

(I)

(N° 9.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SEANCE DU 20 NOVEMBRE 1902.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1901

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

J. GORMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

1902

(11)

(III)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État pendant l'année 1901.

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. LÆBAERT.

(IV)

(v) (ii)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

(VI)

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

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

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

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1900 à . . . fr. 1,963,623,696 32
y compris fr. 22,333,730-66 d'intérêts intercalaires, affectant les travaux pendant leur exécution.

Il a été dépensé, au cours de l'exercice 1901, du chef de travaux de premier établissement et de parachèvement, ainsi que pour l'extension du matériel de traction et de transport, les sommes suivantes, y compris fr. 1,086,580-56, à titre d'intérêts intercalaires, applicables aux §§ I et II, savoir :

I. — Lignes nouvelles en cours de construction fr. 7,372,958 16

II. — Bâtiments de stations, gares couvertes, hangars, ateliers, loges de gardes-route, etc., etc., en voie de construction. 9,874,656 07

III. — Voies de garage et de manœuvres; installation d'appareils de sécurité; développement de l'éclairage des stations, ateliers, bureaux, etc.; matériel fixe de la voie; pavage; rampes de chargement; etc.; etc. 11,766,292 28

IV. — Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes; gros outillage des ateliers, etc. . . . 38,878,840 71

V. — Report au capital des dépenses du personnel préposé à la direction et à la surveillance de travaux de premier établissement, dépenses qui sont liquidées à charge du compte d'exploitation dont elles ont été déduites (voir annexe III) 154,668 34

Total fr. 68,047,593 56

Montant du capital de *premier établissement* au 31 décembre 1901 fr. 2,051,671,092 08

§ 2. — CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES FINANCIÈRES.

Ce capital diffère du capital de premier établissement, en ce que celui-ci est augmenté annuellement des intérêts intercalaires pendant la durée des travaux jusqu'à leur achèvement, tandis que le *capital utile* ne prend en charge le coût total de ces travaux qu'au fur et à mesure qu'ils sont livrés à l'exploitation pour en user et recueillir les fruits.

Pour déterminer ce capital, il suffit donc de déduire du capital de premier établissement, soit fr. 2,031,671,092.08

1° Les dépenses liquidées pour travaux
non encore livrés, et les intérêts interca-

lares y afférents, soit fr. 43,434,714.92

2° Les aliénations d'immeubles 5,071,367.21

48,526,082.13

Reste *capital utile* entré dans le domaine exploité (1) fr. 1,983,145,009.95

On obtient le même résultat en prenant pour point de départ le capital utile fin 1900 et en y ajoutant le montant du coût des travaux, du matériel, etc., entré dans le domaine exploité en 1901 (voir annexe XIV.)

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

La comparaison entre les résultats des deux derniers exercices accuse les diminutions de *recettes* et de *dépenses* suivantes du chef de l'exploitation de l'ensemble du réseau :

