	227,029	+ 24,153	299,109 30	290,135 94	+ 8,973 36	36 33	39 60	1 191	1 278
	3 ^e —	1,504,129	1,485,069	+ 19,060	1,255,443 90	1,313,298 24	- 57,854 34	43 17	47 59	0 831	0 917
Voyageurs ordinaires	1 ^{re} classe	729,580	936,028	- 206,448	1,235,457 86	1,518,372 76	- 282,914 90	45 15	45 15	1 637	1 540
	2 ^e —	2,631,836	2,342,272	+ 289,564	2,741,736 86	2,430,729 12	+ 311,007 74	41 45	41 97	1 174	1 039
	3 ^e —	6,198,300	5,313,058	+ 885,242	3,156,902 39	3,050,420 48	+ 106,481 91	37 20	36 61	0 558	0 571
d'étudiants	1 ^{re} classe	32,332	69,606	- 37,274	1,102 23	30,587 77	+ 29,485 54	13 82	21 86	0 579	0 439
	2 ^e —	965,336	708,820	+ 256,516	166,200 08	126,652 31	+ 39,547 77	14 73	14 57	0 171	0 178
	3 ^e —	1,953,225	1,785,910	+ 167,315	218,127 11	191,992 98	+ 26,134 13	11 36	12 10	0 111	0 109
d'ouvriers	1 ^{re} classe	35,773,000	30,183,821	+ 5,589,179	4,179,132 39	3,597,350 86	+ 581,781 53	16 93	15 15	0 317	0 319
	2 ^e —	64,761	58,332	+ 6,429	193,274 50	200,403 01	- 7,128 51	53 31	66 49	1 070	1,282
	3 ^e —	10,254	4,113	+ 6,141	28,114 47	18,575 02	+ 9,539 45	12 38	21 91	3 839	4 030
Fragiles	1 ^{re} classe	2,642	3,625	- 983	10,078 60	13,265 83	- 3,187 23	71 61	77 67	3 705	3 057
	2 ^e —	27,451	29,800	- 2,349	134,369 97	139,730 24	- 5,360 27	140 27	147 19	4 890	4 687
	3 ^e —	524 600	674,799	- 150,199	561,911 75	684,866 79	- 122,955 04	55 71	48 74	1,011	1 015
Trains de plaisir	1 ^{re} classe	242	424	- 182	2,767 05	3 399 30	- 632 25	109 51	169 16	3 442	8 017
	2 ^e —	12,538	16,324	- 3,786	37,707 60	47,337 65	- 9,630 05	86 82	81 26	3 007	2 593
	3 ^e —	119,358	190,186	- 70,828	179,310 50	257,865 45	- 78,554 95	76 36	86 02	1 504	1 356
Voyages circulaires	1 ^{re} classe	59 44	80,807	- 21,863	332,768 36	342 301 87	- 9,533 51	72 90	73 80	5,598	5 870
	2 ^e —	157,799	158,888	- 1,089	667,564 97	666,815 68	+ 749 29	62 54	73 97	6,198	4 196
	3 ^e —	39,140	35,851	+ 3,289	95,029 73	81,620 49	+ 13,409 24	65 74	60 09	2,479	2,277
Carnets Exposition (1897)	1 ^{re} classe	"	13,548	- 13,548	"	71,708 00	"	71,708 00	"	93 42	" 5 797
	2 ^e —	"	44,174	- 44 174	"	171,378 "	"	171,378 "	"	101 20	" 3 879
	3 ^e —	"	54,508	- 54,508	"	130 057 01	"	130,057 01	"	109 11	" 3 373
Total des billets à prix réduits	1 ^{re} classe	879,271	1,190,244	- 310,973	1,720,578 03	2,116,221 23	- 395,643 20	49 43	45 98	1,957	1 767
	2 ^e —	1,066,675	3,627,331	- 2,560,656	1,041,712 97	3 867,576 94	- 2,825,863 97	37 46	40 20	0 994	1,090
	3 ^e —	16,187,305	19,795,964	- 3,608,659	10 169 467 25	9 557 365 92	+ 612,101 53	20 98	20 25	0 217	0 237
Totaux	17,133,251	24,613,539	- 7,480,288	13,931,258 25	15,541,163 30	- 1,609,905 05	39 64	38 66	2 274	2 364	

e) Résultats généraux.

	Voyages		Différences	Recettes		Différences	Parcours moyen		Recettes moyennes	
	en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897		en 1898.	en 1897	en 1898.	en 1897
1 ^{re} classe	2 083,773	2 803,104	- 719,331	7,121,602 23	8,237,087 20	- 1,115,484 97	51 50	45 95	1 470	1,039
2 ^e —	10,159,171	9,310,760	+ 848,411	17,234,807 54	14,368,983 10	+ 2,865,824 44	33 71	31 91	1 495	1 543
3 ^e —	19,681,781	19,215,982	+ 465,799	37,011,040 04	34,501 816 29	+ 2,509,223 75	19 84	19 46	0 418	0,434
Totaux	31 924,725	31,329,846	+ 594,879	61,367,450 81	57,107,886 59	+ 4,259,564 22	21 87	21 85	0 567	0,524

Tickets d'entrée dans les stations
Sortaxes (5) (trains de luxe)

Totaux généraux

208,134 80	107,017 "	+ 101,117 80
52,498 "	52,498 "	0
80,161,704 03	77,357,704 65	+ 2,804,000 38

(1) Non compris le mouvement et la recette des gestions provisoires des lignes exploitées pour compte de l'Etat en 1897 et 1898

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1897, l'année 1898 a produit :

Pour les billets simples.	en moins, fr.	35,093 68
— aller et retour.	en plus . . .	2,514,242 01
<hr/>		
Pour l'ensemble des billets simples et d'aller et retour.	en plus . fr.	2,479,148 33
Pour l'ensemble des prix réduits.	en plus . . .	390,614 86
<hr/>		
Pour la totalité des transports de voyageurs.	en plus . fr.	2,869,763 19 ⁽¹⁾

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

	Billets simples.	Billets d'aller et retour. (20 p. c. de réduction.)	Ensemble.
Nombre.	15,000,798	33,823,684	50,824,482
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants, des militaires, etc., soit		31,133,252	51,133,252
	Ensemble.	86,956,936	101,957,734

l'on constate que, sur 101,957,734 voyages effectués, 86,956,936, soit 85.3 p. c., l'ont été à prix réduits. Cette proportion a été de 83.6 p. c. en 1897.

Les abonnements (voyageurs, étudiants et ouvriers) ⁽²⁾ progressent en dehors de toute proportion avec le mouvement général des voyageurs non abonnés :

	Nombre. 1897.	Nombre. 1898.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1,231,412	48,305,018	47,073,906
Autres voyages.	21,966,511	53,652,716	31,686,205
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Ensemble.	23,197,623	101,957,734	78,760,111

Parcours effectués par les voyageurs :

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

	1897.	1898.
En première classe	128,806,289	107,308,503
En deuxième classe	525,617,557	343,514,889
En troisième classe	1,541,367,717	1,779,198,453
	<hr/>	<hr/>
Ensemble.	1,995,791,563	2,230,021,845
	<hr/>	<hr/>
En plus pour 1898		234,250,282

(1) Sans tenir compte des billets de surtaxes pour trains de luxe, en 1897, ni de l'augmentation des recettes afférentes aux tickets d'entrée dans les stations.

(2) Voir ces transports par abonnement, annexes XXXI et XXXII.

Recettes moyennes par voyageurs embarqués.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865 . . .	1.57	1877 . . .	0.78	1888 . . .	0.75
1866 . . .	1.15	1878 . . .	0.76	1889 . . .	0.72
1867 . . .	1.19	1879 . . .	0.75	1890 . . .	0.70
1868 . . .	1.19	1880 . . .	0.88	1891 . . .	0.68
1869 . . .	1.18	1881 . . .	0.82	1892 . . .	0.68
1870 . . .	1.14	1882 . . .	0.81	1893 . . .	0.66
1871 . . .	1.12	1883 . . .	0.79	1894 . . .	0.69
1872 . . .	0.95	1884 . . .	0.78	1895 . . .	0.66
1873 . . .	0.87	1885 . . .	0.81	1896 . . .	0.64
1874 . . .	0.84	1886 . . .	0.75	1897 . . .	0.62
1875 . . .	0.84	1887 . . .	0.74	1898 . . .	0.59
1876 . . .	0.80				

On voit que, sauf quelques relèvements exceptionnels, la recette moyenne par voyageur continue à fléchir d'année en année.

Cela provient de l'augmentation continuelle des voyages à prix réduits, la suppression de la surtaxe des express et la diminution du prix des abonnements, effectuées en 1897, l'absence de la circonstance favorable (exposition), qui a maintenu le prix moyen de 1897 à un taux relativement élevé, et, enfin, la suppression graduelle des voitures de 1^{re} classe.

§ 2. MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT, EN 1898.

Une statistique des transports de grosses marchandises, par *chargements complets*, de tapissières, de wagons roulant sur essieux, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État, en 1898, fait l'objet des tableaux annexes XXXVI à XLI. 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.	18,913,407	4,404,732	8,259,255	334,996	1,278,545	312,021	33,502,956
Tapissières	Nombre.	2,145	318	56	" (1)	" (1)	" (1)	2,569
Wagons roulant sur essieux	Id.	7,525	63	898	" (1)	" (1)	" (1)	8,486
Bestiaux, etc.	Expéd.	48,803	5,422	3,787	"	"	116	58,128
Cheveux, etc.	Têtes.	29,397	1,043	29,568	"	"	"	60,028
Moutons	Id.	(2)	(2)	51,800	"	"	"	51,800

§ 3. ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

	MOUVEMENT.				RECETTES.		
	Unité.	1898.	1897.	Différences pour 1898.	1898.	1897.	Différences pour 1898.
Voyageurs	Voyage.	101,957,734	91,359,843	+ 10,597,891	59,977,629 84	57,107,866 65	+ 2,869,763 19
Surtaxes (trains de luxe).	"	"	"	"	"	52,408 "	- 32,408 "
Tickets d'entrée.	Coupon.	2,081,348	1,975,170	+ 106,178	208,134 80	197,517 "	+ 10,617 80
Bagages	Quintal.	416,841	408,879	+ 7,962	1,896,282 30	1,877,608 13	+ 18,674 17
Petites marchandises.	Kilogr.	436,600,748	⁽³⁾ 407,099,900	+ 29,560,848	12,187,610 66	11,033,038 33	+ 1,154,572 33
Grosses —	Tonne.	36,294,146	⁽³⁾ 33,745,401	+ 2,548,745	103,128,218 06	94,778,292 59	+ 8,349,925 47
Finances	— (4)	—	— (4)	—	315,453 50	282,868 27	+ 32,585 23
Équipages	Nombre.	2,631	2,307	+ 324	78,071 63	69,849 43	+ 8,222 20
Chevaux et bestiaux	Expédition.	70,314	63,905	+ 6,409	1,925,421 11	1,725,807 91	+ 199,613 20
Produits extraordinaires	—	—	—	—	4,153,916 78	3,219,744 06	+ 934,172 72
Ensemble					183,870,738 68	170,315,000 37	+13,525,738 31
Produits divers					79,919 89	67,727 48	+ 12,192 32
				TOTAUX. . fr	183,950,658 48	170,412,727 85	+13,537,930 63

(1) Les transports de tapissières 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 ».

(2) Les expéditions de moutons en services intérieur, État vers État et mixtes sont comptées avec celles de bestiaux, etc.

(3) Chiffres rectifiés.

(4) L'absence d'indications relatives au mouvement d'expéditions « finances » résulte de ce que cette rubrique comporte, outre les expéditions de finances proprement dites, celles d'œuvres d'art, d'objets précieux, etc. (taxes au poids et à la valeur cumulées, ainsi que les « remboursements »).

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

	1898.				1897.
	A SERVICE Intérieur.	B SERVICES mixtes.	C SERVICES Internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs. fr.	49,181,002 11	5,887,868 61	7,909,759 12	59,977,629 84	57,107,866 65
Surtaxes (trains de luxe)	"	"	"	"	52,408 "
Tickets d'entrée dans les stations	208,134 80	"	"	208,134 80	107,517 "
Bagages.	806,627 98	68,844 36	1,020,809 96	1,866,282 30	1,877,608 13
Petites marchandises	8,864,437 92	920,677 84	2,402,494 90	12,187,610 66	11,033,038 33
Grosses —	60,330,734 77	11,538,233 08	31,239,250 21	103,128,218 06	94,778,292 59
Finances	261,261 67	16,700 78	37,401 03	315,463 50	232,868 27
Équipages.	61,765 67	3,013 68	13,292 28	78,071 63	69,849 43
Chevaux et bestiaux	1,456,817 76	78,355 36	390,247 79	1,925,421 11	1,725,807 91
Produits extraordinaires	4,153,916 78	*	*	4,153,916 78	3,219,744 06
Ensemble . . . fr.	122,347,609 45	18,509,693 91	48,013,345 31	183,870,738 68	170,345,000 37
Produits divers. fr.				79,919 60	67,227 48
Total. . . . fr.				183,950,658 48	170,412,227 85

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

	A	B	C
En 1897, de	64.50	11.90	23.80
Elle est, en 1898, de	66.54	10.07	23.39
Différence pour 1898	+ 2.24	— 1.83	— 0.41

§ 4. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1898.	En 1897.
Garde de bagages. fr.	106,455 75	102,556 88
Loyer des buffets.	164,580 96	166,645 20
Droit d'affichage	35,089 45	31,441 14
Remise à domicile des colis postaux et non postaux	138,425 38	131,587 40
Amendes pour surcharges.	7,070 54	4,255 18
Formalités en douane	269,029 91	255,146 33
Dépôt et magasinage	68,051 99	61,062 84
Retard dans le chargement et le déchargement.	257,581 54	204,254 51
Loyer de locomotives, tenders, matériel, etc.	8,986 41	8,736 71
— de tapissières.	371 20	140 05
— de matériel.	75,527 90	66,150 28
— de réparations.	295,816 65	271,001 95
Redevances,	4,878 80	4,959 49
Location de terrains, vidanges,	1,226 62	36,558 99
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	2,550,853 10	1,678,810 50
Surtaxes non réclamées.	740 25	690 50
Recettes diverses et changes	546,668 55	216,508 11
Total. . fr.	<u>4,153,916 78</u>	<u>3,219,744 06</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 1898. 79,919 80 En 1897. 67,727 48
 (Voir annexe XIII.)

§ 6. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LES PRIX DE TRANSPORT.

La réduction accordée sur les prix de transport représente — non compris les « aller et retour », les transports gratuits, en service, ou par abonnement, ni ceux bénéficiant des tarifs spéciaux ou exceptionnels ou taxés à des prix conventionnels — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

	En 1898.	En 1897.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,053,843 40	1,140,868 37
Détenus et leurs gardiens (1)	195,274 30	(1) 200,403 01
Émigrants	29,114 47	16,575 62
Sociétaires	706,368 52	837,862 94
Trains de plaisir	249,975 20	503,600 45
Transports militaires en débet	640,172 95	629,000 50
Hommes	23,556 03	24,901 03
Chevaux	101,538 84	90,172 35
Bagages et matériel de guerre.	18,738 93	16,784 80
Transports militaires soldés par les intéressés	4,534 80	4,491 90
Bagages et mobiliers.	45,362 03	34,926 65
Équipages et chevaux	52,450 63	43,147 20
Chevaux de courses	152,269 87	119,845 90
Transports d'objets et d'approvisionnement pour	1,678 43	567 40
départements ministériels	"	297,904 66
armée et prisons.	"	"
divers	"	"
Billets délivrés à l'occasion de l'exposition de Bruxelles.	"	"
Ensemble. . fr.	5,202,798 20	3,731,050 67

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

§ 1^{er}. CAMIONNAGE.

Ainsi que cela a été mentionné dans le compte rendu de 1896 (page 47), l'Administration des chemins de fer de l'État assure, depuis le 1^{er} août 1896, 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.

Au point de vue de la dépense, cette réforme continue à donner des

(1) Y compris, pour 1898, une somme de fr. 125,965-60 et, pour 1897, une somme de fr. 123,642-10, représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

résultats satisfaisants. La dépense de 1898 (nouveau régime) est, en effet, de 62,915 francs inférieure à celle de 1895 (ancien régime), malgré la progression normale du trafic et les sérieux avantages accordés au nombreux personnel du camionnage (salaire convenable, réduction de la journée de travail dans une limite raisonnable et octroi de journées de repos).

Le matériel (camions) a été sensiblement amélioré.

Pour l'ensemble des services de camionnage, les dépenses se détaillent, en 1898 et 1897, comme il suit :

	En 1898.	En 1897.
a. Camionnage (déclaration). fr.	1,111,988 82	1,015,057 26
b. Van Gend (art. 10 de la convention)	44,104 30	41,797 »
c. Remise à domicile par porteurs à Bruxelles, Bruges, Verviers, Anvers, Gand, Louvain, Malines, Alost, Ostende et Blankenberghe	79,532 43	84,506 87
d. Port à domicile par porteurs d'avis et remise à domicile, dans les autres localités	111,029 13	116,565 79
e. Remise à domicile par la poste	5,575 30	5,478 »
	1,352,028 18	1,265,404 92

Dans les chiffres de dépense de 1898 sont compris, pour la période du 1^{er} juillet au 31 décembre, les frais de camionnage aux stations des lignes du Grand Central Belge et du Liégeois-Limbourgeois, rachetées par le Gouvernement, s'élevant respectivement à fr. 25,012-50 environ et à fr. 12,769-14.

Un service de camionnage a été installé aux stations de Heyst, de Nieupoort (Ville) et de Nieupoort (Bains); celui qui fonctionnait à Grandglise a été transféré à Quevaucamps, dès l'ouverture de la ligne de Blaton à Quevaucamps au service des marchandises; la commune de Grandglise est desservie par le camionnage de Quevaucamps et de Stambruges.

Le camionnage établi à Havré-Ville n'a pas acquis l'importance sur laquelle on comptait lors de sa création en 1897; ce service a été supprimé.

A Charleroy, le service a été centralisé à la station principale et par suite le camionnage établi aux stations de Charleroy (Ville-Basse) et Charleroy (Ville-Haute) a pu être supprimé.

Enfin, le camionnage établi à la station de Gilly (Quatre-Bras) a cessé de fonctionner, la population intéressée étant déjà desservie dans d'excellentes conditions, par le service de l'espèce établi à la station de Gilly-Sart-Allet.

Après la reprise effective des lignes de Gand-Eecloo-Bruges et d'Anvers-Gand, le service de camionnage qui fonctionnait, respectivement, à Gand (Eecloo) et à Gand (Waes) a été concentré à cette dernière gare, ce qui a amené une réduction sensible de la dépense en personnel, chevaux et matériel de camionnage.

La majeure partie des expéditions qui devaient être transportées en bateaux de la Tête-de-Flandre à Anvers (Waes), et inversement, ont été dirigées par les lignes de l'ancien réseau de l'État.

Cette mesure a eu pour effet de réduire, dans une notable proportion, les frais de transbordement aux stations précitées.

En vue de provoquer le développement des opérations de prise à domicile, l'Administration a fait distribuer aux clients du chemin de fer, dans l'agglomération bruxelloise, des cartes imprimées pour demande de prise à domicile.

Ces cartes, après avoir reçu les indications nécessaires (nom et domicile de l'intéressé, nature et poids du colis), sont jetées à la poste à l'adresse du chef de station; elles jouissent de la franchise postale.

Cette innovation a été très goûtée du public; le but visé a été complètement atteint.

En présence de ce résultat, la mesure a été étendue aux autres agglomérations importantes: Anvers, Charleroy, Courtrai, Gand, Huy, Liège, Mons, Namur, Tournai et Verviers.

§ 2. BUFFETS ET BUVETTES.

Les redevances des buffets et des buvettes ont produit, en 1898, la somme de fr. 172,494-99 contre fr. 171,756-78 en 1897.

Dans la somme relative à 1898 sont comprises les redevances de fr. 18,826, afférentes aux buffets et buvettes des stations des lignes reprises du Grand-Central Belge et de fr. 3,650, se rapportant aux buffets de la ligne de Gand-Eecloo-Bruges.

Pour le réseau de l'État exclusivement, une diminution de redevance de fr. 21,737-79 s'est produite.

Cette diminution s'explique par l'interdiction du débit des boissons alcooliques.

Ce débit n'est plus autorisé que dans 20 buffets ou buvettes (1), il prendra fin au fur et à mesure de l'expiration des contrats.

Vu leur peu d'importance, les buffets d'Aerschot, Diest, Doische, Fleurus, Siehem et Wavre ont été transformés en buvettes.

La buvette installée à la station d'Eecloo, ne répondant à aucun besoin, a été supprimée.

§ 3. TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Simplification des formalités requises pour l'obtention d'abonnements hebdomadaires à prix réduits de 50 p. c. pour agrées et ouvriers de l'Administration.

Délivrance des abonnements hebdomadaires pour ouvriers, dès le samedi.

Admission au bénéfice du tarif des abonnements hebdomadaires à prix

(1) Y compris les buffets du Grand-Central Belge et de la Société de Gand-Eecloo-Bruges, à Gheel, Hamont, Moll, Walcourt, Villers-la-Ville et Gand (Eecloo).

réduits de 50 p. c., des porteurs de télégrammes chargés, même temporairement, de la remise des avis d'arrivée du chemin de fer.

Abaissement du prix des abonnements hebdomadaires pour ouvriers au niveau du barème appliqué antérieurement sur l'ancien réseau Grand-Central Belge.

Extension jusqu'au 375^e kilomètre du barème des abonnements hebdomadaires pour ouvriers, pour un voyage aller et retour par semaine.

Octroi de la réduction de 50 p. c. à certains officiers retraités, pourvus d'un commandement, en cas de mobilisation.

Octroi de facilités nouvelles aux sous-officiers, brigadiers et soldats du corps de la gendarmerie voyageant en habits bourgeois.

Établissement, au prorata du nombre de jours d'utilisation, de la taxe des abonnements scolaires à prix réduits que les fonctionnaires et agents de l'Administration doivent prendre pour leurs enfants, lorsque ces abonnements sont destinés à en remplacer d'autres devenus sans emploi et résiliés par suite de changement de résidence des parents.

Résiliation, au prorata du nombre de jours d'utilisation, des abonnements ordinaires, à prix réduits, délivrés aux fonctionnaires et agents de l'Administration, lorsque ces abonnements deviennent sans emploi, même pour une cause autre que celle du changement de résidence, pour convenance de service, du titulaire de la carte.

Suppression de la garantie de 5 francs exigée antérieurement pour l'obtention de cartes d'abonnement de 15 jours combinées avec un billet d'aller et retour Douvres-Ostende.

Unification, à deux jours ouvrables, de la durée de validité des billets aller et retour à toutes distances.

Fixation de conditions plus larges pour l'obtention d'abonnements ordinaires, valables par plusieurs directions, au prix de l'une d'elles seulement.

Autorisation accordée aux sociétaires de scinder leur voyage en cours de route.

Détermination des règles pour l'admission des voyageurs des diverses catégories aux trains qui ne prennent des voyageurs que pour certaines destinations.

Autorisation accordée aux commissaires de police, concurremment avec les bourgmestres, de signer les certificats et listes pour l'obtention de réductions et de certains abonnements.

Latitude plus grande accordée aux voyageurs qui abandonnent une partie du parcours.

Relations avec Charleroy, Charleroy (Ville-Basse) et Charleroy (Ville-Haute); délivrance de billets d'aller et retour permettant l'embarquement ou le débarquement au retour, à l'une de ces trois gares, indifféremment.

Faculté accordée aux porteurs de billets d'aller et retour délivrés à Anvers-Est et à Anvers-Sud, pour Gand-Sud et inversement, d'emprunter la ligne de Gand-Waes-Anvers-Waes.

Autorisation accordée aux voyageurs munis de billets d'aller et retour

pour Bruxelles-Nord, délivrés par la station d'Alost-Nord et le point d'arrêt d'Eede, d'effectuer leur retour indifféremment à Alost-Nord ou à Eede.

Émission dans les relations entre certains bureaux et 1^o Hamendes et Masse-Diarbois ; 2^o Comblain-au-Pont et Liotte ; 3^o Florennes-État et Florennes-Est belge ; 4^o Ligny-Carières et Ligny-Sud, de billets d'aller et retour permettant l'embarquement ou le débarquement au retour à l'un de ces deux points.

Mise en distribution, par suite de la mise en exploitation de la ligne vicinale de Braine-l'Alleud à Rixensart :

1^o à Bruxelles-Midi, de billets d'aller et retour pour Braine-l'Alleud, valables au retour de Rixensart à Bruxelles-Quartier-Léopold ;

2^o à Bruxelles-Quartier-Léopold, de billets d'aller et retour pour Rixensart, valables au retour de Braine-l'Alleud à Bruxelles-Midi.

b. *Services mixtes.*

Extension, en service mixte avec les chemins de fer du Nord et de la Flandre Occidentale, de la réduction de 50 p. c. accordée aux ouvriers allant travailler temporairement hors frontières.

Extension aux relations de service mixte, du barème réduit d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers, pour un voyage aller et retour par jour.

Transport des indigents rapatriés pour le compte du Département des Affaires étrangères. Extension de la réduction en service mixte État-Nord-belge.

Extension aux relations de service mixte avec les chemins de fer de la Flandre Occidentale, de Gand-Terneuzen, de Malines-Terneuzen et de Termonde-Saint-Nicolas, de payer par fractions trimestrielles, les abonnements ordinaires de 3^o classe.

Délivrance d'abonnements scolaires à un déplacement par semaine en service mixte avec le Nord-Belge.

Autorisation de délivrance d'abonnements valables en 2^{me} classe sur les lignes de l'État et en 1^{re} sur celles des Compagnies : conséquence de la suppression des voitures de 1^{re} classe sur le réseau de l'État.

Création d'abonnements en service mixte avec le chemin de fer de Hasselt-Maeseyck.

Création d'une série de billets spéciaux pour les services mixtes et internationaux.

Unification, à deux jours ouvrables, de la durée de validité des billets d'aller et retour en service mixte.

c. *Services internationaux.*

Transport des indigents rapatriés pour le compte du Département des Affaires étrangères. Extension de la réduction en service État-Nord français.

Mise en vente, à Bruxelles-Nord, d'abonnements généraux suisses.

Création d'une série unique de billets spéciaux pour les services mixtes et internationaux.

Création, à Londres (West-End), d'un bureau de débit de billets pour le continent, viâ Douvres-Ostende.

Des conventions pour la vente de billets ont été conclues avec les firmes Emil Hess à Dusseldorf, Hayward de Birmingham, Clark de New-York et Van Lipp d'Arnhem.

Publication : 1° d'un nouveau tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre Bruxelles-Nord et Verviers, d'une part, et certaines stations des chemins de fer Cheshire-Lines Committee, Great-Central, London et North-Western, Great-Northern et Midland, viâ Anvers-Harwich-March ;

2° d'un tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre l'Angleterre, la France et la Belgique, d'une part, le Danemark, la Suède, la Norvège, la Finlande et la Russie, d'autre part, par Herbesthal et Bleyberg ;

3° d'un tarif anglo-franco-belge-allemand-autrichien ;

4° d'un tarif entre la Belgique, la France et l'Angleterre, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'État de Bavière, du Buchterad, autrichiens, hongrois, roumains et orientaux, d'autre part, viâ l'Allemagne du centre et du sud de l'Arlberg ;

5° d'un recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits et d'un supplément à ce recueil, relatif à la création de billets pour cyclistes, comportant au retour un parcours différent de celui de l'aller.

§ 4. TARIFS POUR MARCHANDISES.

Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les livrets réglementaires des services intérieur et mixtes ont subi, pendant l'année 1898, les améliorations et modifications commandées par les nécessités du service et les intérêts du commerce et de l'industrie.

Classification générale des marchandises.

1^{er} janvier. Classification des *carreaux réfractaires* au tarif spécial n° 3 et à la 4^e classe ; des *plaques incombustibles Volz* à la 3^e classe ; du *sucré cristallisé non raffiné (poudre blanche de fabriques)*, à la 2^e classe.

Déclassement des *pierres de construction en grès, artificielles*, a) non taillées, de la 3^e à la 4^e classe ; b) taillées, de la 2^e à la 3^e classe.

1^{er} février. Classification de la *bauxite* au tarif spécial n° 12 et à la 4^e classe ; des *fourches en fer ou en acier (avec manches en bois ou non)*, au tarif spécial n° 6 et à la 2^e classe.

1^{er} mars. Déclassement des *scories, cendres ou crasses de plomb*, de la 3^e à la 4^e classe ; de la *mine de plomb*, de la 2^e à la 3^e classe.

Classification de l'*hyposulfite de soude (antichlore)*, à la 3^e classe ; des *verres spéciaux (verres martelés, losangés,*

- striés ou métallifiés*), aux tarifs spéciaux nos 6 et 7 et à la 2^e classe.
- 25 avril. Déclassement des *merrains* pour tonneaux, de la 2^e à la 3^e classe.
- 20 mai. Classification de la *farine de viande Liebig* (*viande séchée ou pulvérisée*) à la 3^e classe; du *fil de fer* ou *d'acier cuivré*, aux tarifs spéciaux nos 7 et 7^{bis} et à la 2^e classe.
- Déclassement des *écorces à tan indigènes entières*, réunies en bottes, de la 3^e à la 4^e classe.
- 1^{er} juillet. Classification des *poussières et cendres de radicales*, au tarif spécial n° 36 et à la 4^e classe; des *veloutes (claires en paille)* pour houillères, à la 3^e classe.
- Déclassement des *dames-jeannes en verre*, de la 2^e à la 3^e classe; des *sacs vides* ayant servi, de la 1^{re} à la 2^e classe.
- Classification du *pain* au tarif spécial n° 30 et à la 1^{re} classe; de la *potasse brute (résidu de vinasse)*, à la 3^e classe.
- Déclassement du *sulfate de potasse* de la 3^e à la 4^e classe.
- 25 juillet. Déclassement du *sulfate monosodique (sulfate acide de soude, bisulfate de soude)*, de la 3^e à la 4^e classe.
- 1^{er} septembre. Classification de la *lessive de soude* à la 2^e classe.
- Déclassement du *sulfate d'alumine*, de la 2^e à la 3^e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 2.

- 1^{er} janvier. Admission au bénéfice de ce tarif spécial des *pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts*.

Tarif spécial n° 3.

- 1^{er} janvier. Introduction des *carreaux réfractaires et des pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts*.
- 1^{er} avril. Introduction du plâtre.

Tarif spécial n° 5.

- 25 avril. Introduction des *lentilles et des pois secs*.

Tarif spécial n° 6.

- 1^{er} janvier. Admission des *fourches en fer* ou en *acier*.
- 1^{er} mars. — des *verres spéciaux (verres martelés, losangés, etc.)*.
- de l'*acétate de soude*.
- 1^{er} juillet. — des *touries en grès* ou en *terre cuite*.

Tarif spécial n° 7.

1 ^{er} janvier.	Introduction des <i>pierres de construction en grès, artificielles, taillées ou moulées.</i>
1 ^{er} mars.	Admission des <i>bouteilles vides.</i> — des <i>verres spéciaux (verres martelés, losangés, etc.).</i>
20 mai.	— du <i>fil de fer</i> ou d' <i>acier cuivré.</i>
1 ^{er} juillet.	— des <i>dames-jeannes en verre.</i>

Tarif spécial n° 7^{bis}.

1 ^{er} janvier.	Extension du tarif à la station d' <i>Hérinnes-lez-Enghien.</i>
1 ^{er} février.	Introduction de la <i>mitraille d'acier, de fer ou de fonte.</i>
3 février.	Extension du tarif à la station de <i>Forchies.</i>
1 ^{er} avril.	— — — de <i>Lambusart.</i>
20 mai.	Admission du <i>fil de fer</i> ou d' <i>acier cuivré.</i>
17 août.	Extension à la station de <i>Jumet-la-Coupe.</i>

Tarif spécial n° 9.

25 avril.	Admission des <i>lentilles</i> et des <i>pois secs.</i>
8 décembre.	— des <i>oranges</i> et des <i>citrons.</i>

Tarif spécial n° 11.

25 avril.	Extension du tarif aux stations de <i>Chênée</i> et de <i>Godarville.</i>
-----------	---

Tarif spécial n° 12.

1 ^{er} janvier.	Admission du <i>laitier en bloc</i> et <i>granulé.</i>
1 ^{er} février.	— du <i>bauxite.</i>
1 ^{er} octobre.	— des <i>craies brutes.</i>

Tarif spécial n° 13.

1 ^{er} octobre.	Extension du tarif à la station de <i>Jumet-la-Coupe.</i>
1 ^{er} novembre.	— — — <i>Ransart.</i>

Tarif spécial n° 15.

1 ^{er} octobre.	Le tonnage de 160,000 kilogrammes, exigé pour l'application de ce tarif, est réduit à 100,000 kilogrammes.
--------------------------	--

Tarif spécial n° 22.

14 décembre.	Extension du tarif à la station de <i>Falisolle.</i>
--------------	--

Tarif spécial n° 30.

1 ^{er} mars.	Admission de la <i>chicorée en poudre.</i>
1 ^{er} avril.	Introduction des <i>poussières de coton</i> pour engrais.

- 20 mai. Introduction du *houblon*.
 1^{er} juillet. — du *pain*.
 1^{er} juillet. — des *résidus charbonneux du raffinage du salpêtre (nitrate de potasse)*, pour engrais.

Tarif spécial n° 36.

- 1^{er} avril. Introduction des *poussières de laine et de coton en vrac*, pour engrais.
 1^{er} juillet. Introduction des *poussières et cendres de radiceles*.
 17 août. — du *phosphate de chaux (phosphorite)* et du *superphosphate de chaux*.
 1^{er} octobre. Introduction des *craies brutes (phosphatées ou non)*.
 8 décembre. — des *terres de bruyères*.

Tarif spécial n° 37.

- 1^{er} juillet. Introduction des *résidus charbonneux du raffinage du salpêtre (nitrate de potasse)*, pour engrais.
 1^{er} octobre. Introduction des *craies brutes (phosphatées ou non)*.

Tarif spécial n° 41.

- 1^{er} mars. Création du tarif applicable dans certaines relations, aux expéditions de *coton brut*, en balles, effectuées par quantités de 50,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.
 1^{er} avril. Le tonnage pour l'admissibilité au bénéfice du tarif est réduit à 10,000 kilogrammes.

Tarif spécial n° 42.

- 1^{er} juillet. Création du tarif applicable aux *porcs maigres* de plus de 50 kilogrammes, expédiés par wagon complet, des diverses stations du pays vers les ports de mer belges et Terneuzen, et destinés à l'embarquement immédiat pour l'exportation par navire de mer.

Tarif spécial n° 43.

- 25 juillet. Création du tarif applicable aux envois de *kaolin, chinastone, china-clay, ball-clay*, comportant 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, importés par les ports belges et Terneuzen.

Tarif réduit pour matériaux d'empierrement.

- 29 décembre. Le tarif réduit pour les *matériaux d'empierrement*, destinés à l'amélioration des chemins d'intérêt agricole, est étendu aux relations mixtes avec le chemin de fer de Malines à Terneuzen.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

23 avril.	Extension du tarif à la halte de Saint-Joseph.
1 ^{er} octobre.	— — à la station de Saint-Nicolas (Waes).
1 ^{er} novembre.	— — aux stations de Peisegem et de Roosbeek.
10 décembre.	— — à la station d'Ingelmunster.

Tarif exceptionnel provisoire n° 12.

24 décembre. Le tonnage pour l'admissibilité au bénéfice de ce tarif est abaissé de 150,000 à 100,000 kilogrammes.

Tarif exceptionnel provisoire n° 31.

1^{er} janvier. Revision du tarif applicable en service intérieur de l'État et en services mixtes, aux transports de produits ci-après, effectués par quantités de 50.000 kilogrammes au minimum ou payant la taxe pour ce poids :

a) *houille, coke et briquettes de charbon* au départ des gares desservant les charbonnages et les usines à gaz belges ;

b) *terres plastiques, terres réfractaires, kaolin, china-clay, china-stone et ball-clay.*

Comme conséquence, tous les produits indiqués ci-dessus jouissent d'un traitement uniforme dans toutes les relations à l'intérieur du pays.

23 juillet. Admission de l'*argile brute*.

Tarif exceptionnel provisoire n° 50.

1^{er} juillet. Création du tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast à destination de Bouwel, Niel, Nordeurwyck-Morekhoven et Reeth.

Tarif exceptionnel provisoire n° 51.

1^{er} août. Création du tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Lessines à destination d'Assenede.

Tarif exceptionnel provisoire n° 52.

23 juillet. Création du tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Quenast à destination d'Eppeghem.

Tarif exceptionnel provisoire n° 53.

25 juillet. Création du tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Lessines et de Lessines-Carières, à destination d'Astene.

Tarif exceptionnel provisoire n° 54.

1^{er} juillet. Création du tarif applicable aux *bois de houillère (perches longues, baliveaux et bois recoupés)*, effectués par expédition d'au moins 5,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, originaires de Vireux (Viroin) et réexpédiés de Vierves (frontière), vers certaines stations du pays.

SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Conditions réglementaires.

15 mai. Modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

Classification générale des marchandises.

1^{er} janvier. Classification de l'*oléo-margarine*, au tarif spécial n° X et à la 2^e section, du *sucre cristallisé, non raffiné (poudres blanches de fabriques)*, à la 3^e section.

15 mai. Classification du *fil de fer ou d'acier cuivré*, et des *ronces artificielles* au tarif spécial n° I.

— Classification à la 4^e section des *mélasses ordinaires (résidu de la fabrication du sucre)* transportées en wagons-citernes à fournir par l'expéditeur et pour lesquels le chemin de fer n'aura à payer aucune redevance de parcours, ni de séjour.

20 mai. Classification des *tubes en acier* à la 3^e section et des *vidanges en wagons-citernes* à fournir par les expéditeurs, au tarif spécial n° II.

1^{er} juillet. Classification des *semences et graines fourragères* à la 3^e section.

— Déclassement des *semences fourragères non dénommées*, de la 2^e à la 3^e section.

1^{er} octobre. Déclassement de la *pâte à papier*, de la 2^e à la 3^e section.

— Classification des *poutres et poutrelles en acier*, aux tarifs spéciaux n°s I et XXVI.

Classification générale des marchandises.

1^{er} janvier. Classification du *pain d'épices* à la 3^e section.

*Services belges-allemands et belge-luxembourgeois.***Classification des marchandises.**

1^{er} mars. Classification de la *boue de sélénium* (résidu boueux provenant de la fabrication de l'*acide sulfurique*), des *cosses d'arachides*, des *cosses de pois*, de l'*émeri d'acier*, du *graphite*, de la *mélasse préparée* pour l'alimentation du bétail, de la *naphtaline purifiée* et du *zacaton* (*racine de riz du Mexique*), au tarif spécial n° II, des matériaux de toute espèce servant à la fabrication du *mortier* (y compris la *terranova*), de la *naphtaline brute*, des *poudres* à tremper les métaux, des *résidus* de la fabrication de l'*alun* et du *sulfate d'alumine* ainsi que de la *terre de graphite cristalline brute* au tarif spécial n° III, de la *céruse* au tarif exceptionnel n° 1, des *blés décortiqués* et des « *fuel economisers* » (système de *tuyaux en fer* ajustés ensemble), au tarif exceptionnel n° 2, des *couvertures en lattes légères* et de la *mélasse* destinée à l'alimentation du bétail, au tarif exceptionnel n° 4.

Prescriptions générales concernant l'application des tarifs.

1^{er} mars. Disposition nouvelle réglant l'acceptation de certains objets fragiles, savoir : *statuettes en plâtre*, *objets en grès*, *en terre cuite* (*poterie*), *en porcelaine* et *en verre*, présentés par quantités d'au moins 1,000 kilogrammes, ainsi que des *tuyaux en terre cuite* ou *en grès*, même par quantités de moins de 1,000 kilogrammes.

Dispositions complémentaires concernant la taxation des envois composés de marchandises appartenant à différentes classes de tarifs.

Mise en vigueur de nouvelles dispositions au sujet de la taxe supplémentaire à percevoir dans certains cas pour la location de *bâches* et de l'amende applicable du chef de retard dans l'emploi ou la restitution de ces agrès ou de non utilisation de ceux-ci.

Modifications aux dispositions régissant les transports de véhicules.

*Service belge-rhénan-westphalien.***Tarif général.**

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

Introduction de diverses gares belges et allemandes dans les tarifs exceptionnels des *houilles, cokes, etc.*, de et vers l'Allemagne.

- 1^{er} janvier. Extension du tarif exceptionnel n° 6 à la station de Rheinhäusen et du tarif exceptionnel n° 29 à la gare de Barmen-Unterbarmen.
- 1^{er} avril. Introduction de la station d'Acoz dans le tarif exceptionnel n° 7 et de Cologne (Porte de Bonn) dans le tarif exceptionnel n° 29.
- 15 mai. Admission des gares de Cologne (Port) et de Schläverie dans les tarifs exceptionnels n°s 6, 9, 13 et 14.
Extension des tarifs exceptionnels n°s 7 et 30 à la station de Cologne (Port).
- 1^{er} août. Introduction de la gare de Spontin dans le tarif exceptionnel n° 29.
- 1^{er} octobre. Extension du tarif exceptionnel n° 29 à la gare d'Anseremme.

*Service belge-allemand.***Tarif général.**

Extension du tarif à de nouvelles gares belges et allemandes.

- 1^{er} janvier. Extension du tarif exceptionnel n° 7 à diverses gares belges et à une gare allemande et du tarif exceptionnel n° 24 à des stations allemandes

Tarifs exceptionnels nouveaux

- N° 25, pour le transport de *minerais de zinc* en quantités de 10,000 kilogrammes au moins par wagon.
- N° 26, pour le transport de *briques de parement ou de revêtement*, en quantité de 10,000 kilogrammes au minimum par wagon.
- N° 27, pour le transport de *verres de lampe* (emballés ou non), en quantité de 10,000 kilogrammes au minimum par wagon, à destination définitive de la France.
- 1^{er} juillet. N° 28, pour le transport de *fontes brutes de toute espèce*, en *geuses*, en *sapots*, etc., par quantité de 10,000 kilogrammes au minimum par wagon.
Extension à plusieurs gares allemandes, du tarif exceptionnel n° 6 (bois).
Introduction des stations d'Acoz (station) dans le tarif exceptionnel n° 7 (minerais de fer), de Wendessen dans le tarif exceptionnel n° 12 (*sels potassiques bruts* pour engrais) et de Gardelegen dans le tarif exceptionnel n° 24 (*bois de houillères*).

Service belge-bavarois.

Tarif général

- 1^{er} janvier. Introduction d'un tarif exceptionnel pour les transports de malt effectués de la Bavière vers certaines stations belges, par wagons de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.
- 1^{er} mars. Revision du tarif exceptionnel pour le transport des articles de la Thuringe, de la Bohême et de Nuremberg.
 Introduction d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *ardoises*, par wagons de 10 tonnes, au départ de Bertrix, Libramont, Longlier, Saint-Médard et Vielsalm, pour Passau et Ratisbonne.
 Extension aux transports d'*orge*, des prix du tarif exceptionnel mis en vigueur le 1^{er} janvier pour le transport du malt.
- 1^{er} septembre Introduction d'un tarif exceptionnel pour les transports de *pâte de bois et de cellulose* par wagons de 10,000 kilogrammes, au départ de certaines stations bavaroises vers certaines stations belges et Terneuzen.
 Création d'un tarif exceptionnel pour le transport des *fruits frais* par wagon de 5,000 ou de 10,000 kilogrammes dans les relations reprises au tarif général.

Tarif exceptionnel des houilles

- 15 septembre. Modification des prix au départ d'Ans (Est), Herstal, Jemeppe (État), Liège (Vivegnis) et Milmort.

Service belge-sud-ouest allemand.

Tarif général.

- Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 1^{er} novembre. Introduction dans les fascicules 2^a et 3^a (trafic de transit avec Bâle et Delle (transit) et les gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine) de nouveaux prix réduits pour le transport des charges incomplètes en grande et en petite vitesse.

Tarifs exceptionnels

- Extension des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *engrais* entre la Belgique, Givet et les stations néerlandaises des chemins de fer de Malines -Terneuzen et de Gand

- Terneuzen, d'une part, et Ulm, station du chemin de fer de l'État de Wurtemberg, d'autre part.
- 1^{er} juin. Introduction de nouveaux prix réduits pour le transport des *minerais de fer*, des *minerais de fer manganésifères* et des *minerais de manganèse*, des ports belges et de celui de Terneuzen, vers certaines gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.
- 1^{er} novembre. Revision du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, des stations belges à destination des gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg.
- Revision du tarif exceptionnel 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 des stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, d'une part, et des stations belges, d'autre part.
- Mise en vigueur de prix réduits pour le transport du bois de *pitch-pine* entre les ports belges et celui de Terneuzen, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part.
- Introduction de taxes réduites entre les ports belges et celui de Terneuzen, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part, pour les transports de *saindoux* à effectuer de et vers Interlaken.
- 1^{er} décembre. Revision du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* des stations belges en destination de Bâle et de Delle (transit).
- 31 — Réduction des prix applicables aux transports de *phosphate de chaux (phosphorite)* à effectuer entre les stations belges, d'une part, et les gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, du Guillaume-Luxembourg, Bâle et Delle (transit), d'autre part.

Service belge-Prince Henri.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations des chemins de fer belges et du Prince Henri.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} juin. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *crasses de hauts-fourneaux* d'Esch à Mons (station).
- 1^{er} novembre. Revision du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* des stations belges à destination des stations du chemin de fer Prince Henri.

[N° 244.]

- 1^{er} novembre. Revision du tarif exceptionnel 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 des stations du chemin de fer Prince Henri, d'une part, et des stations belges, d'autre part.
- 1^{er} juin Revision du tarif commun international pour le transport des minerais du Grand-Duché de Luxembourg vers certaines gares du chemin de fer du Nord français.

Service franco-belge-Nord.

Tarif général.

- Introduction de diverses stations belges dans le tarif franco-belge-Nord.
- 1^{er} janvier. Publication d'un nouveau 17^e supplément comportant des réductions de prix concédées sur le parcours français.
- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'un 20^e supplément, contenant diverses additions et modifications au tableau de classification, aux prescriptions concernant l'application des tarifs, aux tableaux des distances sur les parcours belge et français, ainsi qu'au tarif des formalités en douane en France.
- 1^{er} juin. Publication d'un tableau contenant diverses additions et modifications.
- 1^{er} juillet. Introduction de modifications résultant de l'incorporation, dans le réseau de l'État, des lignes du Grand-Central belge et du Liégeois-Limbourgeois.
- 1^{er} août. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour les transports de *chaux*, effectués par quantités de 50,000 kilogrammes, de Berzée (raccordement de M. Min) et de Couvin (station), à Momignies (frontière).
- 25 décembre. Application de la 4^e classe du tarif n° 3 sur le parcours belge, aux transports de *plaques de blindage* expédiés de la France par quantités d'au moins 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, et qui sont destinés à l'embarquement immédiat pour l'exportation maritime par les ports belges ou par le port de Terneuzen.

Tarif spécial.

- 20 janvier. Publication d'un 4^e supplément au tarif spécial des houilles vers le nord de la France, du 1^{er} juillet 1893.
Ce supplément contient des modifications de taxes sur le parcours français.
- 1^{er} avril. Publication d'un 5^e supplément au tarif spécial du 1^{er} juillet 1893, pour le transport des *houilles*, etc., vers le nord de la France.
Ce supplément contient diverses additions et modifications notamment sur le parcours français.

- 1^{er} juillet. Publication d'un 6^e supplément au tarif spécial précité, comprenant notamment de nouvelles taxes au départ de l'ancien réseau du Grand-Central belge vers différents points frontières franco-belges.
- 20 août. Publication d'un 7^e supplément au susdit tarif des houilles contenant les modifications résultant de la reprise des lignes du Liégeois-Limbourgeois.

Tarifs exceptionnels.

- 4 juillet. Extension à Lommel (Raccordement) et à Nessonvaux-Fraipont du tarif commun exceptionnel P. V. n° 6.
- 22 décembre. Introduction du point de Lille (Porte d'Arras) dans le tarif commun P. V. n° 6, franco-belge-Nord.

Service franco-belge-Est.

Tarifs spéciaux.

- 1^{er} avril. Publication d'un 5^e supplément au tarif spécial du 1^{er} juillet 1893 pour le transport des *houilles* vers l'est de la France.
Modifications apportées notamment aux prix en vigueur sur le parcours français.
- 21 avril. Mise en vigueur d'un tarif spécial provisoire applicable aux transports de *laines brutes* à effectuer par quantités d'au moins 5,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, au départ des gares desservant les ports belges et Terneuzen en destination de la France (via Vierves).
Ce tarif spécial comporte l'application des prix de la 4^e classe, majorés de fr. 0-30 par tonne, pour le parcours de Vierves (frontière) à Vireux.
- 1^{er} juillet. Modifications diverses apportées au tarif des *houilles*, par suite de l'incorporation dans le réseau de l'État des chemins de fer Grand-Central belge et Liégeois-Limbourgeois.
- Publication d'un nouveau tarif pour les *matériaux d'empierrement* en remplacement de celui du 1^{er} avril 1885.
- Mise en vigueur d'un tarif applicable au trafic de transit maritime échangé entre les ports de mer belges et Terneuzen, d'une part, et les gares du chemin de fer de l'Est, d'autre part.
- 21 — Publication d'un nouveau tarif spécial applicable aux transports de *laines brutes* importées par les ports belges et Terneuzen vers la France, via Vierves (frontière) Ce tarif spécial remplace celui publié le 21 avril 1898 (*voir plus haut*).
- 27 — Mise en vigueur d'un 6^e supplément au tarif des *houilles* du 1^{er} juillet 1893 comprenant notamment de nouvelles taxes via Vierves (frontière) Vireux (frontière).

- 20 août. Publication d'un 7^e supplément au tarif des *houilles* du 1^{er} juillet 1893 comprenant les modifications résultant de la reprise des lignes du Liégeois-Limbourgeois.
- 15 octobre. Publication d'un 8^e supplément au tarif des *houilles* du 1^{er} juillet 1893 consacrant une réduction de fr. 0-25 par tonne sur les prix applicables aux combustibles par expéditions de 50 tonnes au départ des bassins de Mons, de Charleroy et de la Basse-Sambre vers les gares de la Compagnie de l'Est français via Vierves et Vireux.
- 13 décembre. Introduction d'Angleur (Raccordement) (Société de Grievgnée) dans le tarif des *houilles* avec l'Est français, du 1^{er} juillet 1893.

Service franco-belge-Anzin.

Tarif général.

- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'un 9^e supplément contenant diverses additions au tableau des distances sur le parcours belge.
- 1^{er} juin. Publication d'un tableau indiquant les additions et modifications à apporter au fascicule II du tarif (tableau des distances).
- 1^{er} juillet. Additions et modifications diverses par suite de la reprise des lignes du Grand-Central belge et du Liégeois-Limbourgeois.

Tarif spécial.

- 1^{er} avril. Publication d'un 2^e supplément au tarif des *houilles* vers Anzin, comprenant la tarification de Jumet-Brûlotte (charbonnage du centre de Jumet).
- 1^{er} juillet. Publication d'un 3^e supplément au tarif des *houilles* vers Anzin, apportant diverses modifications résultant de la reprise des lignes du Grand-Central belge.
- 20 août. Publication d'un 4^e supplément au tarif des *houilles* vers Anzin, apportant diverses modifications résultant de la reprise des lignes du Liégeois-Limbourgeois.

Tarif de l'union postale universelle.

- 3 mars. Modifications et additions au tarif. — Améliorations diverses, notamment en ce qui concerne les prix pour Aden, les Indes Orientales britanniques, la Birmanie anglaise et la Perse. — Ouverture de diverses gares espagnoles au service des petits colis.
- 1^{er} août. Améliorations apportées dans le trafic des *colis postaux* échangés entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande Bretagne au point de vue des dimensions des colis et de la limite de déclaration de valeur.

- 1^{er} août. Publication d'un 5^e supplément contenant de nombreuses additions et modifications.
- 12 novembre. Additions et modifications en ce qui concerne notamment les transports pour la Russie.

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

- Janvier. Mise en vigueur d'un nouveau tarif de « *petits paquets* » contenant, notamment, de nombreux changements aux prix de transport applicables aux colis en destination des pays d'outre-mer.
- Septembre. Publication d'un 1^{er} supplément comprenant diverses additions et modifications, principalement pour la Russie, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie et divers autres États d'Amérique.
- 25 novembre. Publication d'un nouveau fascicule II, comprenant la nomenclature des localités allemandes et austro-hongroises participant au service, et indiquant la zone dans laquelle elles se trouvent.

Service belge-suisse.

Tarifs spéciaux.

- 1^{er} novembre. Mise en vigueur d'un 5^e supplément au livret-barèmes du 1^{er} septembre 1890, applicable aux transports de *houilles*, etc., au départ de la Belgique vers les gares des chemins de fer du Central-Suisse (y compris le chemin de fer du Sud de l'Argovie et la ligne du Wohlen à Bremgarten), de la Vallée de l'Emme, du Jura-Neuchâtelois et du Jura-Simplon (y compris les chemins de fer du Bulle à Romont, du Régional de Travers, du lac de Thoune, du Boedeli, de Spiez à Erlenbach et de Fribourg à Morat).
- Publication d'un 2^e supplément au tarif spécial du 1^{er} septembre 1890, applicable aux transports de *houilles*, *cokes* et *briquettes de charbon* au départ des stations de l'ancien réseau du Grand-Central belge, vers les gares des chemins de fer suisses précités.
- 15 novembre. Publication d'un 1^{er} supplément au tarif spécial pour le transport des *houilles*, *cokes*, etc., au départ des charbonnages du Bassin de Charleroy, desservis par l'ancien chemin de fer Grand-Central belge vers les stations du chemin de fer du Gothard.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au tarif exceptionnel pour le transport des *houilles* vers les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse, de la Vallée de la Sihl, de la Vallée de la Töss et de l'Union-Suisse.

- 1^{er} octobre. Mise en vigueur d'un 2^o supplément au tarif exceptionnel pour le transport des *houilles*, vers les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse, de la Vallée de la Sihl, de la Vallée de la Töss et de l'Union-Suisse.
- 15 novembre. Publication d'un 1^{er} supplément au tarif exceptionnel pour le transport des *houilles*, *cokes*, etc., au départ de la Belgique vers les stations du chemin de fer du Gothard.

Service belge-italien.

Tarif général.

- 1^{er} avril. Modification des prix de ou vers certaines stations italiennes.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} avril. Introduction de certaines stations italiennes dans le tarif exceptionnel des *houilles*.
- 15 octobre. Extension au *charbon moulu* (*houille pulvérisée*) des prix fixés pour les *houilles*, *cokes*, etc., et modification des prix au départ de Ans (Est), Herstal, Jemeppe (État), Liège (Vivegnis) et Milmort.
- 1^{er} juin. Revision du tarif exceptionnel pour le transport en grande vitesse de la *soie*, des *denrées alimentaires* et des *marchandises de toute espèce* entre l'Italie et la Belgique, par le Saint-Gothard.
- 1^{er} décembre. Revision du tarif exceptionnel pour le transport accéléré de *denrées alimentaires* par wagons complets, de l'Italie vers la Belgique et les Pays Bas, par le Saint-Gothard ou le Brenner.
- Revision du tarif exceptionnel pour le transport accéléré de *denrées alimentaires* par wagons complets, de l'Italie vers l'Angleterre par le Saint-Gothard ou le Brenner.

Service belge-austro-hongrois.

Conditions réglementaires.

- 15 juin. 1^{re} partie, fascicule A.
 Publication d'un 6^o supplément indiquant le tarif à appliquer en cas de réinscription en cours de route et admettant au transport, sous certaines conditions, le *carbure de calcium* (*calcium-carbid*).
- 1^{er} juillet. 2^e partie, fascicule 1^{er}. — Trafic avec l'Autriche.
 Publication d'un 7^o supplément au fascicule 1^{er}, modifiant certains tarifs exceptionnels et indiquant des taxes directes pour le transport des *déchets de liège* et de la *bière*.
 Publication d'un 1^{er} supplément au recueil des tarifs

- exceptionnels dits « des ports de mer », modifiant la nomenclature des marchandises tarifées et remplaçant les taxes anciennes pour certains de ces tarifs.
- 1^{er} juillet. 2^e partie. — Trafic avec la Hongrie.
Publication d'un 3^e supplément au fascicule 3, modifiant les tarifs exceptionnels pour « marchandises de toute espèce » et pour *marbres*, et indiquant de nouvelles taxes pour le transport de la *benzine*, des *produits métallurgiques* par chargements partiels de wagon et pour *verres et glaces*.
Publication d'un 1^{er} supplément au recueil des tarifs exceptionnels dits « des ports de mer » modifiant la nomenclature des marchandises tarifées et remplaçant les taxes anciennes pour certains de ces tarifs.
- 1^{er} mai. Trafic avec la Gallicie. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel applicable au transport des chevaux en provenance de la Gallicie et à destination de Paris.

Service belge-allemand-russe.

Conditions réglementaires.

- 1^{er} octobre. Publication d'un 3^e supplément apportant certaines modifications et additions aux conditions de transport en ce qui concerne notamment les objets exclus du transport direct, les *acides minéraux*, les *lins*, *chanvres*, *étoupes*, les envois à effectuer franco de droits de douane, ceux grevés de remboursements ou déboursés, etc.
- 1^{er} septembre. 2^e partie. — Mise en vigueur d'un nouveau fascicule n° 1, donnant de nouvelles « *prescriptions générales concernant l'application du tarif* » et une classification des marchandises conformes à celle du tarif allemand-russe.
- 1^{er} novembre. 2^e partie. — Mise en vigueur d'un nouveau fascicule n° 2, indiquant les taxes applicables aux envois de la Russie, et d'un fascicule n° 3, indiquant les taxes applicables aux envois de la Russie.

Tarif exceptionnel n° 8, applicable aux envois de lins, chanvres, filasses, etc., effectués de la Russie vers la Belgique, la France et Terneuzen.

- 15 juin. Publication d'une nouvelle édition mise en harmonie avec le développement des lignes russes et comprenant les modifications apportées à l'ancien tarif par les divers suppléments publiés depuis avril 1893.
- 15 septembre. Publication d'un 1^{er} supplément au dit tarif exceptionnel n° 8. comprenant diverses modifications n'intéressant que le parcours français.

Tarif de réexpédition à Königsberg et à Elbing des envois de lin, chanvres, filasses, etc., en provenance de la Russie et à destination de la Belgique, de la France et de Terneuzen.

- 13 juin. Publication d'un 5^e supplément introduisant dans le tarif de nouvelles stations russes et donnant un nouveau tableau des taxes pour le parcours français.
- 1^{er} décembre. Publication d'un 6^e supplément comprenant la tarification de nouvelles stations russes.

Services combinés, vers les contrées d'outre-mer, avec des lignes de navigation ayant des départs réguliers d'Anvers.

- 1^{er} mai. Élévation de 25 p. c. des frets perçus par la « *Johnston Line* » pour les envois à destination de Braïla, Galatz, Sulina, etc.
- Publication d'un 1^{er} supplément au recueil de nos tarifs combinés, rendus applicables aux envois du service international, pour annoncer l'élévation de 25 p. c. des frets de la « *Johnston Line* ».
- 1^{er} novembre. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif avec la « *Florenede Dampskib Selskab* » comprenant la tarification des stations belges sur les lignes rachetées par l'Etat-Belge.

§ 5. TRAINS DE VOYAGEURS.