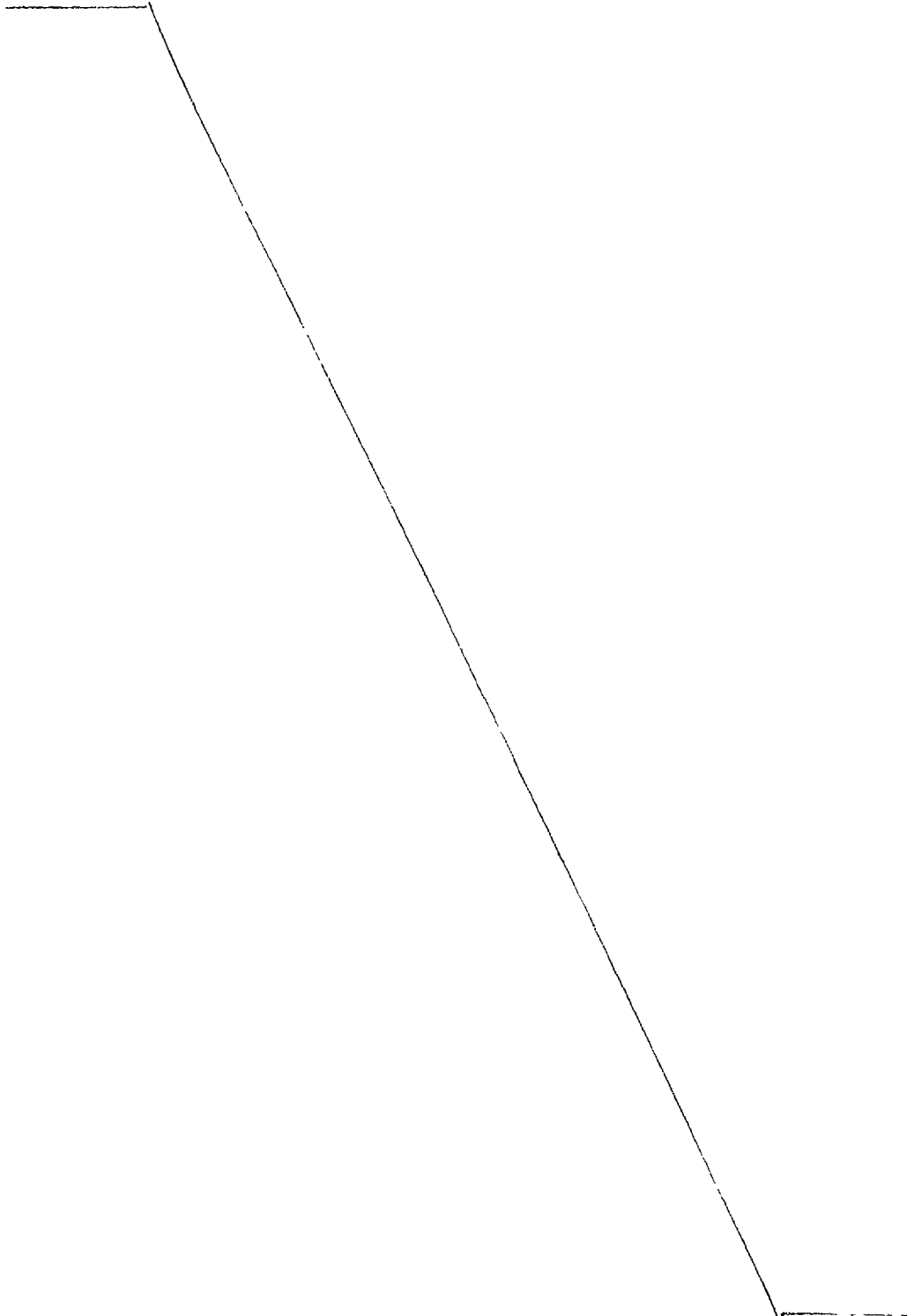
	Recettes.	Dépenses.
1901 fr.	207,768,537.31	139,587,582.85
1900	209,194,311.34	140,428,194.93
Diminutions . fr.	<u>1,425,754.03</u>	<u>840.612.08</u>

Au point de vue du produit brut, la comparaison accuse les résultats suivants :

Les recettes s'étant élevées, en 1901 (ann. III et XII)	
à fr.	207,768,537.31
et les dépenses budgétaires <i>approximativement</i> (ann. V)	
à fr.	139,587,582.85
L'excédent des recettes a été d'environ. fr.	68,180,974.46
Ce même résultat ayant été, en 1900, de.	68,766,116.41
il en ressort, pour 1901, une différence en moins de fr.	<u>585,141.95</u>

(1) Le capital utile soumis aux charges financières est déterminé par l'annexe VI. — Ces charges subissent l'intérêt de 3 p. c. sur le montant restant à amortir fin 1900 et la moitié des intérêts pour les travaux et fournitures livrés à l'exploitation en 1901.

Les causes principales qui ont produit les résultats, relativement peu satisfaisants, du compte d'exploitation, ont été exposées page 3 du compte rendu de l'exercice 1900. Ainsi, entre autres, les prix très élevés du charbon se sont maintenus; il en est résulté que la dépense, pour ce seul objet de consommation, a encore atteint 24,243,316 francs, alors qu'en 1899, elle n'a été que de 14,183,291 francs. En outre, il y a eu une dépression de recettes de 1,425,754 francs.



§ 4. — RESSOURCES, CHARGES, ENCAISSE.

Le cours actuel de la rente permet d'adopter dorénavant le taux légal de 3 p. c. pour acquitter les intérêts de la Dette publique. A cette fin, il a été dressé une nouvelle table d'amortissement (Annexe XIX) ayant pour point de départ le temps moyen (Annexe XVIII) restant à courir au 31 décembre 1900 pour amortir la dette du chemin de fer, s'élevant à cette date au montant de fr. 1,816,661,942-19, dette nécessitant des annuités de fr. 62,468,609-54 pendant une période de 69 ans et 8 mois. Il est bien entendu qu'à partir de 1901, les nouveaux capitaux qui seront engagés dans l'exploitation, subiront les charges financières pendant des périodes de 90 ans.

Voici comment se présentent, pour l'exercice considéré, les ressources produites par le compte d'exploitation et les charges assumées, au taux de 3 p. c., par le compte financier :

De l'excédent des recettes, tel qu'il a été justifié au § 3,	
soit.	fr. 68,180,974 46
pour établir les <i>recettes nettes</i> dont a disposé le Trésor en vue des charges financières à acquitter, il faut déduire :	
a) les parts des recettes remboursées aux sociétés du chef des lignes concédées dont l'État a affermé l'exploitation, moyennant 50 p. c. des produits bruts (ann. IV).	fr. 4,595,566 56
b) le loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale (ann. IV).	219,600 »
Ensemble (ann. VIII, col. 5) . fr.	<u>4,815,166 56</u>
Il est donc resté libre pour les charges financières . . fr.	63,365,807 90
et celles-ci s'élevant pour 1901 à fr.	<u>63,335,714 10</u>
l'on constate, en fin de compte, que l'exercice a été clôturé par un <i>boni</i> de fr.	30,093 80
Et si l'on ajoute les soldes actifs accumulés des exercices antérieurs, s'élevant en 1900 à fr.	<u>115,528,476 76</u>
l'avoir du chemin de fer, libre de toute charge quelconque est, non compris les intérêts en compte courant, de. . fr.	<u><u>115,558,570 56</u></u>

§ 5. — BILAN.

Le bilan 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 renseigné au paragraphe 2 ci-dessus et justifié par l'annexe XIV, comprend :

A
(51)

1 ^o Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concedées, travaux de parachèvement, etc.	fr. 1,533,033,738 51	}	1,985,143,009 93
2 ^o Matériel de traction et de trans- port	448,111,271 44		

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de
l'exploitation de 1846 à 1886. fr. 11,090,458 79

Approvisionnements en dépôt (annexes XXIV et XXXIV) :

Au 31 décembre 1900	fr. 41,492,343 74	}	43,686,493 20
Augmentation, en 1901, de	4,194,147 46		

par suite de variation dans les quantités et les prix.

Recettes brutes encaissées :

a) par l'exploitation (annexe XII) :

Jusqu'au 31 décembre 1900	fr. 4,370,634,883 66	}	4,778,282,143 33
Pour l'exercice 1901 (pages 31 et 34).	207,647,239 87		
b) par l'administration des domaines, au profit du compte de l'exploitation :		}	4,783,913,699 70
Jusqu'au 31 décembre 1900	fr. 3,310,236 73		
Pour l'exercice 1901 (ann. XI)	121,297 44		

*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) :

Jusqu'au 31 décembre 1900, fr. 34,858,096 89	}	35,860,811 31
Pour l'exercice 1901 1,022,714 62		

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

Jusqu'au 31 décembre 1900, fr. 164,520,709 91	}	173,533,098 77
Pour l'exercice 1901 9,212,588 86		

Total de l'actif (annexe I) . . fr. 7,033,229,551 92

(1) En déduisant de ce montant les intérêts passifs s'élevant à fr. 7,691,452-43, on obtient en balance la somme de fr. 201,702,777-83 figurant à l'annexe IX, col. 6, 7 et 8.