L'Administration a continué à développer les moyens propres à faciliter le déplacement des ouvriers de leur domicile vers le siège de leur travail et vice-versa.

Les mesures suivantes ont été prises dans ce but :

A. Des trains nouveaux ont été organisés de

1^o Landen à Ramillies, de Ramillies à Tirlemont, de Tirlemont à Landen, d'Esneux à Liège (Guillemins), de Charleroy à Tamines, de Bruges à Ostende, d'Avelghem à Audenarde, de Wavre à Ottignies, de Denderleeuw à Schaerbeek, de Namur à Tamines et de Braine-le-Comte à Mons.

2^o Dans les deux sens, entre Ath et Alost, Chênée à Liège (Longdoz), Mons et Saint-Ghislain, Houyet et Beauraing, Fouches et Arlon, Baulers et Haine-Saint-Pierre, Ichtegem et Ostende, Haine-Saint-Pierre et Fauvroux.

B. Les trains n^{os} 588, 643, 1666, 1675, 3902, 3903, 1845, T 218 et T 223 ont été prolongés respectivement entre Tirlemont et Landen, Landen et Tirlemont, Luttre et Charleroy, Charleroy et Luttre, Marbehan et Fouches, Fouches et Marbehan, Ottignies et Wavre, Charleroy et Châtelineau, et Châtelineau et Charleroy.

C. L'Administration a prescrit l'arrêt des trains n^{os} 2331 à Bois-d'Haine, 3716 à Liennes, 2914 à Froyennes, 1049 à Bois-de-Breux, 592 et 649 à Nasproué, 2304 à Tricu-à-Vallée, 1420 à Saint-Denis-Bovesse, 2292, 2293

et 2504 à Soignies (Carrières), 4782 à Gand (Muide), 63 à Tirlemont, 2152 à Cronfestu. 2260 à Oisquereq, 2423 à Erbisœul-Brûlotte, 3006 à Schellebelle, T 101 et 994 à Mery, 3902 et 3903 à Stockem, 2632 à Brages-Bellingen.

Depuis le 3 janvier :

A la demande de l'Administration communale de Saint-Ghislain, un train nouveau a été organisé entre cette localité et Péruwelz et vice-versa. A l'aller, départ de Saint-Ghislain à 10 heures 5; au retour, départ de Péruwelz à 11 heures 11.

A la demande du chemin de fer du Prince-Henri et sur les instances du Gouvernement Grand-Ducal, les trains nouveaux ci-après ont été organisés entre Bastogne (Sud) et Benonchamps et vice-versa : n° 4042, Bastogne (Sud), départ à 5 heures 5; n° 4043, Benonchamps, départ à 5 heures 32.

Afin de permettre aux nombreux employés, étudiants, etc., qui habitent Watermael, Boitsfort et Groenendael, de retourner prendre leur repas de midi chez eux, les trains nouveaux ci-après ont été organisés entre Bruxelles (Quartier-Léopold) et Groenendael et vice-versa : n° 3880, Bruxelles (Quartier-Léopold), départ à 12 heures 10; n° 3881, Groenendael, départ à 13 heures 28.

Dans le but d'améliorer les relations entre Bruxelles et Tervueren, les trains ci-après ont été mis en marche entre Bruxelles (Quartier-Léopold) et Tervueren et vice-versa; n° 1330, Bruxelles (Quartier-Léopold), départ à 9 heures 25; n° 1341, Tervueren, départ à 12 heures 2.

Depuis le 1^{er} mars :

Afin de faciliter aux jeunes gens la fréquentation des établissements d'instruction à La Louvière, les trains nos 1871 et 1880 (vide), supprimés le lundi, ont été mis en marche tous les jours entre Manage et Braine-le-Comte et vice-versa.

Le train n° 1911, qui part de Braine-le-Comte pour Grammont à 17 heures 50, a été maintenu toute l'année. Antérieurement, ce train ne circulait que pendant la période du 3 novembre au 28 février.

Depuis le 25 mars :

Afin de permettre aux habitants de Jette, qui ont leurs occupations dans la capitale, de prendre chez eux leur repas de midi, les trains nouveaux ci-après ont été créés entre Bruxelles (Nord) et Jette et vice-versa : n° 3451 (supprimé le dimanche), Bruxelles (Nord), départ 12 heures 20; n° 3450 (supprimé le dimanche), Jette, départ 13 heures 50.

Depuis le 1^{er} mai :

Le service des trains sur la ligne Gand (Eccloo)-Eccloo-Bruges a été complètement réorganisé en vue d'établir des correspondances nouvelles de

ou pour Gand (Sud); à cet effet, 3 trains nouveaux ont été organisés, dans chaque sens, entre Gand (Sud) et Gand (Eecloo) et vice-versa.

Un train nouveau partant de Bertrix pour Florenville à 21 heures 16 a été organisé, à titre d'essai.

Afin d'améliorer les relations entre Bruxelles et Tervueren, les trains nouveaux ci-après ont été mis en marche entre Bruxelles (Quartier-Léopold) et Tervueren et vice-versa : n° 1354, départ de Bruxelles (Quartier-Léopold) à 12 heures 15; n° 1392; départ de Bruxelles (Quartier-Léopold) à 21 heures 21; n° 1343, départ de Tervueren à 13 heures 17; n° 1391, départ de Tervueren à 22 heures.

Les trains nouveaux ci-après ont été organisés, à titre d'essai, entre Libramont et Virton-Saint-Mard et vice-versa; n° 1200, départ de Libramont à 10 heures 12; n° 1277, départ de Virton-Saint-Mard à 13 heures 47.

Depuis le 1^{er} juillet :

Les trains n° 2104 et 2113 ont été prolongés entre Piéton et Charleroy et vice-versa en vue d'améliorer les relations, le matin, entre Binche et Charleroy.

Les trains n° 4160 et 4159 ont été prolongés entre Jumet-Brûlotte et Châtelineau et vice-versa.

Les trains nouveaux ci-après ont été organisés entre Bruxelles (Quartier-Léopold) et Namur et retour: n° 1208, départ de Bruxelles (Quartier-Léopold) à 7 heures 50; n° 1211, départ de Namur à 9 heures 24.

Dans le but d'améliorer les relations entre les quartiers de Koekelberg et du Nord-Est de l'agglomération bruxelloise, les trains nouveaux ci-après ont été organisés entre Bruxelles (Midi) et Schaerbeek : n° 1361, départ de Bruxelles (Midi) à 10 heures 13; n° 1360, départ de Schaerbeek à 11 heures 50; n° 1371, départ de Bruxelles (Midi), à 14 heures 52; n° 1370, départ de Schaerbeek à 16 heures 2.

A la demande d'industriels et d'habitants de Dolhain-Limbourg, les trains ci-après ont été organisés entre Welkenraedt et Verviers et vice-versa: n° 617, départ de Welkenraedt à 11 heures 20; n° 626, départ de Verviers à 13 heures 56.

En vue de permettre aux habitants du Centre de se rendre plus tôt le matin aux différentes stations balnéaires du littoral, les trains nouveaux ci-après ont été organisés entre Manage et Gand (Sud) et vice-versa, pendant la saison des bains: n° 1881, départ de Manage à 8 heures 9; n° 1900, départ de Gand (Sud) à 16 heures 40.

A la demande des Administrations communales de Tournai, Mouscron, Waereghem et Gand, et de la Société du Commerce de Lille, les trains n° 175 et 176, de Tournai à Gand (Sud) et vice-versa, ont été mis en marche tous les jours, au lieu du vendredi seulement.

Depuis le 10 juillet :

A la demande des habitants de Pecq, les trains nouveaux ci-après ont

été mis en marche entre Tournai et Renaix et vice-versa : n° 2641, Tournai, départ à 7 heures 59 ; n° 2640, Renaix, départ à 9 heures 28.

Depuis le 3 août :

A la demande des habitants de Spa, les trains nouveaux ci-après ont été organisés, pendant la saison balnéaire, entre Spa et Pepinster et vice-versa : n° 1081, Spa, départ à 7 heures 53 ; n° 1080, Pepinster, départ à 13 heures 54.

Depuis le 1^{er} septembre :

Pour donner satisfaction aux habitants de Genval et des environs, un train nouveau a été organisé, le dimanche excepté, entre Bruxelles (Quartier-Léopold) et Ottignies : n° 1282, Bruxelles (Quartier-Léopold), départ à 17 heures 44.

Depuis le 1^{er} octobre :

A la demande de la Société générale des Voyageurs de commerce de Malines, le train n° 557 a été prolongé entre Malines et Termonde.

Pour améliorer les relations entre Anvers et Hambourg, un train nouveau a été mis en marche entre Esschen et Anvers (Est) : Esschen, départ, à 22 heures 59. Ce train relève à Esschen une correspondance rapide venant de l'Allemagne du Nord.

Pour donner satisfaction aux populations intéressées, les trains n° 4527 et 4528 ont été prolongés entre Fleurus et Gembloux et vice-versa.

Pour améliorer la desserte de la ligne de Ciney à Spontin et donner satisfaction à une demande de l'Administration communale de cette dernière localité, les trains nouveaux ci-après ont été organisés entre Ciney et Spontin et vice-versa : n° 4564, Ciney, départ à 5 heures ; n° 4565, Spontin, départ à 5 heures 59.

Dans le but d'améliorer la desserte des lignes reprises du Grand Central belge, les trains nouveaux ci-après ont été mis en marche entre Charleroy et Ottignies et vice-versa : n° 727, Charleroy, départ à 6 heures 53 ; n° 728, Ottignies, départ à 18 heures 53.

Afin de donner satisfaction aux habitants d'Aywaille, le point de départ du train T 101 (supprimé le dimanche) a été transféré d'Esneux à Aywaille. Départ à 4 heures 56.

*
* *

Pendant la période du 1^{er} mai au 1^{er} octobre, un service de voiture directe a été organisé entre Ostende et Constance via Strasbourg par les trains dont l'horaire est indiqué ci-après :

A l'aller, départ d'Ostende à 12 heures 12, arrivée à Constance à 4 heures 53 du soir.

Au retour, départ de Constance à 1 heure 44 du matin, arrivée à Ostende à 16 heures 50.

*
* *

La suppression de la 1^{re} classe dans les trains de voyageurs a commencé

dans le courant de l'année 1898. La mesure a été appliquée à près de la moitié des trains du réseau pour être étendue à tous les trains indistinctement, au fur et à mesure de la transformation des compartiments de 2^e classe, afin d'obtenir ainsi une meilleure utilisation du matériel à voyageurs.

* * *

Pendant la période du 13 juillet au 1^{er} octobre, un service de wagon-bar a été établi trois fois par semaine, savoir :

A l'aller : les lundi, mercredi et vendredi ;

Au retour : les mardi, jeudi et samedi en suivant l'horaire ci-après :

Départ d'Ostende à 8 heures 55, arrivée à Ardenne à 16 heures 14 ; départ d'Ardenne à 7 heures 49, arrivée à Ostende à 14 heures 58.

§ 6. TRAINS DE MARCHANDISES.

Au nombre des améliorations introduites dans le service des trains de marchandises, il y a lieu de citer :

1^o les modifications apportées à l'affectation de nombreux trains, en vue d'obtenir une plus grande célérité dans la transmission des marchandises ;

2^o l'affectation, dans le même but, au transport des marchandises douanées de trente-un trains qui, antérieurement, n'étaient pas placés sous le régime de l'escorte douanière ;

3^o l'affectation au service postal de plusieurs nouveaux trains, dans le but d'accélérer le transport des dépêches postales et des journaux ;

4^o l'adoption d'horaires plus rapides pour le transport, notamment :

des *pommes de terre* d'Axel, de Kykuit, etc., pour Bruxelles (Allée-Verte), de Dunkerque et de Malines pour Bruxelles (Midi), de Boortmeerbeek pour Châtelineau, etc. ;

du *beurre*, en service international, des Pays-Bas à destination de la France et de l'intérieur de la Belgique, et en service intérieur, de nombreux points du réseau vers Bruges ; et du Limbourg (Genck) vers les centres de consommation ;

des *animaux vivants* de Hasselt, de Diest, etc., pour Bruges (Bassin) ; d'Aeltre et de Lokeren pour Gand ; d'Haecht pour Bruxelles (Ouest) ; de Schaffen pour Wilryck ; de Bruges pour Espierres, etc. ;

5^o l'organisation de deux trains nouveaux de messageries et de transbordement entre Anvers et Verviers et retour, en vue de faire face à l'accroissement du trafic et d'établir des relations directes et rapides pour le trafic de détail dans les deux sens, entre Anvers (Bassins et Entrepôt (local) et les lignes aboutissantes, d'une part, et la ligne de l'Est et ses aboutissants, d'autre part ;

6^o des études ont été faites en vue d'arriver progressivement sur les lignes reprises des chemins de fer concédés, à une organisation du service des trains de transbordement, semblable à celle des autres lignes du réseau. Ce

service a été définitivement réglé sur les lignes de Gand à Bruges, via Eecloo, d'Anvers (Waes) à Gand (Waes) et d'Anvers à Hamont.

§ 7. MESURES DIVERSES PRISES DANS L'INTÉRÊT DU SERVICE ET DU PUBLIC.

Des modifications importantes ont été apportées dans la formation des wagons des trains de transbordement, afin de réduire autant que possible la manutention des marchandises et, conséquemment, les avaries.

D'accord avec la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, des mesures ont été prises en vue de faciliter les opérations douanières et d'éviter le séjour à la frontière des marchandises de grande vitesse transitant par Hamont et Lanaeken.

Parmi les mesures prises dans l'intérêt du service et des clients du chemin de fer, il y a lieu de citer en outre :

La réglementation d'un mode spécial de chargement des tuiles, dans le but de réduire les cas d'avaries ;

L'utilisation dans une plus large mesure des wagons spéciaux affectés, pendant la période d'été, au transport du bétail, afin d'éviter les risques d'asphyxie ;

Diverses modifications aux instructions réglant le service des marchandises les dimanches et les jours fériés ; c'est ainsi que l'acceptation et la délivrance des petits colis dans les stations de la province du Luxembourg a été limitée aux colis provenant ou en destination des villages distants d'au moins cinq kilomètres des stations.

Par contre, l'Administration a rendu applicable à toutes les stations indistinctement, la disposition réglementaire autorisant l'acceptation, le dimanche, dans les stations d'Anvers, Malines, Ostende, Adinkerke, Blankenberghe, Furnes, Heyst et Nieuport, du poisson frais, des huîtres, des moules, des crevettes et des crabes destinés aux diverses minques du pays. De même l'acceptation, le dimanche, des cerises expédiées aux conditions des tarifs nos 2 et 3 pendant la période du 15 juillet au 31 août, et qui n'était permise qu'au départ de Bruges pour les marchés de Bruxelles, a été autorisée, aux mêmes conditions, dans toutes les stations pour les envois destinés à tous les marchés matinaux du pays. La délivrance autorisée le dimanche, pour les chevaux et le bétail (gros et petit), a été étendue à tous les animaux vivants.

Celle des marchandises sujettes à prompt détérioration et des transports réputés « urgents » a été autorisée dans toutes les stations indistinctement jusqu'à 12 heures. Précédemment, la délivrance des susdites marchandises était permise à Bruxelles (Midi), Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Quartier-Léopold), pendant toute la journée et dans les autres stations jusqu'à 9 heures seulement ; pendant la saison balnéaire, les marchandises parvenant à Ostende et à Blankenberghe dans la matinée du dimanche, par les trains de messageries et de transbordement, sont également délivrées jusqu'à 12 heures.

III. Contraventions.

Pendant l'année 1898, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 1,038 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	205
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	15
FausseS déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	44
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	117
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	246
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	100
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	49
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	262
Total.	1,038

Les contraventions constatées en 1897 étaient au nombre de 866. Il y a donc eu, en 1898, une augmentation de 172 contraventions.

IV. Statistique comparative. -- Accidents ⁽¹⁾.

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⁾ Cette statistique ne comprend pas les accidents survenus sur les lignes rachetées en 1896 et 1897 pendant la gestion provisoire pour compte de l'État.

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1889 à 1898.

ANNÉES	TRAINS DE VOYAGEURS			TRAINS DE MARCHANDISES			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et dérailements ayant fait des victimes	NOMBRE de PERSONNES tuées	
	Nombre de collisions et de dérailements de trains	Un accident par		Nombre de collisions et de dérailements de trains	Un accident par		Nombre de collisions et de dérailements de trains	Un accident par			Voyageurs	Agents
		kilomètres exploités.	trains-kilomètre		kilomètres exploités	trains-kilomètre		kilomètres exploités	trains-kilomètres			
1889	32	95,4	673 369	118	27,2	148,1 7	150	21,4	260,222	20	12	3
1890	50	61,1	140,561	124	29,0	141,929	174	18,7	229,493	18	»	2
1891	43	75,4	533,245	110	28,0	150,629	158	20,5	251,759	27	»	1
1892	44	73,8	520,014	101	33,1	169,043	145	22,4	275,516	17	2	»
1893	37	87,8	620,402	70	36,4	218 753	107	30,4	377,269	27	»	1
1894	19	171,6	1 452,063	50	63,2	346 332	69	45 6	598,379	13	»	1
1895	42	77,9	500,721	11	60,6	330,047	96	34,1	144,092	24	19	5
1896	31	106,5	824,801	51	61,1	347,691	82	36,8	511,697	21	1	1
1897	40	52,8	609 603	64	51 5	311,044	104	31,8	448,951	27	»	1
1898	41	90,1	716,101	54	68,4	398,413	95	38 9	533,521	19	»	1
Moyennes des dix années	38	92,2	652 600	80	46,6	259,227	118	30,2	397,546	23	»	»

Les 93 collisions ou dérailements survenus en 1898 ne représentent qu'un revers pour 533,521 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 260,222 trains-kilomètres en 1889.

Les causes en sont indiquées en détail dans l'annexe XXXIII. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1898.

	1880	1881	1882	1883	1884		
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	2,702	2,841	2,975	3,045	3,100		
Nombre de collisions et de déraillements. {	des trains de voyageurs. {	Collisions . . .	57	60	41	25	21
		Déraillements. . .	67	65	44	37	59
	- de marchandises {	Collisions . . .	116	85	83	64	49
		Déraillements. . .	118	89	99	61	42
Au total	558	295	269	187	151		

Causes des collisions et déraillements. —

		1880	1881	1882	1883	1884	
Voies.	Rails cassés. D.	2	"	1	"	"	
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie. {	C.	1	"	2	1	1
		D.	7	8	14	5	5
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails) D.	2	5	5	2	5	
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux). {	C.	2	"	"	"	"
		D.	5	4	1	1	2
Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances. D.	12	11	7	2	1		
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts {	C.	7	5	4	10	6
		D.	"	5	"	5	"
	Avaries aux essieux D.	12	15	5	7	7	
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . . . {	C.	"	2	"	2	1
		D.	12	11	9	10	10
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues. D.	10	14	7	14	3	
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive. D.	5	1	1	"	1	
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension. D.	9	5	5	4	2	
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant . . {	C.	1	"	"	"	"
		D.	19	10	14	4	5
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie. {	C.	54	52	25	20	12
		D.	54	70	45	19	25
Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main. {	C.	26	52	51	22	15	
	D.	"	"	1	"	"	
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes. {	C.	17	12	6	5	5	
	D.	1	"	"	"	"	
Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement. {	C.	4	4	5	4	"	
	D.	2	"	5	1	"	
Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train. {	C.	19	25	15	4	4	
	D.	"	2	2	"	"	
Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt, ou arrêt tardif. {	C.	3	5	2	1	7	
	D.	"	"	"	"	"	
Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel. {	C.	8	9	12	9	7	
	D.	"	2	1	1	5	
Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente. C.	51	19	50	18	9		
Autres négligences. {	C.	55	45	19	19	16	
	D.	12	11	11	7	5	
Causes diverses et indéterminées {	C.	6	6	9	5	7	
	D.	55	26	50	25	21	
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents. {	C.	"	14	7	4	6	
	D.	"	1	1	"	1	

C : Collision.

D : Déraillement.

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

1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
5,144	5,171	5,188	5,198	5,207	5,220	5,241	5,247	5,250	5,260	5,270	5,502	5,511	5,695
24	9	8	19	15	21	17	14	11	11	15	14	8	19
26	21	31	51	49	29	26	30	26	8	20	17	32	22
58	42	40	56	61	59	50	32	54	54	19	27	20	27
24	41	55	50	57	65	65	49	56	16	55	27	55	27
112	115	114	156	150	174	158	145	107	69	96	85	104	95

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

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

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

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

Des 95 collisions et déraillements de trains constatés en 1898, 19 ont fait des victimes, savoir (annexe XXXIII) :

	1898.	1897.	Moyennes des 19 dernières années.
Voyageurs . . .	Tués	»	2
	Blessés	»	20
	Contusionnés	48	21
	Totaux.	48	43
Agents du chemin de fer.	Tués	1	2
	Blessés	14	18
	Contusionnés	12	14
	Totaux.	27	34
Ensemble.	75	47	77

§ 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 XXXIV, littéra A) :

	1898.	1897.	Moyennes des 19 dernières années.
Tués	10	12	7
Blessés	63	40	37
Contusionnés	55	42	20
Totaux.	128	94	64

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

	1898.	1897.	Moyennes des 19 dernières années.
Tuées	60	55	55
Blessées	29	48	38
Contusionnées	10	16	8
Totaux.	99	119	101

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

	1898.	1897.	Moyennes des 19 dernières années.
Tués	42	43	63
Blessés	618	774	435
Contusionnés	288	248	186
Totaux.	948	1,065	684

Le tableau ci-après indique, en spécialisant la nature de leur travail, etc., le nombre d'agents tués pendant les dix dernières années :

	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
Dans les stations . . .	22	20	18	9	18	12	11	17	18	14
Dans les ateliers . . .	1	2	1	»	»	3	»	1	»	2
En accrochant des véhicules	6	3	3	6	2	»	3	4	2	1
En décrochant des véhicules	1	»	2	»	»	»	1	1	1	2
Gardes-barrières . . .	7	8	8	11	7	2	»	4	3	4
Gardes-route	1	3	3	4	1	2	6	1	5	5
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	»	»	»	»	1	»	2	»	»	»
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	4	8	6	4	1	4	4	5	7	1
Agents atteints en dehors de tout service.	4	12	11	11	11	6	8	7	6	6
En réparant les voies et les bâtiments	7	2	5	2	4	6	1	7	2	9
Agents d'autres administrations	2	2	2	1	2	»	4	4	1	»
Ensemble des tués . .	53	60	65	48	47	35	40	51	45	42

Résumé pour 1898.

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.	»	»	48	48
} par leur imprudence	40	63	53	428
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints				
} dans les collisions et déraillements.	4	44	42	27
} dans les stations, ateliers ou sur la voie	42	648	288	948
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc.	19	23	10	57
Ivresse, folie, suicide	44	4	»	42
Ensemble pour l'année 1898. . .	443	724	443	4,250

Pour les années antérieures, voir l'annexe XXXV.

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.
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	658	231	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
1892	104	625	337	1,066	334,172	63,187	117,187	37,047
1893	108	615	298	1,021	373,775	65,639	135,462	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	180,048	32,619
1896	109	905	400	1,414	406,828	48,999	110,881	31,361
1897	111	895	319	1,325	420,638	52,168	146,366	35,238
1898	113	724	413	1,250	450,216	70,269	123,183	40,700
Moyenne pour 10 années.	116	743	304	1,163	371,925	58,208	144,602	36,553

§ 4. PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 125 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 55 voyageurs et 70 agents de l'Administration (annexe XXXV).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 197 voyageurs et 2,191 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,229 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 ; 673 autres, par suite d'ivresse, folie ou suicide.

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1898 (1).

MÈTRES COURANTS.			
SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.	
Chimay	59,868	•	59,868
Flandre occidentale	163,970	14,722	178,692
Gand à Terneuzen	26,488	14,590	41,078
Hasselt à Maeseyck	40,567	•	40,567
Liège à Maestricht	18,276	11,007	29,283
Malines à Terneuzen	43,900	23,586	67,486
Nord belge	165,626	3,400	169,026
Taviers à Embresin (*)	9,433	•	9,433
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	•	21,146
Longueur totale exploitée (1) (voir annexe XLII)	519,271	67,303	616,579

(1) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes communes à plusieurs Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 86,442 mètres à la fin de l'exercice 1898.

(*) Chemin de fer d'intérêt local.

Le réseau des Compagnies comprenait au 31 décembre 1898 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	547,235	99.65	67,305	100 »	614,538	99.67
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement	2,044	0.57	»	»	2,044	0.55
Totaux.	<u>549,274</u>	<u>100 »</u>	<u>67,305</u>	<u>100 »</u>	<u>616,579</u>	<u>100. »</u>

Ce réseau se trouve établi :

1° A double voie, sur une étendue de.	154,556	59.08	41,007	16.55	165,545	26.82
2° A simple voie, sur une étendue de.	594,958	60.92	56,298	85.65	431,256	75.18
Totaux.	<u>549,274</u>	<u>100 »</u>	<u>67,505</u>	<u>100 »</u>	<u>616,579</u>	<u>100 »</u>

L'annexe XLII 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 en voies simples des lignes exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année, y compris les voies de garage et de manœuvre ⁽¹⁾ :

		Longueur en mètres.	
		En 1898	En 1897.
Voies principales.	Sections belges	703,610	703,610
	Prolongements sur territoire étranger	78,512	78,512
	Ensemble.	<u>781,922</u>	<u>781,922</u>
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		283,734	282,505
Totaux.		<u>1,067,656</u>	<u>1,064,227</u>

Les voies principales parcourues par les trains représentent 75.24 p. c. et les voies accessoires 26.74 p. c. du réseau exploité en 1898.

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

L'annexe XLIII indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1898.

(1) Pour l'établissement de ces chiffres, il n'a pas été tenu compte des lignes du Grand Central belge et du Liégeois-Limbourgeois rachetées par l'État belge et exploitées par cette administration depuis le 1^{er} juillet 1898.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1897 ⁽¹⁾ :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1898	1897	1898	1897	1898	1897	Différences pour 1898
Stations	427	427	18	17	145	144	+ 4
Haltes	48	48	4	4	49	49	—
Points d'arrêt.	58	58	4	4	59	59	—
Totaux	203	203	20	19	223	222	+ 4

Les 145 stations existant fin 1898 comprennent 55 ⁽²⁾ *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLIII montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1898.

Elle peut se résumer comme il suit ⁽¹⁾ :

	1898	1897	Différences pour 1898
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées).	34	33	+ 4
Établissements reliés aux stations des Compagnies	74	73	— 4
Totaux	108	108	—

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception de deux raccordements industriels reliés aux sections étrangères des chemins de fer de Gand à Terneuzen et de Liège à Maestricht.

§ 5. RACCORDEMENTS ET TRAVERSÉES A NIVEAU DE LIGNES VICINALES ⁽¹⁾.

Il y avait, au 31 décembre 1898, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés, comme en 1897 à la même date. De même, on comptait sept traversées à niveau par des vicinaux, contre six à la fin de l'exercice 1897.

⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page 76.

⁽²⁾ 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 ⁽¹⁾.

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

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année ⁽¹⁾ :

	En 1898.	En 1897.	Différences pour 1898.		
Locomotives	300 ⁽²⁾	300 ⁽²⁾	»		
Tenders.	203	202	+ 1		
Voitures à vapeur	10	10	»		
	<hr/>	<hr/>			
Véhicules	{	à voyageurs	451 ⁽³⁾	451 ⁽³⁾	»
		à bagages	254 ⁽⁴⁾	254 ⁽⁴⁾	»
		à marchandises	6,273	6,210	+ 63
		pour services divers	30	26	+ 4
Ensemble	<hr/> 6,988	<hr/> 6,921	<hr/> + 67		

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

		Par kilomètre de ligne :		
		En 1898.	En 1897.	
Matériel de traction.	{	Locomotives ⁽⁵⁾	0.49	0.49
		Tenders	0.33	0.33
		<hr/>	<hr/>	
Matériel de transport.	{	Voitures à voyageurs ⁽⁶⁾	0.73	0.73
		Fourgons à bagages	0.38	0.38
		Wagons à marchandises	10.17	10.07
		Véhicules divers	0.05	0.04
Ensemble.		<hr/> 11.33	<hr/> 11.22	

⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page 76.

⁽²⁾ Dont 26 {
⁽³⁾ — 42 } affectés au service spécial des trains-tramways.
⁽⁴⁾ — 4 }

⁽⁵⁾ Y compris les voitures à vapeur.

⁽⁶⁾ Non compris les voitures à vapeur.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLV montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1898, par les trains des chemins de fer concédés (1).

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 1898. . .	3,514,989	14,763	3,529,754
	En 1897. . .	3,439,758	15,027	3,454,785
Différences pour 1898. . .		+ 75,231	- 262	+ 74,979
Trains de marchandises . . .	En 1898. . .	4,759,990	13,802	4,773,792
	En 1897. . .	4,805,711	13,078	4,818,789
Différences pour 1898. . .		- 55,721	+ 724	- 54,997
Trains mixtes.	En 1898. . .	644,324	27,740	672,064
	En 1897. . .	652,737	27,740	680,477
Différences pour 1898. . .		- 8,413	»	- 8,413
Totaux.	En 1898. . .	5,909,303	56,307	5,965,610
	En 1897. . .	5,898,496	55,865	5,954,361
Différences pour 1898. . .		+ 10,807	+ 442	+ 11,249

(1) Voir renvoi (4) de la page 76.

IV.

Mouvement et recettes des transports (1).

Au point de vue de l'exploitation, la situation des lignes concédées a subi, en 1898, les modifications suivantes :

En vertu des conventions intervenues, le 10 février 1897, avec les Sociétés des chemins de fer formant le réseau Grand Central belge, et le 16 février 1897, avec la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et prolongements et la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais, contrats approuvés par la loi du 16 avril 1898, le Gouvernement a racheté les concessions (sections belges) de ces railways à partir, respectivement, du 1^{er} janvier 1897 et du 1^{er} janvier 1896.

La gestion des parties belges des chemins de fer précités a été effectuée pour compte de l'État, par les Sociétés exploitantes, jusqu'au 1^{er} juillet 1898. A partir de cette date, l'exploitation en a été assurée par l'administration du réseau national, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 8 juin 1898.

Les produits du 1^{er} semestre 1898 se rapportant à ces lignes sont indiqués à l'annexe XLVI, et les comptes de liquidation des gestions provisoires, jusqu'à la reprise de l'exploitation par l'État, font l'objet des annexes XLIX à LII.

Le mouvement et la recette des diverses catégories de transports s'appliquant aux lignes concédées, gérées par des Compagnies, pendant toute l'année 1898, s'établissent comme il suit :

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1898 et en 1897, se résument ainsi (2) (voir annexe XLVI) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1898.	1897.	Différences pour 1898.	1898.	1897.	Différences pour 1898.	1898.	1897.	Différences pour 1898.
1 ^{re} classe	441,907	417,730	+ 24,177	829,294	873,001	- 43,707	1.877	2.090	- 0.213
2 ^e —	1,673,937	1,548,431	+ 125,503	1,664,383	1,639,033	+ 25,350	0.994	1.059	- 0.065
3 ^e —	12,408,800	11,773,037	+ 635,763	5,025,091	4,836,126	+ 189,965	0.405	0.411	- 0.006
Ensemble	14,524,644	13,739,201	+ 785,443	7,519,768	7,348,160	+ 171,608	0.518	0.535	- 0.017

(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 67,505 mètres en 1898 et en 1897, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

(2) Voir renvoi (1) de la page 76.

Comparativement aux données correspondantes de 1897, le mouvement et la recette des voyageurs, en 1898, se sont accrus, respectivement, de 5.72 p. c. et de 2.55 p. c.

L'augmentation du nombre de voyageurs, en 1898, est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Nord belge (750,556 voyageurs en plus), puis sur celles de la Flandre occidentale (75,542 voyageurs en plus).

Le mouvement des voyageurs n'a fléchi, en 1898, que sur les chemins de fer de Liège à Maestricht (31,505 voyageurs en moins), de Termonde à Saint-Nicolas (11,836 voyageurs) et de Malines à Terneuzen (9,719 voyageurs).

Quant à la progression de recettes survenue en 1898, du chef des transports de voyageurs, elle se rapporte particulièrement aux lignes du Nord belge (141,814 francs en plus), ensuite aux railways de la Flandre occidentale (51,228 francs).

Une dépression de recettes a été constatée, en 1898, sur les chemins de fer de Termonde à Saint-Nicolas (7,271 francs en moins), de Malines à Terneuzen (5,203 francs) et de Liège à Maestricht (1,800 francs).

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve (1):

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1898	25,557	12,195 94
En 1897	22,288	11,920 49
Augmentation pour 1898.	1,269	275 45

La répartition proportionnelle par classe de voiture s'établit comme ceci (1):

	Mouvement.		Recette.	
	En 1898.	En 1897.	En 1898.	En 1897.
1 ^{re} classe.	3.04 %	3.04 %	11.05 %	11.88 %
2 ^e —	11.55 %	11.27 %	22.15 %	22.51 %
5 ^e —	85.45 %	85.69 %	66.84 %	65.81 %
	100. "	100. "	100. "	100. "

La recette des voyageurs représente 50.28 p. c. du produit total de l'exploitation en 1898 et 50.07 p. c. en 1897.

(1) Voir renvoi (1) de la page 76.

§ 2. BAGAGES.

Le service des bagages a donné les résultats ci-après ⁽¹⁾ (voir annexe XLVI):

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1898.	1897.	Différences pour 1898.	1898.	1897.	Différence pour 1898.
Transports	taxés au minimum (colis) . . .	23,050	26,119	+ 1,931	307,847	301,739	+ 6,088
	— au poids (quintaux) . . .	415,022	419,099	- 4,077			

Le produit de ces transports entre pour 1.24 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1898 et en 1897.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des expéditions de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit ⁽¹⁾ (voir annexe XLVI):

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1898.	1897.	Différences pour 1898.	1898.	1897.	Différence pour 1898.
Envois	taxés au minimum (colis) . . .	304,444	295,202	+ 3,939	1,409,355	1,073,894	+ 33,464
	— au poids (quintaux) . . .	723,435	718,444	+ 3,294			

La recette produite par cette catégorie de transports forme 4.47 p. c. de la recette totale en 1898, et 4.40 p. c. en 1897.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants ⁽¹⁾ (voir annexe XLVI) :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1898.	1897.	Différences pour 1898.	1898.	1897.	Différence pour 1898.
Expéditions	taxées au minimum (nombre) . . .	48,909	43,086	+ 3,885	15,807,809	15,752,535	+ 155,314
	— au poids . . (tonnes) . . .	12,090,071	11,697,048	+ 393,023			

Par rapport au chiffre correspondant de 1897, la recette provenant des

⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page 76.

grosses marchandises transportées en 1898 a donc augmenté de 135,314 fr. ou de 0.99 p. c.

Il y a eu accroissement de recettes, en 1898, principalement sur les lignes du Nord belge (201,479 francs en plus) et de la Flandre occidentale (34,548 francs), puis sur les chemins de fer de Liège à Maestricht (5,686 francs), de Gand à Terneuzen (1,650 francs), de Hasselt à Maeseyck (532 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (207 francs).

Par contre, une diminution de recettes des grosses marchandises a été constatée, en 1898, sur les railways de Malines à Terneuzen (95,027 francs en moins), de Tavier à Embresin (12,959 francs) et de Chimay (2,602 francs).

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 55.84 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1898, et 56.20 p. c. en 1897.

§ 5. FINANCES.

Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit ⁽¹⁾ (voir annexe XLVI) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1898.	1897.	Différence pour 1898.	1898.	1897.	Différence pour 1898.
Groups.	154,703	163,219	— 8,516	30,788	31,559	— 771

La recette des articles de finances correspond à 0.12 p. c. du produit total de l'exploitation en 1898, et à 0.13 p. c. en 1897.

§ 6. ÉQUIPAGES.

Les résultats des transports d'équipages sont les suivants ⁽¹⁾ (voir annexe XLVI) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			
	1898.	1897.	Différences pour 1898.	1898.	1897.	Différences pour 1898.	
Équipages {	transportés à grande vitesse	6	13	— 7	172	267	— 95
	— à petite —	1,346	2,471	— 1,125	10,073	21,319	— 11,246
Ensemble	1,352	2,484	— 1,132	10,245	21,586	— 11,341	

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.04 p. c. de la recette générale en 1898, et 0.09 p. c. en 1897.

⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page 76.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après ⁽¹⁾ (voir annexe XLVI) :

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1898.	1897.	Différences pour 1898.	1898.	1897.	Différences pour 1898.	
Transports effectués ⁽²⁾	à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	759	915	- 176	17,022	22,051	- 5,029
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	5,583	5,152	+ 431	104,697	102,753	+ 1,944
		— par tête (animaux)	13,117	11,556	+ 1,561			
Ensemble : Transports		taxés par envoi (expéditions) . . .	6,342	6,087	+ 255	121,719	124,804	- 3,085
		— par tête (animaux)	13,117	11,556	+ 1,561			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.49 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1898. En 1897, cette proportion était de 0.51 p. c.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés ⁽¹⁾ :	en 1898, à fr.	1,868,112
	en 1897, à	1,798,758
Augmentation en 1898 . . . fr.		69,354

Les produits extraordinaires forment 7.52 p. c. de la recette totale en 1898, et 7.56 p. c. en 1897.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit ⁽¹⁾ (voir annexe XLVI) :

	En 1898.	En 1897.	Différences pour 1898.	
Voyageurs fr.	7,519,768	7,348,160	+ 171,608	
Bagages	307,847	301,759	+ 6,088	
Marchandises	petites	1,409,555	1,075,891	+ 33,464
	grosses	13,867,869	13,732,555	+ 135,314
Finances	50,788	51,559	- 771	
Équipages	10,245	21,586	- 11,341	
Chevaux et bestiaux	121,719	124,804	- 3,085	
Ensemble fr.	22,967,591	22,656,314	+ 331,277	
Produits extraordinaires	1,868,112	1,798,758	+ 69,554	
Totaux fr.	24,835,703	24,455,072	+ 400,631	

⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page 76.

⁽²⁾ Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes Nord belges. Sur les autres chemins de fer concédés, ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

Les recettes totales opérées en 1898 ont ainsi augmenté de 400,651 francs ou de 1.64 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1897.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1898, les produits perçus en 1897 présentent les différences ci-après (1) :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1898.	
	EN 1898.	EN 1897.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	598,670	592,706	+ 5,964	+ 1.01
Flandre occidentale	5,582,884	5,557,626	+ 45,258	+ 1.28
Gand-Terneuzen	647,652	645,092	+ 4,540	+ 0.71
Hasselt-Maeseyck	179,505	172,608	+ 6,697	+ 3.88
Liège-Maestricht	1,589,500	1,575,411	+ 14,089	+ 1.02
Malines-Terneuzen	1,575,745	1,428,247	- 54,502	- 3.82
Nord belge	16,774,281	16,578,528	+ 305,755	+ 2.42
Taviers-Embresin	58,460	50,954	- 12,474	- 24.49
Termonde-Saint-Nicolas	251,226	255,920	- 4,694	- 1.85
TOTAUX	24,855,705	24,455,072	+ 400,651	+ 1.64

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation en 1898 se sont accrus sur six chemins de fer concédés, particulièrement sur le réseau Nord belge (595,755 francs en plus), puis sur les railways de la Flandre occidentale (45,258 francs en plus) et de Liège à Maestricht (14,089 francs en plus).

Par contre, ces produits ont diminué sur trois lignes, celles de Malines à Terneuzen (54,502 francs ou 3.82 p. c. en moins), de Taviers à Embresin (12,474 francs ou 24.49 p. c. en moins) et de Termonde à Saint-Nicolas (4,694 francs ou 1.85 p. c. en moins).

Proportionnellement, la progression des recettes de toute nature, en 1898, a été la plus forte sur les lignes de Hasselt à Maeseyck (3.88 p. c. en plus), du Nord belge (2.42 p. c. en plus) et de la Flandre occidentale (1.28 p. c. en plus).

Une recette de 100 francs, répartie à raison de l'importance des transports, donne les résultats suivants (1) :

	En 1898.		En 1897.	
Voyageurs	30.28	} 100. "	30.07	
Bagages	1.24		1.24	
Marchandises {	petites		4.47	4.40
	grosses		55.84	56.20
Finances	0.12		0.15	
Équipages	0.04		0.09	
Chevaux et bestiaux	0.49		0.51	
Produits extraordinaires	7.52	7.56		

(1) Voir renvoi (1) page 76.

V.

Dépenses de l'exploitation.

L'annexe XLVI donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1898.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1897 ⁽¹⁾.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1898.	
	EN 1898.	EN 1897.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	420,282	508,155	+ 12,127	+ 2.97
Flandre Occidentale.	2,029,866	1,993,113	+ 36,453	+ 1.83
Gand-Terneuzen	320,707	337,732	- 17,025	- 5.04
Hasselt-Maeseyck	173,117	170,182	+ 2,935	+ 1.72
Liège-Maastricht	773,265	752,298	+ 20,967	+ 2.79
Malines-Terneuzen	815,315	830,919	- 15,374	- 1.85
Nord Belge.	6,148,130	6,068,982	+ 79,148	+ 1.30
Taviers-Embresin	26,618	33,363	- 6,745	- 20.13
Termonde-Saint-Nicolas.	119,582	122,329	- 2,747	- 2.25
TOTAUX. . .	10,827,442	10,717,373	+109,769	+ 1.02

L'accroissement total des dépenses en 1898, par rapport à celles de 1897, est de 109,769 francs ou de 1.02 p. c.

Ainsi que le montre le tableau qui précède, les dépenses d'exploitation ont augmenté, en 1898, sur cinq railways concédés, principalement sur ceux du Nord belge (79,148 francs en plus), de la Flandre occidentale (36,453 francs en plus) et de Liège à Maastricht (20,967 francs en plus).

Par contre, une réduction dans les frais de l'exploitation a été réalisée, en 1898, sur quatre chemins de fer, notamment sur ceux de Gand à Terneuzen (17,025 francs en moins) et de Malines à Terneuzen (15,374 francs en moins).

(1) Voir renvoi (1) de la page 76.

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVI indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées, en 1898, par chacune des Compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1897 (1).

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1898.	
	En 1898.	En 1897.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P. c/o.
Chimay	176,388	184,531	— 6,163	— 3.34
Flandre occidentale.	1,553,018	1,544,213	+ 8,805	+ 0.57
Gand-Terneuzen	326,923	305,360	+ 21,563	+ 7.06
Hasselt-Maeseyck	6,188	2,426	+ 3,762	+ 155.07
Liège-Maestricht	616,255	623,115	— 6,878	— 1.10
Malines-Terneuzen	558,200	597,328	— 39,128	— 6.55
Nord belge.	10,626,151	10,309,516	+ 316,603	+ 3.07
Taviers-Embresin	11,812	17,571	— 5,759	— 52.77
Termonde-St-Nicolas	131,644	133,591	— 1,947	— 1.46
TOTAUX. . .	14,008,561	15,717,699	+ 290,862	+ 2.12

Par rapport au rendement net de l'exploitation en 1897, les bénéfices obtenus en 1898 ont augmenté sur quatre lignes concédées, principalement sur celles du Nord belge (316,603 francs en plus), puis sur le railway de Gand à Terneuzen (21,563 francs en plus), tandis qu'ils ont diminué sur cinq chemins de fer, notamment sur celui de Malines à Terneuzen (39,128 francs en moins).

(1) Voir renvoi (1) de la page 76.

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1898, est indiqué à l'annexe XLVI, pour chaque Compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1897 ⁽¹⁾ :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1898.	
	En 1898.	En 1897.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	70.20	68.86	1.34	»
Flandre occidentale	58.63	58.35	0.30	»
Gand-Terneuzen	49.52	52.52	»	3.00
Hasselt-Maeseyck	96.55	98.59	»	2.04
Liège-Maestricht	55.05	54.70	0.35	»
Malines-Terneuzen	59.37	58.18	1.19	»
Nord belge	36.65	37.05	»	0.40
Taviers-Embresin	69.29	65.50	3.79	»
Termonde-Saint-Nicolas	47.60	47.79	»	0.19
Réseaux réunis. . .	43.59	43.86	»	0.27

Ce tableau montre que, comparativement aux résultats de l'exercice 1897, le rapport p. c. des frais d'exploitation aux recettes totales de l'année 1898 s'est accru sur cinq chemins de fer concédés, notamment sur ceux de Taviers à Embresin (3.79 p. c. en plus), de Chimay (1.34 p. c. en plus) et de Malines à Terneuzen (1.19 p. c. en plus).

Par contre, ce rapport a baissé sur quatre lignes, principalement sur celles de Gand à Terneuzen (3 p. c. en moins) et de Hasselt à Maeseyck (2.04 p. c. en moins).

(1) Voir renvoi (1) de la page 76.

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1898, comparés à ceux de l'exercice précédent ⁽¹⁾, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1898.	En 1897 ⁽¹⁾ .	Différences pour 1898.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	616 ^{km} .579	616 ^{km} .451	+ 0 ^{km} .148
Parcours kilométrique des trains (<i>voir</i> annexe XLV)	5,965,610 ^{km}	5,954,064 ^{km}	+ 11,549 ^{km}
Recettes brutes (<i>voir</i> annexe XLVI) . . fr.	<u>24,855,705</u>	<u>24,455,072</u>	+ 400,631
Dépenses d'exploitation (—) . . .	<u>10,827,142</u>	<u>10,717,575</u>	+ 109,769
Recettes nettes (—) . . fr.	14,008,564	13,717,699	+ 290,862
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes. . .	45.59 p. %	45.86 p. %	— 0.27 p. %.

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

	En 1898.	En 1897.	Différences en plus pour 1898.
Recette. fr.	40,279 84	39,639 59	640 25
Dépense	<u>17,560 02</u>	<u>17,586 17</u>	173 85
Bénéfice	22,719 82	22,253 42	466 40

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

	En 1898.	En 1897.	Différences en plus pour 1898.
Recette fr.	4.1651	4.1039	0.0592
Dépense	<u>1.8149</u>	<u>1.8000</u>	0.0149
Bénéfice	2.5482	2.3039	0.0443

IX.

Personnel.

L'annexe XLVII présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1898.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1897 ⁽¹⁾ :

	En 1898.	En 1897.	Différences en plus pour 1898.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,369	1,361	8
Agents divers et ouvriers	4,299	4,287	12
Totaux.	<u>5,668</u>	<u>5,648</u>	20

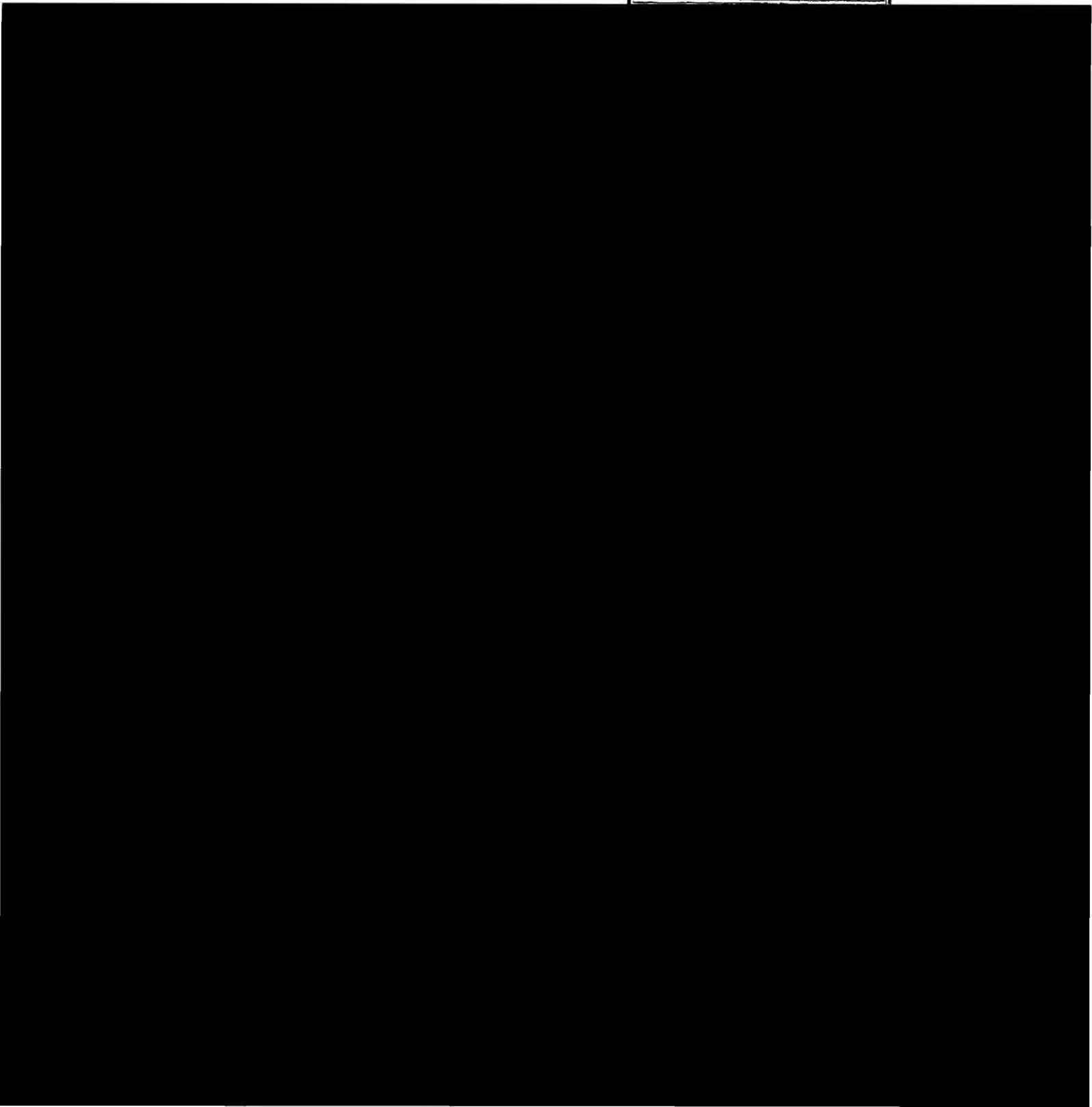
⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page 76.

X.

Accidents.

L'annexe XLVIII donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1898, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1897, peut se résumer comme il suit (¹) :

NOMBRE DE VICTIMES



statées pendant les années 1898 et 1897, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après (1) :

	En 1898.	En 1897.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	44	27
Entraves apportées à la circulation des trains	2	13
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail- ways	1	4
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	"	"
Contravention aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	"	2
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers	25	29
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	9	18
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	"	1
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	"	2
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchan- dises expédiées	4	1
Totaux	82	97
Diminution en 1898	45	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1898, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Chimay.

Emploi de traverses en chêne créosotées, en renouvellement des billes en chêne non préparées de la voie principale.

Améliorations diverses aux maisons de garde des passages à niveau n° 13 et 50.

* * *

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Société pour le transport des voyageurs et des bagages (nouvelles dispositions concernant la durée de validité des billets aller et retour).

Extension, aux envois de *chaux* de Couvin (station) à Anor (station), de l'application du tarif spécial commun du 1^{er} avril 1895, pour les transports de *chaux en vrac* effectués par expéditions de 50,000 kilogrammes au minimum, ou payant pour ce poids, au départ de Berzée (raccordement de M. Min) vers Anor (station).

Flandre occidentale.

Renouvellement de 5,160 mètres courants de voies au moyen de rails en acier de 12 mètres, de 38 kilogrammes par mètre.

Consolidation de certaines parties de voies par la pose de 19,150 plaques intermédiaires

(1) Voir renvoi (1) de la page 76.

Établissement de 458 mètres courants de voies nouvelles de service dans différentes stations.

Remplacement des barrières à lisses par des barrières roulantes en fer, à trois passages à niveau.

Agrandissement du rez-de-chaussée de l'habitation du chef de station, à Abeele.

Établissement, contre le local du télégraphe et la salle de visite de la douane à Menin, d'un auvent de 19^m.20 de longueur.

Établissement de la signalisation définitive destinée à couvrir la bifurcation vers Courtrai et Roulers de la traversée vicinale, à la station d'Ypres.

Installation de disques d'arrêt pour couvrir les stations de Lichtervelde vers Gits et d'Ingelmunster vers Isegheem.

Placement d'appareils de manœuvre à double transmission destinés à mettre sous la dépendance du chef de station et du garde-excentrique extrême, certains signaux à distance et d'arrêt, à huit stations.

Établissement à la station de Poperinghe d'un pont à peser de la force de 30,000 kilogrammes en remplacement d'un appareil insuffisant.

Placement d'une jauge en fer à la station de Lendeledede.

Fourniture, à douze stations, de gabarits mobiles en bois pour la vérification des chargements en destination de l'Allemagne.

Forage d'un puits artésien dans la station de Roulers, pour assurer le service hydraulique.

Installation d'un moteur à gaz destiné à actionner les pompes d'alimentation du réservoir à eau de la station de Menin et placement d'un nouveau réservoir.

Établissement à Ypres d'une grue hydraulique supplémentaire pour l'usage de l'atelier aux locomotives.

Placement de réverbères pour l'éclairage de quinze passages à niveau.

Exécution au pont tournant d'Ingelmunster, sur le canal de Roulers à la Lys, du travail pour réaliser l'enclenchement de ce pont et des signaux à distance qui le couvrent.

Installation aux stations de Thourout, d'Ypres, de Lichtervelde et d'Ingelmunster de l'éclairage au moyen de lampes à incandescence par le pétrole du système Washington.

Création d'un nouveau point d'arrêt à Zandberg, entre les stations d'Ingelmunster et de Meulebeke.

* * *

Augmentation de l'effectif du matériel de traction d'une locomotive à marchandises.

Garniture d'une voiture en toile « Pegamoïd », à titre d'essai.

Renouvellement de quatre wagons à bestiaux, avec ossatures en fer, d'après le type État belge.

* * *

Création de deux nouveaux trains journaliers de voyageurs et d'un train de marchandises facultatif.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Société, pour le transport des voyageurs et des bagages (nouvelles dispositions concernant la durée de validité des billets aller et retour).

Adhésion à diverses propositions de l'administration des chemins de fer de l'État concernant des modifications aux tarifs et à la classification des marchandises.

Gand à Terneuzen.

Établissement d'une cour à marchandises et de voies de garage à Selzaete.

Achat de 100 bâches.

Hasselt à Maeseyck.

Mise en œuvre de 468 rails en acier de 9 mètres.

Construction d'une traversée à niveau pour le chemin de fer vicinal de Hasselt à Bourg-Léopold.

* * *

Adoption d'un nouveau livret réglementaire pour le transport des marchandises, valeurs, équipages, chevaux et bestiaux, en service intérieur de la Société.

Introduction d'un supplément aux tarifs intérieurs de la Société : 1° pour le transport des voyageurs et des bagages ; — 2° pour le transport des marchandises, tapisseries, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants.

Adhésion à toutes les modifications de tarifs proposées en service mixte avec le réseau de l'État belge.

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 159 rails en acier, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 4,350 billes en chêne par des traverses neuves de même essence, mais de plus fortes dimensions.

* * *

Remplacement des bandages en acier Bessemer à treize paires de roues de voitures et de wagons.

Renouvellement des garnitures en feutre à quatre compartiments de 2^e classe.

Malines à Terneuzen.

Agrandissement de la maisonnette de garde n° 28.

Construction à Puers d'une voie de garage supplémentaire de 270 mètres de longueur.

Reconstruction des estacades de la rive gauche du pont de Willebroeck.

Acquisition à Terneuzen de terrains avec hangars, pour le dépôt de marchandises.

Mise en service d'appareils de sécurité protégeant le pont de Willebroeck et le raccordement de MM. De Naeyer et C^{ie}.

Remplacement par du chêne d'une partie du plancher en sapin du pont de Tamise, et renouvellement des longrines en chêne supportant les rails.

Renouvellement partiel du ballast de la ligne : (utilisation de 4,000 tonnes de cendrées.)

Renouvellement de 11,000 traverses en chêne créosotées.

Installation d'un réservoir à Willebroeck pour l'alimentation des locomotives.

Installation d'une machine à fraiser avec mouvement automatique et accessoires.

Acquisition d'une pompe à incendie pour la station de Terneuzen.

* * *

Acquisition de 25 wagons de 15 tonnes pour coton et laine.

* * *

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur de la Société, pour le transport des voyageurs et des bagages, et de deux suppléments à son tarif pour le transport des marchandises, tapisseries, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants.

Nord belge.

SERVICES ÉLECTRIQUES.

Liège-Longdoz : Installation d'une relation téléphonique entre la cabine Saxby et le poste central.

Dans l'installation du block-système entre *Flémalle-Haute et Renory* (6 postes), il a été prévu des enclenchements électriques entre la grande aile et le disque à distance, de même qu'entre la grande aile et le petit bras.

Ampsin. — Installation de grosses sonneries d'annonce des trains, à bras sémaphorique (passages à niveau, n° 56 et 57).

Andenne. — Installation d'un avertisseur à lanterne, contrôle de signaux et aiguilles, à un nouveau poste d'enclenchements.

Beez. — Substitution du téléphone au télégraphe Morse entre la station de Namur et la halte de Beez.

Établissement d'une relation téléphonique entre la station de Namur et les raccordements situés en pleine voie, de M^{me} V^e Fallon et des verreries d'Herbatte.

Dinant. — Relation, par appareils de correspondance à guichets, entre la cabine 2 et le passage à niveau n° 116, pour annonce des trains à la gare.

Saint-Martin. — Relation téléphonique entre le bureau télégraphique et le bureau des surveillants.

Cuesmes. — Substitution du téléphone au télégraphe Morse, entre la gare de Frameries et la halte de Cuesmes.

Installation d'une relation téléphonique entre le raccordement Rolland et la gare de Frameries.

Améliorations diverses dans les installations d'éclairage électriques.

ÉCLAIRAGE.

Essais d'éclairage à l'acétylène à la gare d'Yvoir. Extension de l'éclairage par bec *Auer* dans différentes gares.

CHAUFFAGE.

Installation de réchauds à gaz dans différents réfectoires des agents des trains.

Application du chauffage par thermo-siphon à huit voitures de 3^e classe, à couloir.

SERVICE DES ENCLENCHEMENTS ET DES SIGNAUX.

Des enclenchements système Bouré ont été installés aux gares de *Val-Saint-Lambert*, *Jemeppe*, *Ampsin*, *Nomeche* et *Landelies*, ainsi qu'aux raccordements en pleine voie de l'*Espérance* (*Seraing*) et de l'*Agrappe* (*Frameries*.)

Installation du block-système entre *Flémalle-Haute* et *Renory*, comprenant deux postes extrêmes et quatre postes intermédiaires.

MATÉRIEL DE TRACTION.

Application de toitures, avec écrans, pour l'abri du personnel, à six machines à marchandises à trois essieux accouplés, type Creusot (Ligne de Liège-Givet).

Remplacement d'un écran plus large, à l'avant, et application d'un écran, à l'arrière, à huit machines-tramways déjà munies d'une toiture (ligne de Liège-Givet).

Application d'un écran à l'arrière d'une machine-tramway (ligne de Charleroy-Erquelines).

Placement, à dix machines, de graisseurs permettant au personnel de lubrifier les tiroirs et les cylindres, de la plate-forme même de la machine.

Presque toutes les autres machines ont déjà été précédemment munies de ce graisseur (ligne de Liège-Givet.)

Application du frein Westinghouse à la machine à voyageurs n° 20 (ligne de Mons-Quévy).

MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Les châssis en bois de 10 anciens fourgons 8 tonnes, à marchandises, ont été remplacés par des châssis en fer ; les caisses de ces fourgons ont été reconstruites sur un nouveau type.