Passif.

AMORTISSEMENT des *capitaux utiles* de premier établissement engagés dans l'exploitation, depuis 1838 jusqu'en fin 1901 (ann. VII et VIII) fr. 120,747,796 91

Capital restant à amortir. fr. 1,862,397,213 04

Montant égal au CAPITAL UTILE fr. 1,983,145,009 95

Charges. — Intérêts et amortissement (annexe VIII) :

Jusqu'au 31 décembre 1900 . fr. 1,548,414,270 31	}	1,608,749,984 41
En 1901 63,333,714 10		

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

Jusqu'au 31 décembre 1900, fr. 210,044,117 67	}	214,639,684 23
Pour l'exercice 1901 (ann. IV). 4,395,566 86		

<i>Sommes bonifiées</i> aux compagnies concessionnaires pour <i>transports en service</i> ayant transité par leurs lignes avant 1888 (1) 1,639,518 87	}	228,682,341 63

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

Jusqu'au 31 décembre 1900, fr. 12,183,738 83	}	12,403,338 83
Pour l'exercice 1901 (ann. IV) 219,600 "		

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1900 . fr. 2,691,335,020 25	}	2,830,922,603 10
Pour l'exercice 1901 (ann. V) . . 139,587,582 85		

Intérêts au profit du Trésor :

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

Jusqu'au 31 décembre 1900, fr. 398,843 19	}	606,793 19
Pour l'exercice 1901 (solde) . 11,250 "		

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

Jusqu'au 31 décembre 1900, fr. 2,428,435 45	}	2,500,662 93
Pour l'exercice 1901 . . . 72,227 50		

3° Des soldes passifs accumulés. fr. 4,583,676 31	}	7,691,132 45

Total du passif . . . fr. 6,639,191,271 84

(1) Depuis 1886, les dépenses de cette nature sont imputées couramment sur le budget de l'exploitation.

D'autre part. . . fr. 6,639,191,271 54

Balance.

A. Prélèvements imputés sur les budgets de l'exploitation :		
1 ^o pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886 (<i>voir à l'actif</i>).	fr. 11,090,438 79	} 172,333,502 33
2 ^o pour approvisionnements en dépôt :		
Au 31 décembre 1900 . fr. 41,492,343 74	} 43,686,493 20	
Augmentation en 1901. . . 4,194,147 46		
B. Soldes actifs accumulés (annexe VIII) :		
Encaisse libre :		
Au 31 décembre 1900. fr. 113,528,476 76	} 113,538,570 56	
Augmentation en 1901. . . . 30,093 80		
C. Intérêts en compte courant (Ann. IX) :		
Au 31 décembre 1900 fr. 191,551,151 83	} 201,702,777 83	
Augmentation en 1901 10,151,623 98		
Total égal à l'actif. . . . fr. 7,033,229,531 92		

Pour que la productivité réelle de l'exploitation 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 celle 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. 6,831,526,774-09 ainsi qu'il résulte de l'annexe I.