Le matériel de transport a été augmenté de 35 wagons plats de 30 tonnes à 2 bogies et d'un wagon de 35 tonnes à plate-forme surbaissée pour le transport des pièces volumineuses et pesantes.

5 wagons à bois, nouveau type, ont été construits en remplacement de 5 anciens wagons arrivés à la limite d'usure.

10 wagons à plate-forme de 10 tonnes ont été construits en remplacement de 6 wagons à marche, de 3 wagons plats et d'un wagon à bois, arrivés à la limite d'usure.

On a modifié la suspension de 16 wagons à plate-forme de 15 tonnes, et remplacé les 3 paires de roues ordinaires par 2 paires de roues à fusées renforcées.

Le frein à vide a été appliqué à cinq wagons fermés et à bestiaux.

Trois wagons plats de 10 tonnes ont été aménagés pour être adjoints aux wagons de secours existant aux dépôts de Kinkempois, de Saint-Martin et de Frameries ; l'outillage des wagons de secours de ces deux derniers dépôts a été considérablement augmenté.

VOIES ET TRAVAUX.

Gare de Longdoz. — Construction d'un passage inférieur de 2^m.50 de largeur, au passage à niveau de la rue Natalis.

Installation d'un magasin, pour le petit matériel, dans la remise des voitures.

Gare de Kinkempois. — Construction d'un portique sur le quai de droite.

Gare de Flémalle-Haute. — Établissement d'une voie spéciale, destinée à recevoir la bascule et le gabarit de chargement.

Gare des Guillemins. — Installation d'un gabarit de chargement, type à pivot.

Gare de Huy. — Installation d'un plancher dans le bâtiment de la pompe.

Halte de Java. — Installation d'un puits foré avec pompe ménagère.

Gare d'Andenne. — Développement du service de transbordement.

Gare de Dinant. — Installation d'un deuxième gabarit de chargement.

Installation de deux guérites en bois pour les gardes de nuit.

Gare de Charleroi. — Agrandissement des dortoirs du dépôt et aménagement d'un corps de garde et d'un magasin à sable pour l'estrade à combustible.

Gare de Saint-Martin. — Allongement de l'auvent de la scie à débiter.

Tunnel de Leernes. — Construction de seize niches de refuge.

Gare de Thuin. — Installation d'une borne-fontaine et installation d'eau dans le logement du chef de gare.

Gare de Labuissière. — Construction d'un magasin à marchandises.

Pavage céramique du quai principal de Labuissière et établissement d'une bordure en traverses.

Gare d'Erquelinnes. — Remplacement d'un heurtoir en terre par un heurtoir type Rontain. Suppression de plaques de 4^m.20 à Lobbes, Thuin et Saint-Martin.

Gare de Mons. — Installation d'une guérite pour les voitures.

Gare de Frameries. — Installation d'un candélabre à gaz aux abords de la remise des locomotives.

Station de Cuesmes. — Établissement d'une bordure de quai en vieilles traverses.

Arrêt de Genly. — Installation d'un bureau auxiliaire de distribution et d'un abri.

Gare de Quévy. — Installation d'un écran pour trois urinoirs mobiles.

Gare de Seraing. — Établissement de disques à distance couvrant la traversée du chemin de fer par la voie étroite de l'Espérance.

Agrandissement des aubettes de gardes des passages à niveau n° 44, 47, 52 et 72 (Ligne de Liège-Givet). Agrandissement de la maison de garde du passage à niveau n° 84 et construction d'un cabinet d'aisance.

Construction de fours à cuire le pain aux maisons de gardes des passages à niveau n° 20, 38, 42 et 66. (Ligne de Liège-Givet.)

Installation de gouttières et de descentes d'eau aux maisons de gardes des passages à niveau n° 8, 17, 29, 30, 57 et 75 de la ligne de Liège-Namur et aux vingt-quatre maisons de gardes, du type de la Compagnie, de la ligne de Namur-Givet.

Remplacement par les barrières roulantes en fer, des barrières à lisses des passages à niveau n° 9, 19, 93 et 122 (ligne de Liège-Givet) et du passage à niveau n° 108 (ligne de Mons-Quévy).

Suppression des suppléments de prix de 2 francs et de 3 francs pour usage des trains internationaux, payés par les voyageurs munis de billets du service intérieur belge.

Création d'abonnements généraux de 3^e classe pour ouvriers, payables par trimestre ou par mois.

Réduction de 50 p. c. sur les prix des billets simples, accordée aux ouvriers allant travailler à l'étranger.

Fixation à deux jours ouvrables, du délai de validité des billets aller et retour, délivrés en service intérieur belge.

Transport en débet des indigents rapatriés.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des voyageurs et des bagages en service belge-allemand.

Ouverture de la halte aux marchandises de Java au service des voyageurs.

Paiement des remboursements par les stations autres que celles de départ.

Création : 1^o de trois trains-tramways, dans chaque sens, entre Namur et Huy, en correspondance à cette dernière gare avec les trains-tramways de ou pour Liège ; - 2^o d'un nouveau train-tramway, avec retour, entre Huy et Namur, où il arrive à 6 heures, en vue de donner satisfaction aux nombreux ouvriers de la région.

Prévision d'arrêt : 1^o des trains n^{os} 3, 51, 49 et 4, à Renory ; — 2^o des trains n^{os} 5 et 60, à Engis.

Transfert de Frameries à Quévy, du point de départ du train n^o 1,554, en vue de satisfaire à la demande d'ouvriers de la région.

Mise en correspondance : 1^o à Statte, des trains n^{os} 71, 43 et 84 avec les trains de l'État ; — 2^o à Namur, du train n^o 2 avec le train n^o 4,206 de l'État, venant de Bruxelles ; — 3^o à Dinant, du train n^o 15 avec les trains de la section de Jemelle à Anseremme ; — 4^o à Namur, du train n^o 43 avec le train n^o 4,263 de l'État, arrivant d'Arlon, en vue d'améliorer sensiblement les relations des Ardennes françaises avec Bruxelles ; — 5^o à Flémalle, du train n^o 78 avec le n^o 40 venant de Liège (Longdoz) ; — 6^o à Lobbes, du train n^o 456 avec le n^o 2,405 de l'État, arrivant de Thuillies.

Taviers à Embresin.

Prolongement d'une voie de déchargement à la station de *Wasseiges*.

Empierrement de la partie de cette station réservée au déchargement des marchandises.

* * *

Renouvellement d'essieux de locomotives, de caisses de wagons et de bandages de roues.

* * *

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, etc. en service intérieur.

Introduction de deux suppléments à ce livret.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial pour le transport des marchandises de la 4^e classe.

Application, à titre provisoire, d'un tarif spécial très réduit pour le transport des betteraves.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

Remplacement de 2,604 billes en chêne.

Achèvement du ballastage de la ligne : utilisé 4,200 tonnes de cendrées.

Renouvellement de toutes les pièces des appareils de changement et de croisement, dans toutes les stations.

Réfection des voies et placement de rondelles à ressort (système Grover) dans toutes les stations.

Renouvellement de dix barrières à lisses.
Restauration des aqueducs de la ligne.
Remplacement des chaînes pour leviers des signaux à distance.
Clôture en fil de ronce du pont sur la Durme jusqu'à la barrière n° 11.
Peinturage de tous les appareils et badigeonnage de tous les bâtiments du réseau.
Clôture, avec fil de ronce, des maisons et jardins des gardes-barrières et du pontonnier, avec emplacement d'une porte de sortie à l'extérieur des voies.
Consolidation du talus depuis le pont sur la Durme, jusqu'à la barrière n° 10.
Projet d'adoption d'un appareil de dilatation pour le pont sur la Durme, à Hamme.
Vérification du mécanisme des ponts à peser des stations.
Saint-Nicolas Ouest. — Éclairage électrique de la station et de ses dépendances : ateliers de réparation, place de stationnement et accès. Installation d'un nouveau puits pour eau potable. Peinturage de la rampe et renouvellement du cul-de-sac, voie de déchargement. Établissement d'un dépôt de charbons de 350 tonnes. Placement d'une grille en fer forgé à la sortie des voyageurs.
Belcele. — Placement d'une caisse de wagon pour magasin et restauration complète de la rampe de déchargement.
Waesmunster. — Agrandissement et réparation de la cour de déchargement.
Lombeke. — Allongement et restauration complète du quai.
Hamme. — Placement d'un tablier en fer au magasin ; pose d'un nouveau pont à peser, amélioration de la sortie des voyageurs et prolongation partielle de la cour de déchargement.
Moerzeke. — Placement d'une caisse de wagon pour magasin, restauration de la rampe de déchargement et réparation du pavage de la cour.
Prolongation de 14 mètres du manège de l'atelier de réparation du matériel.
Aménagement d'une chambre pour dynamo et accessoires.

* * *

Réparation des locomotives n° 2, 3, 4 et 5.
— du matériel à voyageurs.
Remplacement des caisses des wagons n° 32 et 37 et des voitures de 3^e classe n° 19 et 20.
Achat de soixante-quinze bâches.
— de deux trains de roues pour les locomotives n° 1, 2 et 6.
Augmentation de l'effectif de dix wagons laine et coton.

* * *

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Société, pour le transport des voyageurs et des bagages (nouvelles dispositions concernant la durée de validité des billets aller et retour.)
Adhésion à toutes les modifications de tarif, proposées pour le service mixte, par l'Administration des chemins de fer de l'État.
Mise en distribution, à *Saint-Nicolas (Ouest)* et à *Hamme*, d'une seconde série de billets de voyageurs.
Reorganisation du service d'omnibus entre *Saint-Nicolas (Ouest)* et *Saint-Nicolas (Waes)*.
Réglementation du service des objets trouvés.



ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.
Capital utile de premier établissement.	Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement	1,142,925,601 22
	Acquisition du matériel de traction et de transport, outillage, camions, etc., pour l'ensemble du réseau. 277,052,190 19	367,507,957 20
	Coût du matériel racheté aux compagnies. 90,475,767 01	
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1)		11,090,458 70
Approvisionnements en dépôt (2)		52,917,512 15
Recettes brutes de l'exploitation		4,160,395,780 40
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer		5,325,851 75
Intérêts en compte-courant des soldes actifs accumulés et de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation		178,100,020 05
Ensemble (3) . . . fr.		6,198,260,941 80

(1) Voir annexe VIII du compte rendu de 1897.

(2) — annexes XVIII et XXVIII.

(3) En déduisant de l'actif et du passif les intérêts en compte courant s'élevant (Actif : 178,100,020-05. — Passif : 7,401,554-75) à fr. 170,698,665-28, le bilan se clôture au montant total de fr. 6,027,562,276-51.

l'origine jusque fin 1898.

PASSIF.

		SOMMES TOTALES.
Dotation pour amortissement dont le Trésor a disposé		99,072,972 84
Reste à amortir (ann. II)		1,711,538,585 58
Capital utile, base des charges, non compris l'amortissement indirect (voir annexe II) fr.		1,810,431,538 42
Intérêts et amortissement.		1,416,739,887 50
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (1) 201,427,459 34		215,171,978 37
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière. 11,744,538 85		
Dépenses d'exploitation (annexe IX)		2,432,245,756 75
Intérêts : des soldes passifs accumulés, des avances faites par le Trésor pour le renouvellement de rails ainsi que des loyers et des parts de recettes versés aux Compagnies dont l'État exploite les lignes.		7,401,554 75
Total du passif. . . . fr.		5,879,990,515 77
Pour balance.	Parachèvement sur compte d'exploitation. . . . 11,090,438 79	147,571,760 34
	Renouvellement des approvisionnements liquidés à charge des budgets annuels 52,917,512 13	
	Soldes actifs } en caisse, fin 1898. 105,564,009 62	
	(ann. IX et IX ^{bis}) } intérêts en compte courant 170,698,665 28	
Ensemble (2)		318,270,425 82
		6,198,260,941 59

(1) Y compris, en exécution d'un arrêt de la Cour d'appel en date du 26 avril 1885, fr. 1,639,518-57 au profit de sociétés concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885.

(2) Voir renvoi (3), page précédente.

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. 403,276,167 04	} 448,641,283 24							
b) — en construction (voir p. 43)	9,084,276 61								
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif).	6,283,839 62								
		587,348,654 84							
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :									
a) Lignes en exploitation	fr. 466,009,424 40	} 468,677,374 57							
b) Parachèvement y relatif	42,668,247 47								
C. Capital correspondant aux lignes rachetées (1) :									
a) Prix des lignes rachetées	fr. 749,384,823 04	} 793,294,246 58							
b) Parachèvement y effectué par l'État.	75,906,423 54								
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.		(*) 9,842,273 04							
E. Intérêts intercalaires des capitaux :									
Report des années antérieures (2).	<table style="display: inline-table; border: none;"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Lignes en exploitation</td> <td>fr. 49,040,726 29</td> <td rowspan="3" style="border-left: 1px solid black; vertical-align: middle;">} 20,083,387</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Lignes en cours d'exécution</td> <td>623,428 33</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Travaux en cours d'exécution</td> <td>447,532 38</td> </tr> </table>	Lignes en exploitation	fr. 49,040,726 29	} 20,083,387	Lignes en cours d'exécution	623,428 33	Travaux en cours d'exécution	447,532 38	
Lignes en exploitation	fr. 49,040,726 29	} 20,083,387							
Lignes en cours d'exécution	623,428 33								
Travaux en cours d'exécution	447,532 38								
Pour l'année 1898(4)	<table style="display: inline-table; border: none;"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Lignes livrées à l'exploitation.</td> <td>fr. 67,737 49</td> <td rowspan="2" style="border-left: 1px solid black; vertical-align: middle;">} 308,688 88</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Lignes en cours d'exécution.</td> <td>240,951 39</td> </tr> </table>	Lignes livrées à l'exploitation.	fr. 67,737 49	} 308,688 88	Lignes en cours d'exécution.	240,951 39	} 20,746,612 36		
	Lignes livrées à l'exploitation.	fr. 67,737 49	} 308,688 88						
	Lignes en cours d'exécution.	240,951 39							
	<table style="display: inline-table; border: none;"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Travaux livrés à l'exploitation.</td> <td>436,863 64</td> <td rowspan="2" style="border-left: 1px solid black; vertical-align: middle;">} 663,225 36</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Travaux en cours d'exécution.</td> <td>217,672 84</td> </tr> </table>	Travaux livrés à l'exploitation.	436,863 64	} 663,225 36	Travaux en cours d'exécution.	217,672 84			
Travaux livrés à l'exploitation.	436,863 64	} 663,225 36							
Travaux en cours d'exécution.	217,672 84								
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.		42,740,961 08							
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau		42,369,380 38							
H. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.									
	<table style="display: inline-table; border: none;"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Commandé par l'État.</td> <td>fr. 277,032,490 49</td> <td rowspan="2" style="border-left: 1px solid black; vertical-align: middle;">} 367,507,957 20</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Repris aux compagnies.</td> <td>90,475,767 01</td> </tr> </table>	Commandé par l'État.	fr. 277,032,490 49	} 367,507,957 20	Repris aux compagnies.	90,475,767 01			
Commandé par l'État.	fr. 277,032,490 49	} 367,507,957 20							
Repris aux compagnies.	90,475,767 01								
Total du capital de premier établissement		1,835,787,085 45							

(1) Y compris 12,500,000 francs qui, dans le passé, ont figuré distinctement et ont été soumis aux charges à partir de 1880 pour la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise. Ce capital a été liquidé en 1898 à l'occasion du rachat du Grand Central Belge.

(2) Déduction faite de fr. 1,037,331-39 afférents aux Plateaux de Ilverre rachetés en 1897 et qui ont été ajoutés au § B ci-dessus.

(3) Voir annexe II, C. R. de 1897.

(4) Voir détails, annexe V.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1898.

PASSIF.

		CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Dotation pour l'amortissement du capital utile.	des capitaux unifiés fin 1897. fr. 99,032,606 82	99,072,972 84
	des capitaux correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation en 1898. 40,366 02	
Amortissements indirects.	Aliénations d'immeubles fr. (1) 4,473,794 84	(2) 6,283,839 62
	Participation des villes dans divers travaux 394,184 88	
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond 4,361,892 99	
	Travaux abandonnés. { Anvers à Tilbourg 278,449 44	
	{ Wavre à Jodoigne 78,524 40	
Ensemble des amortissements fr.		105,386,812 46
Reste à amortir.	Lignes en exploitation (3)	4,744,358,585 88
	Lignes en construction fr. 9,084,276 61	48,427,548 44
	Travaux d'extension en cours d'exécution. 9,046,274 83	
	Intérêts intercalaires (572,142-67 + 374,996-30). . . . fr. 944,438 97	(4) 49,074,687 44
Total égal à l'actif . . fr.		4,836,787,085 45

(1) Dont fr. 3,964,585-14 (comprenant fr. 50,020-19 pour 1898) à l'intervention de l'administration des domaines et fr. 209,409-37 représentant la valeur des immeubles cédés à l'administration des télégraphes.

(2) Cette somme est déduite, annexe XIV, pour établir le capital utile servant de base aux charges d'intérêt et d'amortissement.

(3) En y ajoutant fr. 99,072,972.84 d'amortissement, on obtient fr. 4,840,451,553-42, montant du capital utile.

(4) Voir annexe V.

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

Dépenses budgétaires et crédits supplémentaires de 1898.	Services communs.	fr. 2,197,895 »	
	Voies et travaux	entretien, surveillance, etc.	24,104,654 »
		construction de lignes et travaux	446,203 »
	Traction et matériel	52,982,080 »	144,276,709 »
	Exploitation.	29,547,282 »	
Perception et contrôle des recettes et des matières.	2,334,598 »		
Crédits supplémentaires pour exercices clos et périmés.	590,881 48		
Différence entre le montant des dépenses effectives et l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1897, (403,390,804 44 — 402,209,543 »)	1,184,294 44		4,772,472 62
	Ensemble		143,048,884 62
A déduire :			
Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme reportée au capital		446,203 »	
	Reste.		142,902,678 62
Balance : recettes nettes de l'exploitation (voir page 3).			78,684,500 08
		Fr.	494,584,478 70

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 1 ^{er} janvier 1897.	Intérêts. .fr. 54,470,227 27	} 60,778,473 24	} 64,496,469 64
		Amortissem ^t . fr. 6,308,247 97		
	Capital dépensé en 1898	Intérêts. 677,628 35	} 747,994 37	
		Amortissem ^t 40,366 02		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.	fr. 5,420,533 56			5,340,133 56
Loyer annuel pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale.	219,600 »			
Intérêts du loyer et des parts de recettes liquidées annuellement par le Trésor, soit, eu égard au temps	86,777 47			403,027 47
Intérêts du chef d'avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails.	46,250 »			
	Total du débit.			66,939,630 34
Solde pour balance	Encaisse, toutes dépenses et charges assumées par le compte d'exploitation (1)		403,564,009 62	} 274,262,674 90
	Intérêts on compte courant (2)		470,698,665 28	
				Fr. 344,202,305 24

(1) Voir page 4.

(2) Voir ann. I (actif : 178,100,020-05 ; passif : 7,401,534-75)

L'EXPLOITATION. — *Exercice 1898.*

AVOIR.

	Voyageurs fr.	59,977,629 84	
	Tickets d'entrée dans les stations	208.434 80	
	Bagages	1,896,282 30	
Recettes de l'exploitation.	Petites marchandises	12,487,610 66	
	Grosses marchandises	403,428,218,06	
	Finances	345,453 50	191,504,258 90
	Équipages	78,074 63	
	Chevaux et bestiaux	4,925,321 44	
	Produits extraordinaires	4,453,916 78	
	Grand Central belge et Liégeois-Limbourgeois pendant le 1 ^{er} semestre 1898 fr.	7,633.520 22	
	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 fr.			79,919 80
	Fr.	494,584,478 70	

Exercice 1898. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1897	}	De l'encaisse de l'exploitation fr.	91,719,442 74	
		Des intérêts en compte courant	461,259,997	253,019,409 74
Recettes nettes de l'exploitation, libres pour les charges du capital (<i>voir p. 3</i>) fr.				73,341,366 52
Sommes prélevées sur les recettes brutes, par le Trésor, pour liquider le loyer et les parts de recettes dus aux sociétés fr.				5,340,433 56
Intérêts de ces sommes			86,777 47	
Intérêts des soldes actifs accumulés et de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation fr.			9,414,918 28	9,504,695 43
		Total fr.		344,202,308 24

N° V. — DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. —

SITUATION FIN 1897 à reporter à l'exercice 1898 (voir C. R. 1897, ann. V).			TRAVAUX EN		
DÉPENSES.	INTÉRÊTS intercalaires.	TOTAL.	DÉPENSES.	Intérêts inter	
				des sommes engagées fin 1897.	
1	2	3	4	5	
I. Lignes nouvelles.					
Anseremme à Yvoir en communauté	2,708,690 68	286,896 94	2,995,587 62	441,564 50	55,109 41
Raccordement d'Anhée vers Yvoir					
Gedinne à Ponderôme	5,121,510 50	110,757 57	5,252,047 87	1,775,182 70	88,650 05
Ponderôme à Beauraing					
Jonction de la ligne d'Ermeton sur Bier à Florennes avec celle de Châtelaineau à Givet.	44,206 61	2,255 40	46,442 01	»	1,509 57
Cincy à Spontin	1,195,224 17	58,178 88	1,251,405 05	251,545 64	15,540 20
Spontin à Yvoir					
Wilryck à Malines	1,851,251 82	175,485 98	2,026,715 80	5,240 15	65,868 26
Muyeen-Schaerheek-Hal.	507,775 50	8,125 50	405,900 89	1,255,250 55	15,101 78
Mons à Boussu	146,405 »	2,562 05	148,965 05	557,575 01	4,841 58
Totaux du § I. . . fr.	9,462,842 08	624,220 21	10,087,062 29	4,226,954 55	242,490 45
En ajoutant aux sommes engagées, en 1898, celles afférentes à 1897 et aux années antérieures (col. 1, 2 et 3).				9,462,842 08	624,220 21
			Ensemble. . . fr.	15,689,776 61	866,710 64
et en déduisant le coût des sections d'Anseremme à Dinant.				2,013,000 »	»
de Ponderôme à Beauraing				1,170,500 »	»
et de Cincy à Spontin				1,425,000 »	»
la situation fin 1898, à reporter en 1899 est, comme ci-contre, de fr.				4,608,000 »	»
				9,081,276 61	»
II. Bâtiments pour stations, ateliers, remises, etc.; ouvrages d'art, aménagements de stations, etc.					
	10,012,786 72	582,445 67	10,598,252 59	(¹) 5,005,958 90	156,526 55
				(²) 2,221,802 05	100,759 56
Totaux du § II. . . fr.				7,227,740 95	257,085 69
En ajoutant aux sommes engagées en 1898 celles afférentes à 1897 et aux années antérieures (col. 1, 2 et 3), soit.				10,012,786 72	582,445 67
			Ensemble. . .	17,240,527 67	619,551 56
et en déduisant pour travaux livrés à l'exploitation } antérieures à 1898. . . 5,972,435 79					
en 1898, les sommes dépensées } en 1898 2,221,802 05				8,104,235 84	»
la situation fin 1898, à reporter en 1899 est, comme ci-contre, de fr.				9,046,271 85	»
III. Prix de rachat de la ligne de Sicheu à Montaigu.				555,571 26	»
IV. Voies de garage et de manœuvre, appareils de sécurité et d'éclairage, matériel fixe de la voie, rampes de chargement, pavage et autres travaux de parachèvement entamés et livrés en 1898 et entrés d'emblée dans le capital utile.				11,485,146 69	»
V. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes et gros outillage des ateliers de réparation, etc., livrés en 1898 et entrés d'emblée dans le capital utile.				16,258,997 99	»
VI. Transfert, pour ordre, au compte de 1 ^{er} établissement, de dépenses liquidées à charge du budget ordinaire, pour études et surveillance des travaux en construction et incombant à ce compte.				146,205 »	»
RÉCAPIT					
Totaux du § I. fr.				4,226,954 55	242,490 45
— § II.				7,227,740 95	257,085 69
— § III.				555,571 26	»
— § IV.				11,485,146 69	»
— § V.				16,258,997 99	»
— § VI.				146,205 »	»
Ensemble. . .				50,676,594 32	479,576 12
Report du capital de 1 ^{er} établissement fin 1897 (ancien réseau).				1,468,060,925 58	20,085,387 »
Coût des lignes et matériel repris en 1896 et 1897.				307,297,135 59	»
CAPITAL DE 1 ^{er} ÉTABLISSEMENT FIN 1898.				1,815,040,475 09	26,562,963 12

(1) En cours d'exécution.

(2) Somme afférente à des travaux commencés antérieurement et mis à fruit en 1898.

Application des intérêts intercalaires.

COURS D'EXECUTION EN 1898.			DÉSIGNATION des TRAVAUX. — SECTIONS EN CONSTRUCTION FIN 1898.	DEPENSES.	INTÉRÊTS intercalaires.	TOTAL.
calaires affectant l'exercice 1898		TOTAL.				
des sommes dépensées en 1898.	ENSEMBLE.					
6	7	8	9	10	11	12
7,220 92	62,550 55	506,694 85	Anseremme à Dinant	Livré à l'exploitation le 1 ^{er} juin 1898.		
			Dinant à Yvoir (communaute). Raccordement d'Anhée vers Yvoir.	1,158,058 18	105,627 55	1,243,682 73
28,846 72	117,476 77	1,892,039 47	Gedinne à Pondrôme	5,725,993 »	163,811 54	5,889,804 34
»	1,509 57	1,509 57	Pondrôme à Beauraing	Livré à l'exploitation le 1 ^{er} août 1898.		
			Jonction de la ligne d'Ermefon sur Bert à Fiorences avec celle de Châteleineau à Givet.	44,206 61	3,744 77	47,951 38
1,270 10	14,610 50	245,955 94	Cuney à Spontin	Livré à l'exploitation le 5 mai 1898.		
85 15	65,955 41	71,195 54	Spontin à Yvoir	1,567 81	25 48	1,593 29
20,040 »	55,251 78	1,266,462 55	Wilryck à Matines	1,856,471 95	241,437 59	2,097,909 54
8,753 56	15,576 92	551,149 95	Muysen-Schaerbeek-Hal.	1,631,006 05	41,557 17	1,672,563 22
			Mons à Boussu	685,076 01	16,158 97	700,114 98
66,198 45	308,688 88	4,535,625 41				
»	624,220 21	10,087,062 29				
66,198 45	952,909 09	14,622,685 70				
»	245,599 72	2,258,599 72				
»	64,405 »	1,254,005 »				
»	52,765 70	1,475,765 70				
»	560,766 42	4,969,266 42				
»	572,142 67	9,655,419 28	Totaux conformes	9,081,276 61	372,142 67	9,655,419 28
81,546 51	217,672 84	5,225,611 74	Solde de 1897	4,040,552 95	290,649 79	4,550,982 72
56,104 28	156,865 64	2,558,665 69	Dépenses de 1898	5,005,658 90	81,546 51	5,087,285 41
117,450 79	554,556 48	7,582,277 43				
»	582,445 67	10,395,252 59				
117,450 79	756,982 15	17,977,509 82				
»	564,985 35	8,559,241 69				
»	571,996 50	9,418,268 15	Totaux conformes	9,046,271 85	571,996 50	9,418,268 15
»	»	555,571 26				
»	»	11,483,146 69				
»	»	16,238,997 89				
»	»	146,205 »				

TULATION.

66,198 45	308,688 88	4,535,625 41
117,450 79	554,556 48	7,582,277 43
»	»	555,571 26
»	»	11,483,146 69
»	»	16,238,997 89
»	»	146,205 »
185,649 24	683,225 56	40,339,619 68
»	20,083,387 »	1,488,150,512 58
»	»	507,297,155 39
185,649 24	20,746,612 56	1,835,787,085 45

N° VI. — Charges financières des capitaux utiles.

ANNÉES.	CAPITAUX UTILES livrés à l'exploitation depuis 1835 jusque fin 1896.		Amortissements effectués	Restant à amortir	MONTANT DES CHARGES ANNUELLES			
	Annuellement.	Accumulés.	à la fin de chaque exercice.		de 1835 à 1886 inclusivement.	des capitaux accumulés à partir de 1837.	Annuités des capitaux restant à amortir à partir de 1887.	ENSEMBLE.
1855 à 1886.	(1) 1,258,990,174 46	1,258,990,174 46	45,690,992 21	1,213,299,182 25	803,450,578 09	»	»	803,450,578 09
1887.	10,812,566 74	1,269,802,741 20	47,226,977 10	1,222,575,764 10	»	124,820 78	46,067,565 26	46,192,386 04
1888.	15,240,274 80	1,283,043,016 »	50,903,507 17	1,252,137,508 83	»	540,128 56	46,067,565 26	46,607,693 82
1889.	16,254,557 20	1,299,297,533 20	54,740,008 27	1,244,857,544 93	»	1,101,175 23	46,067,565 26	47,168,740 49
1890.	25,476,006 69	1,524,775,539 89	58,735,666 92	1,266,057,692 97	»	1,758,165 41	46,067,565 26	47,805,750 67
1891.	16,471,685 15	1,541,245,045 04	62,903,141 08	1,278,359,901 96	»	2,489,095 73	46,067,565 26	48,556,660 99
1892.	17,754,545 15	1,558,999,586 19	67,255,924 29	1,291,745,661 90	»	5,258,832 66	46,067,565 26	49,326,597 92
1893.	9,271,040 60	1,568,270,626 79	71,779,599 77	1,296,491,027 02	»	5,688,511 73	46,067,565 26	49,756,076 99
1894.	24,293,457 58	1,592,564,084 37	76,492,960 18	1,316,071,124 19	»	4,581,853 38	46,067,565 26	50,449,400 64
1895.	20,493,459 18	1,415,057,545 53	81,402,795 22	1,351,834,750 55	»	5,078,512 35	46,067,565 26	51,146,077 61
1896.	71,847,409 53	1,484,904,953 08	86,614,675 58	1,598,290,277 50	»	7,957,634 13	46,067,565 26	54,023,199 39
	1,484,904,953 08				803,450,578 09	30,388,711 96	460,675,652 60	1,294,464,942 63
				(2)		Engagés en 1898.	A partir du 1 ^{er} janvier 1897.	
1897.	283,826,598 58	1,768,751,551 66	92,724,358 85	1,676,006,992 81	»	»	60,778,473 24	60,778,473 24
1898.	41,700,206 76	1,810,451,558 42	99,072,972 84	1,711,558,583 58	»	717,994 37	60,778,473 24	61,496,469 61
	1,810,451,558 42		1,810,451,558 42		803,450,578 09	31,076,706 33	582,252,603 08	1,416,759,887 50
								1,416,759,887 50

(1) Voir, pour les montants annuels, le Compte rendu de 1887, annexe VII.
 (2) Il restait à amortir au 1^{er} janvier 1897 (ann. VIII et VIIIbis) fr. 1,682,116,676 08
 Il a été amorti en 1897 (ann. VIIIbis et IX, col. 10). 6,109,683 27
 Reste fin 1897 f. 1,676,006,992 81

[N° 241.]

(108)

A

N° VII. — Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux n°s IX et IX^{bis}.

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898. (approximatif).
Recettes brutes	141,251,819 07	142,816,555 82	140,026,349 80	145,609,996 07	152,974,889 48	154,467,350 51	162,931,764 88	188,437,185 83	191,584,178 70
Intérêts des soldes actifs accumulés et de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation (a)	5,563,847 66	5,853,270 21	6,491,062 83	6,643,371 92	7,179,734 82	7,740,462 71	8,674,890 46	8,839,722 28	9,501,695 45
Ressources totales.	146,755,666 73	148,669,826 03	146,217,412 63	152,223,367 99	160,154,624	162,207,813 22	171,606,655 34	196,966,908 11	201,085,874 15
Dépenses d'exploitation.	84,048,523 46	84,224,514 76	82,480,428 76	81,593,514 69	86,537,469 39	90,436,312 48	91,557,388 30	109,904,349 56	112,902,678 62
Charges des capitaux { Intérêts.	43,810,072 02	44,387,186 83	44,975,614 71	45,232,404 84	45,736,040 23	46,236,244 57	48,813,347 03	54,668,791 97	55,147,355 62
{ Amortissement progressif.	3,995,638 65	4,169,474 46	4,350,783 21	4,523,675 48	4,713,360 41	4,909,833 04	5,241,882 36	6,409,683 27	6,348,613 99
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.	5,076,115 53	5,153,667 91	4,993,228 91	5,289,256 27	5,299,397 30	5,303,113 98	5,509,680 33	5,723,068 07	5,340,133 56
Intérêts de parts des recettes et de redevances, ainsi que des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails (a)	64,403 51	64,732 09	63,395 73	65,968 49	64,830 48	64,863	113,919 41	109,249 83	103,027 17
Dépenses totales.	136,991,473 47	137,999,625 75	136,865,431 34	136,704,846 44	142,351,097 81	146,950,366 77	151,206,084 43	176,515,142 72	179,842,308 96
Solde (excédent)	9,764,193 26	10,670,200 28	9,351,981 29	15,518,521 55	17,803,526 49	15,257,146 45	20,400,570 91	20,451,765 39	21,243,565 19

29

Excédents annuels, non compris les intérêts fictifs, en compte courant, repris sous les lettres (a)

4,324,449 41	4,884,712 46	3,224,294 21	8,971,148 12	10,688,621 85	7,581,846 74	11,839,599 86	11,731,292 96	11,844,896 91
--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------	---------------	---------------	---------------

(109)

A

[N° 241.]

N° VIII. — Détermination du temps moyen restant à courir pour acquitter
 la dette restant à amortir au 1^{er} janvier 1897.

ANNÉES.	CAPITAUX UTILES livrés annuellement à l'exploitation.	AMORTISSEMENTS ANNUELS SUCCESSIFS.		RESTE :		Observations.
		Années courues.	Sommes.	Années restant à courir.	Sommes à amortir.	
De 1835 à 1886	(¹) 1,258,990,474 40	25 ^a .4 ^m	85,036,844 27	64 ^a .8 ^m	1,173,933,330 49	Au taux de 4 p. c. jusque fin 1886, et à partir de 1887 à 1896 inclus, au taux de 3 1/2 p. c., de même que les capitaux livrés à l'exploita- tion pendant cette période.
1887	10,812,566 74	9 ^a .4 ^m	494,009 62	80 ^a .8 ^m	10,618,557 42	
1888	13,240,274 80	8 ^a .4 ^m	208,554 87	84 ^a .8 ^m	13,031,749 93	
1889	16,254,337 20	7 ^a .7 ^m	228,609 95	82 ^a .5 ^m	16,025,727 25	
1890	25,476,006 69	6 ^a .5 ^m	296,479 85	83 ^a 7 ^m	25,179,526 84	
1891	16,474,683 45	5 ^a .4 ^m	458,703 23	84 ^a .8 ^m	16,312,979 92	
1892	17,784,543 45	4 ^a .10 ^m	475,489 13	85 ^a 2 ^m	17,579,054 02	
1893	9,274,040 60	3 ^a .10 ^m	48,863 93	86 ^a 2 ^m	9,222,176 67	
1894	24,293,457 58	2 ^a .5 ^m	400,467 28	87 ^a .7 ^m	24,493,290 30	
1895	20,493,459 48	1 ^a .3 ^m	42,492 43	88 ^a 9 ^m	20,450,966 75	
1896	71,847,409 53	0 ^a .10 ^m	404,880 40	80 ^a .2 ^m	71,742,948 54	
Fr.	1,484,904,953 08		86,644,675 58		1,398,290,277 50	
1897	1,768,734,351 66	18 ^a .2 ^m	86,644,675 58	71 ^a .10 ^m	1,682,416,676 08	

(1) Pour le détail consulter l'annexe VII du compte-rendu de 1887.

N° VIII^{bis}. — *Table d'amortissement de la dette du chemin de fer au 1^{er} janvier 1897, en 71 ¹⁰/₁₂ annuités, au taux de 3 ¹/₄ p. c.*
(Coefficient d'amortissement : fr. 0,365,214 p. c.)

ANNÉES.	Reste à amortir au 1 ^{er} janvier de chaque exercice.	ANNUITÉS.			Restant à amortir au 31 décembre de chaque exercice.
		Intérêts à 3 1/4 p. c.	Amortissement	Ensemble.	
1897	1,682,116,676 08	54,668,791 97	6,109,633 27	60,778,475 24	1,676,006,992 81
1898	1,676,006,992 81	54,470,227 27	6,308,247 97	60,778,475 24	1,669,698,744 84
1899	1,669,698,744 84	54,265,209 21	6,513,266 03	60,778,475 24	1,663,185,478 81
1900	1,663,185,478 81	54,053,528 05	6,724,947 19	60,778,475 24	1,656,460,531 62
1901	1,656,460,531 62	53,834,967 28	6,943,507 96	60,778,475 24	1,649,517,023 66
1902	1,649,517,023 66	53,609,303 27	7,169,171 97	60,778,475 24	1,642,347,851 69
1903	1,642,347,851 69	53,376,305 18	7,402,170 06	60,778,475 24	1,634,945,681 63
1904	1,634,945,681 63	53,135,734 65	7,642,740 59	60,778,475 24	1,627,302,941 04
1905	1,627,302,941 04	52,887,345 55	7,891,129 69	60,778,475 24	1,619,411,811 35
1906	1,619,411,811 35	52,630,883 87	8,147,591 37	60,778,475 24	1,611,264,219 98
1907	1,611,264,219 98	52,366,087 15	8,412,388 09	60,778,475 24	1,602,851,831 89
1908	1,602,851,831 89	52,092,684 54	8,685,790 70	60,778,475 24	1,594,166,041 19
1909	1,594,166,041 19	51,810,396 34	8,968,078 90	60,778,475 24	1,585,197,962 29
1910	1,585,197,962 29	51,518,933 76	9,259,541 48	60,778,475 24	1,575,938,420 81
1911	1,575,938,420 81	51,217,998 68	9,560,476 56	60,778,475 24	1,566,377,944 25
1912	1,566,377,944 25	50,907,283 19	9,871,192 05	60,778,475 24	1,556,506,752 20
1913	1,556,506,752 20	50,586,469 45	10,192,005 79	60,778,475 24	1,546,314,746 41
1914	1,546,314,746 41	50,255,229 26	10,523,245 98	60,778,475 24	1,535,791,500 43
1915	1,535,791,500 43	49,913,223 77	10,865,251 47	60,778,475 24	1,524,926,248 96
1916	1,524,926,248 96	49,560,103 09	11,218,372 15	60,778,475 24	1,513,707,876 81
1917	1,513,707,876 81	49,195,506 .	11,582,969 24	60,778,475 24	1,502,124,907 57
1918	1,502,124,907 57	48,819,059 50	11,959,415 74	60,778,475 24	1,490,165,491 83
1919	1,490,165,491 83	48,430,378 48	12,348,096 76	60,778,475 24	1,477,817,395 07
1920	1,477,817,395 07	48,029,065 33	12,749,409 91	60,778,475 24	1,465,067,985 16
1921	1,465,067,985 16	47,614,709 52	13,163,765 72	60,778,475 24	1,451,901,219 44
1922	1,451,904,219 44	47,186,887 13	13,591,588 11	60,778,475 24	1,438,312,631 33
1923	1,438,312,631 33	46,745,160 52	14,033,314 72	60,778,475 24	1,424,279,316 61
1924	1,424,279,316 61	46,289,077 79	14,489,397 45	60,778,475 24	1,409,789,919 16
1925	1,409,789,919 16	45,818,172 39	14,960,302 85	60,778,475 24	1,394,829,616 31
1926	1,394,829,616 31	45,331,962 53	15,446,512 71	60,778,475 24	1,379,383,103 60
1927	1,379,383,103 60	44,829,950 87	15,948,524 37	60,778,475 24	1,363,434,579 23
1928	1,363,434,579 23	44,311,623 82	16,466,851 42	60,778,475 24	1,346,967,727 81
1929	1,346,967,727 81	43,776,451 15	17,002,024 09	60,778,475 24	1,329,965,703 72
1930	1,329,965,703 72	43,223,885 34	17,554,589 90	60,778,475 24	1,312,411,113 82
1931	1,312,411,113 82	42,653,361 20	18,125,114 04	60,778,475 24	1,294,285,939 78
A reporter.	.....	1,739,415,957 10	387,830,676 30	2,127,246,633 40	

ANNÉES.	Reste à amortir au 1 ^{er} janvier de chaque exercice.	ANNUITÉS.			Restant à amortir au 31 décembre de chaque exercice.
		Intérêts à 3 1/4 p. c.	Amortissement.	Ensemble.	
Reports .	»	1,739,415,957 10	387,830,676 30	2,127,246,633 40	»
1932	1,294,285,999 78	42,064,294 99	18,714,180 25	60,778,475 24	1,275,571,819 53
1933	1,275,571,819 53	41,456,084 13	19,322,391 11	60,778,475 24	1,256,249,428 42
1934	1,256,249,428 42	40,828,106 42	19,950,368 82	60,778,475 24	1,236,299,059 60
1935	1,236,299,059 60	40,179,719 46	20,598,755 78	60,778,475 24	1,215,700,303 82
1936	1,215,700,303 82	39,510,259 87	21,268,215 37	60,778,475 24	1,194,432,088 45
1937	1,194,432,088 45	38,819,042 87	21,959,432 37	60,778,475 24	1,172,472,656 08
1938	1,172,472,656 08	38,105,361 32	22,673,113 92	60,778,475 24	1,149,799,542 16
1939	1,149,799,542 16	37,368,485 12	23,409,990 12	60,778,475 24	1,126,389,552 04
1940	1,126,389,552 04	36,607,660 45	24,170,814 79	60,778,475 24	1,102,218,737 25
1941	1,102,218,737 25	35,822,108 96	24,956,366 28	60,778,475 24	1,077,262,370 97
1942	1,077,262,370 97	35,011,027 06	25,767,448 18	60,778,475 24	1,051,494,922 79
1943	1,051,494,922 79	34,173,584 99	26,604,890 25	60,778,475 24	1,024,890,032 54
1944	1,024,890,032 54	33,308,926 06	27,469,549 18	60,778,475 24	997,420,483 36
1945	997,420,483 36	32,416,165 70	28,362,309 54	60,778,475 24	969,058,173 82
1946	969,058,173 82	31,494,390 65	29,284,084 59	60,778,475 24	939,774,088 23
1947	939,774,088 23	30,542,657 90	30,235,817 34	60,778,475 24	909,538,271 89
1948	909,538,271 89	29,559,993 84	31,218,481 40	60,778,475 24	878,319,790 49
1949	878,319,790 49	28,545,393 19	32,233,082 05	60,778,475 24	846,086,708 44
1950	846,086,708 44	27,497,818 »	33,280,657 24	60,778,475 24	812,806,051 20
1951	812,806,051 20	26,416,196 66	34,362,278 58	60,778,475 24	778,443,772 62
1952	778,443,772 62	25,299,422 61	35,479,052 63	60,778,475 24	742,964,719 99
1953	742,964,719 99	24,146,353 40	36,632,121 84	60,778,475 24	706,332,598 15
1954	706,332,598 15	22,955,809 44	37,822,665 80	60,778,475 24	668,509,932 35
1955	668,509,932 35	21,726,572 82	39,051,902 42	60,778,475 24	629,458,029 93
1956	629,458,029 93	20,457,385 97	40,321,089 27	60,778,475 24	589,136,940 66
1957	589,136,940 66	19,146,950 57	41,631,524 67	60,778,475 24	547,505,415 99
1958	547,505,415 99	17,793,926 02	42,984,549 22	60,778,475 24	504,520,866 77
1959	504,520,866 77	16,396,928 17	44,381,547 07	60,778,475 24	460,139,319 70
1960	460,139,319 70	14,954,527 91	45,823,947 33	60,778,475 24	414,315,372 37
1961	414,315,372 37	13,465,249 60	47,313,225 64	60,778,475 24	367,002,146 73
1962	367,002,146 73	11,927,569 77	48,850,905 47	60,778,475 24	318,151,241 26
1963	318,151,241 26	10,339,915 34	50,438,559 90	60,778,475 24	267,712,681 36
1964	267,712,681 36	8,700,662 14	52,077,813 10	60,778,475 24	215,634,868 26
1965	215,634,868 26	7,008,133 20	53,770,342 04	60,778,475 24	161,864,526 22
1966	161,864,526 22	5,260,597 10	55,517,878 14	60,778,475 24	106,346,648 08
1967	106,346,648 08	3,456,266 06	57,322,209 18	60,778,475 24	49,024,438 90
1968	49,024,438 90	1,327,745 22	49,024,438 90	50,352,184 12	»
		2,683,507,250 08	1,682,116,676 08	4,365,623,926 16	

N° IX. — RÉSULTATS FINANCIERS *de l'exploitation des chemins de fer par l'État, depuis 1835 jusque fin 1898.* COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

N° IX. — RÉSULTATS FINANCIERS de l'exploitation des chemins de fer.

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILISÉ.	RECETTES		A DÉDUIRE parts des sociétés.	RESTE.	DÉPENSES d'exploitation.	EXCÉDENT ou recettes nettes.	CHARGES FINAN DES CAPITAUX		
			BRUTES.	NETTES.					Intérêts.	Dotation pour amortisse- ment.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1835	13.5	1,952,224 79	269,362 50	"	"	269,362 50	168,847 44	100,515 06	32,533 49	982 52	
1836	35.7	5,939,077 07	825,594 01	"	"	825,594 01	431,135 67	394,458 34	132,307 74	4,029 03	
1837	90.8	18,698,754 32	1,417,875 18	"	"	1,417,875 18	1,169,988 72	227,886 46	398,152 76	12,228 25	
1838	202.6	36,524,192 89	3,098,267 66	"	"	3,098,267 66	2,768,616 64	329,651 02	1,014,837 20	31,361 41	
1839	273.3	51,024,163 40	4,282,886 86	"	"	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,571,717 24	49,458 86	
1840	324.7	63,647,398 17	5,355,946 38	"	"	5,355,946 38	3,077,994 08	2,277,952 30	2,150,650 61	69,501 73	
1841	340.5	77,389,190 55	6,281,809 09	"	"	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,592,683 89	85,187 72	
1842	398.5	97,867,173 86	7,501,862 49	"	"	7,501,862 49	4,479,474 31	3,022,388 18	3,317,520 47	116,765 03	
1843	485.5	142,086,049 63	9,028,821 87	"	"	9,028,821 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4,495,448 06	150,968 24	
1844	539.8	149,726,333 54	11,247,460 75	"	"	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,691,485 61	193,292 23	
1845	559.8	154,221,233 52	12,520,850 21	"	"	12,520,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	5,958,889 18	209,313 69	
1846	559.8	160,578,220 91	13,599,571 22	"	"	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,155,414 87	223,923 69	
1847	569.6	164,522,837 65	14,776,388 19	46,368 32	14,730,019 78	14,730,019 78	9,501,485 42	5,228,534 36	6,389,879 44	240,200 33	
1848	594.9	167,775,158 13	12,302,826 29	149,890 58	12,152,935 71	12,152,935 71	8,857,512 47	3,295,423 24	6,549,828 98	254,927 78	
1849	621.6	170,631,915 59	13,291,528 53	305,510 87	12,986,017 66	12,986,017 66	8,164,106 73	4,821,910 93	6,666,315 89	268,950 02	
1850	624.6	171,590,915 71	15,106,336 54	388,155 61	14,718,180 93	14,718,180 93	9,194,867 39	5,523,313 54	6,756,331 25	282,750 71	
1851	624.6	172,044,229 41	16,338,291 49	402,976 40	15,935,315 09	15,935,315 09	8,698,922 94	7,226,392 15	6,777,750 11	295,042 01	
1852	625.6	173,095,717 06	17,408,068 15	424,031 15	16,984,037 00	16,984,037 00	8,495,317 18	6,488,719 82	6,786,905 84	307,483 46	
1853	631.4	174,222,383 79	19,745,912 62	607,760 64	19,138,151 98	19,138,151 98	10,013,360 08	9,124,791 34	9,820,958 28	321,099 86	
1854	636.6	177,893,528 16	22,748,574 52	899,853 64	21,848,720 88	21,848,720 88	11,292,448 49	10,556,272 39	6,873,477 42	335,999 91	
1855	652.4	182,833,748 60	24,623,943 11	1,201,437 75	23,422,505 36	23,422,505 36	13,059,256 79	10,361,218 66	7,046,592 68	355,072 76	
1856	713.1	184,707,963 65	24,705,088 82	1,424,423 90	23,280,664 92	23,280,664 92	14,638,288 67	8,642,376 25	7,199,685 03	374,326 92	
1857	744.6	202,175,799 78	25,598,944 74	1,509,050 71	24,089,894 03	24,089,894 03	14,520,858 79	9,569,005 24	7,972,108 49	412,407 82	
1858	745.7	203,857,857 38	27,389,806 31	1,683,006 08	25,697,806 23	25,697,806 23	14,961,971 94	10,735,828 29	7,985,487 "	430,503 02	
1859	745.7	208,583,850 05	28,177,589 10	1,767,632 77	26,409,956 33	26,409,956 33	14,505,769 13	11,904,147 20	8,044,561 01	449,996 48	
1860	747.2	218,929,461 41	29,685,919 55	1,800,374 68	27,885,544 87	27,885,544 87	14,272,624 59	13,612,920 37	8,044,748 50	468,545 46	
1861	748.6	213,715,416 59	33,733,191 66	1,990,516 15	31,742,675 51	31,742,675 51	15,383,895 81	16,378,779 70	8,137,531 79	490,654 26	
1862	748.6	219,812,355 65	32,651,721 37	2,000,941 10	30,650,780 27	30,650,780 27	15,208,556 36	15,452,223 91	8,304,549 "	515,924 84	
1863	748.6	221,914,307 69	33,976,414 31	2,147,171 22	31,829,243 09	31,829,243 09	15,782,963 70	16,046,279 39	8,569,436 92	545,173 69	
1864	748.6	228,918,013 19	36,329,916 90	2,357,471,18	33,972,445 72	33,972,445 72	17,372,116 15	16,600,329 57	8,731,218 39	562,524 15	
1865	749.2	233,993,154 17	38,423,646 98	2,480,408 34	35,943,255 64	35,943,255 64	19,761,285 54	16,181,953 10	8,919,414 50	599,326 53	
1866	789.8	245,125,453 90	38,306,936 "	3,080,420 11	35,226,515 89	35,226,515 89	23,400,115 07	11,826,400,82	9,166,665 92	631,488 85	
1867	862.7	257,603,336 54	40,166,558 67	3,372,306 88	36,794,265 79	36,794,265 79	24,241,467 65	12,552,844 14	9,806,630 76	616,825 94	
1868	862.7	258,341,542 51	41,987,823 56	3,671,291 66	38,318,515 89	38,318,515 89	24,074,064 05	14,242,467 83	9,916,579 72	708,044 17	
1869	862.7	260,362,731 06	43,509,529 63	3,562,595 18	39,946,934 45	39,946,934 45	24,680,372 77	15,266,561 70	9,019,144 54	737,319 13	
1870	868.7	264,830,589 11	45,374,674 58	3,473,132 97	41,901,541 61	41,901,541 61	25,934,105 42	15,967,436 19	9,974,919 02	769,369 26	
1871	1,422.2	308,210,585 19	66,970,757 76	8,247,687 76	58,723,070 00	58,723,070 00	35,303,985 06	22,719,084 94	11,444,590 "	845,445 05	
1872	1,459.6	313,615,022 69	69,837,276 50	10,135,312 14	59,701,964 36	59,701,964 36	42,628,196 65	17,073,827 71	12,168,612 51	992,142 13	
1873	1,871.1	537,542,607 18	85,575,994 84	11,433,325 51	74,142,669 33	74,142,669 33	62,957,378 71	11,585,289 62	10,298,408 30	1,154,935 56	
1874	1,925.1	575,865,946 69	87,286,542 19	11,414,315 02	75,872,227 17	75,872,227 17	60,575,304 07	15,296,863 10	21,308,246 05	1,282,858 45	
1875	1,966.5	591,703,546 93	89,295,935 59	11,740,308 29	77,555,627 30	77,555,627 30	58,407,099 68	19,148,617 62	22,562,118 91	1,299,453 29	
1876	2,053.2	663,287,678 83	90,620,658 26	10,534,785 75	80,095,872 51	80,095,872 51	57,946,882 91	22,147,989 60	24,563,931 44	1,400,608 78	
1877	2,144.7	892,620,346 02	90,413,361 83	3,761,685 10	86,651,676 73	86,651,676 73	55,436,139 29	31,215,537 44	34,218,570 04	1,818,867 81	
1878	2,435.3	937,241,958 58	95,795,893 60	3,964,483 63	91,831,376 97	91,831,376 97	57,735,136 43	34,096,273 54	35,958,618 88	2,008,434 27	
1879	2,552.0	989,881,567 29	100,199,870 33	4,120,424 41	96,079,445 92	96,079,445 92	59,446,768 82	36,623,677 16	37,311,443 "	2,069,960 82	
1880	2,724.0	1,055,404,494 22	113,874,074 41	5,001,122 39	108,869,952 02	108,869,952 02	68,657,314 40	40,212,637 62	39,531,761 30	2,222,294 42	
1881	2,869.5	1,116,864,922 71	113,497,486 96	5,208,263 19	108,289,223 77	108,289,223 77	71,664,554 85	36,624,668 92	41,085,242 93	2,303,103 56	
1882	3,004.0	1,193,836,539 34	119,346,432 78	4,710,746 28	114,635,686 50	114,635,686 50	74,808,098 22	39,826,778 18	44,473,237 84	2,562,072 54	
1883	3,074.1	1,205,175,403 46	121,948,739 77	4,933,321 21	117,015,418 56	117,015,418 56	73,421,071 27	43,594,347 19	46,278,293 65	2,518,413 74	
1884	3,129.0	1,225,758,614 89	120,193,486 53	4,838,796 97	115,354,689 56	115,354,689 56	71,824,791 77	43,529,897 79	47,235,226 65	2,854,437 14	
1885	3,173.1	1,240,592,765 15	119,773,905 23	5,020,998 41	114,752,907 79	114,752,907 79	70,051,673 50	44,698,234 29	48,018,920 56	2,905,624 48	
1886	3,199.9	1,258,990,174 46	116,529,508 66	4,724,382 90	111,805,126 76	111,805,126 76	55,916,550 15	45,888,575 61	48,401,887 99	3,131,712 39	
1887	3,216.6	1,260,802,741 20	124,137,746 12	4,712,696 88	119,425,049 24	119,425,049 24	66,689,605 26	52,736,449 98	42,656,401 15	3,535,984 89	
1888	3,226.8	1,283,913,016 "	131,612,616 45	4,643,499 12	126,969,117 33	126,969,117 33	69,971,328 50	56,907,788 33	42,929,163 75	3,678,530 07	
1889	3,235.4	1,290,297,353 20	136,920,084 34	4,896,353 61	132,033,730 73	132,033,730 73	74,714,542 80	57,319,107 93	43,334,239 39	3,814,501 10	
1890	3,248.6	1,324,773,359 89	141,251,819 07	5,076,115 53	136,175,703 54	136,175,703 54	84,045,523 46	52,130,180 08	43,810,072 02	3,905,058 63	
1891	3,269.4	1,341,245,043 04	142,816,555 82	5,153,697 91	137,669,857 91	137,669,857 91	84,224,514 76	53,438,373 15	44,287,186 83	4,169,474 16	
1892	3,275.8	1,358,999,586 19	140,026,319 80	4,995,228 91	135,031,120 89	135,031,120 89	82,480,428 76	52,550,692 13	44,975,614 71	4,350,783 21	
1893	3,278.7	1,368,276,626 79	145,609,096 07	5,289,256 27	140,320,739 80	140,320,739 80	81,593,514 69	58,727,225 11	45,232,401 51	4,523,675 46	
1894	3,288.6	1,392,564,084 37	152,974,889 18	5,299,397 30	147,674,491 88	147,674,491 88	86,537,469 39	61,138,022 49	49,730,040 23	4,713,360 41	
1895	3,298.8	1,413,067,343 55	154,467,350 51	5,304,113 98	149,163,263 53	149,163,263 53	90,436,312 18	58,727,921 35	46,236,244 57	4,909,833 04	
1896	3,339.4	1,434,552,921 17	160,434,763 26	5,509,680 33	154,943,043 59	154,943,043 59	90,757,305 51	61,167,777 42	47,050,995 93	5,128,408 25	
1897	3,349.0	1,461,434,198 27	170,412,727 85	5,602,307 09	166,010,434 76	166,010,434 76	102,081,510 01	62,828,880 75	47,050,866 75	5,344,817 93	
1898	4,003.9	1,810,431,558 42	191,584,178 70	5,349,131 56	186,933,049 26	186,933,049 26	112,902,678 62	73,341,366 52	55,147,855 02	6,348,613 97	
			5,165,721,612 22	213,171,978 37	3,951,549,633 85	2,432,245,786 73	1,620,303,847 12	1,317,866,914 66	99,072,972 84		
									1,416,739,887 50		

A — Résultats produits aux comptes rendus de 1896 et de 1897, correspondant aux périodes pendant lesquelles les lignes rachetées ont été exploitées pour compte de l'État jusqu'à leur reprise effective.
 B — Résultats recités y compris ceux afférents à la période transitoire.

par l'État, depuis 1835 jusque fin 1898. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

CIÈRES UTILES.		RESTE EN CAISSE				COEFFICIENT D'EXPLOITATION.
Ensemble.	CHARGES accumulées.	SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.		
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	
		11	12	13	14		15	16
33,516 01	33,516 01	66,999 05	"	66,999 05	"	62 68
136,336 77	169,852 76	258,121 57	"	325,120 62	"	52 22
410,381 01	580,233 79	"	182,494 55	142,626 07	"	83 91
1,046,218 61	1,628,452 40	"	716,567 59	"	573,941 52	88 69
1,621,176 10	3,247,628 50	"	421,263 47	"	995,234 99	71 89
2,226,152 34	5,473,780 84	51,799 96	"	"	943,425 03	57 47
2,677,871 61	8,151,652 45	"	865,450 47	"	1,608,675 50	71 15
3,434,285 50	11,565,937 35	"	411,897 32	"	2,220,772 62	59 71
4,646,416 30	16,232,354 25	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	59 73
5,834,677 89	22,117,032 14	"	614,244 17	"	3,846,465 94	53 14
6,168,202 87	28,285,235 01	"	53,637 81	"	3,900,103 75	50 07
6,380,338 56	34,665,573 57	65,953 88	"	"	3,834,149 67	52 14
6,630,079 77	41,295,653 34	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28	61 36
6,804,754 76	48,100,408 10	"	3,509,331 52	"	8,745,026 80	69 93
6,935,265 91	55,035,674 01	"	2,113,354 06	"	10,656,351 76	60 07
7,039,081 96	62,074,755 97	"	1,515,508 42	"	12,373,890 20	59 88
7,072,793 02	69,147,548 99	253,599 13	"	"	12,120,291 07	51 24
7,094,389 30	76,241,938 29	1,391,330 52	"	"	10,725,960 55	47 42
7,142,056 14	83,283,994 43	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35	49 55
7,209,477 53	90,893,471 96	3,346,794 86	"	"	5,396,430 49	48 50
7,401,665 44	97,996,137 40	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27	51 69
7,574,011 95	105,569,149 35	1,088,364 30	"	"	1,365,482 97	57 99
8,384,516 31	113,953,665 66	1,184,488 93	"	"	180,994 04	54 44
8,416,990 02	122,370,655 08	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"	53 15
8,494,557 49	130,865,213 17	3,409,589 71	"	5,547,433 94	"	49 97
8,513,293 96	139,378,507 13	5,099,626 41	"	10,647,050 35	"	47 48
8,628,186 05	148,006,693 18	7,750,593 65	"	18,397,654 4	"	44 88
8,820,773 91	156,827,467 12	6,631,449 97	"	25,029,103 97	"	45 70
9,114,610 61	165,942,077 73	6,931,668 78	"	31,960,772 75	"	45 99
9,293,742 54	176,235,820 25	7,306,587 03	"	39,267,359 78	"	47 58
9,518,741 03	184,754,561 30	6,663,212 07	"	45,930,571 85	"	51 25
9,798,154 77	194,552,716 07	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"	60 59
10,483,456 70	205,036,172 77	2,069,387 43	"	50,025,205 34	"	60 08
10,624,623 89	215,660,796 66	3,617,843 94	"	53,646,049 28	"	57 16
10,656,463 67	226,317,260 33	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"	56 12
10,744,285 28	237,061,545 61	5,223,150 91	"	63,479,298 22	"	56 49
12,290,035 05	249,351,580 66	10,429,049 89	"	73,908,348 11	"	52 27
13,070,654 64	262,422,235 30	4,003,173 07	"	77,911,522 18	"	60 44
20,453,003 86	282,875,230 16	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"	72 82
22,571,104 50	305,446,343 66	"	7,274,241 40	81,769,536 54	"	68 97
23,861,572 20	329,307,015 86	"	4,712,954 58	57,056,561 96	"	65 15
25,034,540 22	355,342,456 08	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"	63 69
36,037,437 85	391,379,893 93	"	4,821,900 41	48,348,130 93	"	61 09
37,967,051 13	429,346,945 06	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"	60 04
39,381,403 81	468,728,348 88	"	2,757,726 72	41,719,626 62	"	58 89
41,734,055 72	510,482,404 60	"	1,541,418 10	49,178,208 52	"	58 88
44,478,316 51	554,960,751 11	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"	62 56
47,035,310 38	601,996,061 49	"	7,208,532 20	25,115,998 73	"	62 42
48,796,707 39	650,782,768 88	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"	59 94
50,089,663 79	700,882,432 67	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"	59 49
51,014,545 04	751,896,977 71	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"	58 35
51,533,600 38	803,430,578 09	"	5,645,024 77	1,392,537 01	"	56 56
46,192,356 04	849,622,964 13	6,513,057 94	"	7,935,594 95	"	53 72
46,607,693 82	896,230,657 95	10,300,095 01	"	18,325,689 96	"	63 16
47,168,740 49	944,399,398 44	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"	54 57
47,805,730 67	991,205,129 11	4,324,440 41	"	32,800,596 81	"	59 50
48,556,650 99	1,039,761,799 10	4,881,712 16	"	37,682,308 97	"	58 97
49,326,397 92	1,089,088,188 02	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"	58 90
49,755,076 99	1,138,844,265 01	8,971,148 12	"	49,877,751 20	"	56 04
50,449,400 61	1,189,293,665 65	10,688,621 85	"	60,566,373 15	"	56 57
51,146,077 61	1,240,439,743 26	7,581,846 74	"	68,148,219 89	"	58 65
52,179,404 18	1,292,619,147 44	11,988,373 24	"	80,136,503 13	"	56 57
54,025,109 39	1,354,464,042 65	11,830,590 86	"	79,087,819 75	"	56 26
52,893,654 6	1,345,614,832 12	9,833,196 07	"	89,069,789 20	"	59 90
60,778,475 21	1,365,243,417 89	11,731,292 96	"	91,719,112 71	"	58 79
61,496,469 61	1,416,739,887 50	11,844,896 91	"	103,564,009 62	"	59 13
1,416,739,887 50		192,899,758 45	89,335,748 83			
		103,564,009 62				

N° IX^{bis}. — INTÉRÊTS EN COMPTE-COURANT AVEC LE BANQUIER (Trésor) des soldes annuels comprises dans le budget de

ANNÉES	Soldes effectifs d'après les Bilans, toutes dépenses et charges liquidées (Voir annexe n° IX)				Pour mémoire. — Intérêts réciproques en compte-courant avec le Trésor			
	Annuels		Accumulés		Annuels		Accumulés	
	ACTIF	PASSIF	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF	PASSIF	ACTIF	PASSIF
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	65,999 06	"	66,999 05	"	2,010 30	"	2,010 30	"
1836	258,191 57	"	329,120 62	"	10,649 54	"	12,659 84	"
1837	"	182,494 55	142,626 0	"	18,068 95	"	30,725 79	"
1838	"	716,567 59	"	573,941 52	17,527 21	"	44 256 "	"
1839	"	421,283 47	"	995,224 99	2,810 43	"	47,066 43	"
1840	51,790 96	"	"	943,425 03	7,682 71	"	54,699 14	"
1841	"	865,470 47	"	1,808,875 50	699 39	"	55,798 53	"
1842	"	411,897 32	"	2,210,772 82	"	0,691 32	45,707 21	"
1843	"	1,011,448 96	"	1,232,221 77	"	14,303 27	31,403 94	"
1844	"	614,744 17	"	3,846,465 94	"	22,675 64	8,778 70	"
1845	"	53,647 81	"	3,900,103 75	"	31,235 92	"	22,457 62
1846	65,953 88	"	"	3,834,149 87	"	28,038 11	"	60,495 73
1847	"	1,401,545 41	"	5,235,695 23	"	50,464 59	"	100 980 32
1848	"	3,509 331 51	"	8,745,026 80	"	146,233 71	"	247,194 04
1849	"	2,119,354 08	"	10,458 981 78	"	260,444,14	"	307,638 16
1850	"	1,515,508 42	"	12 373,690 26	"	310,657 08	"	848,295 26
1851	253,599 13	"	"	12 120,291 07	"	378,697 94	"	1,227,193 25
1852	1,394,330 52	"	"	10,725,960 35	"	360,676 57	"	1,587,869 81
1853	1,982,735 20	"	"	8,743,275 35	"	301,985 7	"	1,892,855 13
1854	3,346,794 86	"	"	5,796 476 49	"	206,516 95	"	2,099,392 10
1855	2 962,883 22	"	"	2,433 847 27	"	81,952 06	"	2,181,344 16
1856	1 068,364 30	"	"	1,365,482 97	"	"	"	2,180,520 24
1857	1,184,488 93	"	"	180,991 04	823 09	"	"	2,118,125 12
1858	2,318 838 27	"	2,137,844 23	"	67,395 12	"	"	1,981,748 90
1859	3,409,589 71	"	5 547,433 94	"	136,376 22	"	"	1,724,047 72
1860	5 099,628 41	"	10 547,060 35	"	257,701 18	"	"	1,286,270 96
1861	7,720,593 65	"	18,397,654 "	"	477,776 77	"	"	570,980 72
1862	6,671,440 97	"	25,029,103 97	"	715,290 23	"	463,232 99	"
1863	6,931,668 78	"	31,960 772 75	"	1 034,713 71	"	1,815,963 74	"
1864	7,366,587 03	"	39,267,359 78	"	1 392,730 35	"	3 511,579 12	"
1865	6,663,212 07	"	45,930,571 86	"	1 695,015 78	"	5,528,206 28	"
1866	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"	2,046,627 16	"	7,869 604 42	"
1867	2,069,387 44	"	50,028,705 34	"	2,311,398 14	"	10,368,956 05	"
1868	3,017 843 94	"	53,648,049 28	"	2,499,351 63	"	13,084,610 33	"
1869	4,610,998 03	"	58,256,147 31	"	2,715,654 28	"	16,090 841 12	"
1870	5,223,150,91	"	63,479,298 22	"	2,975 230 79	"	19,368,694 22	"
1871	10,429,049 89	"	73,908,346 11	"	3,298,853 10	"	23,194,621 98	"
1872	4,903 173 07	"	77,911,521 18	"	3,625,927 70	"	27,485,325 46	"
1873	"	8 867,743 24	69,043,777 94	"	4,290,703 41	"	32,005,356 57	"
1874	"	7,274,741 40	61,769,536 54	"	4,570,031 04	"	36,420,427 41	"
1875	"	4,712 954 58	57,0 6,581 96	"	4,415,070 88	"	40 797,945 84	"
1876	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"	4,377 518 43	"	45,204,992 47	"
1877	"	4,821,900 41	48,348,130 93	"	4,407,046 61	"	54,318,665 10	"
1878	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"	4 516,072 64	"	49,741,045 09	"
1879	"	2 750,726 72	41,719,676 62	"	5,571,620 01	"	58 969,040 48	"
1880	"	1,541,418 10	40,178,208 57	"	4,650,375 38	"	63,768,007 86	"
1881	"	7 853,677 59	32,324,530 93	"	4,798 967 38	"	73,368,880 85	"
1882	"	7,208,532 20	25,115,998 73	"	4,850 450 82	"	78,043,763 77	"
1883	"	5,202,460 70	19,013,638 59	"	4 750 422 17	"	82 679,251 72	"
1884	"	6 559,766 "	13,383,872 53	"	4,674,832 92	"	87 246,841 92	"
1885	"	6,316,310 73	7,037,561 78	"	4,635,487 95	"	91 754,104 54	"
1886	"	5,645 074 77	1,302,537 01	"	4 567,590 20	"	95 811,778 75	"
1887	6,843,037 94	"	7,935,634 95	"	4 507 262 61	"	100,311,123 05	"
1888	10,390,035 01	"	18,325 689 96	"	4 057,674 21	"	105,327,046 69	"
1889	10,150,457 44	"	28,476 147 40	"	4 499,345 26	"	110,764,790 81	"
1890	4,324,440 41	"	32,800,596 81	"	5 013 922 74	"	116,553,278 96	"
1891	4 881,712 16	"	37,682,308 97	"	5 439 744 15	"	122,690,846 04	"
1892	3,724,291 21	"	40,906,606 18	"	5,788,489 12	"	129,228,349 47	"
1893	8 971,148 12	"	49,877,751 30	"	6,127,667 04	"	136,343,273 81	"
1894	10,888,871 85	"	60,566,373 15	"	6,547,403 43	"	144,018,563 52	"
1895	7,581,846 74	"	08,148,213 89	"	7,114,904 34	"	152 302,272 03	"
1896	11 988,373 24	"	80,136,593 13	"	7,677,299 71	"	152 799,624 57	"
1897	11,839 509 83	"	77,87,819 75	"	8,251,718 51	"	161,247,523 06	"
1897	9,833,196 07	"	89,969,789 20	"	8,590 971 01	"	161 282,977 "	"
1897	11,731 292 96	"	91,719,112 71	"	8,945,761 03	"	170 688,665 28	"
1898	11,844,896 91	"	103,664,097 62	"	9 720,472 73	"	"	"
	192,890,758 45	89 335,748 83			172,935,407 97	2,238,742 09		
								170 688,665 28

A — Résultats produits aux comptes-rendus de 1896 et de 1897, correspondant aux périodes pendant lesquelles les lignes rachetées ont été exploitées pour compte de l'Etat jusqu'à leur reprise effective.

B — Résultats rectifiés y compris ceux affectés à la période transitoire.

déduction faite des pensions liquidées à charge du budget de la dette publique et non l'exploitation du chemin de fer.

SOLDES EN CAISSE AUGMENTÉS DES INTÉRÊTS.				A DEDUIRE		Soldes dans l'hypothèse où les intérêts en compte-courant seraient servis entre l'exploitation et le banquier (Trésor)			
Annuels.		Accumulés.		le montant des pensions		Annuels		Accumulés	
ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	Annuelles	Accumulées.	ACTIF	PASSIF	ACTIF.	PASSIF.
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
69,009 35	"	69,009 35	"	"	"	69,009 35	"	69,009 35	"
268,771 11	"	337,780 46	"	"	"	268 771 11	"	337,780 46	"
"	164,425 60	"	"	"	"	"	164,425 60	"	"
"	703,040 38	"	529,685 52	"	"	"	703,040 38	"	529,685 52
"	418,473 04	"	948,158 56	"	"	"	418,473 04	"	948,158 56
39,432 67	"	"	888,725 89	"	"	39,432 67	"	888,725 89	"
"	864,751 08	"	1,753,476 97	"	"	"	864,751 08	"	1,753,476 97
"	421,588 64	"	2,175,065 61	"	"	"	421,588 64	"	2,175,065 61
"	1,025,752 22	"	3,200,817 64	"	"	"	1,025,752 22	"	3,200,817 64
"	636,949 81	"	3,837,767 64	80	80	"	636,949 81	"	3,837,767 64
"	84,813 73	"	3,912,561 17	"	806	"	84,813 73	"	3,912,561 17
37,915 77	"	"	3,884,615 60	1,263	2,169	37,915 77	"	3,884,615 60	"
"	1,452,010 "	"	5,336,655 60	1,319	3,488	"	1,452,010 "	"	5,336,655 60
"	3,653,565 24	"	8,992,220 81	1,768	5,256	"	3,653,565 24	"	8,992,220 81
"	2,373,739 12	"	11,366,019 96	1,920	7,176	"	2,373,739 12	"	11,366,019 96
"	1,856,105 50	"	13,222,185 46	4,113	11,289	"	1,856,105 50	"	13,222,185 46
"	125,298 86	"	13,347,484 32	5,831	17,120	"	125,298 86	"	13,347,484 32
1,031,633 95	"	"	12,313,830 37	5,355	22,475	1,031,633 95	"	12,313,830 37	"
1,677,749 87	"	"	10,938,060 50	5,827	27,802	1,677,749 87	"	10,938,060 50	"
3,140,257 91	"	"	7,495,822 52	5,281	33,083	3,140,257 91	"	7,495,822 52	"
2 880,631 16	"	"	4,615,191 43	4,759	37,842	2 880,631 16	"	4,615,191 43	"
1,069,188 22	"	"	3,546,003 21	7,325	45,167	1,069,188 22	"	3,546,003 21	"
1,246,884 05	"	"	2,289,110 16	21,440	66,616	1,246,884 05	"	2,289,110 16	"
2,455,214 49	"	156,095 31	"	27,050	93,666	2,455,214 49	"	156,095 31	"
3,667,290 89	"	3,823,368 22	"	27,773	131,439	3,667,290 89	"	3,823,368 22	"
5,537,403 18	"	9,360,780 40	"	28,163	149,602	5,537,403 18	"	9,360,780 40	"
8,405,883 88	"	17,826,673 28	"	31,901	181,503	8,405,883 88	"	17,826,673 28	"
7,665,603 68	"	25,492,336 96	"	32,440	213,852	7,665,603 68	"	25,492,336 96	"
8,284,393 13	"	33,776,738 09	"	40,317	254,169	8,284,393 13	"	33,776,738 09	"
9,012,202 81	"	42,778,918 90	"	43,410	297,579	9,012,202 81	"	42,778,918 90	"
8,703,839 23	"	51,485,776 13	"	51,510	351,098	8,703,839 23	"	51,485,776 13	"
4,339,644 19	"	55,828,422 12	"	72,064	423,162	4,339,644 19	"	55,828,422 12	"
4,568,739 07	"	60,397,161 39	"	81,936	505,098	4,568,739 07	"	60,397,161 39	"
6,333,488 12	"	66,730,659 61	"	79,526	584,624	6,333,488 12	"	66,730,659 61	"
7,565,326 82	"	74,325,988 43	"	78,391	663,015	7,565,326 82	"	74,325,988 43	"
8,522,004 01	"	82,847,992 44	"	87,294	760,309	8,522,004 01	"	82,847,992 44	"
14,244,977 65	"	97,102,970 09	"	91,907	842,216	14,244,977 65	"	97,102,970 09	"
8,293,876 54	"	101,396,846 67	"	91,199	933,416	8,293,876 54	"	101,396,846 67	"
"	4,347,712 16	101,049,134 47	"	102,232	1,035,647	"	4,347,712 16	101,049,134 47	"
"	2,859,170 57	98,189,963 91	"	102,451	1,138,098	"	2,859,170 57	98,189,963 91	"
"	335,436 16	97,851,527 80	"	121,582	1,259,680	"	335,436 16	97,851,527 80	"
520,495 99	"	88,370,023 79	"	127,747	1,387,427	520,495 99	"	88,370,023 79	"
"	265,847 77	98,080 176 07	"	143,941	1,531,368	"	265,847 77	98,080 176 07	"
706,852 42	"	98,196,018 44	"	168,130	1,719,499	706,852 42	"	98,196,018 44	"
1,892,648 68	"	100,638,067 10	"	193,161	1,912,639	1,892,648 68	"	100,638,067 10	"
3,217,549 28	"	103,946,216 38	"	193,346	2,106,005	3,217,549 28	"	103,946,216 38	"
"	3,003,226 77	100,943,959 61	"	202,845	2,308,850	"	3,003,226 77	100,943,959 61	"
"	2,458 110 03	98,484,879 58	"	217,030	2,525,880	"	2,458 110 03	98,484,879 58	"
"	527 477 26	97,957,492 30	"	238,207	2,784,087	"	527 477 26	97,957,492 30	"
"	1,924,278 05	96,033 124 26	"	296,529	3,080,616	"	1,924,278 05	96,033 124 26	"
"	1,748 720 57	94,284,403 70	"	309,240	3,389,856	"	1,748 720 57	94,284,403 70	"
"	1,137,762 15	93,146,641 65	"	351,731	3,741,587	"	1,137,762 15	93,146,641 65	"
10,600,732 15	"	103,747,373 70	"	363,876	4,109,463	10,600,732 15	"	103,747,373 70	"
14,889,440 21	"	118,636,813 91	"	336,182	4 481 615	14,889,440 21	"	118,636,813 91	"
15,164,380 16	"	133,801,194 09	"	437 617	4 910 262	15,164,380 16	"	133,801,194 09	"
9,764 193 56	"	143,562,387 65	"	464,679	5 783,841	9,764 193 56	"	143,562,387 65	"
10,670,290 25	"	154,235,687 93	"	482,550	5,866 391	10,670,290 25	"	154,235,687 93	"
9,351,901 29	"	163,587,549 22	"	509,296	6,376,687	9,351,901 29	"	163,587,549 22	"
15,518,551 55	"	179,106,100 77	"	533,238	6,808,925	15,518,551 55	"	179,106,100 77	"
17,803,526 10	"	190,909,626 96	"	561,209	7,470,134	17,803,526 10	"	190,909,626 96	"
15,217,146 45	"	212,166,773,41	"	615,012	8,085,146	15,217,146 45	"	212,166,773,41	"
10,212,091 75	"	232,438,865 16	"	675,019	8,760,775	10,212,091 75	"	232,438,865 16	"
20,400,570 91	"	239,667,311 38	"	675 620	8,760,775	20,400,570 91	"	239,667,311 38	"
18 778 447 10	"	251,217,312 26	"	724,113	9,484 888	18 778 447 10	"	251,217,312 26	"
30,151,165 30	"	259 010,409 71	"	724 113	9,484 888	30,151,165 30	"	259 010,409 71	"
21,244,505 19	"	274,262,674 00	"	764,166	10,210,254	21,244,505 19	"	274,262,674 00	"
306,673,029 55	32,410,354 05			10,249,264		298,545,420 55	34,331,990 65		
274,262,674 00						264,013,420 90			

N° X. — COMPARAISON DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1898 et 1897.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	Année 1898.			Année 1897.		
	Dépenses approximatives de l'exercice.	Exercice clos.	Totaux portés au bilan.	Chiffres approximatifs portés au bilan.	Chiffres définitivement arrêtés.	
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités.	580,409 »	»	580,409 »	505,960 »	539,007 56
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	455,369 »	»	455,369 »	432,000 »	430,350 57
	Matériel et fournitures de bureau.	962,402 »	»	962,402 »	877,400 »	850,695 04
	Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central belge.	88,000 »	»	88,000 »	»	»
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	499,000 »	»	499,000 »	70,000 »	70,000 »
	Secours aux ouvriers	445,000 »	»	445,000 »	400,025 »	99,844 05
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	68,000 »	»	68,000 »	68,400 »	68,388 03
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	30,015 »	»	30,015 »	44,000 »	44,869 46
		2,197,895 »	»	2,497,895 »	4,767,485 »	4,770,454 38
	Voies et travaux.	Traitements et { entretien	2,056,449 »	»	2,056,449 »	4,724,455 46	4,878,654 49
indemnités. } construction		(1) 446,203 »	»	446,203 »	428,424 54	428,424 54
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		7,237,964 »	»	7,237,964 »	6,666,000 »	6,677,874 35
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie		5,869,409 »	45,975 39	5,885,084 39	4,869,000 »	5,254,864 98
Travaux d'entretien et d'amélioration		8,938,162 »	20,639 45	8,938,804 45	7,890,439 »	7,813,974 25
	24,247,854 »	36,614 84	24,284,468 84	21,274,749 »	24,733,489 34	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités.	2,294,483 »	»	2,294,483 »	4,998,000 »	2,100,744 34
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	48,910,000 »	»	48,940,000 »	46,630,000 »	16,630,048 »
	Primes d'économie et de régularité.	929,602 »	4,049 65	933,651 65	772,279 »	768,244 38
	Combustibles et autres objets de consommation	40,649,998 »	27,473 68	40,677,471 68	8,975,000 »	9,553,515 58
	Entretien et renouvellement du matériel	20,497,997 »	24,924 56	20,222,921 56	18,522,790 »	22,356,007 20
	Renouvellement exceptionnel	»	»	»	3,387,210 »	»
	52,982,080 »	56,447 89	53,038,227 89	50,285,279 »	51,408,526 47	
Exploitation.	Traitements et indemnités.	43,590,773 »	»	43,590,773 »	12,005,000 »	44,547,728 55
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, camionnage.	10,405,474 »	»	40,405,474 »	9,210,000 »	9,228,030 »
	Primes	529,511 »	»	529,511 »	447,400 »	446,804 89
	Frais d'exploitation.	3,412,749 »	194 06	3,412,910 06	2,725,210 »	2,750,718 66
	Publicité commerciale	233,562 »	801 69	234,363 69	280,740 »	252,706 90
	Pertes et avaries.	4,645,243 »	197,426 »	2,442,339 »	2,050,000 »	2,044,362 70
	Redevances aux Compagnies pour l'usage de leur matériel	»	»	»	42,000 »	44,588 68
	29,547,282 »	498,448 75	30,015,400 75	26,730,050 »	26,248,940 38	
Perception et contrôle des recettes et des matières.	Traitements et indemnités.	2,490,447 »	»	2,490,447 »	2,049,990 »	2,077,702 60
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	436,484 »	»	436,484 »	126,990 »	126,994 »
	Primes	5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	5,000 »
	2,334,598 »	»	2,334,598 »	2,451,980 »	2,209,693 60	
Ensemble.	114,276,709 »	590,884 48	144,867,590 48	102,209,513 »	103,390,804 44	
A ajouter (Voir ci-contre) fr.			1,484,291 44	1,484,291 44		
			143,048,884 62			
(1) Report au capital.			446,203 »			
Reste pour l'exercice 1898			142,902,678 62			

(1) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget de l'exploitation, incombe au capital. (Voir annexe III.)

- N° XI. — *Recettes. — Droits constatés et recouvrements effectués.*
- N° XII. — *Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises.*
- N° XIII. — *Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer.*

N° XI. — Recettes. — Droits constatés

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. IX.)	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES de l'exploitation (1).	Parts des lignes concedées exploitées par l'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor (1).	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice.
1880	115,785,288 40	4,504,122 30	100,281,166 01	105,125,670 82	4,405,371 90
1885	119,669,451 09	5,920,998 44	115,748,453 55	115,260,619 02	2,459,595 48
1890	141,100,895 75	4,576,115 53	136,614,780 22	155,479,651 54	5,155,128 88
1895	154,400,287 37	5,085,515 08	149,316,775 39	146,007,265 71	5,446,509 »
1896 (2)	160,547,651 70	5,290,080 35	155,057,571 37	151,469,754 74	5,609,918 47
1897 (2)	170,545,000 37	5,282,707 09	165,062,293 28	161,928,701 26	5,695,562 50
1898 (2)	185,870,758 08	5,065,618 59	178,805,120 09	175,555,386 64	3,449,755 45
Total des autres années.	5,088,951,506 41	165,789,088 07	2,925,142,417 74		
ENSEMBLE.	4,132,340,860 07	199,512,245 02	3,955,028,555 65		

N° XII. — Recettes brutes de l'exploitation par

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. X.)	TRAINS DE							
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journal.	COLIS par exprès (Services intérieurs et mixtes.)	PETITS PAQUETS en grande vitesse. (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.
1880	37,767,012 38	»	902,272 28	»	964,981 »	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69
1885	41,725,313 05	»	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12
1890	44,939,856 66	151,100 60	1,080,335 90	41,728 »	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85
1895	59,411,389 43	171,233 00	1,635,394 68	63,940 07	1,235,118 22	2,063,577 76	256,026 72	69,387 05
1896 (1)	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,204,551 58	2,046,974 76	269,436 18	66,433 82
1897 (1)	57,160,274 65	197,517 »	1,877,608 13	70,408 07	1,409,357 52	2,192,515 03	282,668 27	69,849 43
1898 (1)	59,977,629 81	208,134 80	1,896,282 30	77,804 03	1,559,965 »	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63
Total des autres années.	1,066,430,665 65	1,142,863 50	37,358,462 88	388,043 84	21,230,175 43	39,500,479 26	9,077,177 03	3,043,104 35
ENSEMBLE.	1,411,289,941 67	2,053,243 40	47,517,118 94	737,137 35	29,808,978 34	53,170,698 59	10,861,506 89	3,462,674 94

(1) Non compris la recette des gestions provisoires des lignes exploitées pour compte de l'État.

N° XIII. — Produits divers encaissés par le Département

ANNÉES (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. XI.)	ALIMÉNTATIONS, subsidés, etc. Sommes soustraites au capital à titre d'amortisse- ment indirect. 1	LOCATION					PRIX DE VENTE		
		de terrains. 2	de bâtiments. 3	de buffets et buvettes. 4	d'herbages, d'oseraies, etc. 5	de vidanges. 6	du mobilier et du matériel hors d'usage. 7	d'objets non réclamés. 8	d'arbres, de plantations, d'her- bages. 9
1880	123,263 86	29,262 65	15,175 52	(1)	18,556 11	2,122,45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1885	80,212 78	24,114 12	17,784 27	»	13,838 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1890	63,168 35	20,970 68	6,464 56	»	7,460 54	»	5,700 »	15,120 42	2,161 50
1895	18,911 11	17,549 02	7,583 17	»	7,432 92	»	4,973 »	13,783 94	11,916 70
1896	48,754 78	20,383 44	10,417 32	»	6,961 91	»	12,097 40	15,326 99	7,603 75
1897	19,586 57	19,250 45	8,614 67	»	5,875 01	»	11,526 »	12,737 50	5,570 20
1898	50,020 10	20,322 24	12,009 60	»	6,141 07	»	16,180 90	13,785 01	7,335 20
Total des autres années.	5,313,543 37	876,844 68	291,649 36	700,805 42	497,100 50	56,818 38	719,332 42	525,177 74	368,607 32
ENSEMBLE	5,717,460 01	1,037,733 28	369,788 47	700,805 42	563,367 40	58,940 83	792,980 46	623,412 55	419,145 18

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

et recouvrements effectués.

EFFECTUÉS.		SOMMES à RECOURRER.	Parts du Trésor depuis l'origine dans les recettes du che- min de fer. (1)	Observations.
POUR chaque exercice.	DEPUIS L'ORIGINE.			
109,517,042 72	1,518,250,270 93	2,523,892 16	1,520,556,163 11	(1) Non compris les produits divers. Voir annexe n° XIII. (2) Non compris la recette des gestions provisoires des lignes exploitées pour compte de l'État.
115,700,015 10	2,091,716,595 52	2,023,896 55	2,095,740,491 83	
156,614,780 22	2,721,655,526 88	1,057,722 05	2,722,695,248 91	
149,545,654 71	3,434,081,459 07	22,131 84	3,434,105,570 91	
133,079,705 21	3,589,161,142 28	"	3,589,161,142 28	
164,922,265 76	3,734,085,406 04	140,029 32	3,734,225,435 56	
178,805,120 09	3,932,888,526 15	140,029 32	3,935,028,555 65	

trains de voyageurs et trains de marchandises.

VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.				ENSEMBLE.	
CHEVAUX.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.	MESSAGERIES. (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.		TOTAL.
119,073 46	274,682 29	41,474,689 22	4,697,766 65	64,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310,599 15	113,785,288 40
157,675 05	468,934 22	46,553,670 92	5,219,017 98	64,897,129 89	1,086,111 20	1,913,472 "	73,115,761 07	119,669,431 96
184,413 62	448,748 29	50,150,969 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75
199,706 76	439,109 17	56,537,857 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,369,518 12	3,537,454 84	97,862,403 61	154,400,287 37
207,835 98	416,948 20	59,152,887 24	7,089,583 03	90,006,157 44	1,432,542 74	2,666,461 25	101,194,764 46	160,347,651 70
218,659 86	431,910 62	63,910,968 58	7,369,757 71	94,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 44	106,434,031 79	170,345,000 37
243,950 65	444,551 52	67,304,338 37	8,147,346 73	103,128,218 06	1,681,470 26	3,709,652 26	116,666,400 31	183,870,733 68
4,178,083 42	6,976,711 06	1,189,325,766 42	139,952,560 63	1,665,558,212 33	23,094,219 22	66,627,849 94	1,300,232,842 12	3,089,558,608 54
5,508,299 "	9,901,595 37	1,574,311,194 40	184,946,475 30	2,250,165,703 13	37,504,430 25	86,240,099 63	2,558,856,708 31	4,133,167,902 80
Crédance irrécouvrable. (Voir annexe III du C. R. de 1892.) . . .								627,102 12
Reste . . . fr.								4,132,540,806 67

des finances pour compte du chemin de fer.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage.	Excédents de droits d'ancien sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Ensemble (col. 2 à 14).	Droits de magasinage	Acomptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	Ensemble des produits indirects portés en CR recette au CR (col. 15, 16 et 17).	TOTAUX. (col. 1 et 18).
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
3,265 87	(1)	"	"	"	89,786 01	(1)	"	89,786 01	212,049 87
2,738 65	"	"	"	"	104,474 24	"	"	104,474 24	184,687 02
2,127 26	"	"	"	912 36	60,923 32	"	"	60,923 32	124,091 67
3,065,10	"	"	"	729 29	67,063 14	"	"	67,063 14	85,974 25
4,781 08	"	"	"	339 07	87,111 56	"	"	87,111 56	133,865 34
3,827 18	"	"	"	326 47	67,727 48	"	"	67,727 48	87,314 05
3,723 25	"	"	"	331 63	79,919 80	"	"	79,919 80	129,939 99
57,647 36	50,689 85	2,520 51	74,131 66	6,563 47	4,227,784 75	342,037 42	200,000 "	4,769,826 18	10,083,369 55
81,176 35	50,689 85	2,520 51	74,131 66	9,202 29	4,783,794 31	342,037 42	200,000 "	5,325,831 73	11,043,291 71

N° XIV. — Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et

	1880.	1885.
A. Lignes construites directement par l'État :		
Lignes exploitées. { Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation	279,855,928 96	312,213,850 90
Lignes en construction (Annexe V).	a) 245,603 07	a) 936,403 45
Ensemble pour lignes construites directement par l'État.	280,101,532 03	313,150,254 35
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. { en exploitation (1).	77,644,905 88	140,379,275 60
Parachèvement. { Travaux livrés à l'exploitation	a) 12,404,994 12	a) 6,090,058 85
{ — d'extension, non achevés à fin d'exercice.	1,107,577 02	5,736,567 53
Ensemble pour lignes construites à forfait.	91,157,477 02	152,205,901 98
C. Lignes rachetées :		
Nons à Manage (capital représentatif des annuités)	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
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877)	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisœul	2,385,000 »	2,385,000 »
Lierre à Turnhout	» 4,300,000 »	» 4,300,000 »
Anvers à la frontière par Esschen (estimation-Bijige)	12,500,000 »	12,500,000 »
Marbehan à Vinton et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	» 6,028,623 20	» 6,028,623 20
Réseau des Flandres. { Coût	17,380,762 72	17,380,762 72
{ Remboursement des cautionnements	» 61,219 70	» 61,219 70
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités)	194,208,800 »	194,208,800 »
Luxembourg. { Prise { actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885)	34,628,581 80	127,355,108 80
{ en charge { actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885)	74,399,400 »	
{ des { primes (converties en 3 1/2, en 1885)	18,327,125 »	
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	» »	» »
Liégeois-Limbourgeois	» »	» »
Gand-Ecloo	» »	» »
Grand Central Belge	» »	» »
Aix à la frontière	» »	» »
Plateaux de Herve	» »	» »
Sichem à Montaigu	» »	» »
Parachèvement. { Travaux prévus lors du rachat.	13,101,927 16	13,101,927 16
{ Autres travaux livrés à l'exploitation	15,054,076 60	26,493,610 60
{ Travaux d'extension, non achevés à fin d'exercice		
Ensemble pour lignes rachetées.	451,998,715 63	474,725,192 62
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :		
Parachèvement. { Travaux livrés à l'exploitation	3,296,747 48	6,235,316 46
{ — non achevés à fin d'exercice.		
Ensemble pour lignes louées par l'État.	3,296,747 48	6,235,316 46
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.		
	22,272,727 36	31,725,042 30
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction de lignes, personnel, mobilier, frais de bureau, etc.		
	7,252,481 55	8,363,982 34
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillages des ateliers, etc. :		
1 ^o Commandé par l'État	134,814,140 37	191,589,386 10
2 ^o Repris aux compagnies.	66,569,438 88	67,071,388 24
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	201,383,579 25	258,660,774 34
H. Intérêts intercalaires des capitaux		
Ensemble des capitaux engagés par l'État.	1,057,461,260 32	1,245,066,464 48
Lignes en exploitation	14,801,645 80	16,373,923 05
{ — en construction et travaux d'extension non achevés.	a) 3,722 54	a) 97,149 43
Total général de premier établissement. . . fr.	1,072,266,628 66	1,261,537,537 86
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire :		
1 ^o pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéras a ci-dessus).	12,654,319 73	7,123,611 73
2 ^o pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect. Voir annexe II.).	4,207,814 71	4,831,160 98
Reste capital utile . fr.	1,055,404,494 22	1,249,582,765 15

(1) 1^o Non compris 2,835,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le Département des Finances; l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir: Bruxelles à Londerzeel par Zellicq; Bruxelles au bois de la Cambre; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.

2^o Non compris fr. 4,173,201-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités payées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Baronville à Eprave.

(2) Déduction faite de 12,500,000 francs pour la ligne d'Anvers à la frontière. Cette somme, qui est comprise depuis 1880 dans le capital de l'État ainsi que dans les charges financières, n'a, en réalité, été réglée qu'à l'occasion de la reprise du Grand Central Belge auquel elle a, par conséquent, été rattachée.

(3) Y compris les 12,500,000 francs faisant l'objet du renvoi (2) ci-dessus.

(4) Y compris fr. 1,037,531-39 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897.

(5) Déduction faite de fr. 1,037,531-39 — — — — —

frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer.

1890.	1895.	1896.	1897 .	1898.
335,402,894 71	371,317,051 29	378,267,989 19	485,466,994 40	401,448,726 23
a) 2,716,156 61	a) 6,366,436 18	a) 7,348,619 44 a) 5,159,514 10	a) 9,289,816 79 a) 9,462,842 08	a) 8,111,280 40 a) 9,081,276 61
332,686,738 10	377,681,187 47	390,976,152 73	404,210,653 27	418,641,284 24
155,352,622 31	(1) 156,009,124 10	(1) 156,009,124 10	(1) 156,009,124 10	(1) 156,009,124 10
a) 319,300 "	"	"	"	"
7,548,664 94	9,640,762 37	10,463,186 60 a) 227,203 78	11,680,875 48 a) 103,992 96	12,602,588 94 a) 65,658 54
163,218,587 25	166,649,886 17	166,699,514 48	167,793,992 54	168,677,371 57
10,523,041 76 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,300,000 " 12,500,000 " 6,937,645 59	435,138,677 16	435,138,677 16		
17,441,982 43			(2) 472,034,459 07	
194,206,800 "		14,405,115 41 31,090,668 50		719,031,451 78
127,355,108 80			7,734,600 " (2) 213,429,434 27 2,716,780 19 23,116,178 25	
"	"	"	"	353,371 28
"	"	"	"	13,101,927 16
13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
35,824,051 43	50,214,857 62	54,316,261 90 a) 292,039 02	(1) 57,765,833 19 a) 621,073 03	62,015,558 66 a) 788,937 82
494,064,655 75	498,455,461 04	552,244,689 15	790,520,285 16	795,291,246 08
7,716,623 67	9,766,309 72	10,104,072 66 a) "	(5) 9,434,647 41 a) 6,903 94	9,761,877 97 a) 80,395 07
7,716,623 67	9,766,309 72	10,104,072 66	9,441,751 30	9,842,273 04
33,236,319 29	38,450,101 "	39,369,983 73	40,399,584 92	42,710,961 08
9,310,163 56	10,917,148 15	11,341,429 50	11,729,052 22	12,369,380 38
213,127,399 42 67,071,388 24	238,968,414 88 67,071,388 24	246,612,636 02 68,027,638 24	260,793,192 30 90,475,767 01	277,032,190 19 90,475,767 01
284,198,787 66	306,030,803 12	314,840,274 26	351,268,959 31	367,007,927 20
1,315,864,218 40 17,341,877 56 a) 323,606 90	1,406,962,287 87 18,827,170 94 a) 552,188 34	1,485,376,116 56 18,970,475 72 a) 491,475 67	1,775,384,078 77 19,076,721 12 a) 1,006,665 88	1,815,040,473 09 19,802,473 39 a) 944,138 97
1,333,520,702 86	1,426,141,647 15	1,604,838,067 95	1,790,447,465 77	1,835,787,085 45
3,359,093 41 5,397,249 56	6,918,624 52 6,165,479 08	13,718,882 01 6,214,232 86	20,482,294 68 6,233,810 43	19,071,687 41 6,293,839 62
1,324,773,309 89	1,413,057,543 55	1,484,904,953 08	1,768,731,351 66	1,810,431,558 43

N° XV. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

DATES des reprises	1897.	1898.			
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites directement par l'État . . .	—	830,350	(1) 701,829	146,207	848,036
B. — — — à forfait pour son compte	—	701,849	25,266	676,583	701,849
Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,470	25,329	5,141	30,470
Luxembourg	1 janv. 1873	308,916	238,987	69,929	308,916
Bassins-Houillers.	1 janv. 1871	638,779	133,562	505,185	638,747
Pepinster à Spa.	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
Dendre-et-Waes.	9 juin 1853	104,235	103,708	527	104,235
Lignes des Flandres . . .	1 janv. 1878	240,975	6,391	234,584	240,975
Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,241	»	9,241	9,241
C. Lignes rachetées.	1 juillet 1880	26,911	26,911	»	26,911
Anvers à la frontière néerlandaise.					
Marbehan à Virton	15 mars 1881	31,853	»	31,853	31,853
Lierre à Turnhout	1 mars 1882	37,196	»	37,196	37,196
Anvers à Gand (2).	1 janv. 1896	49,700	13,629	36,171	49,700
Gand à Eecloo (3).	1 janv. 1897	18,746	»	18,746	18,746
Grand Central belge (4). . .	1 janv. 1897	409,030	22,292	386,738	409,030
Liégeois-Limbourgeois (5)	1 janv. 1896	123,171	»	123,171	123,171
Sichem à Montaignu	1 juillet 1898	»	»	3,594	3,594
Plateaux de Herve (6). . .	7 sept. 1897	34,505	»	34,505	34,505
		2,076,481	570,709	1,509,034	2,079,743
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . . .	»	3,608,380	1,297,804	2,331,824	3,629,628
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.	29 janv. 1867	56,376	56,376	»	56,376
Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,554	16,134	2,420	18,554
Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,822	»	54,822	54,822
Hesbaye-Condruz.	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351
Eecloo à Bruges (7).	1 janv. 1897	26,500	»	26,500	26,500
Landen à Hasselt (8).	1 janv. 1897	27,712	»	27,712	27,712
		344,172	158,367	185,805	344,172
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (9).	»	10,912	4,802	6,110	10,912
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (10).	»	28,750	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État ou pour son compte.	»	3,992,214	1,461,973	2,551,489	4,013,462

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

(2) Exploité pour compte de l'État par la Compagnie concessionnaire, du 1^{er} janvier 1896 au 1^{er} juillet 1897.

(3) — — — — — pendant le 1^{er} semestre 1897.

(4) — — — — — par l'Administration du Grand Central belge, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898.

(5) — — — — — par la Société pour l'exploitation des chemins de fer néerlandais, du 1^{er} janvier 1896 au 1^{er} juillet 1898, moyennant certaines redevances à l'État belge.

(6) Exploités par l'État moyennant part de recettes du 23 juillet 1872 au 7 septembre 1897.

(7) Exploité pour compte de l'État par la Société de Gand-Eecloo, pendant le 1^{er} semestre 1897.

(8) — — — — — par le Grand Central belge pour compte de l'État du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898.

(9) Savoir, voies communes dans les stations de Liège (Longdoz), Flémalle-Haute, Erquelinnes, Lobbes, Ingelmunster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Ypres, Comines, Chimay, Willebroeck, Puers, Saint-Gilles-Waes et Selzaete.

(10) Sections de Deynze à Thielt, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Piequery. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1893.)

N° XVI. — Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1898.

A. Rails et billes.

		1898.			1897.	
		Voies principales.	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier	Vignole de 52 kilog.	2,725,066	24,710	2,747,776	2,653,591
		» de 58 »	7,067,083	2,261,632	9,328,717	7,981,456
		Hilff de 29 kilog.	1,142	228,648	229,790	225,717
		divers de 7, 18, 21, 50 et 52k.	122,847	55,457	178,284	59,158
	Ensemble.	9,014,140	2,570,427	12,484,567	10,901,002	
	Rails en fer	670,927	1,998,152	2,669,079	2,447,566	
	Total.	10,585,067	4,568,579	15,153,646	13,349,468	
Nombre.	Billes	en chêne	6,475,216	2,444,825	8,920,041	7,508,920
		en sapin	65,285	220,548	285,833	505,544
		en hêtre	18,441	895	19,336	18,020
		Total.	6,558,942	2,675,068	9,234,010	7,632,405

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1898.			1897.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff	5,546	104,204	109,750	94,690	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	788	788	441	
Traverses de Soignies	»	4,059	4,059	4,047	
— de Wautherin	541,527	55,392	596,919	92,283	40k.17 par traverse.
— A en acier, mod. Joste.	41,119	2,000	43,119	23,637	Type néerl. 76 k. par traverse.
— B — Braet.	15,121	2,971	18,092	24,806	Type néerl. 76 k. par traverse.
— C — Bernard.	6,347	2,643	8,990	3,964	Type néerl. 105 k. par traverse.
ENSEMBLE.	609,660	169,057	778,717	237,568	(1) Mètres courants de voie simple.

N° XVII. — a. Profil et courbes des voies principales.

		Longueur	En p. ‰
Pentes et rampes . . .	} au-dessus de . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,555,999 46.94
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	982,518 18.04
		10 — 15 — — . . .	525,492 9.61
		15 — 20 — — . . .	308,806 5.67
		20 — 50 — — . . .	45,412 0.80
	au-dessus de 50 millimètres par mètre.	125,788 2.27	
Paliers		907,840	16.67
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XV)		29,750	»
		(¹) 5,475,435	100. »
Alignements droits		3,385,660	65.85
Courbes à rayon . . .	} de plus de . . .	de 200 mètres et moins	30,486 0.56
		200 à 300 mètres.	69,636 1.28
		300 à 500 —	411,676 7.56
		500 à 700 —	202,910 3.72
	700 mètres	1,145,308 21.03	
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XV)		29,750	»
		(¹) 5,475,435	100 »

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, bifurcations et de traversées locales pourées.		NOMBRE de signaux d'aiguilles	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromoplatés.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord . . .	145,995 ^m	97,458 ^m	34	26	5	17	15
Liège	129,696	154,514	36	91	14	25	27
Gand	192,598	78,529	42	107	1	10	25
Tournai	102,712	82,595	29	77	9	9	25
Mons	85,815	57,559	00	54	"	22	25
Bruxelles-Midi . . .	104,562	93,992	54	61	5	6	19
Charleroy	55,757	38,620	59	61	7	12	16
Namur	113,459	35,535	24	71	3	11	21
Arlon	129,872	60,668	14	60	10	8	11
Anvers	93,841	"	35	71	»	6	18
Hasselt	»	15,674	9	40	»	»	»
	1,154,535 ^m	722,844 ^m	374	699	52	124	196

(¹) Non compris les 2,284,289 mètres de voies accessoires d'évitement et de manœuvre.

N° XVIII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1898.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.	
Rails	en acier { de 52 kilog. * de 38 — . . .	981,947 »	52,808 »	7,222 »	1,041,977 »
		539,773 »	1,440,673 »	112,640 »	2,093,088 »
		45,453 »	515,221 »	339,416 »	869,790 »
Billes en bois.	1,047,505 »	872,729 »	120,686 »	2,040,920 »	
Traverses métalliques	756 »	152,843 »	39,537 »	193,136 »	
Bois spéciaux.	641,742 »	124,600 »	6,151 »	772,493 »	
Voies système Hillf.	Rails Longrines	»	51,585 »	3,436 »	54,721 »
		»	12,408 »	12,903 »	25,311 »
Croisements et traversées	renforcés. . . . * ordinaires	466,530 »	50,055 »	4,276 »	520,861 »
		443,924 »	349,626 »	13,161 »	806,711 »
Excentriques	en rails renforcés . . . * en rails ordinaires. . . .	322,888 »	17,318 »	2,080 »	342,286 »
		157,886 »	231,888 »	8,384 »	398,158 »
Plaques tournantes	301,831 »	136,687 »	19,080 »	457,598 »	
Ponts à peser.	231,376 »	35,429 »	7,216 »	273,721 »	
Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tirefonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc.	renforcés * ordinaires.	695,381 »	13,326 »	6,282 »	714,989 »
		355,730 »	621,182 »	96,648 »	1,073,560 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	162,780 »	104,502 »	13,259 »	280,541 »	
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	1,227,844 »	165,353 »	91,905 »	1,485,102 »	
Totaux. . fr.	7,593,046 »	4,947,935 »	903,982 »	13,444,963 »	

* La valeur des matériaux de type renforcé s'élève à la somme de 2,620,115 francs, dont 14/52, soit 705,415 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

N° XIX. — *Effectif du matériel*

		1898.	1897.		
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs.	685	619
			à marchandises	815	706
			de gare	326	306
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	89	48
			à marchandises	540	456
	Total.		<u>2,425</u>	<u>2,115</u>	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46
			tenders pour fortes rampes.	102	96
		Voitures à vapeur et voitures électriques	59	54	
	Total.		<u>207</u>	<u>196</u>	
Ensemble des moteurs ⁽¹⁾ ⁽²⁾		<u>2,630</u>	<u>2,311</u>		
Tenders indépendants ⁽²⁾		<u>1,705</u>	<u>1,507</u>		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽⁴⁾	pour les lignes principales.	Voitures ⁽⁵⁾ .	1 ^{re} classe	592	466
			2 ^e —	615	450
			5 ^e —	2,253	1,971
			mixtes.	681	644
			Fourgons à bagages	954	745
		Voitures.	cellulaires	19	18
			funéraires	9	11
			postales	67	65
		Wagons fermés pour petits colis	390	327	
		Trucks et wagons fermés pour équipages.	141	128	
	Boxes et wagons pour chevaux	195	191		
	Total ⁽⁴⁾		<u>5,696</u>	<u>4,996</u>	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 ^{re} classe.	1	1
			2 ^e —	150	5
			5 ^e —	495	497
mixtes.			160	508	
fourgons			148	151	
Fourgons à bagages indépendants.		17	17		
— — — adhérents aux locomotives.		46	46		
Voitures à vapeur et voitures électriques.		59	54		
Total.		<u>1,076</u>	<u>1,079</u>		
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS ⁽⁴⁾		<u>6,772</u>	<u>6,075</u>		

⁽¹⁾ Voir annexe n° XXI 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 3 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.	1896.	1897.
Fourgons	1 1/2	947	905
	3	145	142
Wagons fermés	7 et 7 1/2	12	2
	40	9,808	8,692
	15	192	—
— pour coton et laine	10	1,505	1,507
— pour coke, laine et minerais	10	2,009	1,782
— — — — —	12	1,919	1,927
— — — — —	15	545	545
— pour charbon	40	21,128	18,095
— — — — —	7	852	—
— — — — —	5	478	—
— — — — —	12	7,740	7,744
— — — — —	15	6,129	4,163
— à chevrons mobiles	10	—	1
— plats à 4 roues	10	2,959	2,581
— — — — —	7	40	—
— — — — —	5	22	—
— — — — —	15	607	195
— — 6 — — — — —	15	20	9
— — 8 — — — — —	20	1,158	885
— — 8 — — — — —	25	15	15
— — 8 — — — — —	50	7	6
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.) 6		8	—
Total pour le service commercial (1)		<u>57,801</u>	<u>48,788</u>

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	{ 10	5	5
	{ 55	1	1
— pour embranchement de charbonnage.	7 1/2 (2)	1,007	989
— dits tapissières	5	65	64
— pour l'entretien de la route.	7 1/2 (2)	155	175
— — le transport des plaques tourn.	10	17	12
— — — — — de roues } 5	5	5	8
	10	77	74
— — transp ^t de combust. en paniers	"	52	52
— — vérification de ponts à peser.	"	15	12
— — bâches à eau	"	6	6
— de secours	"	61	49
— citernes pour pétrole	"	17	17
— freins pour les plans inclinés	"	54	54
— pour transport de gaz riche.	"	6	5
Total pour les services divers (1)		<u>1,497</u>	<u>1,477</u>

ENSEMBLE DES WAGONS (1)

59,298 50,265

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS.

66,065 56,540

Bâches pour couvrir les chargements (2) 22,574 17,626

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

(2) Tonnage moyen.

N° XX. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1898, voir C. R. de 1896, Ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					REGISTRATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement		A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER.	Avance.	Arrière.
	Extensions. Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL		Changement de classification.		MATÉRIEL									
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.								
Locomotives.																
1880	131	»	4	8	143	»	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	»		
1885	38	»	46	»	81	»	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»		
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	8	+ 112	1,923	1,936	»	13		
1898	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,130	2,114	16	»		
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,157	2,142	15	»		
1897	78	»	44	»	119	»	19	»	19	+ 100	2,257	2,220	37	»		
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»	7		
Tenders (1).																
1880	49	»	»	»	49	»	7	»	7	+ 42	832	920	»	88		
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	- 19	1,201	1,269	»	68		
1890	19	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69		
1896	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,839	»	28		
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	33		
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»		
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	66		

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives-tenders 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.

N° XX (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					REGRYATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF ou 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement		A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER.	Avance.	Arrière.
	Extensions. Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATERIEL		Changem ^t de classification.		MATERIEL									
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.								
Voitures automotrices.																
1880	1	»	4	»	2	»	1	»	1	+	1	44	44	»	»	
1885	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	1	14	14	»	»	
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	64	49	5	»	
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	59	54	5	»	
Véhicules pour trains de voyageurs (1).																
1880	266	»	284	152	702	1	56	152	209	+	493	3,936	3,570	366	»	
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	-	1	4,192	4,068	124	»	
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+	51	4,726	4,665	61	»	
1895	171	»	193	»	364	»	21	2	23	+	341	5,623	5,306	317	»	
1896	317	»	60	»	377	»	76	»	76	+	301	5,924	5,623	301	»	
1897	100	»	2	14	116	»	65	»	65	+	51	5,975	5,723	252	»	
1898	783	»	»	»	783	»	91	»	91	+	692	6,667	6,506	161	»	
Véhicules pour trains de marchandises.																
1880	3,418	»	8	331	3,757	52	358	331	741	+	3,016	34,596	34,911	»	315	
1885	4	»	404	6	411	»	593	»	593	-	482	41,414	42,814	»	1,400	
1890	764	»	100	24	888	»	411	9	420	+	468	43,523	41,586	»	1,063	
1895	583	»	1,456	3	4,742	»	498	»	498	+	1,244	46,390	45,517	873	»	
1896	1,201	»	733	»	4,934	»	766	»	766	+	1,468	47,558	46,718	840	»	
1897	2,448	»	1,197	55	3,400	»	628	65	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	»	
1898	8,914	»	740	»	9,654	»	621	»	621	+	9,033	59,298	57,780	1,518	»	

(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 automotrices.

N° XXI. — Importance du matériel de traction en 1898.

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 ou plus.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives-tenders.	Total.
Nombre d'unités (1)		9	502	1,921	139	1,824	747	2,571
Nombre d'essieux moteurs		9	1,004	5,763	558	5,096	2,238	7,334
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	19,818	1,655,695	10,483,152	877,148	10,283,861	2,751,952	13,035,813
	Par locomotive	2,209	3,298	5,457	6,310	5,638	3,684	5,070
	Par essieu moteur	2,209	1,649	1,819	1,572	2,018	1,229	1,777
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs. Les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	123,520	12,302,540	70,838,265	7,001,290	65,202,975	25,062,640	90,265,615
	Par locomotive	13,724	24,905	36,876	50,369	35,747	33,551	35,109
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	216,900	16,705,900	65,200,400	5,463,800	65,502,600	22,084,400	87,587,000
	Par locomotive	24,100	33,279	33,941	39,308	35,912	29,564	34,067
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	313,950	18,875,650	74,074,065	7,046,650	72,012,855	28,297,460	100,310,315
	Par locomotive	34,883	37,601	38,560	50,695	39,481	37,881	39,016

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants (2)

Nombre d'unités (2)		1,705
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	18,376,520
	Par tender	10,778
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	38,494,170
	Par tender	22,580

(1) Non compris les voitures automotrices. (Voir ann. XX.)

(2) C'est-à-dire non compris les tenders faisant corps avec la locomotive. (Voir ann. XX.)

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

DATES.	AVANCE ANNUELLE exprimée EN KILOGRAMMES.	ARRIÉRÉ ANNUEL exprimé EN KILOGRAMMES.	AVANCE.
31 décembre 1874.	. . . . .	. . . . .	232,659
— 1875.	»	20,528	212,531
— 1876.	»	54,708	177,625
— 1877.	»	19,662	187,961
— 1878.	»	45,530	114,611
— 1879.	74,342	»	188,953
— 1880.	»	41,218	147,735
— 1881.	158,156	»	285,891
— 1882.	68,954	»	534,825
— 1883.	»	22,274	552,551
— 1884.	»	40,906	291,645
— 1885.	105,055	»	594,698
— 1886.	»	80,685	514,015
— 1887.	»	158,400	155,555
— 1888.	»	159,484	16,071
— 1889.	96,478	»	112,549
— 1890.	119,887	»	252,456
— 1891.	254,464	»	486,900
— 1892.	»	59,756	447,144
— 1893.	19,506	»	466,540
— 1894.	»	56,668	429,872
— 1895.	79,700	»	509,572
— 1896.	75,470	»	585,042
— 1897.	215,008	»	798,050
— 1898.	»	174,252	623,798
	1,242,888	851,749	
Avance	394,159		
Report des avances au 31 décemb 1874.	252,659		
Avance totale	623,798		

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{0714,5 P d^2 l}{D}$ 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.

N° XXIII. — Balance de renouvellement du matériel. — Valeur « argent » (1).

ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1893. voir C. R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — Avance. VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgé- taires autrement au 1 ^{er} 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	8
Matériel de traction.								
1880	12,002,988	597,690	»	12,600,678	16,014,073	183,800	16,194,873	3,594,195
1885	15,254,104	1,930,094	»	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,932	2,166,108	26,189,060	2,708,225
1895	26,256,704	1,213,521	»	27,500,225	30,262,403	1,832,750	32,095,153	4,594,928
1896	27,500,225	1,327,243	»	28,827,468	32,095,153	1,387,700	33,482,853	4,655,385
1897	28,827,468	1,110,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	6,505,353
1898	29,937,830	2,105,653	»	32,043,483	36,443,183	186,044	36,629,227	4,585,744
Matériel de transport.								
1880	18,602,712	1,124,424	1,273,446	21,000,582	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,111,647	266,105	31,377,752	2,628,452
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
1895	37,138,218	1,117,440	1,265,268	39,520,926	47,213,864	3,611,302	50,825,166	11,304,210
1896	38,235,638	2,177,797	1,397,964	41,811,419	50,825,166	2,145,783	53,000,919	11,189,500
1897	40,433,485	1,980,864	1,389,816	43,804,165	53,300,919	3,782,541	57,083,460	13,279,305
1898	42,384,319	1,918,272	1,642,508	45,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	13,405,845

(1) Les valeurs de remploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui sert d'appoint au budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

N° XXIV. — *Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.*

		PARCOURS ETAT.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	À vide.	En manœuvres.		
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.								
Matériel pour les lignes principales.	}	Locomotives à voyageurs	21,459,737	822,066	9,364	882,999	1,053,633	24,227,799
		— à marchandises.	1,516,977	24,236,872	388,314	2,559,115	5,091,339	33,783,617
		— de gare	73,304	347,537	8,317	222,744	4,745,387	5,397,289
Matériel pour les lignes secondaires.	}	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	3,254,871	150,105	3,051	142,238	278,715	3,819,070
		Locomotives-fourgons	1,102,165	1,468	62	41,212	43,916	1,188,553
		Voitures à vapeur	1,188,389	5,461	13	40,826	61,040	1,295,729
Locomotives assimilées aux moteurs légers		1,568,323	20,992	1,128	66,136	110,803	1,767,382	
Ensemble pour 1898 (1)		30,163,757	25,574,591	410,249	3,946,270	11,354,863	71,479,230	
		55,738,348		15,741,382				
Ensemble pour 1897.		27,561,960	23,837,823	366,858	3,823,017	10,662,574	66,252,272	
		51,399,783		14,852,489				
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.								
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1898(2)		161,246	36,241	"	17,601	1,678	216,766	
		197,487		19,279				
— — Ensemble pour 1897.		152,892	21,314	"	10,616	1,671	189,493	
		177,136		12,317				

(1) Y compris	}	la double traction	}	(sur le réseau de l'État	347,158	4,117,959	"	"	"	4,465,157
		le parcours sur les lignes étrangères.		sur les lignes étrangères	"	81,788	"	"	"	81,788
				453,285	314,822	"	35,736	3,748	809,591	
(2) Y compris la double traction		"	362	"	"	"	362			

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises*. A partir du 4^{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° XXV. — Parcours kilométrique du

	TRAINS DE VOYAGEURS.				
	TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TOTAL des PARCOURS.
	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
Voitures de 1 ^{re} classe	10,699,990	5,909,707	131	88,748	14,698,576
— de 2 ^e classe	23,109,284	1,025,856	365	123,698	24,257,201
— de 3 ^e classe	97,910,792	1,734,408	921	300,457	99,946,556
— mixtes	28,778,856	2,762,114	2,546	60,463	31,605,970
— à vapeur	1,126,644	»	»	»	1,126,644
— fourgons	6,330,531	»	»	»	6,330,531
Voitures cellulaires	314,626	»	»	»	314,626
Fourgons	32,443,249	3,926,364	6,016	135,284	36,530,913
Locomotives-fourgons	1,110,824	»	»	»	1,110,824
Wagons chargés inscrits en feuilles taxées. (a)	3,186,161	2,122,548	12,559	6,207	5,327,475
<i>Total des parcours productifs de recettes, sur le réseau de l'État</i>	220,811,752		753,575		221,267,125
Voitures à voyageurs	3,934,878	17,712	»	»	3,972,590
— cellulaires	1,703	»	»	»	1,703
— poste (prestations gratuites)	2,440,585	634,083	»	4,158	3,098,626
Fourgons	836,521	»	»	»	836,521
Locomotives-fourgons	400	»	»	»	400
Wagons chargés (service) (a)	47,931	»	»	»	47,931
— vides (trafic et service) (a)	237,730	171,708	2,793	1,380	435,651
— lestés, au poids mort	16,411	»	»	»	16,411
<i>Total des parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'État</i>	8,419,501		8,551		8,427,853
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT	212,608,758	16,522,498	25,520	758,575	229,694,900
Parcours dans les trains de l'État sur des sections étrangères.	1,872,225	210,587	»	»	2,082,810
Ensemble	231,014,068		763,704		231,777,770

Parcours des véhicules de l'État sur les lignes } Véhicules pour trains de voyageurs (1)
étrangères, dans les trains étrangers } — — — — — de marchandises (1)

PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT

Décomposition du par

Boxes	332,701		944		
Trucks pour équipages	14,932		96		
Wagons fermés } vitesse et A B	1,475,778	2,294,250	3,779	7,587	3,800,057
— ordinaires	946,371		3,660		
— à coke, minéral et chicorée	47,032		710		
Wagons ouverts } autres à 4 roues	638,194		3,904		
— plus de 4 roues	16,854		137		

(1) 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 1898.