D'après ce qui précède, voici comment se clôturent les soldes en *bénéfice réel* fin 1901 :

L'on constate par l'annexe VIII que, depuis l'origine de l'exploitation par l'État, les *recettes brutes* se sont élevées, après déduction des parts des sociétés, à fr. 4,553,231,138 07
et les *dépenses* d'exploitation ainsi que les charges financières, à (2,830,922,603-10 + 1,608,749,984-41). . fr. 4,439,672,387 51

D'où il ressort *une encaisse* de fr. 113,538,570 56

Si, à cette encaisse (col. 15), l'on ajoute :
les amortissements (col. 10). 120,747,796 91
les approvisionnements en réserve 43,686,493 20
les travaux de premier établissement supportés par les budgets de l'exploitation. 11,090,438 79

Le *solde en bénéfice réel* s'élève à fr. 293,083,299 46

D'autre part. fr. 293,083,299 46

Ce même solde était, en 1900, comme suit :

Encaisse (col. 15).	fr. 113,828,476 76	} 280,829,672 22
Amortissements (col. 10)	112,718,410 93	
Approvisionnements.	41,492,343 74	
Travaux de premier établissement.	11,090,438 79	
Soit un excédent pour 1901, par rapport à 1900, de fr. 12,253,627 24		

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE.

Ce capital s'élève, pour l'exercice 1901, (voir annexe XIV) à fr. 1,983,143,009 98

Mais considérant que les travaux, les acquisitions de matériel, etc., n'ont été remis à l'exploitation que successivement dans le courant de l'année, la moitié seulement de leur coût doit, au point de vue envisagé, entrer dans le capital utile de cet exercice.

Ces dépenses sont :

a) Pour certains travaux d'extension.	fr. 2,889,353 84
b) Pour intérêts intercalaires.	fr. 171,453 53
c) Pour travaux de parachèvement courant, matériel fixe de la voie, etc.	fr. 11,766,292 28
d) Pour matériel de traction, de transport, etc.	fr. 38.878,840 71

Ensemble. . . fr. 53,703,942 36

Soit la moitié. . . fr. 26,852,971 18

Il y a lieu, en outre, de déduire la totalité de la dépense de fr. 154,668 34	}	27,007,639 52
---	---	---------------

supportée par le compte d'exploitation et reportée, pour ordre, au compte capital, comme lui incombant.

Le capital *moyen* utile, pour faire ressortir le revenu de l'année 1901, est donc de fr. 1,956,137,370 43
ce qui établit ce revenu à 3.24 p. c.

En 1900, ce même capital a été de fr. 1,903,211,938 06 et le revenu s'est élevé à 3.33 p. c.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

EXERCICE 1901 COMPARÉ A CELUI DE 1900.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'Etat, par unité de travail, pour les exercices 1901 et 1900 :

		1901	1900
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	51,320 03	51,524 64
	Dépenses d'exploitation	34,711 57	34,967 44
	Recettes nettes	16,608 46	16,557 20

A
(9)

		1901.	1900.
Par train-kilo- mètre.	Recettes brutes fr.	3.5283	3.5818
	Dépenses d'exploitation.	2.3804	2.4308
	Recettes nettes	1.1418	1.1510
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	3.1916	3.2637
	Dépenses d'exploitation	2.1587	2.2149
	Recettes nettes	1.0328	1.0488

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

		1901.	1900.
Parcours kilométrique des trains (1)	pour voyageurs	33,974,551	33,964,530
	pour marchandises	24,614,154	24,439,837
Parcours moyen des	trains de voyageurs	38 kil.	38 kil.
	— de marchandises	37 kil.	36 kil.
Produit par train-kilomètre	pour voyageurs fr.	2.2427	2.2652
	pour marchandises	3.3057	3.4076

PÉRIODE QUINQUENNALE 1897-1901 ET DERNIÈRE ANNÉE DE LA PÉRIODE PRÉCÉDENTE. — Afin de faciliter les comparaisons sans devoir recourir aux différents comptes rendus, il a paru utile de grouper les principaux résultats dans des tableaux distincts par grande branche de service, savoir :

Voies et travaux, annexe n° XV.

Traction et matériel, — n° XVI.

Exploitation et recettes, — n° XVII.