TRAINS DE MARCHANDISES.					PARCOURS EN GÉNÉRAL	
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TOTAL des parcours.	des véhicules de l'État.	des véhicules étrangers
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.			
1,383	»	6	10	1,399	10,701,510	3,998,465
51,125	»	5	21	51,149	25,160,775	1,147,575
325,125	»	25	4,204	327,332	98,254,861	2,059,047
99,058	»	24	2,420	101,502	28,880,484	2,824,997
»	»	»	»	»	1,126,644	»
25,275	»	»	»	25,275	6,575,606	»
»	»	»	»	»	514,626	»
21,474,956	52,098	125	16,868	21,544,027	55,926,326	4,148,614
»	»	»	»	»	1,110,824	»
298,206,747	65,965,288	225,755	189,042	364,584,850	301,651,220	68,281,085
386,197,051		458,505		386,655,554	607,902,639	
2,669,595	111,148	»	»	2,780,741	6,624,471	128,860
2,782	»	»	»	2,782	4,487	»
16,524	27,215	»	»	45,739	2,456,909	685,456
1,984,029	»	»	»	1,984,029	2,840,550	»
401	»	»	»	401	801	»
10,426,116	»	»	»	10,426,116	10,474,067	»
156,088,654	50,102,786	171,886	145,956	166,507,242	156,521,065	50,419,810
1,075,082	»	52	»	1,075,114	1,089,525	»
182,502,510		515,854		182,818,164	191,245,990	
472,442,806	96,256,555	597,856	556,501	569,455,698	685,474,749	115,675,909
4,072,655	5,238,170	»	»	7,550,805	5,944,858	3,468,757
576,050,146		754,557		576,784,503	691,419,607	117,142,666
					12,400,536	
					153,070,227	
					856,980,170	

cours des littéras (a).

776,929	} 96,066,074	1,006	} 552,978	} 541,518,220	1,111,580	} 98,700,895
460,446		71			475,545	
2,699,517		103			4,170,177	
112,047,089		82,025			115,081,149	
42,085,075		26,778			42,159,601	
279,205,769		254,966			280,122,955	
7,446,672		52,692			7,496,375	

N° XXVI. — Achats de combustibles. —

ANNÉE.	ACHATS.				CONSUMMATION		
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
1898.	Charbon menu demi-gras.	Kilogrammes. 682,011,781	Fr. 9 63	Fr. 6,587,493 19	Kilogrammes. 616,790,350	Fr. 9 65	Fr. 5,952,026 88
	— menu gras (1).	112,380,000	10 50	1,179,990 »	113,604,600	10 50	1,213,848 30
	— menu maigre.	247,184,531	7 32	1,809,390 91	255,830,400	7 32	1,872,678 53
	— gailleux.	41,809,000	11 32	473,277 88	4,604,400	11 32	62,121 81
	Briquettes pr locomotives.	430,000	16 50	7,095 »	221,800	16 50	3,659 70
	Total des charbons menus et gailleux.	1,084,445,332	9 27	10,057,246 98	993,051,550	9 16	9,094,333 22
	Charbon pour forges	40,939,000	10 79	418,247 61			
	— gailletins.	2,864,000	17 74	50,807 36			
	— pour fours à ré- chauffer.	3,690,000	12 03	68,564 50			
	Charbon pour fours Rade- let 60 p. c. de gros.	200,000	14 25	2,850 »			
	Grains lavés	383,000	15 53	9,085 »			
	Coke industriel	1,403,000	16 89	23,730 45			
	— pour réchaud, pour usines et pour trains légers.	3,775,000	17 97	67,836 75			
	Coke spécial lavé pour fon- derie.	390,000	24 29	9,473 40			
	Grosses gailleteries	50,000	20 »	1,000 »			
	Ensemble	1,110,363,332	9 37	10,408,841 80			
	Charbon menu demi-gras.	526,979,731	8 64	4,547,801 20	475,572,600	8 64	4,108,947 26
	— menu gras	151,837,809	9 71	1,474,347 13	134,628,150	9 71	1,307,239 34
	— menu maigre.	314,430,862	6 62	2,082,860 22	303,528,950	6 62	2,009,361 65
	— gailleux.	37,030,740	10 46	387,117 »	917,900	10 46	9,601 23
	Total des charbons menus et gailleux.	1,030,279,142	8 24	8,492,125 55	914,647,600	8 13	7,435,149 48
	Charbon pour forges	40,356,250	9 43	97,661 52			
	— gailletins.	1,922,480	16 34	31,419 50			
— pour fours à ré- chauffer.	5,037,423	11 88	59,838 22				
Charbon pour fours Rade- let 60 p. c. de gros.	200,000	14 01	2,802 50				
Grains lavés	381,800	15 53	9,024 65				
Coke industriel	1,555,000	13 65	21,268 12				
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers.	3,133,000	16 30	51,058 75				
Coke spécial lavé pour fon- derie.	225,000	25 76	5,796 »				
Grosses gailleteries.	50,000	22 09	1,104 70				
Ensemble	1,053,359,593	8 31	8,712,099 51				
					Trains-kilomètres.		
				1898	51,601,652		
				1897	47,217,361		

(1) Y compris 150,000 kilogrammes de charbons pour usines.

(2) Ces charges sont conventionnelles; elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces
Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons
de charge; etc., etc.Tout wagon vide de 10 à 15 tonnes, circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises, compte pour 1 1/4 unité
traîneaux, etc., etc.

Consommation de charbon des locomotives.

DES LOCOMOTIVES									
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.
49.24	0.176	47.69	0.162	43.89	0.127	4,230	0.041	0.43708	0.00400
49.37	0.457	47.67	0.444	43.81	0.412	4,245	0.010	0.44422	0.00361

Locomotives-kilomètres
avec train
56,448,397
51,766,651

Locomotives-kilomètres
à charge, à vide et en manœuvres.
71,479,730
66,252,272

Véhicules-kilomètres
chargés et vides
807,044,212
734,281,690

Charges unités-kilomètres (2).
2,272,013,396
2,058,969,963

véhicules circulent. Ainsi, par exemple :

à 5 es-ieux, ainsi que les voitures surhaussées, demi-surhaussées, à couloir pour train lourd, etc., qui comptent pour 2 1/2 unités de charge; les wagons chargés de 7 1/2 à 10 tonnes comptent pour 5 unités de charge, de même que les fourgons et les wagons-

N° XXVII. — *Éclairage des stations, ateliers et dépendances.*A. — *Éclairage électrique.*

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	150	1,360	
1890	19	»	249	»	»	421	121	29	71	29	26	2	648	3,963.4	
1895	32	150	2,015	38	76	27	442	288	55	128	142	31	2	3,124	9,422.4
1896	32	155	2,090	38	117	31	453	322	56	130	159	31	2	3,274	10,067.6
1897	33	149	2,271	49	210	33	480	409	71	150	199	21	»	3,732	11,798.3
1898	36	130	2,784	143	307	61	299	466	87	133	212	49	»	4,673	14,401.3

B. — *Éclairage au gaz.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
1883.	202	7,406	12,537	20,145	Mètres cubes. 4,545,516	Fr. C. 795,887 »	Fr. C. 0.475
1885.	219	7,281	12,842	20,312	4,334,962	688,559 98	0.159
1890.	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1895.	674	8,696	14,723	23,993	5,899,431	717,240 58	0.122
1896.	709	8,781	14,985	24,475	5,823,578	696,143 48	0.120
1897.	758	8,860	15,168	24,786	5,832,842	692,615 11	0.119
1898.	787	9,199	15,517	25,503	5,865,455	682,204 48	0.116

N° XXVII^{bis}. — *Éclairage des trains au gaz riche.*

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE.
1885 . . .	127	Mètres cubes. 245,420	Fr. C. 118,000 »	Fr. C. 929 15	Fr. C. 0.481
1885 . . .	150	288,781	105,191 72	809 17	0.564
1890 . . .	155	562,490	115,996 80	748 57	0.520
1895 . . .	218	455,254	110,026 67	504 71	0.254
1896 . . .	217	480,450	116,755 16	538 04	0.245
1897 . . .	255	555,567	156,202 81	554 15	0.245
1898 . . .	290	624,026	152,254 86	525 02	0.242

N° XXVIII. — *Approvisionnements en magasin.*

Service de la traction et du matériel.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS.	CHIFFRES correspondants pour 1897 (tarif de 1898).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1898 (tarif de 1898.)	restant à fournir en 1899 sur les marchés de 1898.		
<i>1° Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1898 :</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	699,393 03	86,912 36	786,305 39	1,044,967 57
Combustibles.	28,203 42	•	28,203 42	31,051 90
Huile d'éclairage	97,943 36	23,271 89	121,215 25	117,303 08
Huiles et matières de graissage	79,713 64	»	79,713 64	121,733 35
Bois de construction.	1,518,254 54	48,243 27	1,536,494 81	1,314,144 75
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives-tenders, voitures et wagons	3,052,682 77	419,377 77	3,472,060 54	3,535,288 90
Aciers, fontes et fers divers	677,152 36	164 89	677,316 95	523,056 48
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	576,493 90	»	576,493 90	360,268 70
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	140,126 31	2,400 »	142,526 31	119,458 49
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	335,623 45	12,543 63	348,166 78	319,611 43
Matières et objets divers.	1,595,739 73	277,504 43	1,873,244 46	1,644,548 97
<i>2° Matières et objets vieux :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	206,045 42	»	206,045 42	208,426 46
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (¹).	330,556 33	»	330,556 33	370,719 42
Total. . .	9,337,924 66	840,447 94	10,178,342 60	9,674,545 90
<i>3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	3,080,369 49	»	3,080,369 49	2,449,010 47
Sections	646,996 77	»	646,996 77	1,044,932 47
Ateliers. {	Pièces de rechange et matières de remploi à utiliser pour locomotives, tenders, voitures et wagons.		256,670 77	325,385 40
	Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons		5,309,969 50	4,679,258 »
Valeur totale des approvisionnements .	18,634,931 49	840,447 94	19,472,349 43	18,143,134 64

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

N° XXIX. — Quantités et valeurs des principaux

(Développements à l'appui)

N° l'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1898.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.
1	Accouplement pour injecteur entre locomotive et tender.	Pièce.	»	»
2	Aciers divers	Kil.	317,206	452,044 36
3	Antimoine	—	4,416	2,962 35
4	Bandages divers	—	1,206,263	350,762 97
5	Blanc de zinc	—	45,599	6,474 83
6	Blocs en fonte pour frein de locomotive et tender	Pièce.	31,549	62,915 46
7	— — pour frein de voiture et wagon (Westinghouse).	—	30,098	37,414 05
8	Blocs en bois pour frein	—	61,510	24,327 48
9	Bois divers	M ³	47,477	1,603,427 44
40	Boisseaux divers pour buttoirs, à la pièce	Pièce.	5,749	67,854 48
41	— — au kilog.	Kil.	45,904	7,512 66
42	Bottes à huile diverses, à la pièce	Pièce.	12,388	85,875 26
43	— — au kilog.	Kil.	39,271	27,465 88
44	Boulons polis et bruts pour locomotives	—	47,080	41,023 03
45	— — pour voitures et wagons	—	210,864	96,620 03
46	Boyaux en caoutchouc divers	Pièce.	1,654	20,518 31
47	Brides en fer pour tendeurs	—	6,499	8,911 90
48	Caoutchouc en cordes.	Kil.	1,803	43,664 43
49	Capsules en cristal.	Pièce.	2,624	4,920 41
20	Carcasses en bronze.	—	2,594	10,092 65
21	Céruse	Kil.	77,572	27,304 23
22	Chaines de sûreté pour voitures et wagons.	Pièce.	5,058	14,033 45
23	— ordinaires diverses	Kil.	8,020	3,296 72
24	Chanvre fin.	Kil.	41,733	43,023 24
25	Charbons divers	Tonne.	72,677	834,104 71
26	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	383,725	20,584 45
27	Clous d'épingle n° 4 à 15.	Kil.	44,434	7,659 26
28	Coke industriel	Tonne.	736	42,579 92
29	— d'usine à gaz.	—	252	4,229 60
	A reporter			3,560,993 66

objets approvisionnés dans les divers dépôts.

de l'annexe XXVIII.)

	1897.			<i>Observations.</i>
	VALEUR d'après LE TARIF DE 1899.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.		VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.
»		273	5,202 50	6,773 25
152,968 55		255,670	100,276 47	98,977 06
2,962 35		2,023	4,458 13	4,456 32
350,762 97		1,614,610	466,303 19	466,303 19
7,268 85		10,127	3,986 56	3,986 56
61,835 54		27,020	51,456 85	55,873 25
37,995 80		29,020	35,122 40	37,268 85
24,688 23		48,001	23,966 57	23,709 99
1,827,222 69		49,907	1,263,335 24	1,394,592 22
69,631 33		4,884	55,020 77	56,948 10
7,512 66		16,170	3,075 43	3,417 55
85,782 49		15,435	90,720 47	102,482 22
27,479 68		30,775	22,679 91	22,891 54
42,117 09		37,724	29,042,65	33,936 09
95,073 40		493,645	73,433 48	88,884 39
23,888 48		4,651	22,637 05	20,482 30
8,320 21		7,383	9,458 10	9,233 20
48,927 »		4,504	42,898 43	42,931 40
4,845 21		2,524	4,643 40	4,671 »
10,781 75		2,189	9,336 55	9,540 70
30,861 95		44,076	45,531 25	45,531 25
14,636 43		5,343	44,752 55	44,752 55
3,276 25		9,459	3,517 35	3,560 70
41,733 46		14,851	46,484 23	46,484 23
896,736 29		(1) 78,120	672,682 71	774,216 98
47,376 78		492,249	49,016 85	48,803 24
7,620 97		91,477	47,220,01	47,221 79
42,221 60		673	46,925 89	22,567 70
4,229 60		61	973 30	1,067 60
3,860,606 76			3,060,527 39	3,335,256 28

(1) Chiffres rectifiés.

N° d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1898.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.
	Report. . .	»		3,560,993 66
30	Colliers pour ressort de suspension de voitures et de wagons.	Pièce.	12,289	55,418 50
34	Contre-plaques	Pièce.	2,083	7,784 »
32	Cordes pour signaux	Kil.	9,440	8,256 31
33	Contrepoids avec levier.	Pièce.	6,573	8,246 25
34	Cornues en fonte pour four à gaz	Kil.	46,881	2,025 72
35	Corps de piston	Pièce.	575	40,265 60
36	Couleurs préparées.	Kil.	48,993	9,729 69
37	Courroies pour portières	Pièce.	7,455	6,019 05
38	Coussinets alésés divers, à la pièce.	Pièce.	4,602	9,461 99
39	— — — au kilogramme.	Kil.	31,485	49,366 22
40	Cuivre bronze, jaune et rouge	Kil.	482,293	690,780 49
41	Cylindres avec chapelle pour locomotive.	Pièce.	133	93,080 »
42	Déchets de coton divers.	Kil.	433,984	53,273 79
43	Draps divers	Mèt. ct.	21,698	440,091 35
44	Écrous divers	Kil.	27,494	40,621 87
45	Équerres diverses	Pièce.	47,885	29,763 82
46	Essieux divers.	Kil.	307,584	242,039 95
47	Étain	Kil.	22,349	34,639 76
48	Fer battu en harres et pièces de grosse forge ébauchées.	Kil.	266,439	61,706 37
49	— en tôle divers	Kil.	624,838	427,208 48
50	Fer étiré, divers	Kil.	4,057,440	466,557 61
51	Fer d'angle et profité	Kil.	830,869	437,370 80
52	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées.	Kil.	263,596	34,499 33
53	Grille en fer pour locomotives.	Paquet.	26,408	45,579 30
54	Huile de colza ou de navette épurée	Kil.	213,469	423,804 78
55	— minérale pétrole	Litre.	359,443	26,937 »
56	— — graissage	Kil.	493,246	419,984 44
57	Injecteurs pour locomotives.	Pièce.	444	34,989 »
58	Mattresses feuilles de ressorts.	Pièce.	4,578	8,606 64
59	Manomètres métalliques	Pièce.	4,337	46,549 92
	A reporter. . .	»		5,923,718 06

VALEUR d'après LE TARIF DE 1899.	1897.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.	
3,860,606 76	,	3,060,527 39	3,335,265 28	
60,755 58	5,943	27,520 42	26,050 70	
45,302 23	4,285	3,947 »	4,405 »	
5,221 45	2,735	2,422 74	2,422 74	
8,246 25	2,949	4,447 41	3,998 46	
2,025 72	31,493	3,419 30	3,743 16	
40,226 70	467	48,596 89	40,877 40	
9,729 69	26,508	42,356 91	42,342 21	
6,016 85	6,956	5,209 29	5,209 29	
9,314 40	4,398	7,710 95	7,755,90	
49,372 32	18,210	29,512 98	29,578 78	
697,278 02	455,484	606,483 01	624,358 40	
404,705 »	96	55,979 40	61,524 40	
63,485 50	474,036	64,395 57	64,395 57	
440,091 35	42,441	77,738 41	77,738 44	
41,257 30	48,638	7,057 34	7,057 34	
30,692 95	43,916	30,990 77	26,756 46	
234,429 55	246,864	499,874 90	499,874 90	
35,757 20	62,784	97,313 68	97,313 68	
62,474 94	225,933	58,485 70	58,483 70	
425,468 74	(1) 591,353	417,624 43	446,900 65	
464,440 33	585,327	440,773 64	409,025 98	
438,580 22	753,888	432,874 42	423,314 49	
31,014 61	238,427	27,394 88	27,394 88	
47,582 94	31,929	59,194 79	59,491 79	
402,462 61	469,956	444,863 70	98,324 27	
50,279 56	(1) 376,363	45,448 86	28,204 57	
411,439 80	533,803	434,644 22	424,365 93	
31,923 33	347	23,299 34	29,269 50	
8,469 30	33,885 k.	6,777 60	6,839 92	
46,549 92	4,004	42,753 »	42,630 15	
6,244,564 79		5,455,698 34	5,394,643 71	

(1) Chiffres rectifiés.

Nos d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1898.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.
	Report. . .	*		5,923,718 06
61	Menottes de ressorts.	Pièce.	34,156	41,842 78
62	Métal blanc	Kil.	22,011	32,328 50
63	Nattes pour voitures.	Pièce.	6,764	48,212 64
64	Nickel, bronze, etc.	Kil.	3,675	3,924 48
65	Pistons à vapeur pour locomotives	Pièce.	21	845 70
66	— pour bulloirs	Pièce.	6,916	77,194 15
67	Porte-disque pour voitures et wagons.	Pièce.	17,635	7,050 »
68	Plomb à plomber.	Kil.	20,583	7,204 56
69	Ressorts de suspension et de traction.	Pièce.	8,708	133,071 20
70	— —	Kil.	294,507	95,694 86
71	Riblonés et limaille de cuivre jaune, bronze et métal blanc mêlés	Kil.	40,842	5,228 81
72	Rivets en acier et en fer.	Kil.	133,823	62,277 36
73	Robinets divers	Pièce.	4,157	44,461 14
74	Rottings.	Kil.	9,779	5,867 82
75	Rouleau en fonte brut pour cercles de piston de locomotives	Kil.	54,047	5,404 67
76	Roues de locomotive montées sur essieu droit	Paire.	1,519	4,818,448 »
77	— — coudé.	Paire.	433	4,097,450 »
78	— non montées	Pièce.	303	439,630 »
79	— sans bandages	Pièce.	88	33,440 »
80	Roues de tender montées sur essieu	Paire.	927	407,880 »
81	— non montées	Pièce.	4	465 »
82	— sans bandages	Pièce.	81	7,640 »
83	Roues de voiture ou wagon, sur essieu	Paire.	7,486	4,736,536 30
84	Roues de voiture ou wagon non montées	Pièce.	230	27,600 »
85	Roues de voiture ou wagon sans bandages	—	432	27,420 »
86	Savon brun	Kil.	28,453	7,539 47
87	Semelles porte-bloc pour frein de wagon.	Pièce.	852	8,602 50
88	Siccatif.	Litre.	8,274	6,868 02
89	Soudures diverses	Kil.	4,286	4,098 38
90	Suifs.	—	20,224	9,919 64
	A reporter. . .	*		44,791,664 24

		1897.			<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1899.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.		
6,244,564 79	»	5,435,698 34	5,394,643 74		
10,708 54	36,675	12,646 44	12,638,80		
32,804 33	25,945	38,200 04	38,596 91		
18,212 64	6,236	16 546 70	16,546 70		
3,924 88	2,619	2,619 »	2,619 »		
845 70	43	914 »	718 20		
78,763 65	6,337	69,536 60	70,080 05		
7,050 »	18,334	7,334 40	7,334 40		
8,645 74	13,439	4,703 87	4,703 87		
138,290 72	8,379	129,350 79	134,595 65		
96,231 53	310,933	75,215 95	89,327 47		
3,228 84	2,407	4,453 28	4,453 28		
51,948 10	156,506	64,765 93	67,683 79		
45,332 33	2,229	17,551 50	23,007 40		
5,662 99	2,831	4,698 60	4,698 60		
5,406 67	44,019	4,401 84	4,401 84		
2,719,450 »	4,337	1,605,329 »	1,605,329 »		
1,424,400 »	390	998,300 »	998,300 »		
174,780 »	299	130,365 »	130,365 »		
43,220 »	37	11,160 »	11,160 »		
528,390 »	808	355,520 »	355,520 »		
220 »	3	495 »	495 »		
9,970 »	3	300 »	300 »		
2,154,097 »	6,405	1,613,859 »	1,613,859 »		
36,800 »	248	29,760 »	29,760 »		
36,160 »	447	26,820 »	26,820 »		
6,546 04	22,801	6,043 30	6,043 30		
8,230 50	1,547	14,309 75	14,309 75		
6,868 02	9,568	7,944 77	7,944 77		
4,188 21	5,954	7,523 30	5,020 86		
10,929 80	23,764	12,833 17	11,645 23		
13,917,874 02	»	40,422,896 47	40,686,618 58		

N° d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1898.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.
	Report.	»		11,791,664 24
91	Tampons graisseurs pour boltes à huile.	Pièce.	51,739	17,232 09
92	Tapis divers pour voitures.	Mèt. ct.	345	1,709 09
93	Tendeurs pour locomotives, voitures et wagons	Pièce.	3,090	28,845 75
94	Tiges filetées pour tendeurs.	—	5,710	26,636 75
95	Toile à voile pour bâches et pour impériales	Mèt. ct.	38,533	39,265 22
96	Tôles porte-tubes	Kil.	44,643	77,614 28
97	Torchons en coton	Pièce.	46,445	3,424 55
98	Tubes à fumée en laiton.	Kil.	308,832	415,662 40
99	Tuyaux en cuivre rouge.	—	22,207	41,327 30
100	— en fer étiré avec manchons divers.	Mèt. ct.	46,234	43,417 27
101	Vernis divers	Litre.	9,726	31,533 48
102	Verre à vitres.	Mèt. car.	7,979	41,230 37
103	Vis à bois en fer.	Douz.	495,626	15,057 24
104	Zinc en feuilles	Kil.	42,584	6,062 75
				12,520,079 48
	Valeur des objets et matières pour frein Westinghouse			399,992 03
	— — pour l'éclairage électrique			85,314 52
	— — non dénommés ci-dessus.			4,280,155 66
	Valeur des approvisionnements à la disposition des sections de la voie.			646,996 77
	Valeur des objets de matériel approvisionnés (mobilier, outillage, etc.)			699,393 03
	Valeur totale des approvisionnements disponibles pour les services de la traction et du matériel, calculée au prix du jour			48,631,931 49

		1897.		<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1899.	QUANTITÉS	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.	
13,917,871 02	*	10,422,896 47	10,686,618 58	
17,833 24	47,354	16,150 16	16,443 38	
1,699 46	1,405	7,491 55	7,236 93	
29,789 75	3,797	32,747 65	4,168 95	
26,578 60	4,674	8,014 05	40,024 20	
40,905 41	79,471	91,929 13	81,412 25	
83,961 55	39,006	67,822 09	67,822,09	
3,647 72	47,998	3,419 96	3,419 96	
448,295 89	204,555	234,793 42	249,438 99	
42,699 23	14,866	27,675 22	27,793 89	
13,406 54	8,937	10,006 02	11,510 93	
31,533 48	9,481	28,078 55	28,078 55	
44,751 08	5,911	9,675 61	9,675 61	
15,742 32	493,316	20,022 94	22,187 28	
7,438 45	10,180	4,561 42	4,870 01	
14,695,823 17	.....	40,983,284 24	41,260,434 60	
399,121 99	.....	301,213 56	298,953 64	
86,042 92	.....	78,637 69	77,810 37	
4,276,242 48	.....	3,776,296 22	3,834,214 46	
645,229 70	.....	1,046,219 16	1,044,932 17	
757,423 69	.....	810,387 64	823,624 72	
20,859,863 95	.....	46,998,088 51	47,339,666 66	

N° XXX. — *Magasins et dépôts.*

(Valeurs comprises dans les données des annexes XXVIII et XXIX.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnement	Approvisionnement	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- taires. (Tarif de 1899.)
	restant au 31 décembre 1897. (Tarif de 1898.)	restant au 31 décembre 1898. (Tarif de 1898.)	En plus.	En moins.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ans	341,228 80	478,868 90	137,640 10	»	519,665 11
Anvers-Dam	206,791 90	255,838 51	49,046 61	»	231 835 23
Braine-le-Comte.	295,852 01	262,895 17	»	32,956 84	264,041 40
Bruxelles (dépôt des imprimés) . .	90,801 81	104,510 55	13,708 74	»	79,141 40
Bruxelles-Quartier-Léopold	561,808 06	421,050 25	59,151 57	»	425,080 42
Gand	978,320 77	956,856 55	»	41,684 44	950,692 73
Jemelle	598,751 96	404,821 16	6,089 20	»	416,042 15
Liège	152,225 05	150,109 88	»	2,023 17	152,498 34
Louvain	»	652,104 90	652,104 90	»	662,197 15
Luttre	792,459 25	801,608 46	9,449 21	»	819,297 70
Malines (Ateliers centraux). . . .	4,418,558 45	3,759,542 25	»	379,216 20	5,854,250 97
Mons	1,154,554 28	1,149,868 45	»	4,465 85	1,240,671 50
Totaux	8,871,080 92	9,557,924 66	+ 486,845,74		9 643,472 10

N° XXXI. — *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 . .	243,880	122,034	863,198	58.55	11 20	12.15	101,360 »	20,309 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,575	28 50	10 45	13. »	160,622 19	27,042 87	178,729 55
1874 . .	237,692	196,682	1,729,456	28.50	10.45	13. »	204,615 79	33,065 80	252,511 01
1875 . .	263,888	228,158	2,324,100	28.50	10.45	13. »	228,660 »	35,107 20	318,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,553,112	26.20	10.95	13.70	244,705 »	47,919 80	352,538 42
1877 . .	389,522	308,008	2,604,948	23.75	10.90	14.05	285,885 05	50,000 »	347,706 33
1878 . .	412,656	382,930	3,001,172	25.05	11.50	13.45	296,740 »	62,015 90	360,944 59
1879 (1) .	(2) 515,480	456,174	2,997 018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,157 50	586,701 10
1880 (3) .	800,835	643,215	4 266,676	31.75	14.50	12.60	661,800 »	96,535 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,283,580	33.15	12.35	13.18	645,707 22	130,409 »	754,632 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	36.81	13.27	13 25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 60
1883 (4) .	1,780,802	1,261,796	7 025,596	36 48	12.99	13.80	1,275,282 86	192,548 »	805,220 70
1884 . .	2,608,088	1 254,874	7,402,592	37.88	12.93	13 71	1,802,751 42	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,657,048	1,296,412	8,010,264	38 24	12.28	14 89	2,064,660 55	192,029 80	925,822 40
1886 . .	3,520,890	1,547,180	8,572,896	38.50	12.75	14.50	2,531,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	3,697,578	1,448,914	9,625,510	38.22	12.62	14.37	2,714,712 11	215,738 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	38.27	12 67	14.64	3,075,635 02	228,625 39	1,527,767 82
1889 . .	4,417,136	1,628,460	12,314,042	37.96	12.64	14.66	3,508,947 64	240,889 28	1,456,535 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	11,388,522	38.66	12.78	14.70	3,529,329 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,238,906	1,789,016	16,209,074	38.90	12 98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,358	17,027,012	39.12	15. »	14.76	4,587,684 90	291 490 95	2,061,845 51
1893 (5) .	6 304,650	2,066,970	18,421,574	39.04	15.02	14.74	4,989,219 11	304,753 33	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	39 38	12 90	14.75	5,844,545 28	319,470 93	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,375 212	39.25	12.91	14.76	6,071,726 97	324,518 83	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908 200	39.57	12.91	15 01	6,575,967 77	355,574 29	3,118,740 20
1897 (6) .	8,671,458	2,564,556	30,185,821	39.24	13.05	15.15	6,999,522 36	352,252 30	3,597,355 86
1898 . .	9,379,716	2,951,596	35,773,906	39.54	12 00	16 93	7,457,096 50	401,437 62	4,179,132 39

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c sur les prix d'abonnements. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payent 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 1er juin 1893. (Voir annexe suivante.)

(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1re classe et de 5 p. c. pour la 2me classe et réduction de 10 p. c. du prix des abonnements ordinaires de 3me classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.

N° XXXII. — Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.

[N. 241.]

MOIS.	ANNÉE 1898.								ANNÉE 1897.							
	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. . .	270	1,007	3,089	4,566	14,850	40,280	71,047	126,177	352	1,270	2,104	3,726	17,573	48,260	52,600	118,433
Février. . .	249	892	2,785	3,924	15,693	55,680	64,009	115,384	329	1,283	2,154	3,766	16,423	48,754	53,850	119,029
Mars. . . .	298	1,011	3,323	4,632	16,390	40,440	76,429	133,259	365	1,403	2,650	4,396	18,100	53,314	63,750	137,164
Avril. . . .	349	1,023	3,379	4,751	19,193	41,000	77,717	137,912	450	1,283	2,653	4,580	21,400	48,850	63,875	136,105
Mai	372	1,080	3,379	5,031	20,460	43,200	82,317	145,977	332	1,043	3,374	4,751	18,233	41,800	77,602	137,635
Juin	316	1,174	3,804	5,494	28,380	46,960	87,492	162,832	881	1,119	3,366	5,566	48,401	44,760	82,018	175,179
Juillet . . .	928	1,679	4,899	7,506	51,040	67,160	112,677	230,877	883	1,336	4,946	7,387	48,340	62,240	113,738	224,538
Août. . . .	1,199	2,420	7,096	11,315	63,943	96,800	177,008	359,753	1,116	2,480	7,740	11,336	61,218	99,200	178,020	338,438
Septembre .	683	1,748	3,984	6,415	37,363	69,920	137,632	243,117	698	1,634	3,333	5,687	38,282	66,160	127,303	231,747
Octobre . .	273	1,310	4,073	5,656	13,013	32,400	95,679	161,094	376	1,036	3,334	4,746	20,399	43,440	88,182	152,221
Novembre .	207	1,249	3,392	5,048	11,333	49,960	82,616	143,961	316	940	3,178	4,434	17,380	37,600	73,094	128,074
Décembre .	162	866	2,314	3,342	8,910	34,640	57,822	101,372	223	661	2,199	3,083	12,293	26,440	50,577	89,310
Totaux. .	5,306	13,461	48,715	69,682	302,850	618,440	1,120,445	2,041,715	6,501	15,782	43,893	63,978	338,446	620,798	1,028,631	1,987,873

(132)

A

N° XXXIII. — *Collisions et déraillements de trains.* —
Accidents de personnes y relatifs.

Réseau exploité par l'État, à l'exclusion des lignes exploitées pour son compte.
Années 1898 et 1897.

N° XXXIII — Collisions et déraillements
Réseau exploité par l'État à l'exclusion des lignes

Numeros d'ordre	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS														
		VOIE						MATÉRIEL ROULANT								
		Defectiosnes des appareils speciaux de la voie	Defectiosnes au trace de la voie (mal attribué, mal établi, variation trop brusque dans le niveau relatif des deux bords de rails)	Imprudences commises lors des travaux de réparation 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	Atteintes rompues ou défectives	Avaires aux essieux	Avaires ou dérangements au mécanisme des freins	Avaires aux bandages décalages de roues ou de bandages latis de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	Avaires sur roues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	Autres defectiosnes ou avaries au matériel roulant	Laisse position manœuvre anticipative des aiguilles-plaques dans la voie par contour par le train ou donne un accès à cette voie	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main		
1	Collisions aux stations	1898 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0	0
		1897 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	5
		Moyenne (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15	13
2	Collisions aux bifurcations .	1898 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1897 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		Moyenne (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
5	Collisions de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations	1898 . . .	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	1
		1897 . . .	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone	1898 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1897 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages	1898 . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
		1897 . . .	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	1	»	»	»
		Moyenne (1)	»	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés	1898 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5
		1897 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
7	Déraillements dans une station ou le train a fait ou doit faire arrêt	1898 . . .	»	»	»	2	»	»	1	1	»	»	1	1	8	»
		1897 . . .	1	1	»	1	»	»	1	1	5	»	1	»	17	»
		Moyenne (1)	»	5	1	1	1	1	1	5	2	»	1	2	25	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station ou le train ne doit pas faire arrêt	1898 . . .	»	»	»	»	»	»	6	1	4	»	»	2	4	»
		1897 . . .	»	»	»	1	2	»	7	1	5	»	»	1	1	1
		Moyenne (1)	1	»	1	1	2	1	»	2	6	»	1	2	2	»
Ensemble		1898 . . .	»	»	»	2	»	2	7	5	4	»	1	3	21	13
		1897 . . .	1	1	»	2	2	5	8	5	8	»	1	2	20	10
		Moyenne (1)	1	4	1	2	3	6	6	6	8	»	2	4	40	19

(1) Établie sur les résultats des dix-neuf dernières années.
(2) Pour les années 1835 à 1898, voir annexe XXXV

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

exploitées pour son compte. — Années 1898 et 1897.

ET DÉRAILLEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.		COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.												
EXÉCUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (*).												
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixés.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt incorrectement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	VOYAGEURS.			AGENTS DE L'ADMINISTRATION.			ENSEMBLE.					
													Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	5	8	3	»	1	1	1	16	19	35	13	»	»	47	47	»	9	9	18	»	9	36	63
»	»	4	5	1	4	1	»	3	5	17	22	8	»	1	2	3	1	8	4	15	1	0	6	16
2	1	6	3	8	9	8	2	4	17	59	56	11	»	5	16	21	1	0	8	18	1	14	24	39
»	»	1	»	»	»	»	1	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	»	»	»	»	»	2	1	2	3	2	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	2	2
»	»	1	»	»	»	1	»	1	2	2	4	2	»	1	1	2	»	1	1	2	»	2	2	4
1	1	1	»	»	»	»	»	2	1	3	4	1	»	»	»	»	3	»	3	»	3	»	3	5
2	»	2	»	»	»	1	»	3	2	4	6	4	»	»	»	»	7	1	8	»	7	1	8	8
2	»	1	»	»	»	1	»	1	1	3	4	2	»	1	2	3	2	1	3	»	3	3	6	6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	1	6	1	8	»	1	1	2	1	7	2	10
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	2	»	»	»	»	»	5	»	3	»	3	»	3	5
»	»	»	»	»	»	2	»	»	4	4	1	»	»	»	»	»	1	1	2	»	1	1	2	2
»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1	»	»	2	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2	»	»	1	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	1	»	»	»	»	»	14	1	16	12	28	4	»	»	1	1	»	1	3	4	»	1	4	5
1	»	»	»	»	»	1	13	1	20	20	40	6	»	2	4	0	»	5	1	6	»	7	5	12
»	1	»	»	»	»	4	11	1	20	51	51	3	»	»	1	1	»	2	1	3	»	2	2	4
1	»	»	»	»	»	4	»	»	6	13	21	1	»	»	»	1	1	»	2	1	1	»	2	2
»	»	»	»	»	»	2	6	1	12	13	27	3	»	1	»	1	»	4	1	3	»	3	1	6
»	»	»	»	»	»	2	7	1	12	20	32	3	1	7	1	9	»	2	2	4	1	9	3	15
2	2	7	8	3	»	4	20	3	41	54	95	19	»	»	48	48	1	14	12	27	1	14	60	75
3	»	7	5	1	4	0	19	10	40	64	104	27	»	4	6	10	1	20	7	37	1	33	15	47
4	2	8	3	8	0	19	22	9	53	101	154	23	2	20	21	43	2	18	14	34	4	38	33	77

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

Année 1898 ⁽¹⁾.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :				
En descendant d'un train ou en y montant aux stations . . .	6	10	14	30
En tombant ou en sautant d'un train, en pleine voie . . .	5	5	4	12
En circulant à l'intérieur des stations	»	4	4	8
Lors de la fermeture des portières	»	30	18	48
En d'autres circonstances	1	5	15	21
TOTAUX	10	63	55	128
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés . . .	5	5	1	9
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	5	5	»	6
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	4	4	2	10
En circulant dans les stations	4	5	1	8
— le long de la voie	4	2	»	6
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	1	9	6	16
En d'autres circonstances	»	2	»	2
Ivresse, folie, suicide	41	1	»	42
TOTAUX	60	20	10	99
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :				
1° Dans les stations :				
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes	1	6	1	8
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	»	»	1	1
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	2	15	11	28
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	4	5	1	8
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	7	79	16	102
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	208	123	331
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus en d'autres circonstances	»	119	56	175
TOTAUX	14	428	200	651
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	»	1	»	1
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	2	4	»	6
TOTAUX	2	5	»	7

(1) Non compris le premier semestre pour ce qui concerne les lignes du Grand Central et du Liégeois-Limbourgeois.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
3° En accrochant des véhicules	1	54	28	83
4° En décrochant des véhicules	2	19	1	22
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières	4	2	»	6
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	3	2	»	5
7° Gardes chargés du contrôle des coupons :				
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	»	»	»	»
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	»	5	5	10
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	2	»	2
Atteints en d'autres circonstances	»	»	3	3
TOTAUX	»	7	8	15
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :				
Tombés d'un train en marche	1	8	»	9
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	»	»	»	»
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	»	17	11	28
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	8	6	14
Atteints en d'autres circonstances	»	51	23	74
TOTAUX	1	84	40	125
9° Agents atteints en dehors de tout service :				
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	1	4	»	5
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	5	3	»	8
Accidents divers	»	»	»	»
TOTAUX	6	7	»	13
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	7	»	1	8
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	2	4	»	6
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	»	»	»
TOTAUX	9	4	1	14
11° Agents d'autres administrations :				
Postes, télégraphes, marine, etc.	»	5	1	4
Agents des stations communes	»	3	»	3
TOTAUX	»	6	1	7
Ensemble pour le littéra C.	42	618	288	948

N° XXXV. — Dénombrement des accidents

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée par l'Etat (*).	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	17
1835	15	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1836	36	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1837	91	»	»	1	»	1	2	»	»	1	»	1	»	1	»	1	»
1838	205	»	»	»	4	»	6	»	»	3	3	5	5	10	»	»	»
1839	275	»	»	»	2	»	2	»	»	6	9	6	9	15	1	»	»
1840	325	»	»	»	»	»	»	»	»	6	4	6	5	11	1	»	2
1841	341	1	4	»	4	1	8	»	»	3	2	10	2	13	15	1	»
1842	590	»	»	»	1	»	5	»	»	2	2	4	4	8	8	»	»
1843	485	»	»	»	4	15	14	18	»	1	3	7	3	8	11	5	1
1844	560	3	9	»	2	3	11	14	1	3	1	7	2	10	12	4	2
1845	560	»	»	»	2	7	9	9	»	3	4	11	4	16	20	5	2
1846	560	»	»	»	1	1	4	4	»	»	5	17	5	17	22	8	6
1847	570	»	»	»	3	»	5	5	»	»	5	17	5	17	22	6	2
1848	595	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	11	14	5	4
1849	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
à	à	2	40	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	268	68	66
1856	715	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	745	»	»	»	1	»	1	1	1	3	11	18	12	21	35	0	11
1858	746	»	1	»	3	»	4	4	»	2	9	25	9	23	34	15	10
1859	746	»	6	»	»	»	6	6	»	4	15	18	13	22	35	10	6
1860	747	»	»	»	»	»	»	»	»	6	3	21	5	27	32	8	12
1861	749	»	»	»	2	1	2	3	»	3	9	33	9	40	49	11	12
1862	749	»	1	»	3	»	4	4	»	2	12	50	12	32	44	12	7
1863	749	»	2	»	4	1	6	7	1	4	20	23	21	29	50	9	6
1864	749	»	»	»	1	5	1	5	»	»	50	55	50	55	65	7	7
1865	749	»	»	»	2	3	2	5	»	2	46	52	46	54	100	21	15
1866	790	»	8	»	1	7	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19
1867	865	»	»	»	5	5	5	6	»	»	55	62	55	62	93	25	15
1868	865	1	12	»	6	1	18	19	2	9	29	54	51	63	94	19	18
1869	865	»	»	»	2	3	2	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18
1870	869	»	»	»	1	2	1	2	»	»	23	36	23	36	59	22	26
1871	1,422	1	7	2	3	3	10	15	2	16	58	44	40	60	100	41	32
1872	1,470	»	11	2	15	2	24	26	5	14	55	89	60	105	165	50	23
1873	1,875	6	20	3	8	9	28	37	»	9	76	128	76	137	215	40	50
1874	1,929	»	45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	139	205	38	45
1875	1,936	»	9	3	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	38	27
1876	2,055	1	26	6	16	7	42	49	»	15	59	147	59	160	219	49	41
1877	2,115	»	14	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	138	203	30	30
1878	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	153	57	153	210	42	30
1879	2,535	4	37	8	17	12	54	66	5	25	85	159	90	184	274	32	16
1880	2,702	»	28	6	46	6	74	80	5	33	102	286	105	359	444	34	40
1881	2,841	2	38	9	52	11	110	121	4	36	124	374	128	450	558	40	46
1882	2,975	»	20	11	55	11	75	86	5	34	109	379	114	613	727	36	35
1883	3,045	»	5	7	65	7	66	73	2	31	84	402	86	455	519	35	54
1884	3,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	375	596	27	42
1885	3,144	»	41	3	26	5	67	72	1	27	63	315	64	342	406	34	43
1886	3,171	»	5	3	40	3	45	48	2	20	56	297	58	317	375	32	27
1887	3,188	»	1	3	45	3	44	47	»	14	41	350	41	364	405	34	47
1888	3,198	»	15	7	41	7	54	61	»	13	58	315	58	326	384	34	45
1889	3,207	12	158	8	44	20	180	200	3	28	55	655	58	681	759	38	58
1890	3,220	»	6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	775	835	50	55
1891	3,241	»	26	12	59	12	85	97	1	50	65	800	64	850	894	33	45
1892	3,247	2	74	4	55	6	127	133	»	37	48	766	48	805	851	21	30
1893	3,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22	41
1894	3,260	»	16	6	63	6	81	87	1	26	35	802	36	828	864	30	49
1895	3,270	19	123	6	71	25	194	210	5	45	40	902	45	947	992	26	45
1896	3,302	1	118	5	68	6	184	190	1	33	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41
1897	3,311	»	10	12	82	12	92	101	1	56	45	1,022	44	1,058	1,102	25	61
1898	3,698	»	48	10	118	10	166	176	1	26	42	906	45	952	973	19	58
		55	1,050	197	1,286	252	2,356	2,588	70	862	2,191	13,638	2,261	14,500	16,761	1,229	1,387

(* Non compris les sections appartenant à des Compagnies et parcourues en transit par des trains de l'Etat, ni les lignes achetées en 1896 et 1897 aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte 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.					
Tués. 18	Blessés et contu- sionnés. 19	Tués. 20	Blessés et contu- sionnés. 21	Ensemble 22	Tués. 23	Blessés et contu- sionnés. 24	Ensemble 25			
»	»	»	»	»	»	1	1	421,450	50,570	50,570
»	»	»	»	»	»	1	1	871,507	147,805	147,805
»	»	»	»	»	»	5	5	1,584,577	307,970	307,970
»	»	»	»	»	»	11	11	2,258,505	618,775	618,775
»	»	»	»	»	»	7	11	1,952,751	651,420	872,785
»	»	»	»	»	»	9	9	2,199,519	655,567	1,181,105
»	»	»	»	»	»	7	9	2,059,744	1,010,120	1,491,065
»	»	»	»	»	»	7	7	2,724,104	1,170,050	1,589,000
»	»	»	»	»	»	6	6	5,085,519	1,590,485	1,877,170
»	»	»	»	»	»	12	25	5,581,529	1,652,155	2,485,505
»	»	»	»	»	»	12	25	5,470,078	1,512,775	2,726,510
»	»	»	»	»	»	15	25	5,700,111	1,624,525	3,262,110
»	»	»	»	»	»	15	25	5,746,590	1,762,725	5,809,070
»	»	»	»	»	»	12	25	5,658,965	1,590,810	2,866,085
»	»	»	»	»	»	11	15	(1)	(1)	(1)
»	»	»	»	»	»	4	4	6,458,424	2,555,752	5,282,061
»	»	»	»	»	»	15	11	6,640,948	2,645,754	5,520,151
»	»	»	»	»	»	17	11	7,140,640	2,675,950	5,521,514
»	»	»	»	»	»	14	6	7,412,561	2,850,890	5,550,227
»	»	»	»	»	»	8	12	7,840,594	2,911,550	5,746,050
»	»	»	»	»	»	15	14	8,151,685	3,076,146	5,996,242
»	»	»	»	»	»	14	8	8,818,952	3,408,597	6,575,758
»	»	»	»	»	»	11	10	9,421,652	5,741,405	7,458,774
»	»	»	»	»	»	9	8	10,677,965	4,614,985	8,656,618
»	»	»	»	»	»	22	18	11,657,417	5,571,582	10,057,669
»	»	»	»	»	»	19	42	12,616,961	4,844,224	9,654,794
»	»	»	»	»	»	25	14	12,821,551	4,817,081	9,248,897
»	»	»	»	»	»	25	19	15,577,016	5,069,001	9,858,077
»	»	»	»	»	»	26	18	14,154,556	5,177,104	9,874,516
»	»	»	»	»	»	47	26	18,282,057	6,952,792	13,515,827
»	»	»	»	»	»	39	50	25,197,625	7,569,475	15,525,278
»	»	»	»	»	»	49	51	29,101,509	9,040,477	20,852,140
»	»	»	»	»	»	15	58	52,444,825	9,579,797	21,549,564
»	»	»	»	»	»	11	8	54,901,012	9,681,999	20,861,890
»	»	»	»	»	»	16	12	56,915,707	10,024,442	21,424,913
»	»	»	»	»	»	15	65	57,421,220	10,621,524	22,051,065
»	»	»	»	»	»	25	8	40,591,240	11,561,529	25,420,671
»	»	»	»	»	»	18	65	40,926,427	12,707,669	25,499,296
»	»	»	»	»	»	51	5	45,052,882	14,857,925	29,459,059
»	»	»	»	»	»	25	5	45,950,022	16,227,096	32,751,848
»	»	»	»	»	»	27	»	47,908,157	17,706,457	34,955,375
»	»	»	»	»	»	12	1	49,657,004	16,696,592	35,847,059
»	»	»	»	»	»	16	1	50,465,945	16,917,754	35,268,705
»	»	»	»	»	»	25	6	51,255,224	17,516,859	35,224,545
»	»	»	»	»	»	21	4	51,657,884	17,946,639	35,452,567
»	»	»	»	»	»	19	5	54,064,504	19,400,746	35,261,905
»	»	»	»	»	»	19	2	57,885,610	20,777,889	37,588,594
»	»	»	»	»	»	25	5	59,957,199	21,548,450	39,055,528
»	»	»	»	»	»	20	5	64,228,892	22,552,541	39,951,755
»	»	»	»	»	»	22	2	67,452,178	22,929,514	39,849,545
»	»	»	»	»	»	29	2	68,515,978	22,880,657	39,955,975
»	»	»	»	»	»	51	»	70,960,992	22,954,885	40,567,767
»	»	»	»	»	»	25	1	74,775,172	25,960,196	41,286,780
»	»	»	»	»	»	25	2	76,957,198	24,810,541	42,652,870
»	»	»	»	»	»	52	5	82,076,592	25,568,915	44,544,245
»	»	»	»	»	»	41	1	91,359,845	26,784,076	46,600,860
»	»	»	»	»	»	41	1	101,957,754	29,560,156	50,874,459
675	114	1,002	1,501	5,405	4,415	18,357	22,752	—	—	—

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

N° XXXVI. — *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 1898.*

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.)	
1° Marchandises transportées aux conditions des quatre classes du tarif général.				
Ardoises, pierres, craie, etc.	216,814	33,166	12,823	262,803
Armes, machines et mécaniques, etc.	43,814	1,631	2,239	47,687
Bières et autres boissons.	27,739	1,298	2,456	31,493
Bois de chauffage et de mines	319,179	37,096	45,941	402,216
Bois de construction, etc.	278,551	38,002	27,321	343,880
Céréales, farines, etc.	916,842	111,542	71,622	1,100,006
Chaux, plâtre et mortier	403,876	49,680	76,785	530,341
Chiffons, os, etc.	72,193	6,647	11,511	90,351
Cols vides.	14,475	1,591	505	16,571
Combustibles.	1,642,852	119,092	233,958	1,995,902
Engrais	367,382	43,290	38,331	449,006
Fers et aciers ouvrés, etc.	128,050	28,598	37,875	194,523
Fers et aciers non ouvrés.	397,377	49,038	76,321	522,736
Fruits	9,780	284	1,696	11,760
Glaces	22,431	186	192	22,812
Houblon	396	37	31	467
Huiles et goudron.	17,133	1,333	1,815	18,341
Marchandises diverses.	319,426	25,219	43,171	387,816
Matières bitumineuses, etc.	14,033	1,696	944	16,673
Molasses	23,412	26	2,651	26,089
Métaux, etc.	255,643	14,302	63,674	333,619
Minerais et produits de carrières non dénommés	54,119	19,811	15,120	89,050
Paille, fourrages et matières textiles.	52,181	7,337	7,736	67,257
Papiers et cartons.	12,456	547	1,909	14,912
Produits agricoles.	455,533	23,906	56,899	536,338
Produits céramiques, etc.	43,856	4,693	4,913	53,467
Produits de carrières	860,782	111,092	79,070	1,050,944
Sels	50,998	7,851	7,124	65,973
Sucre	125,718	3,000	8,874	137,592
Terres	111,527	13,319	34,372	159,218
Véhicules divers.	32,073	2,609	1,973	36,655
TOTAUX	7,158,650	757,655	969,896	8,886,201

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX (Tonnes.)
2° Marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux.				
No 1. Combustibles et terres de charbonnages.	4,626	415	25	2,065
2. — et produits de carrières.	904,618	43,577	36,885	982,080
2bis. —	449,851	226	45,440	465,487
2ter. Scories.	72,071	»	30,594	402,665
3. Produits divers	405,569	398	49,840	425,807
4. Marchandises diverses	33,557	350	4,862	37,769
5. —	6,439	4,394	4,637	42,667
6. { Fruits	2,087	»	127	2,214
6. { Verreries	8,230	76	6,160	14,466
6. { Machines, mécaniques et armes	5,439	»	3,412	8,551
6. { Autres marchandises	64,648	2,907	42,437	76,992
6bis. Verreries	4,638	40	2,303	3,981
6ter. Verres à vitres en caisses	4,062	7	493	4,262
7. Fers, produits de carrières, etc.	471,592	14,152	34,290	217,034
7bis. Fers, rails, accessoires de rails, etc.	342,403	7,721	48,869	398,995
8. Armes, cuivre, borate de chaux	4,995	595	505	3,095
8bis. Sel gemme ou sel marin	4,347	320	35	1,702
9. Marchandises diverses	94,293	44,734	3,691	409,718
10. Objets d'exposition, de concours, etc.	615	726	428	4,769
11. Acier, fonte brute, mitraille	44,650	841	34,431	79,631
12. Minerai, etc.	747,336	435,064	431,793	1,344,190
12bis. Pierres calcaires	2,897	4,400	44,480	48,777
13. Charbon anthraciteux	7,497	96,179	538	404,214
14. Combustibles	203,923	2,240	48,012	224,175
15. —	43,010	»	265	43,275
16. —	323	»	»	323
17. Marchandises diverses	4,043	55	»	4,068
18. —	58	»	50	408
19. —	7,279	701	2,464	40,444
20. —	234,106	40	»	234,146
21. —	4,409	429	843	2,351
22. Brai de goudron, de gaz, etc.	77,473	4,026	296	78,497
23. Sable en vrac	4,759	44	»	4,803
24. Planchettes	26,120	2,284	3,207	31,614
26. Marchandises diverses	263,224	420	»	263,344
27. Céréales	3,308	40	»	3,348
28. Marchandises diverses	67,867	»	40	67,877
30. { Engrais	442	7	25	474
30. { Légumes, etc	45,070	743	4,340	47,153
31. Brai de goudron, de gaz ou de houille	46,640	7,712	46,659	71,044
33. Sable	400,202	22,065	47,503	439,770
35. Charbon maigre	3,562	20	40	3,622
36. { Engrais, cendrées, produits de car-	750,584	400,728	445,094	996,406
36bis { rières, betteraves, bois, etc.				
et 36ter. { Produits pour l'amendement des chemins, etc.	41,837	484	210	42,528
37. { Matériaux d'empierrement	447,661	30,720	55,917	234,298
38. Boues, immondices des villos, gadoue	100	»	50	150
39. Produits des hauts-fourneaux	134,747	10,336	4,172	449,255
40. Avoine	2,059	»	»	2,059
41. Cotou brut	4,512	»	»	4,512
Kaolin	6,661	52	52	6,765
TOTAUX	5,462,423	857,829	665,524	6,685,476

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX. (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.	54,050	»	»	54,050
	H. Combustibles	3,307	52	»	3,359
		57,357	52	»	57,409
Tarifs exceptionnels provisoires.	1. Houille	28,164	»	»	28,164
	5. Ciment	78,331	»	»	78,331
	6. Combustibles	1,374,883	206,465	168,483	1,749,831
	10. Combustibles	22,301	»	»	22,301
	12. Combustibles	15,319	»	»	15,319
	13. Sucre.	14,480	»	»	14,480
	14. Fers et aciers	»	»	28,990	28,990
	28. Marne.	56,760	»	»	56,760
	34. Combustibles	4,261,094	333,840	272,208	4,867,142
	31bis. Terres	4,526	60	464	4,750
	34quater. Combustibles	3,210	»	»	3,210
	41. Déchets de carrières	553	»	»	553
	42. Rails, accessoires, etc.	49	»	65,163	65,212
	43. Pavés	31	»	»	31
	45. Chaux, ciment et moellons.	132,618	31	»	132,649
47. Ciment	5,400	»	»	5,400	
52. Pavés	1,500	»	»	1,500	
53. Pavés	1,683	»	»	1,683	
		6,000,902	540,396	534,708	7,076,006
Transports divers soumis à des prix conventionnels.	Combustibles	237,171	6,353	1,630	245,154
	Fers et aciers	8,296	»	»	8,296
	Foute brute	50	»	16,282	16,332
	Matériaux pour chemins d'intérêt agricole.	257,780	40,399	9,764	307,943
	Matériaux à pied d'œuvre.	22,350	»	»	22,350
	Matériel pour le Nord-Belge.	»	433	»	433
	Pavés et pierrailles	1,784	»	»	1,784
	Marchandises diverses	4,310	»	791	5,101
	Pétrole	255	320	»	575
	Sable	1,782	»	»	1,782
Cendrées	588	»	»	588	
		534,375	47,205	31,467	613,047
TOTAUX	6,592,634	587,653	566,175	7,746,462	
Ensemble des transports effectués par charges complètes en services intérieur et mixtes	48,913,407	2,203,137	2,201,595	23,318,139	

N° XXXVII. — *Mouvement général du tonnage des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1898.*

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	41,624	4,296	22,976	45,457	54,350
— secondaire A ¹	1,258	1,716	489	2,412	5,875
— — A ²	1,244	1,008	590	513	3,355
— — Su	491	314	62	153	1,020
Totaux.	44,614	7,334	24,117	48,535	64,600
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois	398	8,567	2,514	206	41,682
Brai et goudron	»	»	37	3	40
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc.	23,486	1,269	3,027	643	28,425
Chaux.	41,496	250	»	118	41,864
Chiffons	2,980	427	466	547	4,420
Combustibles	4,327	452	409	29	4,917
Cuir, peaux, etc.	390	551	705	39	1,685
Divers	1,971	443	1,356	5,006	8,776
Engrais	45,710	3,236	4,280	38	23,264
Fers et aciers.	7,402	9,601	241	268	47,212
Fruits, légumes, etc.	»	532	83	1,160	1,775
Graines, etc.	»	30	39	3	72
Matières bitumineuses	724	3,197	11,910	78	45,906
Matières textiles.	2,212	1,940	5,728	203	40,083
Métaux	43,382	9,772	3,435	381	26,970
Minerais, produits de carrières et terres.	36,038	20,839	11,496	912	69,285
Pâtes à papier, chiffons, papier et cartons	2,301	656	750	3,654	7,364
Produits céramiques.	2,421	12,720	506	5,012	20,359
Sels et acides	2,813	18,744	483	268	22,008
Sucres et mélasses.	»	»	57	728	785
Totaux.	127,448	93,226	16,019	49,296	286,589

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'Allemagne (suite).					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Acides	944	»	»	68	4,009
Alizarine et bois de teinture.	»	»	»	»	»
Arbres, etc.	405	10	55	»	470
Articles de Thuringe.	»	17	»	1,800	1,817
Avoine.	»	»	»	»	»
Bières	20	6,798	5	4,905	8,728
Bois	2,656	9,574	465	632	13,327
Brai	»	»	4,513	6	4,519
Briques	»	884	»	7,410	8,294
Cellulose.	»	521	»	»	521
Céréales, farines, etc.	2,908	2,344	19,612	98	24,962
Combustibles.	93,394	286,477	»	71,136	451,007
Cotons et déchets de coton.	»	»	904	12	916
Chicorées en racines.	950	»	»	»	950
Cuir et peaux	232	699	7,358	1,006	9,295
Déchets de pierres, pudings	510	»	»	»	510
Divers.	4,563	2,516	2,202	957	10,238
Engrais	5,518	7,917	»	»	13,435
Fruits	»	»	»	10	10
Goudron minéral	»	4,650	»	»	4,650
Graisse, pétrole et huile minérale.	534	636	10,008	57	11,235
Jouets.	»	15	»	457	472
Kaolin.	»	495	»	»	495
Liu	»	4,450	»	»	4,450
Locomotives, tenders et matériel roulant.	»	40	»	614	624
Matières bitumineuses.	10	10	41	»	31
Matériaux de construction	14,379	»	3,913	»	18,292
Matières textiles	4,006	538	748	312	2,634
Minerais de fer et pyrites	»	450	»	»	450
Minerais et produits de carrières.	1,238	2,056	401	125	3,820
Objets en fer.	»	»	374	»	396
Paille, fourrages, etc.	16,465	457	82	»	16,704
Pavés, pierrailles, etc.	254	»	»	»	254
Pâte de bois.	»	381	»	»	381
Perches à houblon.	»	641	»	»	641
Pierres lithographiques	»	65	»	241	306
Pommes de terre	653	»	»	»	653
Plomb et zinc.	»	982	47,143	91	48,216
Produits bitumineux.	404	52	20	416	294
— céramiques.	3,849	317	249	1,312	6,197
— métallurgiques	1,318	23,465	24,791	121,818	171,092
Sable	»	50	»	280	330
Scories.	38,768	4,872	3,490	42,748	59,878
Scories phosphatées.	453	»	»	»	453
Sels et acides.	1,023	438	472	3,463	5,416
Sucre	»	»	»	50	50
Tannins	2,411	»	2,383	»	4,794
Véhicules divers.	70	30	35	448	583
Verreries	20	474	»	»	494
Totaux	194,379	357,238	125,904	226,601	904,122
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne	336,441	457,798	196,610	264,432	1,255,311

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'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.					
<i>Classe générale et classes secondaires.</i>					
Classe générale B	4,449	249	22,176	42,664	39,538
— secondaire A ¹	1,325	232	»	»	1,557
— — A ²	2,415	4,816	»	»	4,231
— — S ^{ux}	3,476	4,503	»	»	4,979
Totaux	41,663	3,800	22,176	42,664	50,305
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois	1,560	777	1,239	706	4,302
Brai de goudron.	»	13	»	»	13
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc.	3,908	258	733	617	5,516
Chaux	85,377	795	»	28	86,200
Chiffons	40	»	»	265	275
Combustibles.	484	110	»	»	294
Cuir et peaux, etc.	20	310	53	40	393
Divers.	260	206	1,324	493	1,983
Engrais	1,048	177	3,316	40	4,551
Fruits, légumes, etc.	1,735	»	89	20	1,814
Graines, etc.	362	»	96	20	478
Matières textiles.	51	407	41,750	20	42,228
— bitumineuses	174	57	44	»	245
Minerais, produits de carrières et terres	10,498	6,412	4,469	205	48,584
Pâtes à papier, chiffons, papiers et cartons.	60	89	55	405	308
Produits céramiques.	2,843	289	7,434	4,223	41,789
Produits métalliques	2,148	25,699	8,394	4,289	37,500
Sels et acides.	472	4,801	4,266	»	6,239
Sucres et mélasses.	228	»	93	»	321
Totaux	110,608	40,399	37,345	4,711	193,063

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>					
Alizarine et bois de teinture . . .	»	»	20	»	20
Arbres, etc.	30	70	»	»	100
Avoine.	»	»	1,586	»	1,586
Bières en fûts.	»	203	28	»	228
Bois	8,269	3,301	193	34	8,797
Brai	»	»	158	»	158
Céréales et farines.	2,430	253	41,154	248	44,085
Combustibles.	482,432	»	»	»	482,432
Coton	»	295	3,048	44	3,354
Cuir et peaux	308	92	803	314	1,517
Divers	620	191	1,468	654	2,930
Engrais	1,802	652	»	400	2,554
Graisse et pétrole	10	30	7,764	»	7,804
Huile et goudron	»	61	178	»	239
Matières textiles.	40	53	159	»	222
Matières bitumineuses	31	122	141	80	374
Minerais de fer et pyrites . . .	17,943	1,016,357	60,345	»	1,094,645
Minerais et produits de carrières.	40	589	10	58	697
Paille et fourrages	1,251	303	31	31	1,616
Pommes de terre	8,142	81	»	»	8,223
Produits céramiques.	1,463	46	41	4	1,524
Produits métallurgiques	44	36,502	3,583	188,456	228,585
Sable.	10,400	»	»	»	10,400
Scories.	964	5,363	»	18,015	24,342
Sels et acides.	467	300	53	557	1,377
Tannins	632	10	236	»	878
Véhicules divers	»	»	17	»	17
Verres à vitres	540	»	»	»	540
Totaux	534,828	1,064,874	120,983	208,559	1,929,244
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	657,101	1,109,073	180,504	225,934	2,172,612

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.					
<i>Classes générale et secondaires.</i>					
Classo générale B.	32	74	40	30	143
— secondaires A ¹ et A ²	77	45	65	451	608
— — C ¹ et C ²	23	»	602	469	4,094
Totaux	132	86	677	950	1,845
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Divers.	»	»	40	35	45
Eaux minérales.	»	45	»	»	45
Engrais	»	»	60	70	130
Fers et aciers.	»	»	40	»	40
Huiles minérales	»	»	»	83	83
Minerais et produits de carrières.	424	30	400	44	265
Pâtes à papier	»	40	»	»	40
Racines	»	»	»	21	21
Terre à couleur	»	»	»	40	40
Verrerie creuse.	»	»	»	44	44
Totaux	424	55	180	244	600
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Amidon	40	»	10	»	20
Ardoises	44	»	»	»	44
Bières	»	16	»	228	244
Cellulose.	»	73	»	»	73
Coton	»	»	279	»	279
Cuir	»	»	72	467	239
Divers.	40	41	48	88	454
Eaux minérales	»	»	»	370	370
Fers et aciers.	198	406	4,053	40	4,397
Fils	»	40	»	166	206
Fil de jute	»	»	360	»	360
Fruits secs	»	»	»	836	836
Futs vides en retour.	»	»	44	»	44
Graisses	»	»	219	»	219
Huile, graisse végétale.	»	»	20	»	20
Kaolin	»	40	»	»	40
Laines.	2,073	441	214	441	2,539
Lait et fromage.	»	»	»	303	303
Lin, chanvre	110	»	62	42	214
Machines agricoles.	»	»	206	»	206
Malt.	»	»	»	490	490
Marbres	1,424	»	»	»	1,424
Naphte.	»	»	33	84	117
Objets de déménagement.	»	»	»	66	66
OEufs	»	»	»	2,629	2,629
Papier.	»	»	»	442	442
Semences	»	5	»	23	28
Tabac	»	»	»	61	61
Terre à couleur.	122	»	»	»	122
Verrerie creuse.	»	175	»	449	324
Verres à vitres	408	»	664	»	859
Vin	396	»	185	30	614
Volailles	»	»	»	612	612
Totaux	4,584	317	3,433	6,334	14,898
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	4,840	688	4,290	7,525	17,313

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.	4,831	3,445	285	338	5,569
Arbres, graines, chanvre, etc. . .	6,705	32,561	27,417	2,436	69,469
Ardoises, pierres, craie, etc. . .	3,345	4,443	254	724	5,406
Armes, machines, etc.	4,434	722	1,074	4,006	6,933
Baryte, etc.	43	42	»	»	25
Bières et autres boissons	287	461	8	85	841
Bois de construction, etc. . . .	2,998	3,879	380	455	7,412
Bois de chauffage et de mines . .	554	20,064	30	84	20,732
Bois ouvrés et de teinture	46	302	42	42	402
Cartons et papiers.	407	233	35	323	698
Céréales, farines, etc.	24,744	49,454	47,640	4,879	63,417
Cbaux, etc.	408,626	462	»	30	408,838
Colis vides	200	486	436	231	4,373
Combustibles.	3,042	85,324	97	»	88,463
Coton	223	2,423	842	367	3,855
Créosote, brai, etc.	5,533	922	262	4,038	7,755
Cuir et peaux	4,584	3,214	244	522	5,564
Divers.	15,170	46,816	47,685	45,694	65,365
Engrais	49,252	27,867	2,524	689	80,299
Fers et aciers ouvrés	17,436	8,491	7,488	40,307	43,422
Fers et aciers non ouvrés.	9,797	2,364	433	30	42,324
Fruits et légumes	26,080	5,082	294	4,405	32,561
Glaces.	324	43	»	3,408	3,475
Marbres, bouteilles, etc.	611	2,340	6	2,976	5,933
Matières bitumineuses, etc. . . .	268	4,293	55	42	4,628
Matières tannantes	65	2,914	44	44	3,034
Minerais et produits de carrières non dénommés	27,263	3,367	2,058	889	33,577
Paille, fourrages et matières tex- tiles	3,568	6,830	3,781	4,174	45,320
Pâte à papier, chiffons, etc. . . .	4,299	40,008	848	756	42,914
Pétrole, huiles diverses, etc. . . .	492	47	262	24	525
Poissons	»	318	»	»	318
Produits agricoles	4,445	449	440	48	4,392
— céramiques, etc.	185	204	»	47	433
— de carrières	53,724	10,492	4,957	658	74,834
Sels	443	3,350	449	3,339	6,981
Sel de soude	4,492	948	80	4,099	6,319
Sucre	23	89	»	634	746
Terres.	20,762	3,602	4,704	79	26,444
Véhicules divers, etc.	4,483	4,487	»	439	3,079
Totaux	398,558	281,882	90,918	58,405	829,463

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 France (suite).</i>					
<i>Tarifs spéciaux et exceptionnels.</i>					
Ardoises, pierres, etc.	»	»	»	286	286
Castines, dolomie, scories, etc. .	474	272	»	»	746
Chaux	»	42	»	2,486	2,228
Combustibles	2,428,980	78,478	»	470	2,507,628
Divers.	40	»	»	77	87
Engrais	40	40	»	3,264	3,264
Fers et aciers.	40	20	743	34,079	34,854
Glaces et verreries.	»	9	»	4,464	4,473
Laine et déchets de coton . . .	»	»	7,522	79	7,601
Matériaux d'empierrement . . .	308,794	20	»	»	308,814
Minerais, etc.	»	»	42,789	»	42,789
Moellons, boues, déchets, etc. .	25,873	4,267	»	440	30,280
Pâtes à papier, chiffons, etc. . .	»	»	»	102	102
Pierres de taille brutes, etc. . .	11,297	100	»	494	41,894
Pierres à plâtre, à chaux, etc. .	30	»	»	»	30
Plomb, zinc en plaques, etc. . .	4,278	»	»	»	4,278
Produits céramiques.	»	»	»	179	479
— de carrières bruts.	»	390	»	576	966
Sable et terres réfractaires. . .	38,807	50	»	42	38,869
Scories de forges	»	»	»	3,475	3,475
Sels et acides.	»	5,292	»	8,523	13,820
Sulfate de carbone.	40	»	»	»	40
Totaux.	2,818,573	88,950	51,056	55,091	3,013,670
Ensemble des transports de et vers la France	3,217,431	370,832	441,974	413,496	3,843,133

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 Suisse.					
<i>Classe générale et classes secondaires.</i>					
Classe générale B.	4,416	443	13,188	924	18,641
Classes secondaires	541	448	»	»	656
Totaux . . .	1,957	228	13,188	924	16,297
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois.	»	41	35	»	46
Céréales, farines, légumes, fromages, etc.	432	»	419	»	551
Chiffons, pâtes à papier, etc. . .	»	33	»	456	489
Cuir, peaux, etc.	»	44	165	»	176
Divers.	73	»	2,175	»	2,248
Engrais	514	10	240	32	793
Fers et aciers.	807	»	4,089	»	4,896
Matières bitumineuses	»	»	78	»	78
Matières textiles.	40	»	1,100	»	1,140
Métaux	749	57	2,699	39	3,514
Minerais, produits de carrières et terres	848	51	834	244	4,997
Papiers, carton, etc.	»	»	10	»	40
Produits céramiques.	4,367	34	202	»	4,603
Sucres et mélasses.	43	»	»	»	43
Totaux . .	4,810	207	8,766	471	14,254

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 Suisse (suite).					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Asphalte	»	280	»	60	340
Bois	20	540	20	95	675
Céréales, farines, etc.	40	42	52	21	95
Combustibles.	82,238	»	»	»	82,238
Coton brut et déchets de coton.	»	»	831	»	831
Cuir et peaux	»	20	20	»	40
Divers	44	20	4,345	451	4,827
Fers et aciers.	430	»	758	»	888
Fromages et lait condensé	»	»	»	473	473
Graisses et pétrole	40	»	338	»	348
Huile minérale	»	»	439	»	439
Locomotives de tramways, etc. . .	»	»	»	427	427
Matières textiles	»	40	45	»	85
Métaux	»	444	383	4,260	4,757
Pâte de bois.	»	30	»	»	30
Phosphates, etc.	2,842	»	44	»	2,823
Produits de carrières.	54	»	»	»	54
Produits bitumineux	20	»	80	»	100
— céramiques	2,417	»	4	»	2,418
Riz, etc.	293	»	40	»	303
Sels et acides.	40	»	»	»	40
Sucre	5	»	42	»	47
Tabac	»	»	»	30	30
Véhicules divers	405	»	»	»	405
Totaux	88,429	4,026	4,045	2,517	95,717
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	94,896	4,464	25,999	3,912	126,268

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.	2,349	622	2,971
Ardoises, pierres, craie, marbre, bouteilles, etc. . .	4,921	6,283	8,204
Armes, machines, mécaniques.	4,034	444	4,478
Baryte, terre, etc.	315	115	430
Bois de chauffage ou de mine	45	86	101
Bois de construction, etc.	3,268	4,694	7,962
Bois ouvrés et de teinture.	493	370	563
Cartonnages.	"	40	40
Carton, pâte à papier, etc.	397	139	536
Céréales, farines, etc.	22,564	9,493	32,057
Chiffons, matières tannantes, etc.	2,566	2,060	4,626
Colis vides	493	552	745
Créosote, brai, etc.	763	581	1,344
Cuir, peaux, os, etc.	2,483	4,720	4,203
Engrais.	2,806	1,360	4,166
Fers et aciers	309	286	595
Fer (Objets en)	6,674	4,175	7,846
Fruits	4,416	1,551	5,967
Glaces	4,594	84	4,678
Légumes, foin, etc.	4,914	9,885	11,796
Matières bitumineuses	290	64	354
Mélasses et sucres	9,728	332	10,060
Métaux, etc.	63	430	493
Minerais et produits de carrières non dénommés. . .	4,427	41	4,468
Paille, fourrages et matières textiles	483	4,144	4,624
Papiers.	4,892	906	2,798
Pétrole, huiles diverses, etc.	4,488	3,260	4,448
Poissons	"	493	493
Produits divers	7,372	5,653	13,025
— céramiques.	789	623	4,412
— de carrières	478	"	478
Sels et acides	4,791	454	2,245
Soude, acides, etc.	6,888	10	6,898
Véhicules divers	424	507	931
Vitriol, etc.	80	410	496
Totaux. . .	88,388	55,240	143,598

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTALS. (Tonnes.)
De et vers les Pays-Bas (suite).			
<i>Tarifs spéciaux.</i>			
Ardoises pour toitures	386	»	386
Betteraves	444	394	838
Beurre, etc.	410	4,093	4,203
Bières en fûts	220	89	309
Blendes grillées	50	»	50
Bois	204	67,242	67,443
Brai et goudron	12	4,249	4,261
Céréales	»	723	723
Chicorée	205	122	327
Ciment	585	»	585
Clous, etc.	582	402	684
Combustibles	229,039	2,098	231,137
Coton brut	597	»	597
Engrais et terres.	42,667	87,767	100,434
Fers et minerais	67,057	29,555	96,612
Glace (eau congelée)	»	90	90
Harengs saurs et salés	»	636	636
Lin teillé	»	420	420
Paille, etc.	836	4,265	5,101
Pétrole	680	99	779
Pierres et chaux	446,762	5,020	421,782
Poissons (G. V.)	»	457	457
Produits de carrières	46,944	5,333	22,274
Tabacs	479	559	738
Terres	5,927	8,747	44,644
Vins en fûts, etc.	69	73	142
Totaux . . .	453,549	215,500	669,049
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . . .	544,907	270,740	812,647

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'Italie.					
<i>Tarifs divers.</i>					
Aciers, fers et autres métaux	243	5	23	»	271
Beurre et fromage	»	233	»	4,646	4,879
Chanvre	»	319	»	»	319
Chapeaux de paille et tissus de paille	»	»	»	96	96
Divers	293	494	4,036	555	2,078
Étoupes et déchets d'étoupes	»	531	»	»	531
Fils de lin et de tissus	3,448	204	4,003	343	4,668
Fruits	»	337	»	»	337
Houille, coke et briquettes de charbon	520	»	»	»	520
Laine et déchets de laine.	973	73	328	»	4,374
Lin	92	»	50	»	442
Machines et chaudières	359	»	3,553	»	3,912
Marbres en blocs	»	476	»	6	482
— en tranches	»	21	»	»	21
Objets en fer et en fonte	4,504	»	»	»	4,504
OÛfs	»	2,805	»	2,054	4,859
Autres denrées	»	427	30	274	728
Pierres et briques	404	»	»	»	404
Pommes de terre	»	777	»	38	845
Racines de chicorée	4,421	»	»	»	4,421
Rails et accessoires de rails, etc.	375	»	»	»	375
Sel	»	5	»	»	5
Terro réfractaire	54	40	»	»	64
Verres à vitres	474	»	»	»	474
Ensemble des transports de et vers l'Italie	8,927	6,417	6,023	5,009	26,076

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'Italie et la Suisse réunis (en transit par les lignes de l'Est-Français via Biele-Bâle).					
<i>Classes générale et secondaires .</i>					
Classe générale B.	478	»	211	»	339
— secondaires	31	»	»	»	31
TOTALS . . .	209	5	214	»	420
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc.	40	»	20	»	30
Métaux	»	»	28	»	28
Minerais et produits de carrières.	40	5	40	»	25
Sucres et mélasses	40	»	»	»	40
TOTALS . . .	30	5	58	»	93
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Ardoises	20	5	»	»	25
Bois	»	»	23	»	23
Céréales, farines, etc.	»	40	565	»	575
Chaux	»	»	42	»	42
Combustibles	680	»	»	»	680
Coton brut	»	»	»	»	»
Cuir et peaux	»	»	»	6	6
Divers	»	»	427	»	427
Engrais	»	»	54	»	54
Graisses et pétrole	»	»	475	»	475
Lait condensé	»	»	»	50	50
Métaux	»	»	61	»	61
Produits céramiques	40	»	»	»	40
Riz	30	»	50	»	80
Tabac	»	»	40	»	40
Verres à vitres	31	»	»	»	31
TOTALS . . .	801	15	1,677	56	2,549
Ensemble des transports de et vers l'Italie et la Suisse réunis via Biele-Bâle	1,040	20	4,946	56	3,062

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	204	204
Divers	30	4,771	4,801
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. . . .	30	1,975	2,005
De et vers la Russie.			
Fers et aciers	182	»	182
Laine peignée	95	»	95
Lin et chanvre.	»	500	500
Soufre	10	»	10
Divers	»	41	41
Ensemble des transports de et vers la Russie	287	544	798

N° XXXVIII. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1898.

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.										CHEVAUX et BESTIAUX. (Nombre d'expéditions).		
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.		TOTAUX. (Tonnes).	
		A ¹ .	A ² .	B.	1.	2.	3.	4.						
Allemagne et au delà vers	Angleterre.	»	1,969	27	50	»	»	»	»	52	7,115	»	9,175	»
	France	»	1,478	1,485	1,584	1,525	265	»	»	27,548	16,154	74,990	124,827	»
	Grand-Duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,571	12,571	»
	Pays-Bas	»	»	74	54	6	6	10	10	1,436	1,564	»	2,940	»
Angleterre vers Allemagne et au delà	1,241	5	8	445	»	»	»	»	50	5,221	»	6,950	»	
France, vers	Allemagne et au delà	»	11	45	2,105	»	»	»	»	7,474	6,040	»	15,675	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	1,055	726	6,028	855	6,465	4,555	»	19,658	12
Grand-Duché de Luxembourg, vers	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	71	»	805	1,478	»	2,552	»
	France	»	»	»	»	»	»	»	»	58,544	»	»	58,544	»
Pays-Bas, vers	Allemagne et au delà	»	180	69	589	»	»	»	»	973	5,607	»	5,218	»
	France	»	»	»	»	2,087	2,157	6,478	555	8,177	25,910	»	45,564	104
	Suisse.	»	14	»	35	»	»	»	»	51	540	»	658	»
Italie vers Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	9,894	»	»	9,894	»	
Suisse vers Pays-Bas.	»	6	»	»	»	»	»	»	48	185	»	257	»	
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'État	1,241	3,663	1,706	4,620	4,485	5,154	12,587	1,598	62,929	128,709	87,561	512,021	116	

N° XXXIX. — *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)	2,170	7,837	
	CLASSES		
	A ¹ .	A ² .	B.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers			
Allemagne	90	28	1,750
Autriche-Hongrie	»	»	17
France	»	»	»
Italie	»	»	»
Pays-Bas	»	»	131
Grand-Duché de Luxembourg	»	»	60
Russie	»	»	»
Suisse	0	10	52
Totaux	96	38	2,010
Allemagne	300	241	557
Autriche-Hongrie	»	»	1
France	308	85	998
Italie	»	»	»
Pays-Bas	»	»	10
Grand-Duché de Luxembourg	»	5	6
Russie	»	»	»
Suisse	»	»	52
Totaux	608	351	1,622
Totaux généraux du transit entre lignes concédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)	704	369	3,632

en transit par les lignes de l'État. — Année 1898.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.							
3 ^e classe.		4 ^e classe.		Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)	
23,763		57,466		171,208	70,541	354,996 -	
GÉNÉRALES.				Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.	Combustibles.	TOTAUX. (Tonnes.)
1	2	3	4				
»	»	»	»	81,052	22,334	70,250	175,604
»	»	»	»	184	1,052	»	1,255
2,879	5,045	13,954	73,632	5,406	2,146	59,954	164,994
»	»	»	»	»	5,527	470	5,997
775	840	7,850	3,931	70,481	»	»	83,987
»	»	»	»	29,170	393	46,539	76,184
»	»	»	»	»	874	»	874
»	»	»	»	1,574	933	13,358	15,910
3,634	5,883	21,793	79,563	187,817	33,461	100,528	324,843
09	148	585	193	46,370	58,499	155,970	262,732
»	»	»	»	51	91	»	145
2,647	1,013	8,386	7,437	5,227	1,280	320	27,901
»	»	»	»	125	458	»	578
346	1,119	2,871	1,351	26,918	»	20	32,835
»	»	»	»	25,552	403,306	70	429,119
»	10	»	»	»	63	»	75
»	»	»	»	141	126	»	319
3,062	2,292	11,042	9,181	104,362	404,022	156,580	753,792
6,716	8,175	33,438	88,744	202,179	497,433	347,108	1,278,545

N° XL. — *Mouvement général des transports de tapissières, de wagons roulant sur et en services mixtes et internationaux, au départ*

DÉSIGNATION.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Nombre.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au-delà			
		au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTALS. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTALS. (Nombre.)	
Tapissières { appartenant à l'État.	776	20	17	37	„	„	„	
— à des particuliers	1,419	153	126	281	„	„	„	
Totaux	2,195	173	143	318	„	„	„	
Wagons roulant sur essieux	7,523	48	15	63	856	„	856	
Chevaux, poulains, { Grande vitesse (têtes).	3,283	92	225	317	110	100	210	
pones, { Petite vitesse —	26,112	474	232	726	22,518	766	23,284	
Anes et mulets. {								
Totaux (têtes).	29,397	566	477	1,043	22,628	866	23,494	
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie. { Gros bétail (expéd.)	3,992	135	238	411	„	„	„
	— { Petit — —	3,209	109	308	417	„	„	„
	2 ^e catégorie. { Gros — —	4,712	164	549	515	„	„	„
	— { Petit — —	4,623	94	557	651	„	„	„
	3 ^e catégorie. { Gros — —	9,749	204	601	805	„	„	„
	— { Petit — —	7,105	203	1,270	1,473	„	„	„
	3 ^e catégorie { Anes, etc. —	„	„	„	„	„	„	„
	avec { Gros bétail —	9,523	211	416	627	„	„	„
majoration. { Petit — —	5,890	32	453	485	„	„	„	
Totaux (expéd.).	48,803	1,260	4,192	5,452	„	„	„	
Moutons (têtes).	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	„	51,800	51,800	
Animaux (tarif spécial n° 10).	Catégorie A (expéditions).	356	46	„	46			
	— B —	2,207	6	1	7			
	— C —	10	„	2	2			
	Totaux (expéditions).	2,579	52	3	55			

(¹) Les expéditions de moutons en service intérieur, État vers État et mixtes, sont confondues avec celles de bestiaux, etc.

essieux, de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1898.

SERVICES INTERNATIONAUX.										TOTAUX généraux. (Nombre.)
FRANCE			PAYS-BAS			SUISSE.			ENSEMBLE. (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.)	Totaux. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)		
4	»	4	»	»	»	»	»	»	4	817
50	5	55	11	8	19	»	»	»	82	1,752
54	5	57	11	8	19	»	»	»	36	2,509
»	»	»	»	»	»	42	»	42	898	8,486
1,164	550	1,694	105	127	232	»	»	»	2,156	5,785
1,557	145	1,502	1,047	1,619	2,666	»	»	»	27,452	51,290
2,321	675	3,196	1,152	1,746	2,898	»	»	»	29,588	60,028
»	»	»	2	57	59	»	»	»	59	4,462
»	»	»	»	59	59	»	»	»	59	3,053
»	»	»	1	199	200	»	»	»	200	5,425
»	»	»	»	85	85	»	»	»	85	5,537
»	»	»	9	549	558	»	»	»	558	11,202
»	»	»	»	495	495	»	»	»	495	9,041
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
50	»	50	1	2,001	2,002	»	»	»	2,032	12,182
»	»	»	1	522	523	»	»	»	523	6,678
50	»	50	14	5,743	5,787	»	»	»	3,787	58 012
»	»	»	»	»	»	»	»	»	51,800	51,800

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	27,730	1,208	2,456	25	8,705
Bois de construction	304,674	40,286	30,531	»	»
Bois de chauffage et de mines	319,179	37,096	43,941	6,400	19,630
Chaux, plâtre et ciment	620,225	49,711	76,785	11,406	568
Chiffons, os, pâte à papier	72,193	6,647	11,511	5,146	1,876
Combustibles	8,769,712	808,439	730,134	97,830	338,094
Engrais	1,187,105	144,506	183,715	23,961	11,191
Huiles légères et goudron végétal	13,388	1,635	1,843	334	693
Laine et déchets de laine	34,030	»	»	»	»
Matières bitumineuses	137,818	10,434	17,899	14,326	3,111
Minerais	771,433	314,902	146,915	401	150
Papiers et cartons	12,436	347	1,909	3,051	4,310
Produits céramiques	43,836	4,695	4,918	6,693	19,861
— de carrières	1,491,485	216,777	172,034	49,336	24,238
— de l'agriculture	1,437,239	145,839	139,434	76,903	9,327
— métallurgiques	1,304,116	127,217	412,623	97,434	166,702
Sable	406,743	22,109	17,303	»	330
Scories	72,639	»	30,394	42,238	17,620
Sels et acides	32,343	7,871	7,139	3,132	23,031
Sucres et mélasses	163,610	3,026	11,323	37	778
Terres	122,714	13,431	34,388	»	193
Verreries	33,364	309	8,848	20	474
Véhicules divers	32,073	2,600	1,973	103	478
Marchandises autres	1,241,139	43,697	90,699	91,389	49,070
TOTAUX	18,915,407	2,203,137	2,201,393	333,081	722,230

(1) Non compris les transports effectués en transit par la Belgique (voir tableauxXXXIX).

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	27,730	1,208	2,456	25	8,705
Bois de construction	304,674	40,286	50,531	"	"
Bois de chauffage et de mines	319,170	37,096	45,941	6,400	10,630
Chaux, plâtre et ciment	620,225	49,711	76,785	11,496	568
Chiffons, os, pâte à papier	72,195	6,647	11,511	3,146	1,876
Combustibles	8,709,712	808,450	750,154	97,850	358,094
Engrais	1,187,105	144,506	185,715	25,961	11,101
Huiles légères et goudron végétal	15,388	1,055	1,845	534	693
Laine et déchets de laine	54,050	"	"	"	"
Matières bitumineuses	137,818	10,431	17,899	14,326	5,111
Minerais	771,455	514,902	146,915	401	150
Papiers et cartons	12,456	547	1,009	3,051	4,310
Produits céramiques	45,856	4,695	4,918	6,695	10,861
— de carrières	1,491,485	216,777	172,054	40,536	24,258
— de l'agriculture	1,457,259	143,859	159,454	76,995	9,527
— métallurgiques	1,504,116	127,217	412,025	97,454	166,702
Sable	406,745	22,109	17,505	"	350
Scories	72,659	"	50,594	42,258	17,020
Sels et acides	52,345	7,871	7,159	5,152	25,031
Sucres et mélasses	163,610	3,026	11,525	57	778
Terres	122,714	15,431	34,588	"	195
Verreries	35,564	509	8,848	20	474
Véhicules divers	32,075	2,609	1,975	103	478
Marchandises autres	1,241,159	45,697	90,699	91,589	40,070
TOTAUX . . .	18,915,407	2,203,157	2,201,595	535,081	722,250

(1) Non compris les transports effectués en transit par la Belgique (voir tableauxXXXIX).

général en tonnes de certaines grosses marchandises transportées, pendant l'année 1898, par les chemins de fer de l'État Belge (1).

SERVICES INTERNATIONAUX.																TOTAUX DES SERVICES INTERNATIONAUX.		TOTAUX GÉNÉRAUX.
ALSACE-LORRAINE et Grand-Duché de Luxembourg.		AUTRICHE-HONGRIE.		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.	
25	205	581	274	205	546	289	162	»	»	»	»	»	»	»	»	1,215	9,888	42,596
8,511	4,888	»	»	5,456	4,078	5,662	72,506	75	646	25	»	»	»	»	»	15,507	81,918	472,916
»	»	»	»	584	20,148	15	86	»	»	»	»	»	»	»	»	7,089	59,864	419,160
85,577	825	»	»	108,626	2,440	585	»	12	»	»	»	»	»	»	»	206,096	5,651	956,448
125	458	»	85	2,147	10,866	2,566	2,060	»	210	»	»	»	»	»	»	7,984	15,562	115,897
482,616	110	»	»	2,452,119	165,972	229,059	2,098	82,255	»	1,200	»	»	»	»	»	5,525,059	524,274	14,177,658
6,166	959	60	70	51,785	51,780	15,475	89,127	5,628	42	»	»	»	»	»	»	105,071	135,149	1,751,544
178	61	620	85	454	71	»	»	159	»	»	»	»	»	»	»	1,925	908	21,719
»	»	2,287	252	7,522	79	»	»	»	»	1,501	75	»	204	95	»	11,205	608	65,865
518	272	»	»	6,118	5,265	1,065	1,894	178	510	»	»	»	»	»	»	22,205	10,882	199,268
90,255	1,022,974	224	41	72,110	4,256	1,477	41	1,722	500	»	»	»	»	»	»	166,189	1,027,762	2,627,221
»	»	»	112	142	556	2,289	1,055	10	»	»	»	»	»	»	»	5,402	6,055	26,457
11,751	1,502	»	»	185	427	789	625	5,987	54	40	»	»	»	»	»	25,447	22,507	99,421
50	647	1,462	»	414,555	24,818	156,188	16,656	71	»	104	214	»	»	»	»	601,746	66,585	2,548,645
75,487	2,511	172	521	55,988	29,171	50,754	27,449	2,411	105	1,558	1,154	»	»	»	»	259,565	69,816	2,049,755
14,159	251,946	1,472	146	41,492	60,019	75,716	51,692	6,615	1,897	6,118	5	»	»	182	»	245,166	512,497	2,799,529
10,400	»	»	»	58,807	62	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	49,207	592	495,951
961	25,578	»	»	»	5,475	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	45,222	44,475	190,948
1,958	5,658	»	»	5,675	29,021	8,759	580	10	»	»	5	»	»	»	»	19,552	58,295	145,202
521	»	»	»	25	725	9,798	552	70	»	»	»	»	»	»	»	10,199	1,855	190,195
»	»	122	20	22,465	5,681	6,242	8,852	»	»	54	10	»	»	»	»	28,881	12,758	212,552
510	»	850	555	524	4,624	1,501	84	51	»	171	»	»	»	»	»	5,556	5,517	51,574
17	»	»	»	1,485	1,596	424	507	105	»	»	»	»	»	»	»	2,154	2,581	41,570
50,407	18,777	1,271	6,476	96,996	84,524	15,256	15,176	21,060	1,857	5,905	9,696	50	1,771	10	511	282,524	187,658	1,817,757
857,605	1,555,007	9,150	8,215	5,559,105	484,028	541,907	270,740	122,557	5,458	16,474	11,157	50	1,975	287	511	5,419,976	2,859,279	51,577,594

2^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XLII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1898.

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 ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)	59,808	»	»	59,808	»	59,808	59,808	»
Mandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046	»	52,046	52,046	»
	Courtrai à Poperinghe	45,511	»	45,511	»	45,511	45,511	»
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,955	11,722	20,655	»	20,655	20,655	»
	Ingelmunster à Deynze, par Thiel	25,458	»	25,458	»	25,458	25,458	»
	Roulers à Ypres	22,050	»	22,050	»	22,050	22,050	»
	Roulers à Menin	15,012	»	15,012	»	15,012	15,012	»
Gand à Terneuzen (Pays Bas)	26,488	14,590	»	41,078	»	41,078	41,078	»
Hasselt à Maeseyck	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Liège à Maestricht (Pays-Bas)	18,276	11,007	»	29,283	29,285	»	29,285	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	45,900	25,586	»	67,486	4,561	62,925	67,486	»
Nord-belge.	Charleroy à Erquelines	50,801	»	50,801	50,801	»	50,055	708
	Mons à la frontière vers Haut- mont (France)	15,800	»	15,800	15,800	»	15,800	»
	Namur à Liège	72,654	»	72,654	72,654	»	72,151	485
	Namur à Givet (France)	40,501	3,400	40,501	10,448	50,255	49,701	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,455	»	»	9,455	»	9,455	9,455	»
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	»	21,146	21,146	1,726	19,420	20,556	790
Longueur totale exploitée (1)	549,274	67,305	616,579	616,579	165,515	451,256	614,558	2,041
					616,579		616,579	

(1) Pour l'établissement de cette longueur, les parties communes à plusieurs Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 86,442 mètres à la fin de l'exercice 1898.

N° XLIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1898.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
		STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (lignes 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 pour la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)							1	2	3	4	5
Chimay	Belge	4	10	14	0	2	16	3	2	5
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	»	2	16	3	2	5
Flandre Occidentale	Belge	11	19	30	3	13	46	»	2	2
	Étranger	1	3	4	0	»	4	»	»	»
	Ensemble.	12	22	34	3	13	50	»	2	2
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	1	»	8	1	3	4
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	6	6	12	1	»	13	1	4	5
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	1	»	8	1	1	2
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	1	»	8	1	1	2
Liège à Maestricht	Belge	1	5	6	»	7	13	2	4	6
	Étranger	1	2	3	»	1	4	»	1	1
	Ensemble.	2	7	9	»	8	17	2	5	7
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	1	2	13	»	2	2
	Étranger	3	2	5	1	»	6	»	»	»
	Ensemble.	9	6	15	2	2	19	»	2	2
Nord belge	Belge	18	28	46	7	29	82	24	56	80
	Étranger	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	28	47	7	29	83	24	56	80
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	3	3	6
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	4	9	3	3	6
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	»	1	8	»	»	»
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	»	1	8	»	»	»
TOTAUX	Belge	47	80	127	18	58	203	34	72	106
	Étranger	8	40	48	1	1	20	»	2	2
	Ensemble.	55	90	145	19	59	223	34	74	108

N° XLIV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. —

Effectif au 31 décembre 1898.

Comparaison des années 1898 et 1897.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											
	Chimay.	Flandre Occidentale.	Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maseyck.	Liège à Maestricht.	Malines à Terneuzen.	Nord-Belge.	Taverniers à Embresay.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.	
Matériel de traction.											
Locomotives.	en 1898 . . .	7	42	10	3	(¹) 41	14	(²) 203	4	6	300
	en 1897 . . .	7	41	10	3	(¹) 41	14	(²) 204	4	6	300
Différences pour 1898 . . .		»	+ 1	»	»	»	»	- 1	»	»	»
Tenders . . .	en 1898 . . .	7	40	7	»	8	43	428	»	»	203
	en 1897 . . .	7	39	7	»	8	43	428	»	»	202
Différences pour 1898 . . .		»	+ 1	»	»	»	»	»	»	»	+ 1
Voitures à vapeur	en 1898 . . .	»	7	»	»	»	3	»	»	»	10
	en 1897 . . .	»	7	»	»	»	3	»	»	»	10
Différences pour 1898 . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.											
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe.	»	45	4	»	3	5	25	»	4	53
	de 2 ^e —	»	26	4	»	3	7	21	»	2	63
	de 3 ^e —	7	400	9	6	11	47	77	»	9	236
	mixtes . . .	5	24	2	2	(³) 46	8	(⁴) 33	6	3	99
Ensemble.		12	165	19	8	33	37	156	6	15	431
Fourgons à bagages		8	47	5	2	(⁵) 13	42	440	3	4	234
Wagons à marchandises	découverts.	489	316	471	44	214	440	3,864	62	32	5,302
	fermés . . .	42	142	13	48	68	2	474	»	15	754
	pr chevaux.	»	8	4	2	»	»	40	»	»	21
	pr bétail . .	8	67	4	44	»	»	50	4	7	206
Ensemble.		209	533	189	78	281	462	4,398	66	54	6,273
Véhicules divers		4	4	2	4	4	8	44	»	2	30
TOTAUX (véhicules de transport).	en 1898 . . .	230	746	215	92	331	519	4,705	75	75	6,988
	en 1897 . . .	230	746	215	92	331	494	4,669	75	69	6,921
Différences pour 1898 . . .		»	»	»	»	»	+ 25	+ 36	»	+ 6	+ 67

(1) Dont 3
(2) — 21
(3) — 10
(4) — 22
(5) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1898.

Comparaison des années 1898 et 1897.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (°)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusive- ment par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	"	60,442	196,904	257,346	"	9,698	27,740	37,436 ⁽²⁾	"	70,140	224,044	294,182
Flandre Occidentale	1,122,035	211,022	101,922	1,434,979	127	"	"	127	1,122,162 ⁽³⁾	211,022	101,922	1,435,106
Gand à Terneuzen	83,149	61,622	71,851	216,621	"	"	"	"	83,148	61,622	71,851	216,621
Hasselt à Maeseyck	329	"	107,502	107,831	"	"	"	"	329	"	107,502	107,831
Liège à Maestricht	248,704	111,074	14,504	374,282	"	"	"	"	248,704 ⁽⁴⁾	111,074	14,504	374,282
Malines à Terneuzen	162,213	200,032	111,641	473,886	"	"	"	"	162,213	200,032	111,641	473,886
Nord Belge	1,820,495	1,083,896	"	2,904,391	"	"	"	"	1,820,495 ⁽⁵⁾	1,083,896	"	2,904,391
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	78,065	21,902	"	99,967	14,638	4,106	"	18,744	92,703	26,098	"	118,713
Totaux pour 1898	3,514,089	1,749,930	644,324	5,909,303	14,765	13,802	27,740	56,307	3,529,754	1,763,792	672,064	5,955,610
— pour 1897 (6)	3,439,748	1,805,711	652,737	5,898,196	15,027	13,078	27,740	55,865	3,461,775	1,818,789	680,477	5,953,061
Différences pour 1898	+ 75,241	- 55,721	- 8,413	+ 11,107	- 262	+ 724	"	+ 442	+ 74,979	- 54,997	- 8,413	+ 11,549

(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 131,903 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 91,084 — — par les trains-tramways.

(5) — 687,320 — — par les trains-tramways.

(6) Pour établir la comparaison, les totaux figurant au compte rendu de 1897 ont été diminués des parcours effectués sur les réseaux Grand Central Belge et Liégeois-Limbourgeois.

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 ^{re} classe. (nombre.)	2,860	6,475	36,694	68,007
	2 ^e — (—)	21,511	24,037	319,030	345,013
	3 ^e — (—)	270,587	439,092	2,707,102	1,337,724
	Ensemble (—)	294,958	469,304	3,062,826	1,750,744
Bagages	taxés au minimum (colis.)	»	»	20,084	40,349
	— au poids (quintaux.)	4,896	5,464	45,725	
	Ensemble	—	5,464	—	40,349
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	»	»	446,483	71,242
	— au poids (quintaux.)	19,879	23,947	164,251	171,460
	Ensemble	—	23,947	—	242,702
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	»	»	33,452	30,400
	— au poids (tonnes.)	231,053	364,809	977,227	1,457,218
	Ensemble	—	364,809	—	1,487,618
Finances (groupes.)	3,956	696	57,976	44,047	
Equipages	transportés à grande vitesse (nombre.)	»	»	4	443
	— à petite — (—)	23	914	»	»
	Ensemble (—)	23	914	4	443
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre.)	65	894	472	4,314
	— à petite — (—)	4,005	9,983	4,502	24,977
	Ensemble (—)	4,070	10,877	5,074	29,291
Produits extraordinaires (francs.)	—	20,962	—	20,990	
Recettes brutes d'exploitation Totaux (—)	—	598,670 ⁽⁶⁾	—	3,582,884	
Dépenses — — — — — (—)	—	420,282 ⁽⁷⁾	—	2,029,866	
Excédents des recettes sur les dépenses (—)	—	178,388	—	1,553,018	
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	70.20 p. c.	—	56.65 p. c.	

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises. d'indiquer séparément le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

(2) L'exploitation des lignes du Grand Central belge et du Liégeois-Limbourgeois, rachetées par l'État, a été assurée par les

(3) Y compris le mouvement (505,690 voyageurs) et la recette (192,250 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(4) Pour les chemins de fer Grand Central belge et Nord belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre

(5) 759 envois taxés par expédition.

(6) 5,585 — — — — — et 13,117 par tête.

(7) 6,342 — — — — — — 15,117 — — — — —

(8) Y compris une somme de 53,803 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord, du

(9) Y compris une somme de 5,953 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

(10) Les dépenses d'exploitation spéciales au Liégeois-Limbourgeois pour le 1^{er} semestre 1898 n'ont pas été relevées par la Compagnie

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	4 ^e classe. (nombre.)	2,860	6,475	36,694	68,007
	2 ^e — (—)	21,514	24,037	319,030	345,013
	3 ^e — (—)	270,587	439,092	2,707,102	1,337,724
	Ensemble . (—)	294,958	469,504	3,062,826	1,750,744
Bagages	taxés au minimum (colis.)	»	»	20,081	40,349
	— au poids (quintaux.)	1,896	5,464	45,725	40,349
	Ensemble.	—	5,464	—	40,349
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	»	»	446,483	71,242
	— au poids. (quintaux.)	19,879	23,947	464,251	171,460
	Ensemble.	—	23,947	—	242,702
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	»	»	33,452	30,400
	— au poids (tonnes.)	231,053	364,809	977,227	1,457,218
	Ensemble.	—	364,809	—	1,487,618
Finances (groupes.)	3,956	696	57,976	44,047	
Equipages	transportés à grande vitesse (nombre.)	»	»	4	143
	— à petite — (—)	23	914	0	»
	Ensemble. (—)	23	914	4	143
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre.)	65	894	472	4,314
	— à petite — (—)	4,005	9,983	4,502	24,977
	Ensemble. (—)	4,070	10,877	4,974	29,291
Produits extraordinaires (francs.)	—	20,962	—	20,990	
Recettes brutes d'exploitation Totaux . . . (—)	—	598,670 ^(*)	—	3,582,884	
Dépenses — — (—)	—	420,282 ^(*)	—	2,029,866	
Excédents des recettes sur les dépenses (—)	—	178,388	—	1,553,018	
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation . . .	—	70.20 p. c.	—	56.63 p. c.	

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'indiquer séparément le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

(2) L'exploitation des lignes du Grand Central belge et du Liégeois-Limbourgeois, rachetées par l'État, a été assurée par les

(3) Y compris le mouvement (505,690 voyageurs) et la recette (492,250 francs) des train-tramways organisés sur la section de

(4) Pour les chemins de fer Grand Central belge et Nord belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre

(5) 759 envois taxés par expédition.

(6) 3,583 — — — — — et 43,117 par tête.

(7) 6,342 — — — — — 43,117 —

(8) Y compris une somme de 33,805 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord, du

(9) Y compris une somme de 5,985 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

(10) Les dépenses d'exploitation spéciales au Liégeois-Limbourgeois pour le 1^{er} semestre 1898 n'ont pas été relevées par la Compagnie

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1898.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.																PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE		GRAND CENTRAL BELGE.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.	
GAND A TERNEUZEN.		HASSELT A MAESUYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		MALINES A TERNEUZEN.		NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRALE.	Premier semestre (2).			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.			Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
4,925	3,215	4,495	2,074	15,968	26,884	16,583	20,222	363,707	699,678	237	429	2,738	2,910	444,907	829,294	14.03	3.34	(Approximatifs.) 48,073	86,628	5,533	16,227 78
43,727	14,362	5,669	7,857	69,313	68,751	91,346	73,086	1,075,973	1,099,587	49,058	12,283	28,310	19,407	1,673,937	1,664,383	22.43	6.70	262,004	312,516	58,421	84,387 27
258,914	195,167	61,566	51,698	1,015,813	483,255	663,614	276,522	7,213,549	2,464,828	»	»	214,631	77,805	12,408,800	5,026,094	66.84	20.24	3,807,490	1,475,439	336,455	230,035 82
274,563	212,744	71,430	61,629	1,101,094	578,890	771,570	369,830	8,653,229	4,264,093	49,295	12,442	245,679	100,422	14,524,644	7,519,768	100. »	30.28	4,447,564	1,874,283	400,409	330,650 87
1,046	4,702	4,444	557	»	»	4,579	2,438	»	»	»	»	1,047	524	28,050	307,847	100. »	1.24	15,333	32,376	2,495	1,017 92
3,491	»	425	965	9,977	11,070	2,147	2,904	80,685	244,299	97	425	579	700	115,022	»	»	8,625	»	4,793	4,455 03	
—	1,702	—	4,522	—	11,070	—	5,392	—	244,299	—	425	—	1,224	—	307,847	100. »	1.24	—	32,376	—	5,472 94
3,249	1,431	30,525	9,350	»	»	72,494	66,187	»	»	»	»	48,390	17,178	301,141	4,409,355	100. »	4.47	441,184	291,838	51,228	17,366 »
16,471	10,264	13,491	15,458	45,499	31,836	37,724	402,527	670,498	2,426	2,597	21,467	15,907	723,435	—	—	—	—	443,424	—	51,976	72,766 61
—	11,695	—	24,808	—	31,836	—	66,487	—	670,498	—	2,597	—	33,085	—	4,409,355	100. »	4.47	—	291,838	—	90,132 61
4,145	1,266	4,219	4,924	»	»	8,463	11,020	»	»	»	»	5,290	3,655	48,969	13,867,869	100. »	55.84	29,408	4,957,539	7,793	9,351 34
435,796	393,224	38,774	63,069	631,757	652,416	573,616	774,395	9,092,446	9,985,986	24,528	23,427	87,877	108,660	12,090,071	—	—	—	2,456,060	—	607,760	312,334 62
—	394,490	—	64,993	—	652,416	—	782,445	—	9,985,986	—	23,427	—	112,315	—	13,867,869	100. »	55.84	—	4,957,539	—	821,685 93
417	879	4,414	334	3,445	4,065	13,952	2,814	63,746	13,226	»	»	10,400	727	154,703	30,788	100. »	0.12	2,775	796	3,369	1,078 38
»	»	»	»	4	21	»	»	»	»	»	»	4	8	6	172	4.68	0.04	204	9,020	8	216 »
»	»	»	»	»	»	8	130	4,315	9,032	»	»	»	»	4,346	10,073	98.32	0.04	44	»	»	»
»	»	»	»	4	21	8	130	4,315	9,032	»	»	4	8	4,352	10,245	100. »	0.04	248	9,020	8	216 »
»	»	»	»	474	11,388	44	208	»	»	»	»	37	218	(5)	17,022	13.98	0.07	868	46,960	40	1,014 91
487	4,526	504	5,884	4,304	15,842	545	5,505	13,417	36,752	»	»	236	4,228	(6)	104,697	86.02	0.42	35,773	4,054	10,533 48	
487	4,526	504	5,884	4,778	27,230	556	5,743	13,417	36,752	»	»	273	4,446	(7)	124,749	100. »	0.49	36,641	46,960	1,094	11,515 39
—	21,596	—	20,135	—	87,272	—	141,264	—	1,553,395	—	199	—	2,299	—	1,868,112	100. »	7.52	—	116,627	—	5,498 79
—	647,632	—	179,305	—	1,389,500	—	1,373,745	—	16,774,281	—	38,460	—	251,226	—	24,835,703	—	100. »	—	7,329,439	—	1,266,280 91
—	320,707	—	173,117	—	773,265	—	845,545	—	6,448,130	—	26,648	—	119,582	—	10,827,142	—	—	—	3,878,688	—	(8)
—	326,925	—	6,488	—	616,235	—	558,200	—	10,626,154	—	11,842	—	131,644	—	14,008,564	—	—	—	3,450,751	—	—
—	49.52 p. c.	—	96.55 p. c.	—	55.65 p. c.	—	59.37 p. c.	—	36.65 p. c.	—	69.29 p. c.	—	47.60 p. c.	—	43.59 p. c.	—	—	—	52.92 p. c.	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations belges, est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible

Compagnies jusqu'au 1er juillet 1898.

Liège à Visé.
de fêtes; pour les autres lignes concédées, ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.
dont il est question dans le renvoi (8) ci-dessus.
exploitant.

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.
Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Chimney.	Flanire Occidentale.
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux directeurs gérants ou directeurs).	1	4
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, etc.)	1	5
3	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs-adjoints, etc.	"	"
4	Agents commerciaux.	"	"
5	Chefs de la comptabilité ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	5	16
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	40	27
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	1	3
8	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	"	"
9	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de route ou de la voie, etc.	2	4
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, suraumulaires, etc.	25	129
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	2	54
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	40	64
Ensemble (rubrique A).		57	296
<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>			
13	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, grasseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aide-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.	34	275
14	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-cabine, gardes-signaux ou signaleurs, paveurs, etc.	73	689
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, récoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.	24	202
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	1	4
Ensemble (rubrique B).		132	1,170
Totaux (rubriques A et B) pour 1898.		189	1,466
— — — — — pour 1897 (*)		189	1,472
Différences pour 1898.		"	— 6.

(*) Pour permettre la comparaison avec 1898, les chiffres totaux figurant au compte rendu de 1897 ont été diminués de l'effectif

— *Personnel.* — *Effectif au 31 décembre 1898.*
années 1898 et 1897 (*).

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES							TOTAUX.	
Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maastricht.	Liège à Maastricht.	Malines à Terneuzen.	Nord Belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1898.	1897 (*)
4	2	4	4	4	4	4	40	40
2	»	3	3	3	4	2	20	20
4	»	»	»	41	»	»	42	42
2	»	»	4	»	»	4	4	4
2	4	3	6	20	»	4	56	56
9	6	43	47	81	»	5	438	440
»	1	»	1	85	1	4	93	92
4	»	»	»	»	»	»	4	3
4	2	3	»	14	»	»	23	21
20	3	32	36	270	»	40	525	514
7	4	4	8	74	1	2	130	154
14	2	49	27	194	3	4	337	335
60	21	78	100	723	7	27	1,369	1,361
46	42	63	452	964	4	29	4,679	4,571
52	39	432	460	528	5	40	4,718	4,717
48	6	48	89	494	4	48	900	899
4	4	2	2	86	»	2	402	100
420	58	245	403	2,072	10	89	4,299	4,287
480	79	323	503	2,795	17	116	5,668	5,648
480	79	322	498	2,769	21	118	5,648	—
»	»	+ 1	+ 5	+ 26	— 4	— 2	+ 20	—

du personnel des lignes du Grand Central Belge et du Liégeois-Limbourgeois.

N° XLVIII. — 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.						
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
Flandre Occidentale.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	2	4	2	2	5		
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liege à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen	4	»	»	4	»	4	»	4	4	4	»	2	»	»	»	»	»	2	»	2		
Nord Belge.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	»	5	»	28	»	28		
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
Totaux pour 1898	4	»	»	4	»	4	»	4	4	4	»	2	»	7	»	7	4	32	5	38		
— pour 1897. (1)	»	4	3	4	»	1	»	4	»	2	3	5	»	5	3	8	3	28	4	32		
Différences pour 1898	+1	-1	-3	-3	»	»	»	»	+1	-1	-3	-3	»	+2	-3	-1	-2	+4	+1	+6		

(1) Pour établir la comparaison, les totaux de 1897 ont été diminués des accidents survenus sur les réseaux Grand Central Belge et Liégeois-Limbourgeois.

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1898.

années 1898 et 1897.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																								
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)																								
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.				
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	2	2
5	4	»	6	6	5	2	13	»	2	»	2	4	2	2	5	5	4	»	6	6	5	2	13	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	1	»	1	»	4	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	»	4	»	4	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	2	»	2	4	»	»	4	»	3	»	3	»	»	»	»	4	3	»	4	
3	4	»	7	3	37	»	40	»	5	»	5	»	28	»	28	3	4	»	7	3	37	»	40	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	4	4	4	»	»	»	»	»	»	4	1	»	»	»	»	»	»	4	4	
8	6	»	14	9	45	5	59	4	7	»	8	4	33	5	39	8	6	»	14	10	46	5	61	
15	7	»	22	18	40	4	62	»	6	6	12	3	29	4	33	15	7	»	22	18	42	7	67	
-7	-1	»	-8	-9	+5	+1	-3	+1	+1	-6	-4	-2	+4	+4	+6	-7	-4	»	-8	-8	+4	-2	-6	

N° XLIX. — *Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois.*

Compte de liquidation pour les années 1896-1897.

Des pièces justificatives fournies par la Société anonyme du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois en liquidation et rectifiées, de commun accord, après vérification par le contrôle du chemin de fer de l'État Belge, résultent les constatations suivantes :

Du 1^{er} janvier 1896 au 31 décembre 1897, les recettes encaissées pour compte de l'État Belge se sont élevées à fr. 2,558,621 96
 et les frais d'administration à 90,952 34
 ce qui fait ressortir les recettes nettes à fr. 2,467,689 62

En ajoutant à cette somme :

1 ^o la recette encaissée par la Compagnie en 1895 pour des prestations rendues en 1896.	2,509 87
2 ^o les intérêts produits par les capitaux disponibles	826 »
3 ^o l'avance faite à la Compagnie par la Trésorerie pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations en 1897.	<u>996,857 50</u>
Le solde actif est de fr.	<u><u>3,467,662 99</u></u>

Il a été disposé de ce solde de la manière suivante :

La Société a versé :

1 ^o Aux banquiers pour intérêts et frais de commission fr.	5,952 18		
2 ^o au porteurs d'obligations	{	pour coupons échus { en 1896	827,505 »
		en 1897	822,537 50
	{	pour titres amortis { en 1896	170,000 »
		en 1897	174,500 »
3 ^o au Trésor	{	prévision pour le Gouvernement néerlandais	264,200 » (1)
		acompte sur la recette nette	1,197,821 10
Solde à justifier au 29 septembre 1898		<u>5,367 13</u>	
Total égal au solde actif. fr.		<u><u>3,467,662 99</u></u>	

Dressé en triple expédition à Liège, le 22 septembre 1899.

*Le Directeur du contrôle
du chemin de fer de l'État Belge,*
(S.) LEFÈVRE.

*Le Président du Comité
de liquidation de la Société du chemin de fer
Liégeois-Limbourgeois,*
(S.) CLOCHEREUX.

(1) La part réelle à remettre au Gouvernement des Pays-Bas s'élève pour les deux années à la somme de fr. 254,527-85.

Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois
COMPTE GÉNÉRAL DES ANNÉES 1896-1897.

Dépenses.

Recettes.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	1896.	1897.	Total.	DÉSIGNATION DES RECETTES.	1896.	1897.	Total.									
Frais généraux d'administration	45,061 79	47,870 55	90,952 34	Recette encaissée par la Compagnie.	1,264.950 62	1,295,671 54	2,558.621 96									
Compte de banque {	Commission	2,760 »	3,452 50	5,912 50	Recette de 1895, restituée à l'exercice 1896 . . .	2,509 87	2,509 87									
	Intérêts au 30 juin 1897. . .	19 68	»	19 68	Compte d'intérêts au 29 septembre 1898	»	826 »									
Intérêts des obligations {	Échéance du 1 ^{er} juillet 1896.	415,027 30	»	827,505 »	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 0 auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center;">Compte d'ordre.</p> <p>Avance faite par la Trésorerie pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations en 1897. (Art. 6^o, de la loi du 16 avril 1898 et dépêche du Département des finances, n° 435, du 7 septembre 1898.)</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Intérêts.</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">822,337 50</td> </tr> <tr> <td>Amortissement</td> <td style="text-align: right;">174,500 »</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Total.</td> <td style="text-align: right;">996,837 50</td> </tr> </table> </div>			Intérêts.	822,337 50	Amortissement	174,500 »	Total.	996,837 50			
	Intérêts.	822,337 50														
Amortissement	174,500 »															
Total.	996,837 50															
— du 1 ^{er} janv. 1897.	412,477 50															
Amortissement de 1896	170,000 »	170,000 »														
Compte d'ordre.																
Intérêts des obligations {	Échéance du 1 ^{er} juillet 1897	412,477 50	»	996,837 50				<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 0 auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center;">Compte d'ordre.</p> <p>Avance faite par la Trésorerie pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations en 1897. (Art. 6^o, de la loi du 16 avril 1898 et dépêche du Département des finances, n° 435, du 7 septembre 1898.)</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Intérêts.</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">822,337 50</td> </tr> <tr> <td>Amortissement</td> <td style="text-align: right;">174,500 »</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Total.</td> <td style="text-align: right;">996,837 50</td> </tr> </table> </div>			Intérêts.	822,337 50	Amortissement	174,500 »	Total.	996,837 50
	Intérêts.	822,337 50														
Amortissement	174,500 »															
Total.	996,837 50															
— du 1 ^{er} janvier 1898.	409,860 »															
Amortissement de 1897	174,500 »	174,500 »														
Compte d'ordre.																
Versements au Trésor. {	Prévision pour le Gouvernement des Pays-Bas	264,200 »	»	1,197.821 18	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 0 auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center;">Compte d'ordre.</p> <p>Avance faite par la Trésorerie pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations en 1897. (Art. 6^o, de la loi du 16 avril 1898 et dépêche du Département des finances, n° 435, du 7 septembre 1898.)</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Intérêts.</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">822,337 50</td> </tr> <tr> <td>Amortissement</td> <td style="text-align: right;">174,500 »</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Total.</td> <td style="text-align: right;">996,837 50</td> </tr> </table> </div>						Intérêts.	822,337 50	Amortissement	174,500 »	Total.	996,837 50
	Intérêts.	822,337 50														
Amortissement	174,500 »															
Total.	996,837 50															
Acompte sur la recette nette	1,197.821 18															
Solde à justifier au 29 septembre 1898.				5.567 15												
Total.				3,558,595 35												
Total.				3,558,595 35												

Arrêté de commun accord au montant de *trois millions cinq cent cinquante huit mille cinq cent nonante-cinq francs trente-trois centimes.*

*Le Directeur du contrôle
 du Chemin de fer de l'État Belge,*
 (S.) LEFÈVRE.