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 :

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.		Agréés et auxiliaires.		Ouvriers permanents.		Ouvriers en régie.	
	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900
Service général.	138	164	15	14	110	87	"	"
Voies et Travaux	742	754	2	2	14,935	14,915	1,677	1,862
Traction et Matériel	835	827	150	103	25,999	26,124	2	7
Exploitation (2)	6,566	6,396	1,800	1,901	7,907	7,852	24	52
Perception des recettes et contrôle	875	881	60	61	85	92	"	"
TOTAUX.	8,974	9,002	2,126	2,145	49,054	49,068	1,703	1,921

Ensemble en 1901 61,857

Ensemble en 1900 62,134

Diminution 207

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État ainsi que le parcours des trains électriques (voir page 24).

(2) Le service commercial a été réuni à celui de l'exploitation.

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 :

	1901.	1900.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit. fr.	3,476,811 55	3,443,290 22,
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. .	3,174,103 78	3,154,792 04
D'où un excédent de ressources de fr.	<u>302,707 77</u>	<u>308,498 18</u>
En ajoutant :		
a) l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	13,088,844 53	14,780,346 15
b) les capitaux représentatifs :		
1 ^o des annuités à payer par l'État, jusqu'en 1937, du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées et du paiement, à charge de la caisse, des pensions allouées par les compagnies ;	4,146,498 »	4,184,170 »
2 ^o de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés, pour la validation des services dans le passé		
3 ^o de l'annuité de fr. 32,850 » à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils. .	736,719 »	744,037 »
l'avoir au 31 décembre était de . fr.	<u>20,274,769 30</u>	<u>20,017,051 33</u>

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

	1901.	1900.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants. fr.	18,530,372 57	16,694,084 12
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit .	37,298 08	37,273 51
C. Solde de la dotation constituée en 1897 par la compagnie d'Anvers à Gand 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	87,630 »	93,600 »
Capitaux engagés fr.	<u>18,675,320 65</u>	<u>16,826,957 63</u>

A
(11)

	1901	1900.
D'autre part. . . fr.	18,675,520 65	16,826,957 63
Auxquels il y a lieu d'ajouter le solde du compte courant du Trésor public fr.	—	312,540 36
	18,675,520 65	17,139,497 99
Il restait donc à disposer pour l'oe- troi de pensions et secours aux 52,653 affiliés (1) et à leurs ayants droit, de	1.599,769 30	2.877,553 54
Sommes égales à l'avoir ci-dessus, fr.	20.274.769 30	20,017,051 55

Le compte de dépenses s'établit comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1901	1900	1901	1900
Pensions	Ouvriers	1,944	1,893	884,783 09	773,641 34
	Veuves.	2,844	2,818	943,268 80	891,866 34
	Orphelins.	151	152	25,870 01	23,127 68
	Ascendants.	37	43	3,658 25	3,951 »
Secours annuels	Ouvriers	15	26	2,526 85	2,588 75
	Veuves.	174	206	26,608 45	29,972 20
	Orphelins.	40	41	666 95	691 03
Secours temporaires aux ouvriers		22,474	23.768	750,414 13	793,569 22
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				497,775 84	554,101 84
Frais de funérailles				20,670 »	18,951 »
Bonification d'intérêts et frais généraux				9,043 53	6,406 64
Parts de huit ouvriers dans la dotation constituée par la compagnie d'An- vers a Gand (intérêts compris).				8,847 88	35,925 »
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 10. fr.				3,474,403 78	3,434,792 04

(1) Ce nombre comprend les ouvriers du chemin de fer, des postes, des télégraphes et de la marine, ainsi que les ouvriers civils du département de la guerre. Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1900 était de 52,503.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1^{er}. — LIGNES EN COURS DE CONSTRUCTION.

Les dépenses liquidées en 1901 et antérieurement pour études, achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Dinant à Yvoir (en communauté avec le Nord-belge) et raccordement d'Anhée vers Yvoir	fr.	1,141,453	12
Section de Spontin à Yvoir		2,178,914	93
— Wilryck à Malines		2,477,696	81
— Muysen-Schaerbeek-Hal		4,791,209	61
Doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael		422,160	01
Section de Florennes à Cerfontaine		8,597	73
Ligne de Bertrix vers Muno.		680,249	35
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.		65,911	62
Jonction Nord-Midi (métropolitain) et gare centrale de Bruxelles		1,352,061	42
Bruges à Zeebrugge		630	75
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1901		3,161,003	35
Ensemble.	fr.	16,279,888	70
Intérêts intercalaires.		1,261,511	63
Dépense totale au 31 décembre 1901		17,541,400	33

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1901 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Extension des gares d'Anvers et dépendances	fr.	4,702,386	30
Travaux d'art		311,488	37
Bâtiments divers		1,082,752	03
Aménagement de stations.		6,680,124	21
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.		2,736,657	74
Dédoublément de voies, etc.		125,433	44
Gare maritime de Bruxelles.		8,703,273	76
	F.	24,340,115	85
Intérêts intercalaires.		1,575,198	74
Total.	fr.	25,915,314	59
Ensemble des deux paragraphes.		43,456,714	92

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 737,406-33 en 1901 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1901 (1)

MÈTRES COURANTS :			
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'État	686 263	209,404	895,364
{ à forfait pour compte de l'État.	74,707	643,339	718,046
Lignes rachetées par l'État.	693,662	4,457,489	2,454,454
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.	4,454,632	2,309,929	3,764,564
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer.	160,515	83,754	244,266
Sections appartenant à des com- { exploitées en commun avec l'État . . .	6,444	4,798	10,912
pagnies { empruntées en transit par l'État . . .	4,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XX) (*)	4,622,264	2,426,228	4,048,489

Dans l'ensemble, 173^{km}. 203 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y additionnant ceux de la 2^e, on arrive à un développement, en voies simples, pour la circulation des trains, de 5,670^{km}. 750

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 2,720^{km}. 284

L'étendue totale, en voies simples, est de 8,391^{km}. 034

(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 2.23 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XXI 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 du champignon des rails, à l'exception, toutefois, de la ligne vicinale de Mons à Boussu dont l'écartement de la voie est de 1 mètre.

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1901.

La longueur effective du réseau fin 1900 était de	4,060 ^{km} .083
A retrancher, par suite de modifications au tracé de certaines lignes, de rectifications de mesurages et de démolition de voies	11 ^{km} .594
Longueur effective au 31 décembre 1901 (annexe XX) . . .	4,048 ^{km} .489

Aucune ligne nouvelle n'ayant été livrée à l'exploitation dans le courant de l'année 1901, la longueur *moyenne* des lignes exploitées par l'État est donc égale à la longueur effective.

§ 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 XXI*) :

<i>Acier.</i>	1901.	1900.
Voies principales. . .	10,648,113	10,517,095
— accessoires . . .	3,091,799	2,912,567
	13,739,912	13,429,462
 <i>Fer.</i>		
Voies principales. . .	347,225	422,347
— accessoires . . .	1,973,984	2,001,144
	2,321,209	2,423,491
Ensemble. . .	16,061,121	15,852,953