*Le Président du Comité de liquidation
 de la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois,*
 (S.) H. CLOCHEREUX.

A
(195)

[N° 241.]

N° L. — *Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois.***Compte de liquidation du 1^{er} semestre 1898.**

Des pièces justificatives fournies par la Société anonyme du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois en liquidation et rectifiées, de commun accord, après vérification par le contrôle du chemin de fer de l'État Belge, résultent les constatations suivantes :

Du 1 ^{er} janvier au 30 juin 1898, les recettes encaissées pour compte de l'État Belge se sont élevées à fr.	620,158 60
et les frais généraux d'administration à	24,345 17
	<hr/>
Ce qui fait ressortir les recettes nettes à fr.	595,813 43

En ajoutant à cette somme :

1° les intérêts produits par les capitaux disponibles	1,039 63
2° le solde du compte de 1896-1897, restant à justifier	5,367 13
3° les frais généraux à rembourser par les directions pour les sections belges.	21,734 89
4° L'avance faite à la Société par la Trésorerie, pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations au 1 ^{er} juillet 1898.	590,360 »
	<hr/>
Le solde actif est de.	1,214,315 08

Il a été disposé de ce solde de la manière suivante :

La Société a versé :

1° aux banquiers pour frais de commission . . . fr.	3,393 85				
2° aux porteurs d'obligations	<table> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>pour coupons échus, 409,860 »</td> </tr> <tr> <td></td> <td>pour titres amortis 180,500 »</td> </tr> </table>	{	pour coupons échus, 409,860 »		pour titres amortis 180,500 »
{	pour coupons échus, 409,860 »				
	pour titres amortis 180,500 »				
3° au Trésor	<table> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>prévision pour le Gouvernement néerlandais. 66,000 »</td> </tr> <tr> <td></td> <td>recette nette 554,561 23</td> </tr> </table>	{	prévision pour le Gouvernement néerlandais. 66,000 »		recette nette 554,561 23
{	prévision pour le Gouvernement néerlandais. 66,000 »				
	recette nette 554,561 23				
	<hr/>				
Total égal au solde actif. . . fr.	<u>1,214,315 08</u>				

Dressée en triple expédition à Liège, le 22 septembre 1899.

*Le Directeur du contrôle
du chemin de fer de l'État Belge,*

(S.) LEFÈVRE.

*Le Président du Comité
de liquidation de la Société du chemin de fer
Liégeois-Limbourgeois,*

Pour le Président : deux liquidateurs :

(S) Marcel FRAIPONT, Eug. OURY.

N° L (suite).

Chemin de fer Liégeois-Luxembourgeois.

COMPTE GÉNÉRAL DU PREMIER SEMESTRE 1898.

Dépenses.

Recettes.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		MONTANT.	DÉSIGNATION DES RECETTES.		MONTANT.
Frais généraux d'administration.	à charge de la recette (section néerlandaise)	2,610 28	Reprise du solde de 1896-1897		5,367 13
	à charge du budget (sections belges).	21,734 89	Recette encaissée par la Société.	rente fixe 523,891 48 excédents 94,287 12	820,138 00
Commission de banque,		3,595 83	Compte d'intérêt au 31 octobre 1898	938 15	1,059 65
			Intérêts du 1 ^{er} novembre 1898 au 22 septembre 1899, date du versement du solde.	81 48	
Compte d'ordre.			Compte d'ordre.		
Échéance du 1 ^{er} juillet 1898	intérêts des obligations.	409,860 »	Avance faite par la Trésorerie pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations en 1898 (dépêche n° 445 du 7 septembre 1898.	Intérêts.	409,860 »
	amortissement	180,500 »		Amortiss ^t .	180,500 »
Versé au Trésor	prévision pour le Gouvernement néerlandais.	66,000 »			
	recette nette.	532,826 54			
		1,216,925 56			1,216,925 36

Arrêté de commun accord au montant de un million deux cent seize mille neuf cent vingt-cinq francs trente-six centimes.

*Le Directeur du Contrôle
du Chemin de fer de l'État Belge,*

(S.) LEPÈVRE.

*Le Président du Comité de liquidation
de la Société du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois,*

Pour le Président : deux liquidateurs :

(S) Marcel FRAIPONT, Eug. OUBY.

A
(197)

[N° 241.]

N^o LI. — *Chemin de fer Grand Central belge.*

Compte de liquidation pour l'année 1897.

Des pièces justificatives fournies par la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam en liquidation et rectifiées, de commun accord, après vérification par les délégués du chemin de fer de l'État Belge, résultent les constatations suivantes :

Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1897, les recettes encaissées pour le compte de l'État Belge, se sont élevées à fr.	16,703,962 98
et les dépenses d'exploitation à	8,137,048 69
ce qui fait ressortir les recettes nettes à fr.	<u>8,566,914 29</u>

En ajoutant à cette somme :

1 ^o les intérêts produits par les capitaux disponibles. fr.	199,267 63
2 ^o l'avance faite par la Trésorerie pour le service des intérêts et l'amortissement des obligations.	2,240,553 96
le solde actif est de fr.	<u><u>11,006,735 88</u></u>

Il a été disposé de ce solde de la manière suivante :

a) part de recette bonifiée à la Société de Landen-Hasselt fr.	112,145 55
b) intérêt et amortissement des obligations	2,240,553 96
c) versement au budget pour ordre (somme à remettre au Gouvernement néerlandais)	750,000 »
d) versement au Trésor (recette accidentelle)	7,904,036 37
Total égal au solde actif. fr.	<u><u>11,006,735 88</u></u>

Dressé en triple expédition à Bruxelles, le 4 septembre 1899.

*Le Directeur du contrôle
du chemin de fer de l'État Belge,*
(S.) LEFÈVRE.

*Les liquidateurs de la Société anonyme
d'Anvers à Rotterdam,*
(S.) E. DE HENNIN; (S.) SPRUYT.

COMPTE GÉNÉRAL DE L'ANNÉE 1897.

Dépenses.

Recettes.

Dépenses d'exploitation. fr.	8,157,048 69	Recettes brutes de l'exploitation fr.	15,181,046 88
Part revenant à Landen-Hasselt	112,145 55	Recettes diverses. (Indemnités conventionnelles, échange du matériel, location, chômage, etc.	1,522,316 10
Versements. { part du Gouvernement néerlandais (budget pour ordre. fr. 750,000 »	8,654,056 57	Intérêts intercalaires	151,124 44
{ recettes accidentelles 7,904,056 57		Intérêts à 5 p. c. du 1 ^{er} juillet 1898 au 10 août 1899	48,143 19
Compte d'ordre.	10,903,250 61	Compte d'ordre.	10,903,250 61
Intérêt et amortissement des obligations en 1897.	2,240,553 96	Somme avancée par la Trésorerie pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations, en 1897	2,240,553 96
	19,145,784 57		19,145,784 57

(109)
A

Arrêté de commun accord, au montant total de dix-neuf millions cent quarante-trois mille sept cent quatre-vingt-quatre francs cinquante-sept centimes.

Le Directeur du contrôle du chemin de fer de l'État Belge,

Les liquidateurs de la Société anonyme d'Anvers-Rotterdam,

(S.) LEFÈVRE.

(S.) DE HENNIN ; (S.) SPROYT.

[N° 241.]

N° LII. — *Chemin de fer Grand Central belge.*

Compte de liquidation pour le 1^{er} semestre 1898.

Des pièces justificatives fournies par la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, en liquidation, et rectifiées de commun accord, après vérification par les délégués du chemin de fer de l'État Belge, résultent les constatations suivantes :

Du 1^{er} janvier au 30 juin 1898, les recettes encaissées pour compte de l'État Belge se sont élevées à fr. 8,177,337 39

et les dépenses d'exploitation $\left\{ \begin{array}{l} \text{à charge de la recette, à fr. } 844,456 \text{ } 20 \\ \text{à charge du budget, à } 3,501,156 \text{ } 49 \end{array} \right\} 4,145,612 \text{ } 69$

ce qui fait ressortir les recettes des lignes belges, à fr. 4,031,724 70

En ajoutant à cette somme :

1° les intérêts produits par les capitaux disponibles 81,802 46

2° l'avance faite par la Trésorerie pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations 1,564,127 50

Le solde actif est de. fr. 5,477,654 66

Il a été disposé de ce solde de la manière suivante :

a) part de recette bonifiée à la Société de Landen-Hasselt fr. 54,914 97

b. intérêts et amortissements des obligations . . . 1,364,127 50

c) versement au budget pour ordre (somme à remettre au Gouvernement néerlandais) 412,955 75

d) versement au budget des voies et moyens . . . 5,645,658 44

Total égal au solde actif fr. 5,477,654 66

Dressé en triple expédition à Bruxelles, le 4 septembre 1899.

*Le Directeur du contrôle
du chemin de fer de l'État Belge,*

(S.) LEFÈVRE.

*Les liquidateurs de la Société anonyme
d'Anvers à Rotterdam,*

(S.) DE HENNIN (S.) SPRUYT.

COMPTE GÉNÉRAL DU PREMIER SEMESTRE 1898.

Dépenses.

Recettes.

Dépenses d'exploitation	{ à charge de la recette	844,456 20	Recettes brutes de l'exploitation	7,520,458 00	} 8,177,337 59
	{ à charge du budget.	3,501,156 49	Recettes diverses (indemnités conventionnelles, échange du matériel, location, chômage, etc.)	847,898 45	
Part revenant à Landen-Hasselt		54,914 97	Intérêts intercalaires	22,980 25	} 81,802 46
Versements	{ budget par ordre (somme à remettre au Gouverne- ment néerlandais) fr. 412,955 75	4,058,612 19	Intérêts à 5 p. c. du 1 ^{er} juillet 1898 au 30 août 1899.	58,822 25	
	{ budget des voies et moyens (recettes nettes) 5,645,658 44				
		8,259,159 85			8,259,159 85
	Compte d'ordre.	.	Compte d'ordre.		
Intérêts et amortissements des obligations, en 1898.		1,564,127 50	Somme avancée par la Trésorerie pour le service des intérêts et de l'amor- tissement des obligations en 1898		1,564,127 50
		9 625,267 55			9,625,267 55

Arrêté de commun accord, au montant total de *neuf millions six cent vingt-trois mille deux cent soixante-sept francs trente cinq centimes.*

Le Directeur du contrôle du chemin de fer de l'État Belge,
(S.) LEFÈVRE

Les liquidateurs de la Société anonyme d'Anvers-Rotterdam,
(S.) DE HENNIN; (S.) SPRUYT.

(201)
A

[N° 241]

$\frac{B}{(\lambda)}$.

PARTIE B.

—

POSTES.

$$\frac{B}{(2)}$$

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

En 1898, le Gouvernement du Pérou a adhéré à l'arrangement international concernant l'intervention de la poste dans les abonnements aux journaux et publications périodiques. Pendant la même année, l'échange des mandats-poste internationaux a été organisé entre la Belgique, d'une part, le Pérou et les territoires allemands de l'Afrique du Sud-Ouest et de Kiautschou (Chine), d'autre part.

En outre, une Convention remplaçant l'Arrangement du 31 mai 1882, concernant le service de la Caisse d'épargne, a été mise en vigueur dans les relations avec la France, à la date du 1^{er} juillet 1898.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Les modifications suivantes ont été introduites dans le service des mandats et des bons de poste, par arrêté royal du 7 juin 1898 :

1^o La taxe proportionnelle des mandats a été abaissée de 20 à 10 centimes, par 100 francs, pour les sommes au-dessus des cent premiers francs jusqu'à 1,000 francs ; au delà de 1,000 francs, la taxe de 10 centimes n'est plus perçue que par 200 francs ou fraction de 200 francs.

2° Les bureaux ont été autorisés à émettre des bons de poste *sans valeur à l'émission*, pour permettre l'envoi, en timbres-poste, de sommes inférieures à 1 franc. La taxe de ces bons est fixée à 5 centimes.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 46,
et III, p. B, 20.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories . . .	En 1898	86,042,757	36,997,464	123,040,221
	En 1897	82,509,866	35,338,824	117,848,690
	Différences en 1898. .	+ 3,532,891 ou + 4.28 p. %	+ 1,658,640 ou + 4.69 p. %	+ 5,191,531 ou + 4.41 p. %
Cartes postales	En 1898	43,338,048	9,836,385	53,174,433
	En 1897	40,458,860	8,961,589	49,420,449
	Différences en 1898. .	+ 2,879,188 ou + 7.12 p. %	+ 874,796 ou + 9.76 p. %	+ 3,753,984 ou + 7.60 p. %
Totaux	En 1898	129,380,805	46,833,849	176,214,654
	En 1897	122,968,726	44,300,413	167,269,139
	Différences en 1898. .	+ 6,412,079 ou + 5.21 p. %	+ 2,533,436 ou + 5.72 p. %	+ 8,945,515 ou + 5.35 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 1898, de 5,977,504 contre 5,323,597 en 1897. C'est, pour 1898, une augmentation de 653,907 cartes ou 12.28 p. c.

I, p. B, 46.
et III, p. B, 20.

En 1898, la poste a, en outre, transporté 23,455,925 lettres de service.

C'est, sur 1897 (23,145,817), une augmentation de 310,408 lettres ou de 1.34 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 1898	422,451,701	407,960,414	6,255,470	4,687,712
En 1897	410,587,244	96,456,423	5,915,748	1,582,750
Différences en 1898. . .	+ 11,864,460 ou + 40.73 p %	+ 41,503,988 ou + 41.93 p %	+ 339,722 ou + 5.74 p %	+ 404,962 ou + 6.63 p %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

Le mouvement de ces différentes catégories d'envois est en progression.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui III, p. B, 20.
avait été de 81,343,808 en 1897, s'est élevé à 84,770,608 en 1898, soit en plus 3,426,800 lettres ou 4.21 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1898, de 103,434,825.

C'est une moyenne de 15.51 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1898 (6,669,732 habitants). Cette moyenne était de 14.98 par habitant, pour 1897.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1898, de 4.67 pour mille lettres expédiées (482,989 sur 103,434,825).

En 1898, *il est tombé en rebut* 207,705 lettres originaires de Belgique. III, p. B, 20.
Sur ce nombre 102,822 lettres (49.51 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1897, il y avait eu 191,953 lettres-rebut dont 100,469 (52.35 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1898, de 4,900 dont 68 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 6,756-03. Il en a été retrouvé 1,977 ou 40.34 p. c., parmi lesquelles 14 contenaient pour fr. 368-28 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1897, de 4,757, dont 79 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de 2,190-17 francs. Sur ce nombre, 1,554 lettres ou 32.45 p. c., dont 3 renfermaient pour fr. 45-35 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 53,886,307 en III, p. B, 20.
1897 ; il est de 55,452,521 en 1898 ; augmentation : 1,566,214 ou 4.62 p. c.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 20. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur s'est élevé de 905,496 en 1897, à 1.010,210 en 1898, soit 104,714 envois ou 11.57 p. c. en plus pour 1898.

Six objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1898.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1898, à un échange de 4,576.706 lettres recommandées. C'est, sur 1897 (1,294,555), un accroissement de 82,575 ou 6.56 p. c.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 18,
et III, p. B. 20. En 1898, il a été expédié 261,959 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume. d'une valeur totale de fr. 578,868,247-53. C'est, sur 1897, une augmentation de 4.577 en nombre et de fr. 43,912,951-01 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 4,446 francs pour 1898 ; il était de 4,228 francs en 1895, de 4,265 francs en 1896 et de 4,285 francs en 1897.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues. en 1898, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 415,270-75. C'est, sur 1897, une augmentation de fr. 5.643-90. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 51,465-20 en 1898, contre fr. 48,846-90 en 1897, soit une augmentation de fr. 2.516-50.

En *service international*, il a été échangé 168,237 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 153,985,625-88. Comparativement au mouvement de 1897, c'est une augmentation de 10,053 en nombre et de fr. 10,876,098-09 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc. en 1898, le nombre de 430,176 envois, représentant une valeur de fr. 552,851,875-21, avec un produit de fr. 257,199-75.

Trois lettres-valeur ont été perdues en 1898.

§ 5. ENVOIS EXPRÈS.

III, p. B, 21. Le mouvement des envois exprès ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1898, de 1,651,229, dont 1,584,541 dans le rayon local du bureau de destination et 66,688 en dehors de ce rayon ; 86,591 envois ont été délivrés par la Poste et 4,564,638 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1897 (1,542,471), l'augmentation est de 108.758 (ou 7.05 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1898, à 1.231.511 (1) et le montant à fr. 127,851,061-54, non compris 90,956 titres, s'élevant ensemble à fr. 26,665,051-25, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce, ni une somme de fr. 1.225,979-12 payée pour compte du Département de l'Agriculture et des Travaux publics, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation ; cette dernière somme a produit une taxe de fr. 5,749-10. L'augmentation sur l'année précédente est de 49,794 mandats (4.21 p. c.), d'une valeur totale de fr. 9,817,657-55 (8.52 p. c.).

II, p. B, 48,
et III, p. B, 20
et 21.

Le produit des taxes a été inférieur de fr. 6.057-65 (1.55 p. c.) à celui de l'exercice précédent. Cette diminution est la conséquence de la réduction apportée au tarif des mandats-poste, à partir du 1^{er} juillet 1898.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 99-86, en 1897, s'est élevée à fr. 105-80, en 1898.

§ 2. BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1898, 1,274,201 bons de poste, d'un montant global de 10,751,966 francs. soit en plus, sur l'année 1897. 57,455 titres (5.05 p. c.), représentant une valeur de 267,599 francs (2.56 p. c.).

II, p. B, 18,
et III, p. B, 20
et 21.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 2,296-40 (2.95 p. c.).

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1898, il a été émis en Belgique 405,774 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 19,111.417-46. C'est, sur 1897, une augmentation de 14.065 (3.61 p. c.) pour le nombre et de fr. 594,848-51 (5.21 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. B, 48
et III, p. B, 20
et 21.

Il a été payé, pendant le même exercice, 587,727 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 18,743.545-16 ; l'augmentation, sur l'exercice 1897, est de 2,885 mandats (0.75 p. c.) d'une valeur totale de fr. 411,505-40 (2.24 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 227.616-77, soit une augmentation de fr. 6,197-19 (2.80 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 50,528 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.II, p. B, 18,
et III, p. B, 21
et 22.

En 1898, 39,393 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 7,878-60, soit une augmentation de 7.29 p. c. comparativement à l'exercice précédent (36,716 effets, ayant rapporté fr. 7,543-20 de taxes).

Il a été fait 310 protêts par huissiers et 133 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

II, p. B, 18,
et III, p. B, 21
et 22.

Le service d'encaissement des effets de commerce a continué de progresser. Il a été déposé, en 1898, 2,493,112 effets s'élevant ensemble à fr. 572,701,014-46. C'est, sur 1897, une augmentation de 109,722 en nombre (4.60 p. c.) et de fr. 36,928,344-47 (6.89 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 874,187-30, dépassant de fr. 49,760-80, ou 6.04 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 48,008 protêts par huissiers et 93,867 par les agents des postes.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 19,
et III, p. B, 20
et 21.

Il a été déposé, en 1898, 163,180 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,447,616-03.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1897, avait été de 149,597 et le montant, de fr. 1,431,463-73.

Il y a donc eu augmentation de 13,783 (9.23 p. c.) quant au nombre des valeurs, et diminution de fr. 3,849-70 (0.27 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1897, à fr. 2,993-93, n'a atteint, en 1898, que fr. 2,886-90, soit une différence en moins de fr. 109-03 (3.64 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 19,
et III, p. B, 20
et 21.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1898.

L'augmentation du nombre des titres déposés (3,672,161) est de 206,853 (5.78 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 254,875,213-59), de fr. 24,467,872-46 (10.62 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 1,028,544-80, soit une différence en plus de fr. 70,108-20 (7.31 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 46,759 quittances de rem-

(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.

boursement d'une somme de fr. 695,481-17, et qui ont rapporté fr. 7,632-85 de taxe.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1897, par 73,571 titres, s'est élevé à 78,226 en 1898. L'augmentation a donc été de 4.855 (6.62 p. c.).

II, p. B, 19,
et III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 3,202,228-58, contre fr. 3,223,498-17 en 1897, soit une diminution de fr. 21,269-59 (0.66 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les Offices étrangers nous ont transmis 95,802 valeurs, d'où une augmentation de 6.901 (7.76 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 3,508,085-72, accusant ainsi une augmentation de fr. 31,453-88 (0.90 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 10,337-80) a augmenté de fr. 353-80 (0.33 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 5,416 envois contre remboursement d'un montant global de fr. 90,575-03 et pour lesquels il a été perçu fr. 541-60 du chef de la taxe d'encaissement.

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1898, 454,290 abonnements ayant produit une taxe de fr. 56,343-27.

II p. B, 19,
et III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres comparés à ceux de l'exercice 1897, accusent une augmentation de 68,568 (17.78 p. c.) quant au nombre, et de fr. 10,760-34 (23 61 p. c.) du chef de la taxe.

G. CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Les opérations pour compte de la Caisse d'épargne et de la Caisse de retraite ont encore considérablement progressé, ainsi que le démontrent les tableaux ci-après, qui résument les diverses opérations accomplies au cours des exercices 1897 et 1898.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1898	2,234,764	154,102,840	597,670	122,264,441 57	1,177,423	420,426,114 68
En 1897	1,993,816	147,039,674	536,516	107,570,316 05	1,062,769	387,409,573 68
Différences en 1898 . . .	+ 240,948	+ 7,063,175	+ 61,154	+14,694,125 52	+ 114,654	+33,016,581
	ou + 12.08 p. %	ou + 4.80 p. %	ou + 11.40 p. %	ou + 13.66 p. %	ou + 10.79 p. %	ou + 8.52 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1898	11,174	24,406,586 61	4,841	13,549,540 35	24,907	99,983,700
En 1897	9,754	22,356,217 02	4,206	12,201,963 14	22,365	89,728,000
Différences en 1898 . . .	+ 1,420	+2,140,369 59	+ 635	+1,347,577 21	+ 2,542	+ 10,255,700
	ou + 14.56 p. %	ou + 9.57 p. %	ou + 15.10 p. %	ou + 11.04 p. %	ou + 11.37 p. %	ou + 11.43 p. %

Caisse de retraite.

	Versements.		Paiements de rentes.		Remboursements de capitaux.		Paiements de frais funéraires.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1898	216,623	1,540,366	15,362	720,762 52	649	66,363 67	19	475
En 1897	106,215	960,564	13,614	632,074 77	195	15,808 25	12	300
Différences en 1898 . . .	+110,408	+579,802	+ 1,748	+88,687 75	+ 454	+50,555 42	+ 7	+ 175
	ou + 103.95 p. %	ou + 60.36 p. %	ou + 12.84 p. %	ou + 14.03 p. %	ou + 232.82 p. %	ou + 319.80 p. %	ou + 58.33 p. %	ou + 58.33 p. %

Ainsi qu'on le remarquera, l'augmentation a été particulièrement sensible en ce qui concerne la Caisse de retraite.

Dans le service de la *Caisse d'assurances*, on a effectué 166 versements de primes s'élevant ensemble à 21,020 francs. En 1897, il y avait eu 113 versements pour 11,556 francs. L'augmentation a donc été de 53 versements (47.79 p. e.) et de 9,484 francs (82.21 p. e.).

Des renseignements plus détaillés, concernant les trois services, 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 1898, à fr. 54,274-75 ; cette somme est supérieure de fr. 152-21 ou 0.24 p. c., au montant des droits perçus en 1897 (fr. 54,142-54).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 218,674-82 en 1897, s'est élevée, en 1898, à fr. 252,985-81, soit une augmentation de fr. 14,508-99 ou 6.54 p. c.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Dans ces dernières années, le nombre des bureaux de poste a été notablement augmenté.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux ; au 31 décembre 1896, il y en avait 864, à la fin de 1897, ce nombre s'élevait à 951 (y compris 58 bureaux créés mais non installés), et fin 1898, nous comptons 1,022 bureaux, dont 49 ne pourront être mis en activité qu'en 1899.

Parmi ces 1,022 bureaux se trouvent 539 sous-perceptions, 22 bureaux de dépôts de poste et 94 dépôts-relais.

A la fin de 1896, il y avait 7,186 boîtes aux lettres ; en 1897, 151 boîtes nouvelles ont été établies ; en 1898, le nombre en a été porté à 7,617. Soit 280 nouveaux placements.

	En 1898.	En 1897.	Différence pour 1898.
Boîtes attachées aux malles-poste	75	88	— 13
— — aux trains vicinaux	111	102	+ 9
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste.	542,370	373,030	— 30,660

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 1897, de 5,564. En 1898, il s'est élevé à 5,715, augmentation : 151.

Le nombre des distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 dans 503 localités, de 3 dans 195 localités, de 4 ou 5 dans 159 localités, de 6 ou 7 dans 7 localités, et de 10 dans 1 localité.

1 perception, 1 sous-perception et 1 dépôt-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,787 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (163), 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, 35 trois fois, 924 deux fois et 804 une fois.

En 1898, 534 communes ont donc été dotées d'une seconde distribution ; 25 de ces localités ne bénéficieront de cet avantage qu'en 1899, par suite de la non-ouverture de certains bureaux créés. En 1897, une seconde remise de correspondances avait été établie dans 244 communes.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1897, au nombre de 20, sur lesquelles circulaient 67 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1898, le nombre de ces bureaux a été de 66.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1897, de 6,682 kilomètres. En 1898, il a été de 6,550 kilomètres.

Service de malles-poste. — Ces services ont été, en 1898, au nombre de 79.

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1897, de 3,616 kilomètres ; en 1898, il a été de 3,633 kilomètres ; augmentation : 17 kilomètres.

En 1898, les services de malles-poste ont transporté approximativement 181,770 voyageurs, soit 21,170 voyageurs de moins qu'en 1897 (202,940).

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 1898.		En 1897.		Différences pour 1898.	
	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	2,369	188	2,298	172	+ 71	+ 16
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,903	19	3,741	19	+ 162	»
	6,272	207	6,039	191	+ 233	+ 16
Totaux	6,479		6,230		+ 249	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

La recette faite en 1898 s'élève à fr. 22,634,951-11, soit une augmentation de fr. 1,009,088-29, ou de 4.67 p. c., sur celle de 1897, qui était de fr. 21,625,862-82. IV, p. B, 20,
et V, p. B, 20.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1898, à la somme de fr. 11,944,838-02, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1898, à 480,425 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 12,425,263-02 et la recette brute à fr. 22,634,951-11, le rapport entre ces deux sommes est de 54.89 p. c., tandis qu'il était, en 1897, de 54.15 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1898, à fr. 10,209,688-09.

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.



$$\frac{B}{(A)}$$

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° 1. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	•	12,348,696	•	45,082,531	•	•	•
1871.	36,393,474	41.08	15,741,622	27.79	52,135,096	45.64	682,475	•
1872.	37,775,478	3.79	15,445,998	— 2.07	53,491,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,344	51.32
1874.	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.14	17,745,948	4.81	60,522,774	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.	45,307,460	0.90	19,452,644	2.22	64,460,143	1.29	14,430,912	40.96
1879.	48,486,143	6.94	20,870,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,948	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.73	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,489	5.25	26,145,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,414	2.49
1884.	64,021,460	4.47	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,851	7.54	91,498,450	3.74	24,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.12
1887.	62,474,789	0.39	24,656,279	— 14.42	86,831,068	— 4.31	24,446,148	4.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,461	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	34,044,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	34,170,984	0.50
1892.	70,276,300	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	4.23
1894.	75,418,796	3.90	30,798,845	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.64
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,924,005	3.78	37,695,866	6.14
1896.	77,234,038	— 1.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	— 0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,338,824	6.02	117,818,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,757	4.28	36,997,464	4.69	123,010,221	4.41	43,338,048	7.12
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	2,719,346	3.58	4,397,151	4.28	4,146,500	3.78	2,003,550	5.45

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte-rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1898 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,964,460	»	46,874,539	»	18,425,498	»
5,474	»	687,349	»	6,854,572	— 46.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,594	27.38	3,095,004	350.28	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.40
46,420	444.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,774,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,864	29.15	8,439,477	2.46	58,825,598	44.47	30,094,207	45.89
276,500	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	41.31	33,335,000	40.76
4,090,980	294.44	9,984,320	27.24	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	34,753,006	— 4.75
4,639,638	50.29	11,671,296	46.89	9,204,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	42.89	9,867,093	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,441	9.36	69,712,000	4.82	28,044,000	— 2.41
3,337,906	28.69	18,416,228	8.35	14,653,250	7.49	71,830,000	3.02	36,673,000	30.78
3,571,750	7.04	20,304,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	40.54
4,492,656	47.38	22,556,876	44.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	44.70
4,447,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.46
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	48.04
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,359,000	9.56	54,473,000	— 6.34
5,515,063	4.00	26,568,984	0.44	14,423,401	4.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,846,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.48	15,977,246	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	44.17
5,850,316	— 0.48	36,863,077	7.38	16,567,465	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,244	0.98	18,484,734	14.57	96,287,637	4.74	84,978,680	44.38
6,345,300	4.79	59,260,482	5.46	17,891,763	— 3.24	100,693,346	4.5	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,495,766	2.38	19,103,455	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	4.49	42,502,435	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.44	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	4.04	110,693,533	7.00	89,061,493	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
8,961,589	41.90	49,420,449	8.91	23,145,817	12.37	110,587,244	8.94	96,456,423	5.68
9,836,385	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	1.34	122,451,704	40.73	107,960,414	44.93
592,484	7.48	2,595,734	5.80	870,554	4.31	2,846,423	2.79	5,476,134	6.09

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1898 et 1897.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1898.	
		1898.	1897.		
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	261,939	260,562	+ 1,377
		— de l'étranger.	74,733	71,660	+ 3,073
	Ensemble.		336,674	332,222	+ 4,452
	originaires de l'étranger		93,502	86,524	+ 6,978
Totaux.		430,176	418,746	+ 11,430	
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	378,868,247 33	334,955,296 32	+43,912,951 01
		— de l'étranger.	83,739,662 63	77,823,393 36	+ 5,916,269 27
	Ensemble.		462,607,909 96	412,778,689 68	+49,829,220 28
	originaires de l'étranger		70,243,963 25	65,284,134 43	+ 4,959,828 82
Totaux.		532,851,873 21	478,062,824 11	+54,789,049 10	
Produit	port	92,353 85	87,051 08	+ 5,302 80	
	droit proportionnel et droit fixe réunis.	464,345 90	456,109 90	+ 8,236 »	
	Totaux.	557,199 75	543,160 98	+ 14,038 80	
Nombre de lettres perdues ou spoliées		3	2	+ 1	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*) 3,800	(*) 2,205 77	+ 1,594 23	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 4,231,511	(*) 4,181,717	+ 49,794
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	1,274,201	1,236,746	+ 37,455
	Ensemble.		503,774	389,709	+ 14,065
	mandats originaires de l'étranger.		2,909,486	2,808,472	+ 101,014
Totaux.		3,897,213	3,193,014	+ 704,199	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 127,831,061 34	(*) 118,013,423 99	+ 9,817,637 35
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	40,731,966 »	40,464,367 »	+ 267,599 »
	Ensemble.		19,441,417 46	18,516,568 95	+ 924,848 51
	mandats originaires de l'étranger.		157,674,444 80	146,994,359 94	+10,680,084 86
Totaux.		18,743,545 46	18,332,239 76	+ 411,305 40	
Totaux.		476,417,989 96	465,326,599 70	+11,091,390 26	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	385,517 20	394,574 85	- 6,057 65	
	Bons de poste	80,207 40	77,910 70	+ 2,296 40	
	Mandats du service international	227,616 77	221,419 58	+ 6,197 19	
Totaux.		693,341 07	693,905 13	+ 564 06	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		Nombre	27	9	+ 18
		Montant.	4,466 43	476 73	+ 3,989 70
Effets de commerce.					
<i>a. Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés.		30,393	36,716	+ 6,323	
Produit de la taxe		7,878 60	7,343 20	+ 535 40	
Nombre de protêts.	par huissiers	310	233	+ 77	
	par agents des postes	435	438	- 3	
<i>b. Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	déposés	2,493,112	2,383,390	+ 109,722	
	encaissés.	2,328,641	2,226,970	+ 101,671	
Montant des effets	déposés	572,701,014 46	535,772,469 99	+36,928,544 47	
	encaissés.	543,510,743 89	507,766,960 07	+35,743,783 82	
Produit de la taxe		(*) 874,487 30	824,426 50	+ 49,060 80	
Nombre d'effets protestés.	par huissiers	48,008	45,973	+ 2,035	
	par agents des postes	95,867	94,289	+ 1,578	

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1898, transporté celles que renfermaient 2,586,916 lettres recommandées. Six de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(*) Dont fr. 5,170-15 à charge du Trésor.

(*) Dont fr. 2,405-77 à charge du Trésor.

(1) Non compris 90,956 mandats, s'élevant à fr. 26,665,051-25, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce, ni une somme de fr. 1,225,979-12 (taxe fr. 5,744-10), liquidée pour compte du Département de l'Agriculture et des Travaux publics, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation.

(2) Non compris 92,675 mandats s'élevant à fr. 26,993,355-47, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ni une somme de fr. 1,015,222-94 (taxe fr. 5,395-10), liquidée pour compte du Département de l'Agriculture et des Travaux publics, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation.

(3) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 539-70) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 532-70).

N° II. (Suite.) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1898 et 1897.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1898.	
	1898.	1897.		
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹) 5,672,464	5,465,308	+ 206,853	
Montant des quittances	{ déposées encaissées	(¹)254,875,213 59	230,407,341 43	+24,467,872 46
		221,535,126 91	198,556,997 01	+22,978,129 90
Produit de la taxe	(¹) 4,028,544 80	938,436 60	+ 70,108 20	
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	{ Journaux belges — étrangers	430,941	364,483	+ 66,758
		(²) 23,349	21,539	+ 1,810
Totaux	454,290	385,722	+ 68,568	
Montant des abonnements souscrits	2,167,382 01	2,077,032 90	+ 90,349 11	
Produit de la taxe	86,343 27	45,582 93	+ 40,760 34	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	463,480	449,397	+ 13,783	
Montant des coupons et des titres amortis	{ déposés encaissés	1,447,616 05	1,451,465 75	- 3,849 70
		1,407,452 46	1,429,324 99	- 21,872 83
Produit de la taxe	2,886 90	2,995 95	- 109 05	
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	{ originaires de l'intérieur — l'étranger	(³) 78,226	73,371	+ 4,855
		(⁴) 95,802	88,901	+ 6,901
Montant des valeurs	{ à recouvrer recouvrées	(³) 3,202,228 53	3,223,498 17	- 21,269 59
		(⁴) 3,508,083 72	3,476,649 84	+ 31,435 88
		(⁵) 2,569,403 41	2,645,472 09	- 76,068 68
		2,788,860 83	2,773,970 40	+ 14,890 43
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger	(⁴) 40,337 80	9,984 »	+ 333 80	
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{ par huissiers par agents des postes	416	410	+ 6
		44	40	+ 4

(¹) Y compris 46,789 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 695,481-17 et ayant donné un produit de fr. 7,652-85.(²) Non compris 1,550 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.(³) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.(⁴) Y compris 5,416 envois contre remboursement s'élevant à fr. 90,875-05 et pour lesquels on a perçu fr. 541-60 du chef de la taxe d'encaissement.

N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.	LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sans enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.	Totaux.				
Intérieur.	En 1898 . . .	84,770,608	1,010,210	261,939	86,042,757	21,210,540	2,034,879	23,245,419	109,288,170	43,338,048	5,977,504	
	1897.	81,343,808	905,496	260,562	82,509,866	21,018,088	1,047,378	22,065,466	105,475,332	40,458,860	5,323,597	
	Différences. .	+3,426,800	+ 104,714	+ 1,377	+3,532,891	+ 192,452	+ 87,501	+ 279,953	+3,812,844	+2,879,188	+ 653,907	
Internationals.	Expéditions de Belgique.	En 1898 . . .	18,664,217	635,446	74,735	19,374,398	87,789	30,261	118,050	19,492,448	5,353,569	"
		1897.	17,320,719	607,621	71,650	18,000,000	69,097	28,524	87,531	18,087,531	4,934,761	"
		Différences. .	+1,343,498	+ 27,825	+ 3,075	+1,374,398	+ 28,782	+ 1,737	+ 30,519	+1,404,917	+ 418,808	"
Expéditions de l'étranger.	En 1898. . .	16,788,304	741,260	93,502	17,623,066	67,548	24,908	92,436	17,715,522	4,487,816	"	
	1897.	16,565,588	686,712	86,524	17,338,824	64,272	28,548	92,820	17,431,644	4,026,828	"	
	Différences. .	+ 222,716	+ 54,548	+ 6,978	+ 284,242	+ 3,276	- 3,640	- 364	+ 283,878	+ 455,988	"	
En général.	En 1898. . .	120,223,129	2,386,916	430,176	123,040,221	21,365,877	2,090,048	23,455,925	146,496,148	58,174,433	5,977,504	
	1897.	115,230,115	2,199,829	418,746	117,848,690	21,141,367	2,004,450	23,145,817	140,994,507	49,420,449	5,323,597	
	Différences. .	+4,993,014	+ 187,087	+11,430	+5,191,531	+ 224,510	+ 85,598	+ 310,108	+5,501,639	+3,753,984	+ 653,907	

(a) Y compris 46,739 quittances d'envois contre remboursement.

(b) Y compris les envois contre remboursement.

(c) Y compris 3,416 envois contre remboursement.

(d) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(e) Les lettres originales de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(f) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	{	remis par la Poste	76,961
		— le Télégraphe	1,507,580
Exprès en dehors de ce rayon. . .	{	remis par la Poste	9,630
		— le Télégraphe	57,058

Total. . . 1,651,229

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 1,651,229 figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1898 et 1897.

JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS ET BONDS de poste.		COUPONS d'actions et d'obligations et titres amortis déposés.	EXPRES. (Envois de toute nature.)	EFFETS de commerce déposés		QUITTANCES déposées à l'enseisement.	ABONNEMENTS souscrits à la poste		LETTRES tombées en rebut. Boîtes louées pour le retrait des correspondances.
				Mandats.	Bonds.			à l'acceptation.	à l'enseisement.		aux journaux belges.	aux journaux étrangers.	
106,883,938	95,621,110	3,537,144	1,288,066	1,231,511	1,274,201	163,180	(¹) 1,851,119	39,393	2,493,112	5,672,161	430,941	»	152,814 (1571)
99,425,290	83,874,035	3,387,950	1,245,493	1,181,717	1,236,746	149,397	1,317,471	36,716	2,383,390	5,465,308	364,183	»	135,768 (1580)
+ 7,458,639	+ 11,747,075	+ 140,194	+ 42,573	+ 40,794	+ 37,455	+ 13,783	+ 106,158	+ 2,677	+ 109,722	+ 206,853	+ 66,758	»	+ 17,046 - 9
10,068,455	6,381,797	1,305,122	181,000	403,774	»	»	19,038	»	»	(^b) 78,226	(^d)	»	54,891 »
6,064,624	6,791,044	1,214,278	145,613	389,709	»	»	20,742	»	»	73,371	(^d)	»	56,165 »
+ 4,003,831	- 429,247	+ 90,844	+ 35,477	+ 14,065	»	»	- 1,704	»	»	+ 4,855	(^d)	»	- 1,274 »
5,470,308	5,977,504	1,413,204	218,556	387,721	»	»	(^a)	»	»	(^c) 95,802	»	23,349	(^e) »
5,077,318	5,791,344	1,313,520	191,644	384,842	»	»	»	»	»	88,901	»	21,539	(^e) »
+ 401,990	+ 186,160	+ 99,684	+ 26,912	+ 2,883	»	»	»	»	»	+ 6,901	»	+ 1,810	(^e) »
122,451,701	107,960,411	6,255,470	1,687,712	2,023,012	1,274,201	163,180	1,670,167	39,393	2,493,112	5,846,189	430,941	23,349	207,705 (1571)
110,587,241	96,456,423	5,915,748	1,582,750	1,956,268	1,236,746	149,397	1,543,113	36,716	2,383,390	5,627,580	364,183	21,639	191,933 (1580)
+ 11,864,460	+ 11,503,988	+ 339,722	+ 104,962	+ 66,744	+ 37,455	+ 13,783	+ 107,051	+ 2,677	+ 109,722	+ 218,609	+ 66,758	+ 1,810	+ 15,772 - 9
				+ 104,189									

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 des journaux (Abonnements — poste).		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE SUR LES MAN	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Service interne.	
Résultats de l'année. . .	1898	19,480,456	53	882,065	90	505,878	33	56,343	27	389,266	30
	1897	18,512,349	44	834,769	70	452,683	36	45,582	93	398,167	95
Différences pour 1898 . .	en plus	967,807	42	50,296	20	53,195	99	40,760	34	»	
	en moins	«		»		»		»		5,901	65

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

		TIMBRES-POSTE.									
		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 cent.	5 cent.	10 cent.	20 cent.	25 cent.	35 cent.	50 cent.	1 franc.	2 francs.
Résultats de l'année. .	1898 . .	109,508,184	13,089,633	46,129,944	65,348,837	4,530,922	15,024,805	1,219,696	1,426,339	255,124	74,720
	1897 . .	102,484,869	11,815,269	43,452,573	62,189,473	4,163,779	14,215,893	1,114,970	1,316,756	266,144	62,384
Différences pour 1898. .	en plus.	7,127,315	1,274,364	2,677,371	3,159,364	367,143	808,912	104,726	109,583	28,980	12,336
	en moins.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

VA

Résultats de l'année. .	1898 . .	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
	1897 . .	1,096,081 84	261,792 66	2,306,497 20	8,534,889 70	903,184 40	3,756,201,25	426,963 60	713,169 50	295,124 »	149,440 »
Différences pour 1898. .	en plus.	71,273 15	25,487 28	133,888 55	315,942 40	73,428 60	202,229 50	36,724 10	54,791 50	28,980 »	24,672 »
	en moins.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(a) Il n'a été porté en recette, en 1898, que fr. 20,562,922-43, soit en moins fr. 791,851-59, 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'expres 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 expres, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. En 1897, il avait été porté en recette fr. 19,344,148-81.

Comparaison des années 1898 et 1897.

DATS DE POSTE.		TAXE sur les bons de poste.		PRODUITS extraordinaires.		RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).		ENSEMBLE.		<i>Observations.</i>
Service international.										
Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	
227,598	04	80,207	10	23,896	59	989,539	03	22,634,951	11	
220,370	36	77,910	70	87,172	82	4,002,855	89	21,625,862	82	
7,227	68	2,296	40	•		•		1,009,088	29	
•		•		63,276	23	13,316	86	•		

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1898 et 1897.

TITÉS.

ENVELOPPES -lettres à 11 centimes.	ENVELOPPES timbrées à 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
		SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 5 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	A 50 cent.	A 1 franc.	
		A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.								
30,255	142,657	37,141,209	2,315,330	201,183	24,652	3,783,987	31,147	158,923	286,988	459,474	91,894	13,578	321,432,011
16,569	138,220	35,931,718	2,367,828	192,228	18,619	3,660,569	31,622	148,588	278,631	460,702	94,093	15,303	304,432,837
13,686	4,437	1,209,491	•	8,955	6,013	123,427	1,525	10,335	8,317	•	•	•	+ 16,999,204
•	•	•	52,498	•	•	•	•	•	•	1,228	2,199	1,425	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
3,328 05	15,692 27	1,887,060 45	231,533 •	20,118 30	4,930 40	378,398 70	8,286 75	7,946 15	28,698 80	91,894 80	45,947 •	13,878 •	21,154,056 82	
1,822 59	15,204 20	1,796,585 90	236,782 80	19,222 80	3,727 80	356,056 •	7,905 50	7,429 40	27,865 10	92,140 40	47,065 50	15,303 •	20,116,042 06	
1,505 40	483 07	60,474 53	•	895 60	1,202 60	12,342 70	381 25	516 75	833 70	•	•	•	+ 1,038,014 76	
•	•	•	5,219 80	•	•	•	•	•	•	215 10	1,099 50	1,425 •		

$\frac{c}{(a)}$

PARTIE C.

—

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

$$\frac{c}{(2)}$$

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1. CONVENTION INTERNATIONALE.

Pendant l'année 1898, la « Direct West India Cable C^y » a adhéré à la Convention télégraphique internationale.

§ 2. TARIFS INTERNATIONAUX.

Le tarif des correspondances internationales a été modifié comme il suit :
Les îles Turk (Turk's Islands), dans les Indes Occidentales, ainsi que de nombreuses localités dans le Nyassaland britannique (Afrique méridionale) et dans l'Afrique Orientale ont été reliées au réseau télégraphique international.

La « voie Texas » a été fermée provisoirement aux correspondances pour le Mexique.

Une voie nouvelle (par Halifax, les îles Bermudes, les îles Turk (Turk's Islands) et la Jamaïque) a été ouverte aux correspondances pour les Indes Occidentales (Antilles) et l'Amérique.

Réduction et égalisation des taxes pour presque toutes les destinations.

§ 3. RÉSULTATS D'EXPLOITATION.

Le perfectionnement de l'outillage des bureaux télégraphiques principaux, exposé dans le compte rendu de l'exercice 1896, s'est poursuivi en 1898.

Les effets des modifications introduites ainsi que ceux de la simplification dans le travail se sont fait sentir; le service a été assuré dans de bonnes conditions, alors que le trafic a dépassé notablement les prévisions. 71 p. c. des télégrammes internes, soit seulement 2 p. c. de moins qu'en 1897, ont été échangés entre le bureau de départ et le bureau d'arrivée en un délai maximum de 15 minutes.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1898 et en 1897, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1898. . .	5,115,715	2,525,654	481,742	6,119,111
	1897. . .	2,990,544	2,545,550	461,076	5,794,750
Différences pour 1898	+ . . .	125,571	180,524	20,666	524,561
	+ . . .	4.42 p. %	7.69 p. %	4.48 p. %	8.60 p. %
Recette. . .	1898. . .	1,814,420 55	2,059,769 46	256,575 91	4,150,465 72
	1897. . .	1,755,488 95	1,861,852 86	250,562 69	3,845,404 50
Différences pour 1898	+ . . .	80,951 40	197,916 60	6,214 22	285,059 22
	+ . . .	4.67 p. %	10.65 p. %	2.48 p. %	7.41 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 5,115,715 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
 39,115 urgents ou 1,256 sur 100,000 ;
 557 collationnés ou 17 sur 100,000 ;
 261 accusés de réception ou 8 sur 100,000
 et 15,566 enregistrements ou 500 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 15,959.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,564,638, soit une augmentation de 7.28 p. c. sur l'année 1897 (1).

(1) Depuis le 4^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

c. Service international.

De 1897 à 1898, le nombre des correspondances échangées entre la Belgique et les pays de l'étranger a augmenté de 7.69 p. c. Cet accroissement extraordinaire résulte d'une grande extension des affaires, surtout en matière industrielle et financière.

Le nombre des télégrammes urgents ⁽¹⁾ s'est élevé de 39.703 à 71,713, soit une augmentation de 80.62 p. c., augmentation qui porte principalement sur le trafic avec la France, l'Allemagne et la Néerlande.

d. Service de transit.

De 1897 à 1898, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 4.48 p. c.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 4,183,348 en 1898, dont 169,033 émis pour les besoins du service des télégraphes. L'augmentation globale est de 22.36 p. c. et porte particulièrement sur les télégrammes émis par les stations des deux compagnies de chemins de fer concédés — Grand Central Belge et Liégeois-Limbourgeois — reprises le 1^{er} juillet 1898.

(1) Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. BUREAUX.

	EN 1898.	EN 1897.	DIFFÉRENCES en 1898.
A. Bureaux de l'État établis :			
<i>a.</i> Dans des stations de l'État	712	616	+ 96
<i>b.</i> — — de compagnies de chemins de fer	45	82	— 37
<i>c.</i> Au centre des villes ou communes	252	237	+ 15
Ensemble.	4,009	935	+ 74
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer	49	91	— 42
Ensemble.	4,058	4,026	+ 32
C. Bureaux ouverts au départ seulement :			
<i>a.</i> Dans des stations de l'État	35	71	+ 44
<i>b.</i> — — de compagnies de chemins de fer	6	49	— 43
<i>c.</i> — bureaux de poste	43	43	—
<i>d.</i> — postes éclusiers	58	58	—
<i>e.</i> — bureaux de police	2	2	—
<i>f.</i> — bureaux militaires	2	2	—
Ensemble.	4,224	4,191	+ 33
D. Bureaux de dépôt	509	516	+ 53
Totaux.	4,793	4,707	+ 86

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1898.	
		1898.	1897.		
Longueur des lignes . . .	}	sur les chemins de fer de l'État.	4,485	3,374	+ 614
		sur poteaux { — — concédés.	632	4,222	— 590
		sur les routes ordinaires . . .	4,446	4,455	— 9
		sous terre dans les villes.	41	47	— 6
		sous-fluviales.	8	»	+ 5
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (*)		100	100	»	
Ensemble.		6,379	6,365	+ 44	
Développement total des fils conducteurs.	}	sur les chemins de fer de l'État.	27,962	25,383	+ 2,579
		sur poteaux { — — concédés.	4,795	3,372	— 1,577
		sur les routes ordinaires . . .	2,674	2,674	— 3
		sous terre dans les villes.	418	517	— 99
		sous-fluviaux.	33	»	+ 33
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (*)		517	517	»	
Fils conducteurs téléphoniques (voir détail chapitre II, téléphones) . . .		40,589	35,000	+ 5,589	
Ensemble.		73,985	67,463	+ 6,522	

Ces chiffres ne comprennent ni 385 kilomètres de lignes (comportant 2,149 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 738 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.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1899, le réseau complet de la Belgique comprenait 76,929 kilomètres de fils conducteurs.

Il existe en outre, à Bruxelles, 3,050 mètres de tubes pneumatiques servant à relier le bureau central à chacun des bureaux installés à la Bourse, à la station du Nord et à la station du Midi.

(*) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	a. Système Morse ⁽¹⁾	1,354
	b. — Hughes	70
	c. — — installés en duplex	10
	d. — — — — duplex	2
	e. Parleurs-récepteurs.	564
Total.		2,000

§ 4. RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1898, 8 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1898, de 10,007 agents répartis comme il suit :

	En 1898.		En 1897.		Différences pour 1898.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Personnel supérieur et de l'administration centrale	247	2	242	»	+ 5	+ 2
2° Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	1,090	261	4,098	263	— 8	— 2
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs	4,337	263	4,340	263	— 3	»
3° Personnel subalterne ⁽²⁾ ; gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	3,798	90	3,759	70	+ 39	+ 20
Ensemble	5,135	353	5,099	333	+ 36	+ 20
	5,488		5,432		+ 56	
4° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	4,367	432	4,143	430	+ 224	+ 22
TOTAUX	9,502	505	9,242	463	+ 260	+ 42
	10,007		9,705		+ 302	

(1) Non compris les appareils des particuliers, du service horaire, du service hydraulique, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

(2) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1898, les chiffres suivants :

Service intérieur fr.	1,814.120 33	
— international	2,059.769 46	}
— de transit	256.573 91	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales	534.467 88	}
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	38.736 »	
Somme due par les Compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	5,009 33	
Recettes téléphoniques (1).	5.571,807 50	}
Total. . . . fr.		

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1898 soldées par le budget spécial du Télégraphe. se répartissent comme il suit :

Personnel.	Traitements fixes. fr. 5,978.080 (2)	}	
	Salaires 1,590,773 (2)			5.368.853 »
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne			
	2,000 » (2)		
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges			
	28.324 77		
Matériel, objets de consommation			
	646,000 » (2)		
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes)			
	177,523 50		
Total fr.			6,222,503 27 (2)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de fr. 1,657.979 56 (2)

(1) Produits de la téléphonie locale, interurbaine et internationale. (Sommes encaissées en 1898.)

(2) Chiffres approximatifs.

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 1898,
à fr. 19,058,900 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins fr. 4,627,936 83

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier 3,827,563 46

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées fr. 229,128 50

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publiés.	}	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 2,922,049 17	6,625,379 39
		Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 3,703,330 22	

Ensemble. fr. 15,310,010 20

Approvisionnements. fr. 62,674 »

Travaux prévus et non exécutés au 31 décembre 1898 fr. 3,686,213 80

Total égal. fr. 19,058,900 »

Répartie sur les 73,983 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 19,058,900 francs revient à fr. 257-60 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. 52,596 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr. 60,372 »

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État fr. 18,369 »

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr. 445,686 »

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées fr. 153,600 »

Même coopération pour les télégrammes de service (1) fr. 421,500 »

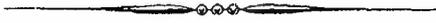
fr. 1,101,527 »

Total des prestations. fr. 1,154,123 »

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des Télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1898, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 202,741 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés ; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.



CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.
—**Renseignements généraux.***A. TÉLÉPHONIE EN GÉNÉRAL.*

Législation. — La loi du 20 mai 1898 accorde au Gouvernement, moyennant l'accomplissement de certaines formalités, le droit d'exécuter sur ou sous les places, routes, rues, sentiers, cours d'eau et canaux faisant partie du domaine public de l'État, des provinces et des communes, tous les travaux que comportent l'établissement et le maintien en bon état des lignes téléphoniques aériennes et souterraines.

B. TÉLÉPHONIE LOCALE.

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1898, l'État a créé quinze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant leur centre dans les localités suivantes : Florenville, Libramont, Bastogne, Neufchâteau et Virton (groupe d'Arlon); Gembloux, Yvoir et Havelange (groupe de Namur); Amay (groupe de Liège); Tamines (groupe de Charleroy); Brugelette (groupe de Tournai); Mariembourg et Momignies (groupe de Chimay); Quévy-le-Grand (groupe de Mons) et Menin (groupe de Courtrai).

Transfèrement de bureaux centraux. — Le bureau central du réseau de Charleroy a été transféré au nouvel Hôtel des Téléphones de cette ville.

Les bureaux centraux de Vilvorde et de Roulers, qui fonctionnaient dans des locaux spéciaux loués par l'Administration, ont été annexés aux perceptions télégraphiques de ces localités.

Le bureau central téléphonique d'Isegheem a été transféré dans le nouveau bâtiment des postes.

Tarifs. — L'Administration a commencé à constituer en fils doubles aériens les reliements du réseau de Charleroy. Cette transformation a entraîné des modifications aux tarifs des abonnements du groupe de Charleroy, savoir :

1^o Suppression des surtaxes afférentes à l'usage du reliement bifilaire des postes des abonnés dans le réseau téléphonique de Charleroy et dans ses réseaux-annexes ;

2^o Suppression de la réduction injustifiée accordée, dans le dit groupe, sur le montant des abonnements pris en sus d'un premier par une même personne ou société.

Ces mesures sont appliquées :

a) aux abonnements nouveaux, à partir du 1^{er} janvier 1899 ;

b) aux abonnements en cours, à la date de leur renouvellement.

Bureaux publics téléphoniques. — En 1898, des bureaux publics téléphoniques ont été créés à Binche (station), à Bruxelles (Bourse commerciale), à Ypres (station), à Gand (Bourse, place d'Armes) et à Etterbeek (poste).

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu dans le courant de l'année à dix localités : Gembloux, Tamines, Florenville, Libramont, Mariembourg, Bastogne, Momignies, Neufchâteau, Virton et Menin.

Le bureau de dépôt de télégrammes établi à la station de Louvain (bassins) a été pourvu d'un appareil téléphonique pour la transmission des télégrammes au réseau télégraphique général.

C. 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 - Cappellen- Lierre-Turnhout	}	Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin.
Arlon.	}	Gembloux, Amay, Tamines, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Quévy, Momignies, Havelange, Menin.
Audenarde (cabine).	}	Gembloux, Amay, Tamines, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Quévy, Momignies, Havelange, Menin, Arlon, Bastogne, Florenville, Libramont, Neufchâteau, Virton.
Bruxelles- Braine-l'Alleud- Hal-Nivelles- Vilvorde.	}	Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin.
Charleroy- Binche- La Louvière.	}	Gembloux, Amay, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin.
Chimay-Couvin.	}	Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Yvoir, Bastogne, Quévy, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin, Malines.
Courtrai- Iseghem-Roulers- Ypres.	}	Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Malines.
Gand-Renaix- Selzaete.	}	Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin.
Groupe du littoral.	}	Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin, Malines.

[N° 241.]	
Landen-Hannut- Hasselt-Jodoigne- Saint-Trond- Tirlemont- Waremmes.	{ Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin, Malines.
Liège-Fexhe- Huy-Trooz-Visé.	{ Gembloux, Tamines, Florenville, Libramont, Bruge- lette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin.
Louvain.	{ Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin.
Malines.	{ Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Yvoir, Bastogne, Quévy, Havelange, Neuf- château, Virton, Menin, Mariembourg, Momignies.
Mons-Givry- Saint-Ghislain- Soignies.	{ Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin.
Namur-Ciney- Dinant.	{ Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Bastogne, Quévy, Momignies, Neufchâteau, Virton, Menin.
Termonde-Alost- Lokeren-Saint- Nicolas.	{ Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin.
Tournai-Antoing- Ath-Leuze- Pecq - Péruwelz.	{ Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin.
Verviers-Spa . . .	{ Gembloux, Amay, Tamines, Florenville, Libramont, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Bastogne, Quévy, Momignies, Havelange, Neufchâteau, Virton, Menin, Malines.
Florenville- Libramont - Bas- togne-Neuf- château - Virton.	{ Gembloux, Amay, Tamines, Brugelette, Mariembourg, Yvoir, Quévy, Momignies, Havelange, Menin.
Gembloux- Havelange-Yvoir.	{ Amay, Tamines, Brugelette, Mariembourg, Quévy, Momignies, Menin.
Mariembourg- Momignies.	{ Amay, Tamines, Brugelette, Quévy, Menin.
Amay. . . . .	| Tamines, Brugelette, Quévy, Menin.
Tamines . . . . .	| Brugelette, Quévy, Menin.
Brugelette . . . .	| Quévy, Menin.
Quévy . . . . .	| Menin.
Malines . . . . .	| Menin, Mariembourg, Momignies.

Le service a été étendu d'une façon générale :

- 1° entre le groupe de Mons et celui du Littoral ;
- 2° entre le groupe de Charleroy, d'une part, ceux de Liège et de Verviers, d'autre part.

D. TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

1° Relations franco-belges.

Tarifs. — Depuis le 1^{er} juillet 1898, la période pendant laquelle est réduite à trois minutes l'unité des conversations échangées entre les groupes de Bruxelles et d'Anvers, d'une part, le réseau de Paris et ses réseaux-annexes, d'autre part, est fixée de 10 à 16 heures, temps de Greenwich.

Une nouvelle convention a été conclue entre la Belgique et la France. Cette convention apporte certains changements aux tarifs actuellement en vigueur. La date de la mise en application du nouvel arrangement n'est pas encore déterminée.

Extensions. — La liste des relations franco-belges a reçu les additions suivantes :

Gembloux, Yvoir, Havelange, Tamines, Mariem- bourg, Momignies, Quévy.	}	Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle- Hirson-Sains-Trélon-Wignehies.
Brugelette, Mariembourg, Momignies, Quévy, Menin.		Armentières, Arras, Béthune, Cambrai, Comines, Fresnes, Halluin, La Bassée, Lille-Annœullin-Séclin- Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Brugelette, Quévy, Menin.	}	Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dun- kerque-Bergues.
Mariembourg, Tamines, Momignies.		Laon, Liessies (cabine), Marle, Maubeuge-Hautmont- Jeumont, Vervins.
Brugelette, Quévy.	}	Calais, Masnières.
Mariembourg, Momignies.		Carvin, Cassel (cabine), Douai, La Fère, La Madeleine (cabine), Soissons, Tergnier.
Quévy . . . . .	|	Caudry, Le Cateau, Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Menin . . . . .	|	Masnieres.
Tamines	}	Fresnes, La Bassée, Lille-Annœullin-Séclin-Saint- Amand, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valen- ciennes-Denain.

Arlon (groupe) . . .	}	Bar-le-Duc, Épinal, Longwy, Nancy, Toul, Dombasle,
		Lunéville, Pont-à-Mousson, Pont-Saint-Vincent, Vézelize.
Arlon (réseau). . .	|	Belfort.
Namur (groupe) . .	|	Longwy, Nancy.
Bruxelles (groupe).	}	Longwy.
Liège (groupe) . .		
Soignies . . . .	|	Calais.
Audenarde (cabine).	|	La Bassée.

2° Relations germano-belges.

Le service germano-belge a reçu les extensions suivantes :

- A. Les groupes de Bruxelles, d'Anvers, de Liège et de Verviers ont été mis en relation avec les réseaux de Düren, de Dusseldorf-Benrath-Ratingen-Neuss, de Francfort-sur-Mein-Höchst-Hanau-Offenbach, de Juliers;
- B. Le groupe de Verviers-Spa a été mis en correspondance avec les réseaux de München-Gladbach et de Rheydt;
- C. Le réseau d'Amay communique avec les réseaux d'Aix-la-Chapelle-Borcette-Eschweiler-Stolberg, de Cologne-Dormagen-Mulheim (Rhin) et d'Eupen.

Sur la proposition de l'Office allemand, l'Administration belge a admis, à titre d'essai, dans certaines relations germano-belges, des communications téléphoniques privées *urgentes* à triple taxe.

3° Relations néerlando-belges.

Dans le courant de l'année, les groupes de Courtrai, de Gand et du littoral et la cabine publique d'Audenarde ont été mis en communication avec les réseaux d'Amsterdam et de Rotterdam.

Depuis le 1^{er} décembre 1898, l'unité de durée des conversations téléphoniques ordinaires néerlando-belges est fixée uniformément à trois minutes.

Le tarif des abonnements aux mêmes relations est établi comme il suit par période mensuelle :

- a. Dans les relations de la zone limitrophe, jusqu'à une distance de 40 kilomètres à vol d'oiseau : fr. 37-50 pour un usage quotidien de six minutes; fr. 56-25 pour un usage quotidien de neuf minutes;
- b. Pour toute distance supérieure à 40 kilomètres: fr. 90 pour tout usage quotidien de six minutes; fr. 155 pour tout usage quotidien de neuf minutes.

4° Relations avec le Grand-Duché de Luxembourg.

Le service téléphonique entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg a été inauguré le 10 juin 1898, par la mise en relation du réseau

d'Arlon avec les postes munis de microphones raccordés au réseau téléphonique général du Grand-Duché de Luxembourg.

Une convention générale destinée à remplacer la convention provisoire du 22 octobre 1897 a été conclue le 5 octobre 1898, entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. Ce nouvel arrangement comporte notamment les dispositions ci-après :

« La durée unitaire des conversations ordinaires est uniformément fixée » à trois minutes.

» Les taxes à payer par unité de conversation ordinaire internationale » sont fixées comme il suit :

» Fr. 1-25 dans les relations entre le Grand-Duché et les réseaux et » groupes de la province de Luxembourg, à l'exception des réseaux ratta- » chés à un groupe belge dont le centre principal se trouve dans une autre » province (1^{re} zone);

» fr. 2 pour toute distance au delà de la 1^{re} zone jusqu'à 200 kilo- » mètres (2^e zone);

» fr. 2-50 pour toutes les autres distances (3^e zone).

» Le tarif mensuel des abonnements est réglé de la façon suivante :

» a) Par période quotidienne de six minutes consécutives :

» Dans la première zone fr.	37 50
» — deuxième —	60 »
» — troisième —	75 »

» b) Par période quotidienne de neuf minutes consécutives :

» Dans la première zone fr.	56 25
» — deuxième —	90 »
» — troisième —	112 50 »

Cette convention a été mise en vigueur le 1^{er} décembre 1898.

Dans le courant de l'année, les réseaux belges dont les noms suivent ont été mis en correspondance avec les postes pourvus de transmetteurs microphoniques reliés au réseau téléphonique général du Grand-Duché.

Florenville, Libramont, Bastogne, Neufchâteau, Virton, Bruxelles, Braine-Alléud, Hal, Nivelles, Vilvorde, Namur, Cincy, Dinant, Gembloux, Havelange, Yvoir, Liège, Amay, Fexhe, Huy, Trooz, Visé.

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1896.	31 décembre 1897.	DIFFÉRENCES pour 1898.
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques. . .	59	43	+ 16
— — — postaux.	7	7	—
— installés dans des bâtiments spéciaux au centre des villes.	12	13	— 1
Totaux.	78	63	+ 15

Ces 78 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 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 1898).

GROUPES ET RÉSEAUX.	BUREAUX PUBLICS.			ABONNEMENTS.							
	31 décembre 1898.	31 décembre 1897.	Différences pour 1898.	ANNUELS.		TRIENNAUX.	SEMESTRIELS.		TOTAUX.		Différences pour 1898.
				Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	Reliements par fil double.	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	Abonnements au 31 décemb. 1898.	Abonnements au 31 décemb. 1897.	
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Turnhout	10	10	»	2,251	154	»	51	2	2,598	2,188	+ 210
Arlon-Bastogne-Florenville-Libramont-Neufchâteau-Virton.	»	»	»	»	5	90	»	»	95	25	+ 70
Audenarde (bureau public ne faisant partie d'aucun groupe télépho- nique)	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Hal-Nivelles-Vilvorde	17	15	+ 2	3,496	246	»	76	6	3,824	3,484	+ 340
Charleroy-Binche-La Louvière-Tamines	5	4	+ 1	391	110	»	»	»	501	458	+ 85
Chimay-Couvin-Mariembourg-Momignies	1	1	»	»	7	52	»	1	60	58	+ 22
Courtrai-Iseghem-Menin-Routers-Ypres.	4	5	+ 1	»	4	114	»	1	119	94	+ 25
Gand Renaix-Selzete.	8	7	+ 1	927	38	»	29	»	994	953	+ 61
Groupe du littoral (Bruges-Ostende-Blankenberghe-Furnes-Heyst- Middelkerke-Nieuport)	12	12	»	»	8	342	»	81	431	569	+ 62
Landen-Hannut-Hasselt-Jodoigne-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	7	7	»	»	4	191	»	1	126	117	+ 9
Liège-Amay-Fexhe-Huy-Trooz-Visé.	7	7	»	1,362	147	»	31	11	1,551	1,399	+ 152
Louvain.	2	2	»	144	1	»	1	2	148	145	+ 5
Malines	1	1	»	64	»	»	2	»	66	66	»
Mons Givry-Quévy-Saint-Ghislain-Soignies.	5	5	»	374	123	»	8	»	505	475	+ 50
Namur-Ciney-Dinant-Gembloux-Havelange-Yvoir.	2	2	»	»	6	514	»	4	524	276	+ 45
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	5	5	»	»	5	79	»	1	85	72	+ 15
Tournai-Antoing-Ath-Bruglette-Leuze-Pecq-Péruwelz	5	5	»	»	12	258	»	2	252	221	+ 31
Verviers-Spa.	3	5	»	818	26	»	45	5	864	824	+ 40
TOTAUX.	95	88	+ 5	9,807	876	1,550	195	117	12,543	11,162	+ 1,181

*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 1898.	MOUVEMENT.		
		Année 1898.	Année 1897.	Différences pour 1898.
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Turnhout. . .	5	582,927	555,411	+ 27,516
Arlon - Bastogne-Florenville-Libramont-Neuf- château-Virton	6	5,619	412	+ 5,207
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Hal-Nivelles-Vilvorde	11	207,540	196,065	+ 11,477
Charleroy-Binche-La Louvière-Tamines . . .	7	109,711	102,728	+ 6,983
Chimay-Couvin-Mariembourg-Momignies . . .	4	6,520	5,405	+ 1,115
Courtrai-Iseghem-Menin-Roulers-Ypres . . .	4	17,156	15,557	+ 3,619
Gand-Renaix-Selzacte	5	91,408	90,559	+ 1,049
Groupe du littoral	8	75,509	66,558	+ 8,971
Landen-Hannut-Hasselt-Jodoigne-Saint-Trond- Tirlemont-Waremme	7	20,044	26,061	+ 2,985
Liège-Amay-Fexhe-Huy-Trooz-Visé	4	105,955	94,759	+ 11,194
Louvain	1	25,456	20,929	+ 2,507
Malines	1	5,600	4,921	+ 679
Mons-Givry-Quévy-Saint-Ghislain-Soignies . .	5	52,420	51,207	+ 1,215
Namur-Ciney-Dinant-Gembloux-Havelange- Yvoir	4	58,525	29,277	+ 9,046
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas . . .	4	21,458	18,580	+ 2,858
Tournai-Antoing-Ath-Brugellette-Leuze-Pecq- Péruwelz	5	52,671	49,522	+ 3,149
Verviers-Spa	2	52,571	47,656	+ 4,915
TOTAUX.	81	1,277,826	1,175,545	+104,481

Développement des fils téléphoniques de l'État.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1898.	
	1898.	1897.		
Réseaux téléphoniques. {	Lignes aériennes	Kilomètres. 51,450	Kilomètres. 27,208	Kilomètres. + 4,222
	Lignes sous-fluviales.	55	»	+ 55
	Lignes souterraines	110	102	+ 8
Circuits exclusivement téléphoniques servant soit à la télé- phonie à grande distance interne seulement, soit à la télé- phonie à grande distance interne et à la téléphonie interna- tionale	5,864	5,522	+ 542	
Circuits servant exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges)	2,101	1,762	+ 429	
Installations diverses	2,039	2,606	+ 555	
TOTAUX.	40,589	55,000	+ 5,589	
A ces chiffres, il faut ajouter le développement des fils télégra- p h i q u e s appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe. savoir :				
Circuits servant à la téléphonie locale.	106	56	+ 50	
Circuits servant soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale	6,808	6,850	- 42	
TOTAUX.	6,914	6,906	+ 8	
TOTAUX GÉNÉRAUX.	47,505	41,906	+ 5,597	

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 103 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'Administration des Télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres Administrations.

Microphones. — Au 31 décembre 1898, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 15,458.

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 1898, 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 17 heures 45 minutes, réparties entre 54 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 23, comportant quotidiennement une durée de 4 heures 10 minutes, réparties entre 10 abonnés; dans les relations avec le Grand-Duché de Luxembourg, il y avait un abonné utilisant une séance de 6 minutes.

Avis téléphoniques. — Le nombre des avis téléphoniques émis s'est élevé à 1,536 dans le service local et à 1,217 dans le service interurbain interne.

Bureaux de dépôt de télégrammes disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1898, il existait 20 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 1898, 20 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

Mouvement des communications téléphoniques à taxe pleine.

NOMBRE des communications locales payantes.		DIFFÉRENCE en 1898.	NOMBRE des communications inter- urbaines internes.		DIFFÉRENCE en 1898.	NOMBRE des communications inter- nationales.		DIFFÉRENCE en 1898.
1898.	1897.		1898.	1897.		1898.	1897.	
41,556	59,874	+ 1,682	525,636	200,529	+65,107	99,515	85,444	+16,071

$\frac{c}{(2)}$

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1898 et 1897.

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 1898.	En 1897.	Différences proportionnelles.	En 1898.	En 1897.	Différences proportionnelles.	En 1898.	En 1897.
Régime européen.	France	655,142	618,218	+ 5.97	466,474 44	453,255 55	+ 7.67	0.7120	0.7008
	Suisse	45,400	44,615	+ 1.76	55,625 26	52,761 40	+ 2.65	0.7406	0.7545
	Italie et Malte	42,655	54,102	+25.02	41,577 75	52,517 16	+ 28.04	0.9705	0.9477
	Espagne et Portugal	55,549	26,847	+24.97	54,572 18	25,987 45	+ 52.27	1.0245	0.9680
	Royaume-Uni	452,490	424,544	+ 6.59	470,324 57	440,211 50	+ 6.73	1.0595	1.0581
	Allemagne	607,084	558,596	+12.71	471,004 10	500,115 75	+ 20.75	0.7758	0.7245
	Autriche-Hongrie	50,515	50,984	- 0.92	50,264 04	51,012 07	- 5.17	0.9950	1.0182
	États scandinaves	41,555	58,795	+ 7.07	55,187 52	52,927 70	+ 6.86	0.8472	0.8488
	Russie	90,618	91,984	+ 8.50	90,020 52	89,159 51	+ 11.06	0.9040	0.9395
	Turquie, Roumanie, Serbie, Grèce	48,415	52,729	- 8.12	45,516 42	46,554 21	- 6.91	0.8041	0.8825
	Pays Bas	508,686	294,192	+ 4.95	182,524 70	170,815 20	+ 6.74	0.5906	0.5806
Luxembourg (Grand-Duché de).	25,111	25,559	+ 7.59	14,695 40	15,081 45	+ 12.54	0.8852	0.5605	
Régime extra-européen.	Amérique	89,244	81,889	+ 8.98	86,745 89	74,502 64	+ 16.60	0.9720	0.9083
	Asie	10,265	10,115	+ 1.48	8,747 56	8,076 45	+ 8.50	0.8525	0.7986
	Afrique	11,706	10,629	+10.15	10,217 11	8,956 56	+ 14.55	0.8729	0.8408
	Océanie	2,255	1,756	+27.16	5,075 62	2,572 61	+ 29.55	1.5764	1.5511
TOTAUX	2,525,654	2,515,550	+ 7.69	2,059,769 46	1,861,852 86	+ 10.65	0.8162	0.7945	

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 1898.	En 1897.	Différences proportionnelles.	En 1898.	En 1897.	Différences proportionnelles.	En 1898.	En 1897.
Angleterre et Allemagne (aboutissants compris).	275,510	254,177	+ 7.60	169,490 26	161,005 95	+ 4.88	0.6197	0.6357	
Pays-Bas et Espagne et Portugal.	5,552	5,608	- 4.57	2,149 48	2,110 60	+ 1.84	0.4016	0.5765	
— et France	149,277	145,166	+ 4.27	54,262 00	51,287 07	+ 5.80	0.5655	0.5582	
— et Italie	8,925	8,751	+ 1.90	5,675 52	5,658 04	+ 0.47	0.4118	0.4180	
— et Suisse	2,619	2,569	+ 1.95	790 47	713 85	+ 10.42	0.3018	0.2787	
Autres transits (1)	42,059	46,805	-10.14	26,206 29	50,985 18	- 15.42	0.6251	0.6620	
TOTAUX	481,742	461,076	+ 4.48	256,575 91	250,562 69	+ 2.48	0.5526	0.5450	

(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 1898 et 1897.

		1898.		1897.	
RELATIONS					
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots	•	56.02	•	56.07
	11 à 15 —	74.07	24.84	70.61	25.02
	16 à 20 —	16.83	40.52	17.04	40.43
	21 à 30 —	8.75	6.17	8.98	6.08
	31 à 40 —	2.44	1.45	2.17	1.44
	41 à 50 —	0.61	0.46	0.64	0.47
	Au delà de 50 mots	0.60	0.54	0.56	0.52
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	84.24		84.44	
	— complexes	14.55		14.30	
	— urgents	1.21		1.17	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.44	0.49	1.63	0.39
	Nouvelles de bourse	5.04	10.83	3.87	9.51
	Transactions commerciales	44.98	65.07	40.68	58.62
	Correspondances de journaux	0.79	0.88	0.64	0.70
	Affaires privées	47.75	22.73	53.16	30.78
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.69	41.86	45.64	41.60
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'	71.50	73.08	
		16 à 30'	22.75	21.58	
		31 à 45'	4.50	4.42	
		46 à 60'	1. »	0.75	
		plus d'une heure	0.25	0.17	

N° III. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOMS DES								
		Bruxelles- Braine l'Alleud- Hal-Nivelles- Vilvorde.	Anvers- Boom- Cappellen- Lierre- Turnhout.	Gand- Renaix- Selzaete.	Charleroy- Binche- La Louvière- Tamines.	Chimay- Coutvin- Manembourg- Mougnies.	Liège-Amay- Fexhe-le-Haut- Clocher-Huy- Trooz-Visé.	Louvain.	Mons- Givry-Quévy- St-Ghislain- Soignies.	
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques	Année 1898	30 50	22 75	4 75	10 50	» 75	28 25	»	17 75
		» 1897	79 25	9 25	0 75	5 50	» 75	16 25	»	5 »
		Différences en 1898	- 48 75	+ 15 50	+ 4 »	+ 7 »	»	+ 12 »	»	+ 14 75
	Abonnements.	Année 1898	998,279 17	604,170 77	200,828 10	120,618 97	12 454 61	324,578 01	18,511 37	88,046 72
		» 1897	896,128 71	551,963 »	186,557 92	106,915 27	8,480 75	279 194 74	16,594 09	81,260 24
		Différences en 1898	+102,150 46	+72,214 77	+14,490 18	+13,755 70	+5,975 88	+45,183 27	+2,117 28	+ 6,777 48
	Conversations.	Année 1898	5,408 »	1,278 50	553 75	549 75	13 25	844 75	20 50	215 75
		» 1897	5,670 »	1,097 50	448 »	202 25	6 75	775 50	21 75	221 »
		Différences en 1898	- 262 »	+ 181 »	+ 105 75	+ 37 50	+ 6 50	+ 69 25	- 1 25	- 5 25
	Cartes payantes.	Année 1898	272 »	4 »	»	6 »	»	»	»	»
		» 1897	197 18	2 »	»	»	»	30 »	»	»
		Différences en 1898	+ 74 82	+ 2 »	»	+ 6 »	»	- 30 »	»	»
SERVICE INTERURBAIN	Avis téléphoniques	Année 1898	95 90	55 »	50 45	21 »	3 15	60 20	5 50	21 »
		» 1897	18 65	24 85	9 45	9 10	0 55	40 25	0 70	5 50
		Différences en 1898	+ 47 25	+ 10,15	+ 21 »	+ 11 90	+ 2 80	+ 19 95	+ 2 80	+ 17 50
	Abonnements.	Année 1898	13,818 50	14,204 50	2,977 50	1,695 50	»	3 227 09	»	103 »
		» 1897	14,057 87	14,291 72	2,707 50	1,250 67	»	3 550 »	»	»
		Différences en 1898	- 189 57	- 87 22	+ 270 »	+ 464 85	»	+ 1,077 09	»	+ 105 »
	Conversations.	Année 1898	119,455 50	63 210 50	25,570 »	17 694 »	1,945 50	30,570 »	5,685 »	10,196 50
		» 1897	102,594 50	49 450 50	18,482 50	15,872 50	1 455 50	25,656 50	2,079 50	8,150 »
		Différences en 1898	+ 17,059 »	+15 780 »	+ 8,087 50	+ 3 821 50	+ 512 »	+ 6,715 50	+ 705 50	+ 2 046 50
	Abonnements	Année 1898	11,914 80	»	»	»	»	»	»	»
		» 1897	12,206 40	38 40	»	»	»	»	»	»
		Différences en 1898	- 291 60	- 38 40	»	»	»	»	»	»
Conversations.	Année 1898	91 205 76	52 487 55	1,557 44	872 40	82 60	751 88	52 80	540 60	
	» 1897	75,112 85	24,004 87	1,552 16	764 20	45 80	817 12	71 20	548 »	
	Différences en 1898	+ 19,092 91	+ 7,882 46	- 14 72	+ 108 20	+ 56 80	- 85 24	18 40	+ 192 60	
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.	Année 1898	200 »	»	»	»	»	»	»	»	
	» 1897	200 »	»	»	»	»	»	»	»	
	Différences en 1898	»	»	»	»	»	»	»	»	
Produits extraordinaires.	Année 1898	9,652 66	5,576 14	1,580 25	1,554 44	18 68	2 857 27	106 50	671 24	
	» 1897	8,516 12	5 418 07	1,589 11	1,771 14	194 02	2 612 50	117 50	800 54	
	Différences en 1898	+ 1 116 54	+ 458 07	+ 191 12	- 256 70	- 176 24	+ 244 97	11 »	- 129 10	
TOTALS.	Année 1898 . . fr.	1,255,540 79	720,998 49	250,882 22	142 852 56	14,518 54	564,407 45	22,577 67	99,814 56	
	» 1897 fr	1,114 591 55	626,582 16	210,727 59	124,888 65	10,162 80	310,092 66	19,584 74	90,795 08	
	Différences en 1898.	+158,719 26	+94,416 55	+20,154 83	+17,975 05	+4 355 74	+55,804 79	+2,792 95	+ 9,019 48	

recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1898 et 1897.

RESEAUX OU GROUPES.										TOTAUX.
Namur-Cinquant-Gembloux-Havelange-Yvoir.	Verviers-Spa.	Bruges-Blankenberghe-Heyst-Ostende-Furnes-Middelkerke-Nieuport.	Landen-Hannut-Hasselt-Jodoigne-St-Trond-Tirlemont-Waremme.	Termonde-Alost-Lokeren-St-Nicolas.	Tournai-Antoing-Ath-Brugelle-Leuze-Pecq-Péruwelz.	Courtrai-Iseghem-Menin-Roulers-Ypres.	Malines.	Arlon-Bastogne-Florenville-Libramont-Neufchâteau-Virton.	Audenarde (cabine.)	
6 75	5 50	76 25	59 75	4 25	69 50	5 75	»	0 75	»	345 75
3 25	4 25	28 50	26 »	»	41 »	0 50	0 25	»	»	216 50
+ 3 50	+ 1 25	+ 47 75	+ 55 75	+ 4 25	+ 28 50	+ 5 25	- 0 25	+ 0 75	»	+ 127 25
50,258 44	181,151 90	67,691 28	25,599 15	15,070 11	46,687 78	18,575 18	7,452 59	15,091 01	»	2,790,921 14
58,425 47	168,468 92	54,594 56	25,559 22	11,748 67	40,624 28	14,209 70	7,415 47	5,700 »	»	2,469,429 79
+11,852 97	+12,082 98	+13,104 92	+ 39 91	+1,550 44	+6,065 50	+4,565 48	+ 59 12	+11,391 01	»	+ 521,491 35
118 »	515 »	708 »	229 50	189 75	528 25	151 75	16 »	»	»	10,800 50
127 25	555 »	601 25	149 »	125 75	207 »	110 50	7 50	»	»	10,284 »
- 9 25	- 18 »	+ 166 75	+ 80 50	+ 64 »	+ 51 25	+ 41 25	+ 8 50	»	»	+ 516 50
2 »	10 »	57 »	65 »	5 »	»	»	»	»	»	421 »
»	»	75 »	25 »	»	»	»	»	»	»	329 18
+ 2 »	+ 10 »	- 18 »	+ 40 »	+ 5 »	»	»	»	»	»	+ 91 82
7 70	5 60	58 15	12 95	6 50	60 50	11 55	0 55	12 95	»	426 05
2 15	7 55	10 85	4 90	5 15	15 50	0 70	0 55	0 55	»	180 25
+ 5 25	- 1 75	+ 27 50	+ 8 05	+ 5 15	+ 47 »	+ 10 85	»	+ 12 60	»	+ 245 80
78 17	943 »	570 92	420 »	»	875 »	»	»	»	»	40,747 18
»	1,015 »	105 »	55 »	420 »	805 »	»	»	»	»	58,197 76
+ 78 17	- 70 »	+ 265 92	+ 585 »	- 420 »	+ 70 »	»	»	»	»	+ 2,549 42
12,235 59	11,161 50	18,556 »	8,708 50	5,356 »	11,144 »	6,481 »	2,241 50	2,250 50	270 50	518 526 »
7,694 »	7,681 50	14,769 50	7,588 »	4,490 »	10,048 »	4,425 »	1,681 50	272 »	198 50	279,045 50
+4,559 50	+ 5,480 »	+ 5,506 50	+1,522 50	+1,066 »	+1,096 »	+2,058 »	+ 560 »	+ 1,978 50	+ 72 »	+ 69,482 50
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11,914 80
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,244 80
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 350 »
12 80	1,755 70	1,856 28	»	815 26	4,557 40	1,797 50	»	274 77	»	141,568 52
»	1,147 12	1,566 88	»	658 24	1,566 04	1,268 20	»	»	»	112,102 68
+ 12 80	+ 588 58	+ 289 40	»	+ 205 02	+ 171 56	+ 529 50	»	274 77	»	+ 29,265 84
»	»	»	200 »	»	»	»	»	»	»	400 »
»	»	»	200 »	»	»	»	»	»	»	400 »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
419 07	1,479 06	502 82	224 14	216 84	657 50	259 87	92 95	129 15	»	25,958 50
515 75	1,421 40	457 17	87 85	159 59	427 76	150 22	55 94	20 »	»	25,774 96
- 96 68	+ 57 68	+ 45 65	+ 156 51	+ 77 45	+ 229 74	+ 109 65	+ 57 01	+ 109 15	»	+ 2,165 00
65,156 45	196,809 26	89,704 70	55,518 97	19,000 51	64,559 73	27,262 60	9,803 59	17,759 13	270 50	3,571,807 50
46,768 17	180,078 54	72,208 51	51,472 95	17,568 20	56,022 38	20,142 82	9,159 01	3,992 55	198 50	2,046,205 12
+16,588 26	+16,750 72	+17,496 19	+2,046 02	+2,555 31	+7,757 55	+7,119 78	+ 644 38	+13,768 78	+ 72 »	+ 425,004 08

N° IV. — Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1898, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite.

MONTANT DU CAPITAL ENGAGÉ.	MONTANT		DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
	DES DÉPENSES.	DES RECETTES.		
Fr. 17,127.476 15	Fr. 2,095,772 62	Fr. 2,866,090 54	Fr. 772,317 92	Les chiffres ci-contre ne sont qu'approximatifs.

PARTIE D.



MARINE.

7/2

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1898.	Fin 1897.	DIFFÉRENCES POUR 1898.
Bateaux à vapeur	20	20	»
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges.	31	30	+ 1
Gardes-pêche et navire-école	4	4	»
Embarcations à vapeur.	1	1	»
Totaux	56	55	+ 1
Canots et radeaux-caissons (au nombre de 9).	221	216	+ 5

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1898.	Fin 1897.	Différences pour 1898.
Fonctionnaires, employés et agents.	1,286	1,265	+ 21
Messagers et gens de service	12	12	—
Ouvriers	229	227	+ 2
Totaux	1,527	1,504	+ 23

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Le mouvement global des passagers a légèrement fléchi en 1898. Il était de 126,159 en 1897, il n'a atteint, en 1898, que 119,200, soit une diminution de 6,959 unités.

Mais l'année 1897 doit être considérée comme exceptionnelle au point de vue de l'importance du trafic, et ce, à cause du mouvement considérable de voyageurs qu'a provoqué l'attrait de l'Exposition internationale de Bruxelles.

Il serait donc plus rationnel de faire abstraction de cette dernière année et de comparer le mouvement des passagers de l'exercice écoulé à celui de 1896; on constaterait encore, il est vrai, une légère diminution de 546 unités, mais il faut tenir compte de ce fait que, d'une part, l'année 1896 était bissextile et que, d'autre part, de nombreuses tempêtes ont provoqué la suppression de services de paquebots et vivement contrarié la marche du trafic pendant la dernière quinzaine de décembre 1898. Enfin, les voies concurrentes de Flessingue et de Hoek van Holland ont apporté, à leurs services, d'importantes améliorations et ont organisé une publicité intense. Afin de combattre les effets de cette concurrence, des mesures efficaces ont été prises pour recommander la route d'Ostende-Douvres, telles que la création de nouvelles agences pour la vente de billets par cette ligne, une large publicité à l'étranger, etc.

Les relevés des billets vendus accusent :

En trafic anglo-belge : 78,275 passagers ;
 — de transit : 40,925 —

Mais le trafic de transit est beaucoup plus important, car il est forcément porté au compte du trafic anglo-belge de nombreux billets entre Ostende et Douvres délivrés par les agences Cook, Gaze, etc., à des voyageurs qui effectuent des parcours de transit.

Il a été émis en 1898, à bord des malles et par les agences, 47,666 suppléments pour changement de classe; tenant compte de ce facteur, la répartition des passagers s'établit comme suit :

1^{re} classe : 97,804;
 2^e — : 21.396.

La recette totale de la ligne a été de fr. 1.156.522-80, en diminution de fr. 75,082-43 sur celle de 1897. Tenant compte des circonstances particulières énumérées ci-dessus, la dépression de recettes, pour le service des voyageurs (fr. 52,771-10), n'est pas très importante; elle porte généralement sur le produit des voyages en 2^e classe et des suppléments pour changement de classe, et principalement sur celui des billets à prix réduit, 2^e classe,

dont certaines catégories mises en vente à l'occasion de l'Exposition de Bruxelles, n'ont pas été émises pendant l'année écoulée.

Quant au trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis-messageries, il a procuré, pour l'année 1898, une recette de fr. 198,273-33, inférieure de fr. 23,668-33 à celle de 1897.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1898 présentent notamment sur ceux de 1897, 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	de 5 kilogrammes	—	33,940	Kilogr. —	Kilogr. 167,838	Francs. —	Francs. 13,986 50	
	de 3 à 5 kilogrammes	782	—	2,346	—	391	—	
Petits colis.	Express	de 5 kil. et moins.	—	2,715	—	8,159	—	920 30
		de 3 à 10 kil.	—	1,884	—	15,188	—	1,215 61
		de plus de 10 kil.	—	—	—	66,321	—	3,901 82
	Grande vitesse.	—	—	—	172,890	—	4,292 74	

Les indications du tableau ci-dessus se justifient comme suit :

1° *Colis postaux.* — La diminution provient de ce que, depuis le 1^{er} décembre 1897, les postes allemandes et anglaises dirigent *via* Flessingue-Queenborough une partie des envois qui, avant cette date, transitaient par Ostende-Douvres.

2° *Colis express.* — La dépression constatée dans le mouvement et la recette des colis express semble surtout devoir être attribuée à la généralisation du système de groupement auquel ont recours la plupart des maisons d'expédition.

3° *Colis grande vitesse :* La diminution qu'accuse le trafic de la grande vitesse est due notamment à la participation de la ligne Ostende-Tilbury au trafic avec l'Angleterre. Cette ligne transporte à meilleur compte que celle d'Ostende-Douvres, et, au point de vue de la célérité, elle possède également un service fort bien organisé.

On ne doit pas perdre de vue, d'autre part, 1° que l'Exposition de 1897 avait fait augmenter tout le trafic entre l'Angleterre et la Belgique, et que, 2° à cette époque nous avons aussi les transports de levures anglaises, qui ne nous parviennent plus à cause des droits élevés dont ce produit est frappé à l'entrée dans notre pays depuis mars 1898.

En outre, le poisson frais, expédié de l'Angleterre et que les malles transportaient en grande partie parce qu'il n'y avait pas d'autre service journalier bien organisé, parvient maintenant à Ostende, en majeure partie, par les bateaux de la ligne de Tilbury et par ceux de la Steam Ship Co.

Aucun changement de quelque importance n'a été apporté pendant l'exercice 1898, aux horaires des trains en correspondance avec les malles.

Depuis le 15 février, un facteur des postes chargé d'effectuer, pendant le trajet de mer, le triage des dépêches postales, est embarqué sur la malle quittant Douvres à 12 heures. De nouvelles installations ont été établies à bord de certains bateaux pour faciliter la mission de cet agent.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1898, à 2,380 et leur durée moyenne a été :

pour les navires <i>Princesse Clémentine, Marie-Henriette et Léopold II</i>	3 heures 26 minutes.
pour le navire <i>Rapide</i>	3 — 33 —
pour les deux navires type <i>Princesse Henriette</i>	3 — 37 —
pour les trois navires type <i>Flandre</i>	3 — 50 —

II, p. D. En 1897, l'exploitation du service avait coûté fr. 2,565,449-51 ; en 1898, la dépense s'accroît de fr. 256,822-35, sous l'influence des causes suivantes :

Accroissement du nombre de traversées ;

Augmentation du prix et de la quantité des combustibles consommés, ainsi que frais plus considérables pour la manipulation des briquettes ;

Extensions de personnel ;

Renouvellement d'une roue du paquebot *Marie-Henriette*.

En 1898, chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1.185-83 et procuré une recette directe de fr. 485-93 ; en 1897, ces chiffres avaient été de fr. 1,089-82 et fr. 523-20.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une moins-value de fr. 531,904-78 pour 1898.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1898.	En 1897.	Différences pour 1898.
Coût par kilomètre fr.	10,31	9,48	+ 0,83
Produit direct	4,23	4,55	— 0,32

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

II, p. D. La dépense d'exploitation est descendue de 132.926-90 en 1897, à 124,745 23 en 1898.

Ainsi que l'indique le tableau ci-après, les communications entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut continuent à suivre, d'année en année, une progression ascendante, d'où un accroissement de recettes de fr. 9,775-25 sur l'exercice précédent.

II, p. D.

	En 1898.	En 1897.	Différences pour 1898.
Voyageurs	2,060,912	1,776,707	+ 284,205
Animaux	150,393	128,739	+ 1,654
Colis	3,226	5,575	— 347
Véhicules	99,250	95,059	+ 4,191
Coupons délivrés	2.293,781	2.004,078	+ 289,703
Suppléments	40,189	7,013	+ 3,176

Diverses améliorations ont été réalisées dans le courant de l'année :

Le premier voyage du mercredi et du vendredi a été avancé de 1 heure 30 minutes, afin de permettre aux maraichers et marchands de la rive gauche de l'Escaut d'être rendus à temps au marché qui se tient ces deux jours à Anvers.

Les traversées du soir, en hiver, ont été rendues plus nombreuses.

Les véhicules sont actuellement admis à tous les départs en service ordinaire.

Le pont de roulage du bateau de passage *Ville de Gand* a été élargi en vue de permettre d'embarquer sur ce bâtiment autant de véhicules que sur chacun des deux autres.

Les moyens de sauvetage ont été renforcés par des travaux de transformation aux banquettes de pont, dont la flottabilité a été augmentée.

§ 3. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

II, p. D.

Pour la première fois, l'annexe II renseigne comme imputés sur le budget du Département les dépenses (fr. 63,793-43) du passage d'eau entre Anvers et le pays de Waes. En 1897, il n'a rien été porté de ce chef parce que le coût de l'exploitation pour les six derniers mois de cette année a été prélevé sur les recettes procurées au Trésor par le chemin de fer d'Anvers à Gand à partir du 1^{er} juillet, date de la reprise par l'État (*voir* compte-rendu de 1897, partie D, page 4).

Les recettes de ce service sont fusionnées avec celles des chemins de fer.

Le vapeur *Duchesse de Brabant* a été remis aux Domaines pour être vendu publiquement. Ce bateau était arrivé à un tel état de vétusté qu'il eût été imprudent de continuer à l'utiliser au transport des voyageurs.

§ 4. PILOTAGE.

La progression que l'on constate depuis plusieurs années dans le mouvement de la navigation sur Anvers, s'est encore accentuée en 1898 : il y a eu, à l'entrée et à la sortie, 10,447 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, soit une augmentation de 274 bâtiments comparativement au chiffre de l'année précédente.

Le tonnage général monte de 12,269,764 tonneaux en 1897, à 12,863,642 tonneaux.

La recette du pilotage, dans les différents ports, a augmenté de fr. 107,018-48 (fr. 3,123,632-77 contre fr. 3,016,634-29 en 1897). II, p. D.

De fr. 2,888,796-40 en 1897, la dépense s'est élevée à fr. 2,900,643-34 en 1898 ; différence fr. 11,846-94. II, p. D.

Les deux nouveaux bateaux-pilotes, dont la construction a été adjugée en 1896, sont entrés en service au commencement de l'année 1898.

En vue d'assurer d'une manière plus efficace la police du fleuve et de la rade à Anvers, dont la surveillance était devenue insuffisante par suite de

l'activité toujours plus intense de la navigation, un second steamer, adjudgé et livré en 1898, a été mis à la disposition du service du pilotage.

L'Administration a eu à déplorer le naufrage d'un cutter-pilote d'Ostende; il a sombré avec neuf hommes d'équipage pendant les tempêtes qui ont régné sur la mer du Nord dans les derniers jours du mois de mars.

Un nouveau cutter a été mis en adjudication pour remplacer le bâtiment perdu.

§ 5. REMORQUE SUR LA COTE DE FLANDRE.

II, p. D. Ce service avait produit, en 1897, fr. 21.064-10; en 1898, la recette a augmenté de fr. 2,856-90 (23,921 fr.)

II, p. D. La dépense d'exploitation reste à peu près la même : fr. 44,428-74 contre fr. 43,808-23 en 1897.

De grands voiliers chargés de nitrate entrant depuis quelque temps à Ostende, il a été reconnu que les steamers affectés au service de la remorque étaient impuissants à les conduire au port. Tenant compte de cette situation et de l'extension que prendra la navigation sur Ostende après l'exécution des nouvelles installations maritimes, le Gouvernement a acquis, par adjudication, un remorqueur de 1,000 chevaux de force capable de touer, par vent et marée contraires, un navire d'une capacité de 2,500 à 3,000 tonneaux de jauge.

§ 6. POLICE MARITIME.

II, p. D. La progression du mouvement de la navigation dans l'Escaut a eu pour effet d'augmenter le produit des actes des Commissariats maritimes: de fr. 141,557-55 en 1897, la recette a atteint en 1898 fr. 146,018-62, réalisant une augmentation de fr. 4,461-07.

II, p. D. La dépense a augmenté également, mais dans des proportions moindres (fr. 1,257-87).

III.

Services spéciaux.

§ 1^{er}. PHARES ET FANAUX.

II, p. D. L'entretien de l'éclairage a coûté fr. 205.109-98, chiffre inférieur de fr. 5,363-88 à celui de 1897.

La différence résulte de ce que l'exercice précédent avait eu à supporter des travaux de grosses réparations aux bateaux-phares, ainsi que les frais nécessités par l'acquisition de mâts en acier, de canots, etc.

Les premières mesures ont été prises pour l'installation, le long du littoral, de mâts de signaux avertisseurs de tempêtes; ils seront établis à Knocke, Heyst, Blankenberghe, Ostende, Nieuport et La Panne.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Le nombre des élèves ayant fréquenté les écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende a été de 148 ; c'est 12 de plus qu'en 1897.

Il a été accordé quarante-huit bourses d'études, nombre supérieur de 11 à celui des bourses octroyées l'an dernier.

Les diplômes délivrés en 1898 et en 1897 se répartissent comme ci-après :

	1898	1897
Long cours	59	59
Cabotage	12	15
Patron-pêcheur	11	8

11 élèves, soit 3 de plus que l'année précédente, ont suivi le cours de navigation institué pour les pêcheurs à Nieuport.

Les cours spéciaux de machines à vapeurs marines, rattachés aux écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende, ont compté, en 1898, 85 élèves ; il y en avait eu 89 en 1897.

1 diplôme de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 3 diplômes de mécanicien de 2^e classe ont été décernés.

La dépense s'est accrue de fr. 1,762-37 (fr. 31,728-64 au lieu de fr. 29,966-27), par suite, notamment, de l'octroi d'un plus grand nombre de bourses d'études.

II, p. D.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

La surveillance de la pêche dans la mer du Nord a été effectuée alternativement et d'une manière presque continue par le trois-mâts « Ville d'Ostende » et l'avisos à vapeur « Ville d'Anvers ».

Comme les années précédentes, les élèves de l'École des mousses ont pris part, par brigade de 30, aux croisières de ces deux bâtiments.

La dépense, en diminution de fr. 2,466-84 sur celle de l'exercice antérieur, se chiffre par fr. 211,921-96.

II, p. D.

§ 4. SAUVETAGE.

Les accidents de mer n'ont pas été fréquents sur la côte de Flandre pendant l'exercice écoulé.

A Ostende, le personnel des secours maritimes a ramené à terre six hommes formant l'équipage d'une chaloupe de pêche française jetée à la côte.

A Coq, le canot de sauvetage a débarqué, sur leur demande, cinq des passagers d'un remorqueur qui avait touché terre à proximité de cette station.

On a procédé à des études en vue de relier téléphoniquement les stations de sauvetage et les postes de la douane de la côte ; il s'agit de pouvoir avertir rapidement les stations de sauvetage qu'un navire est en détresse et

de réaliser une plus grande communauté d'efforts pour porter secours à des naufragés.

II, p. D. L'exercice de 1897 avait eu à supporter les frais occasionnés par le renouvellement de hangars de sauvetage; l'absence de charges semblables en 1898 a permis de ramener la dépense de fr. 72,021-67 à fr. 46,916-20.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

II, p. D. En 1897, les recettes procurées par les divers services de la marine s'étaient élevées à fr. 4,498,847-44; elles ont été, en 1898, de fr. 4,544,170-44, soit une augmentation de 48,523 francs.

§ 2. DÉPENSES.

II, p. D. Un accroissement de fr. 336,240-24 se constate dans les dépenses qui, de fr. 6.266,004-94 en 1897, sont montées à fr. 6,622,245-18 en 1898.

II, p. D. Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, ont ressortir une différence de fr. 307,917-24 en faveur de 1897.



ANNEXES
DE LA PARTIE D.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.
Comparaison des années 1898 et 1897.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1898.	ANNÉES.		Différences pour 1898.	ANNÉES.		Différences pour 1898.		
	1898.	1897.		1898.	1897.		1898.	1897.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	19,990	21,021	- 1,031	180,595 20	190,200 35	- 9,605 15	
		2 ^e —	"	"	27,425	29,348	- 1,923	190,320 20	204,066 65	-13,746 45	
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	911	875	+ 36	4,274 10	4,095 95	+ 178 15	
		2 ^e —	"	"	2,630	2,373	+ 257	9,200 80	8,301 30	+ 899 50	
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	17,721 ⁽¹⁾	17,580 ⁽¹⁾	+ 141	132,021 45	130,890 20	+ 1,131 25	
		2 ^e —	"	"	25,009 ⁽¹⁾	25,392 ⁽¹⁾	- 383	140,050 40	142,057 35	- 2,006 95	
Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	11,510 ⁽¹⁾	11,268 ⁽¹⁾	+ 242	56,065 90	55,517 20	+ 548 70		
	2 ^e —	"	"	13,093 ⁽¹⁾	18,282 ⁽¹⁾	- 4,284	49,354 50	66,533 65	-17,179 15		
Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Location de malles spéciales	27	35	- 8	"	"	"	140 "	210 "	- 70 "		
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	47,666	51,682	- 4,016	"	"	"	119,185 "	129,205 "	-10,040 "		
Petites cabines	066	1,032	- 66	"	"	"	6,762 "	7,224 "	- 462 "		
Grandes cabines	3,493	3,626	- 133	"	"	"	48,902 "	50,764 "	- 1,862 "		
Cabines spéciales	31	75	- 44	"	"	"	668 "	2,100 "	- 1,232 "		
— de luxe	59	50	+ 9	"	"	"	4,425 "	3,750 "	+ 675 "		
Ensemble	—	—	—	119,200 ⁽²⁾	126,139 ⁽²⁾	- 6,939	942,144 55	994,915 65	-52,771 10		
Vélos	"	"	"	962	1,386	- 424	1,731 60	2,494 80	- 763 20		
Bagages Kilog.	389	444	- 55	17,720	24,320	- 6,600	1,257 70 ⁽³⁾	1,681 20	- 423 50		
Chevaux Têtes.	"	"	"	21	11	+ 10	843 15	441 65	+ 401 50		
Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Voitures Nombre.	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Finances.	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	"	"	2,709	2,302	+ 407	1,254 50	1,151 "	+ 203 50		
	de plus de 1,000 francs. —	"	"	"	"	"	"	"	"		
Journaux Kilog.	"	"	"	49,390	45,830	+ 3,560	1,491 70	1,374 90	+ 106 80		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins	324,847	380,793	- 55,946	974,541	1,142,379 ⁽⁴⁾	-167,838	81,211 75	95,198 25	-13,986 50	
	de 3 à 5 kilog.	16,750	15,958	+ 782	50,250	47,904 ⁽³⁾	+ 2,346	8,375 "	7,984 "	+ 391 "	
Petits colis.	Tarif normal. Express.	de 5 kilog. et moins	55,484	58,197	- 2,713	166,452	174,591 ⁽⁴⁾	- 8,139	15,337 23	16,257 53	- 920 30
		de plus de 5 à 10 kilog.	36,494	38,378	- 1,884	255,458	285,646 ⁽⁵⁾	- 30,188	23,163 54	24,379 15	- 1,215 61
	de plus de 10 kilog.	"	"	"	648,920	715,241 ⁽⁶⁾	- 66,321	38,646 97	42,508 79	- 3,901 32	
Grande vitesse. — Poids taxé.	"	"	"	640,895	813,885	- 172,890	21,255 13	25,547 87	- 4,292 74		
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.	"	"	"	34,970	26,180	+ 8,790	659 09	504 98	+ 153 11		
Dito	"	"	"	"	"	"	9,665 62 ⁽⁷⁾	9,561 11 ⁽⁷⁾	+ 104 51		
Produits extraordinaires fr.	"	"	"	"	"	"	0,436 27	7,604 35	+ 1,831 92		
Totaux fr.				1,156,522 80	1,231,605 23	-75,082 43					

(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 encoissées 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 1898 et 1897.

SERVICES.	1898.	1897.	Différences pour 1898.					
RECETTES.								
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,156,522 80	1,231,605 23	- 75,082 43					
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	87,339 05	77,563 80	+ 9,775 25					
Pilotage	3,123,652 77	3,016,634 29	+ 107,018 48					
Écluses	6,716 20	7,422 47	- 706 27					
Remorque sur la côte de Flandre	23,921 »	21,064 10	+ 2,856 90					
Police maritime	146,018 62	141,537 55	+ 4,481 07					
Écoles de navigation	»	»	»					
Pêche maritime	»	»	»					
Sauvetage	»	»	»					
Totaux fr	4,544,170 44	4,495,847 44	+ 48,323 »					
DÉPENSES.								
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	739,555 71	2,082,716 15	2,822,271 86		708,049 76	1,857,399 75	2,565,449 51	+ 256,822 35
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.	72,182 60	52,562 43	124,745 23		60,261 39	63,665 51	132,926 90	- 8,181 67
entre Anvers et { le Pays de Waes.	25,405 98	38,387 47	63,793 45		»	»	»	+ 63,793 45
Pilotage	2,588,141 97	312,501 37	2,900,643 34		2,489,814 72	388,981 68	2,888,796 40	+ 11,846 94
Phares { Eclairage de la côte .	26,764 77	22,483 29	49,248 06		25,907 16	18,346 41	42,253 57	+ 6,994 49
et feux { — de l'Escaut	124,872 31	30,889 61	155,861 92		125,537 94	42,682 35	168,220 29	- 12,358 37
Remorque sur la côte de Flandre	30,877 31	13,551 43	44,428 74		30,101 98	13,706 25	43,808 23	+ 620 51
Police maritime	84,582 30	19,837 69	104,419 99		84,824 55	18,337 57	103,162 12	+ 1,257 87
Services spéciaux	1,000 »	65,265 76	66,265 76		920 »	4,091 15	5,011 15	+ 61,254 61
Écoles de navigation	21,240 86	10,487 78	31,728 64		20,802 58	9,163 69	29,966 27	+ 1,762 37
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	151,561 79	60,360 17	211,921 96		150,629 80	63,759 »	214,388 80	- 2,466 84
Sauvetage et stations de signaux	42,134 27	4,781 93	46,916 20		39,957 21	32,064 46	72,021 67	- 25,105 47
Totaux fr.	3,908,320 07	2,713,925 08	6,622,245 15		3,755,807 09	2,510,197 82	6,266,004 91	+ 356,240 24
Recettes totales . . fr.	4,544,170 44				4,495,847 44			+ 48,323 »
Dépenses —	6,622,145 15				6,266,004 91			+ 356,240 24
Excédent { de dépenses . . fr.	2,078,074 71				1,770,157 47			+ 307,917 24
{ de recettes . . fr.	»				»			»

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

Annexes à consulter.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Situation financière. — Principaux résultats.

	PAGES.	
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 2	II, III, V et XIV de la partie A.
§ 2. Capital utile au point de vue des charges financières	A, 2	I, V, VI et IX »
§ 3. Compte d'exploitation	A, 3	III, VII, IX, X, XI, XII et XIII »
§ 4. Ressources, charges, encaisse.	A, 3	III, IV, VI, VII, VIII, VIII ^{bis} , IX et IX ^{bis} »
§ 5. Bilan	A, 4	I, II, III, IV, VI, IX, IX ^{bis} , XVIII et XXVIII »
§ 6. Revenu du capital utile.	A, 9	

II. Résumé des principaux résultats statistiques de l'exploitation par l'État.

Produits par unité de trafic	A, 10	
Personnel	A, 11	
Caisse de retraite et de secours des ouvriers.	A, 11	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1 ^{er} . Construction de lignes	A, 13	V	
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 13	V	

Situation des lignes en exploitation.

XV de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1898	A,	14
XV	» § 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État ou pour son compte en 1898	A,	15
XVI	» § 3.	Rails	A,	15
XVI	» § 4.	Billes et traverses	A,	16
XVII	» § 5.	Profil et courbes	A.	17
XVII	» § 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,	18
XVIII	» § 11.	Approvisionnements au 31 décembre 1898 (Service des voies et travaux)	A.	19

CHAPITRE III.**TRACTION ET MATÉRIEL.****I. Situation, parcours et utilisation du matériel — Combustible — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.**

XIX et XXI	» § 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport.	A,	21
XX, XXII et XXIII	» § 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport.	A,	21
	§ 3.	Wagons de particuliers	A,	23
	§ 4.	Prix et travail des moteurs et des véhicules	A,	23
XXIV	» § 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
XXV	» § 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
XXV	» § 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
XXV	» § 12.	Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État	A,	29
XXV	» § 13.	Composition moyenne des trains de l'État	A,	29
XXVI	» § 14.	Achat de combustibles	A,	30
	§ 15.	Consommation de combustibles	A,	30
XXVI	» § 16.	Charbon consommé par les locomotives	A,	31
XXVII et XXVII ^{bis}	» § 17.	Éclairage.	A,	31
	§ 18.	Chauffage des trains	A,	32
	§ 19.	Graissage.	A,	32
XXVIII, XXIX et XXX	» § 20.	Approvisionnements en magasin	A,	32

	II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel	A,	33
--	--	----	----

Annexes à consulter.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

	PAGES.	
§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 35	XXXI et XXXII de la partie A.
§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État, en 1898	A, 37	XXXVI à XLII
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes	A, 58	XI et XII
§ 4. Produits extraordinaires	A, 39	
§ 5. Produits divers	A, 40	XIII
§ 6. Réductions consenties sur le prix de transport.	A, 40	

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

§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 40
§ 2. Buffets et buvettes	A, 42
§ 3. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 42
§ 4. Tarifs pour marchandises	A, 45
§ 5. Trains de voyageurs	A, 62
§ 6. Trains de marchandises.	A, 66
§ 7. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 67

III. Contraventions A, 68

IV. Statistique comparative. — Accidents.

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 69	XXXIII
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 72	XXXIII et XXXV
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions ou déraillements de trains.	A, 72	XXXIV et XXXV
§ 4. Personnes tuées depuis 1855	A, 74	XXXV

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1 ^{er} . Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1898.	A, 75	XLII
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 76	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêts	A, 76	XLIII
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 77	XLIII
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales	A, 77	

II.

Situation du matériel roulant	A, 78	XLIV
---	-------	------

Annexes à consulter.

		III.	
		Parcours des trains	P. 79 A, 79
		IV.	
		Mouvement et recettes des transports	A, 80
XLVI, XLIX, L, LI et LII	»		
XLVI	» § 1 ^{er} .	Voyageurs	A, 80
XLVI	» § 2.	Bagages	A, 82
XLVI	» § 3.	Petites marchandises	A, 82
XLVI	» § 4.	Grosses marchandises	A, 82
XLVI	» § 5.	Finances	A, 85
XLVI	» § 6.	Équipages.	A, 85
XLVI	» § 7.	Chevaux et bestiaux.	A, 84
XLVI	» § 8.	Produits extraordinaires	A, 84
XLVI	» § 9.	Récapitulation des recettes.	A, 84
		V.	
XLVI	»	Dépenses d'exploitation	A, 86
		VI.	
XLVI	»	Produits nets de l'exploitation.	A, 87
		VII.	
XLVI	»	Coefficients de l'exploitation	A, 88
		VIII.	
XLV et XLVI	»	Résultats généraux de l'exploitation	A, 89
		IX.	
XLVII	»	Personnel	A, 89
		X.	
XLVIII	»	Accidents	A, 90
		XI.	
		Contraventions.	A, 90
		XII.	
		Améliorations et innovations	A, 91

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° I.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin	
	1898	A, 100
» II.	Compte de premier établissement, lignes exploitées et	
	lignes en construction au 31 décembre 1898	A, 102
» III.	Compte de l'exploitation. Exercice 1898	A, 104
» IV.	Compte financier. Exercice 1898. — Charges et ressources.	A, 104
» V.	Dépenses de premier établissement. — Application des	
	intérêts intercalaires	A, 106

	Pages.
N° VI. Charges financières des capitaux utiles.	A, 108
» VII. Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux IX et IX ^{bis}	A, 109
» VIII. Détermination du temps moyen restant à courir pour acquitter la dette restant à amortir au 1 ^{er} janvier 1897.	A, 110
» VIII ^{bis} . Table d'amortissement de la dette du chemin de fer au 1 ^{er} janvier 1897, en 71 ⁴⁰ / ₁₂ annuités, au taux de 5 ¹ / ₄ p. c.	A, 111
» IX. Résultats financiers de l'exploitation depuis 1855 jusqu'à fin 1898. — Coefficient d'exploitation	A, 114
» IX ^{bis} . Intérêts en compte courant avec le banquier (Trésor), des soldes annuels	A, 116
» X. Comparaison des dépenses de l'exploitation. Exercices 1898 et 1897	A, 118
» XI. Recettes. — Droits constatés et recouvrements effectués.	A, 120
» XII. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises.	A, 120
» XIII. Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer	A, 120
» XIV. Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer	A, 122
» XV. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 124
» XVI. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1898.	A, 125
» XVII. Profil et courbes des voies principales. — Signaux de différents systèmes.	A, 126
» XVIII. Approvisionnements en dépôt et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1898. — Service des voies et travaux	A, 127
» XIX. Effectif du matériel de traction et de transport.	A, 128
» XX. Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellement et extension	A, 150
» XXI. Importance du matériel de traction en 1898	A, 152
» XXII. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 153
» XXIII. Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent »	A, 154
» XXIV. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.	A, 155
» XXV. Parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année 1898	A, 156
» XXVI. Achats de combustibles. — Consommation de charbon des locomotives.	A, 158
» XXVII. Éclairage des stations, ateliers et dépendances.	A, 140
XXVII ^{bis} . Éclairage des trains au gaz riche	A, 140
» XXVIII. Approvisionnements en magasin. — Service de la traction et du matériel	A, 141
» XXIX. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts	A, 142

	Pages.
N° XXX Magasins et dépôts	A, 150
» XXXI. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés	A, 151
» XXXII. Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours .	A, 152
» XXXIII. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État, à l'exclusion des lignes exploitées pour son compte. — Années 1898 et 1897	A, 154
» XXXIV. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions ou à des déraillements de trains. Année 1898.	A, 156
» XXXV. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835.	A, 158
» XXXVI. Mouvement général des transports effectués par charges complètes en service intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes, au départ et à l'arrivée. — Année 1898	A, 160
» XXXVII. Mouvement général du tonnage des grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1898.	A, 165
» XXXVIII. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1898	A, 177
» XXXIX. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1898	A, 178
» XL. Mouvement général des transports de tapissières, de wagons roulant sur essieux, de chevaux et de 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 1898	A, 180
» XLI. Mouvement général en tonnes de certaines grosses marchandises, transportées pendant l'année 1898 par les chemins de fer de l'État belge	A, 182

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES

N° XLII. Développement des lignes, à la fin de 1898	A, 184
» XLIII. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1898	A, 185
» XLIV. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1898. — Comparaison des années 1898 et 1897	A, 186
» XLV. Parcours kilométrique des trains en 1898. — Comparaison des années 1898 et 1897	A, 187
» XLVI. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1898	A, 188
» XLVII. Personnel. Effectif, à la fin de 1898	A, 190
» XLVIII. Accidents survenus aux personnes en 1898. — Comparaison des années 1898 et 1897	A, 192
» XLIX. Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois. — Compte de liquidation pour les années 1896-1897	A, 194
» L. Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois. — Compte de liquidation du 1 ^{er} semestre 1898.	A, 196
» LI. Chemin de fer Grand Central belge. — Compte de liquidation pour l'année 1897	A, 198
» LII. Chemin de fer Grand Central belge. — Compte de liquidation pour le 1 ^{er} semestre 1898	A, 200

PARTIE B.

Annexes à consulter.

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 II.
§ 2. Lettres ordinaires	B, 5	III »
§ 3. Lettres recommandées	B, 6	III »
§ 4. Lettres assurées	B, 6	II et III »
§ 5. Envois exprès	B, 6	III »

III.**OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.****A. Mandats et bons de poste.**

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

B. Effets de commerce.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8	II et III »
§ 2. Encaissement	B, 8	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, 9 II et III »

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

G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances. B, 9

H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés. B, 10

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES B, 11

Annexes à consulter.

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 11
§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

PERSONNEL	B, 12
---------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

IV et V de la partie B. § 1 ^{er} . Recettes	B, 13
§ 2. Dépenses	B, 15

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N ^o 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1898.	B, 16
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Compa- raison des années 1898 et 1897.	B, 18
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1898 et 1897.	B, 20
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1898 et 1897	B, 22
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1898 et 1897 . . .	B, 22

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Convention internationale	C, 3
§ 2. Tarifs internationaux	C, 3
§ 3. Résultats d'exploitation	C, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

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

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

§ 1 ^{er} . Bureaux.	C, 6
§ 2. Développement du réseau	C, 7
§ 3. Appareils en service	C, 8
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).	C, 8

IV.

PERSONNEL	C, 8
---------------------	------

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes.	C, 9
§ 2. Dépenses	C, 9

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

A. Téléphonie en général	C, 12
B. Téléphonie locale	C, 12
C. Téléphonie à grande distance interne	C, 15
D. Téléphonie internationale	C, 15

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° 1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télé- graphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1898 et 1897.	C, 24
» II. Renseignements divers concernant les correspondances télé- graphiques. — Comparaison des années 1898 et 1897.	C, 25

Annexes à consulter.

Pages.

N° III	Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1898 et 1897	C, 26
» IV.	Tableau indiquant sommairement, pour 1898, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite	C, 28

PARTIE **D**.**MARINE.**

I.

TRACTION ET MATÉRIEL.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} .	Matériel	D, 3
§ 2.	Personnel	D, 3

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, 6
II	»	§ 3.	Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	D, 7
II	»	§ 4.	Pilotage	D, 7
II	»	§ 5.	Remorque sur la côte de Flandre	D, 8
II	»	§ 6.	Police maritime	D, 8

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

II	»	§ 1 ^{er} .	Phares et fanaux	D, 8
II	»	§ 2.	Écoles de navigation	D, 9
II	»	§ 3.	Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mouses	D, 9
II	»	§ 4.	Sauvetage	D, 9

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

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

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

N° I.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1898 et 1897	D, 12
» II.	Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1898 et 1897	D, 15

DE FER DE LA BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1898.

Administration des chemins de fer de l'État