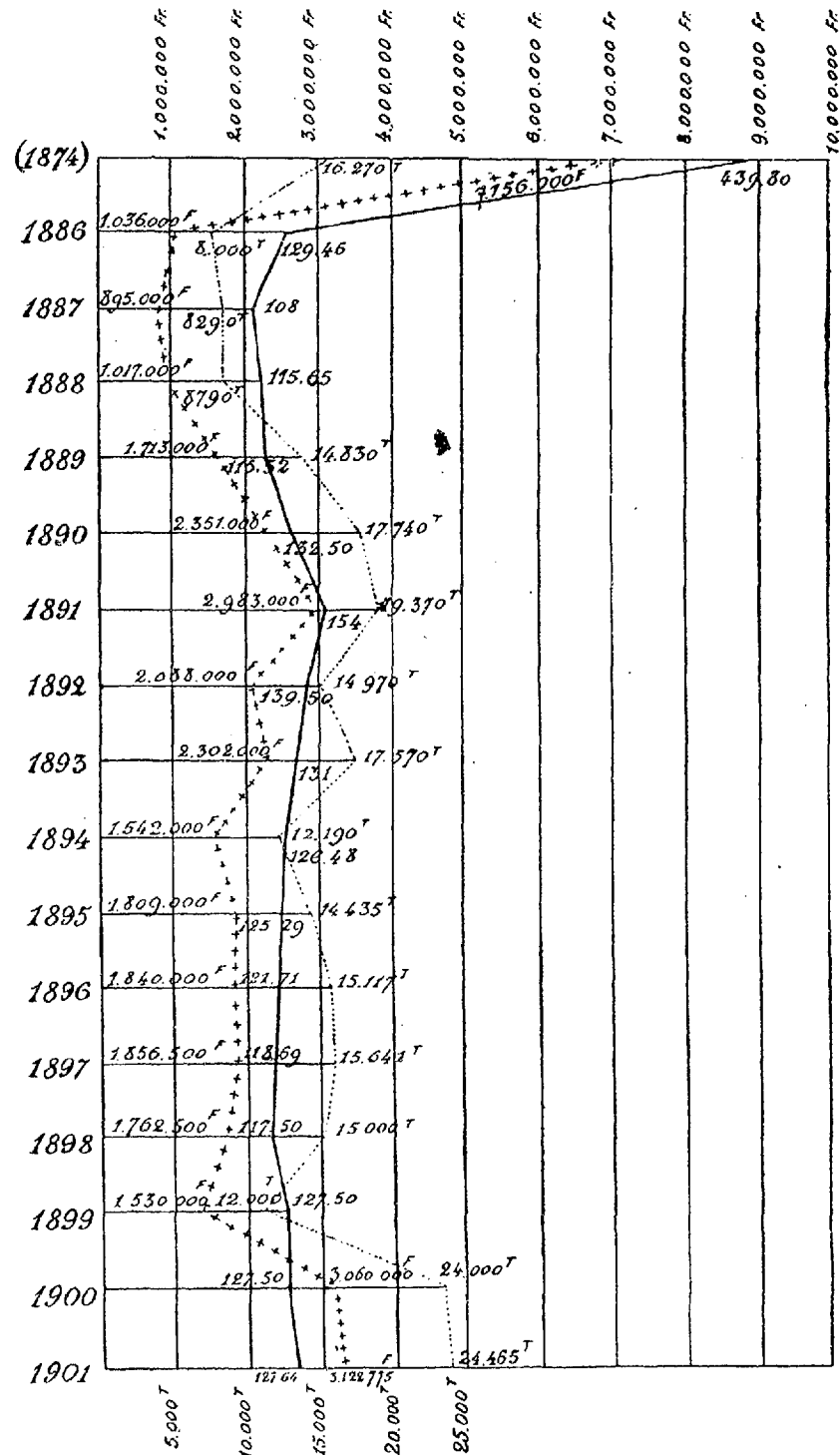
Les 10,648,113 mètres de rails d'*acier* représentent 96.84 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 3,091,799 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 85.54 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1901 ont une valeur de fr. 127-64 par tonne; ceux *utilisés* en 1900 revenaient en moyenne à fr. 127-50, soit une augmentation de 0.10 p. c.

Rails.

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

Quantités totales consommées (Échelle 0=.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées + + + + + (Échelle 0=.01 par 1,000,000 francs).
 Prix moyen par tonne ————— (Échelle 0=.002 par 10 francs).



Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

(Voir annexe XXI.)

		1901.	1900.
Chêne	voies principales	6,678,579	6,655,510
	— accessoires.	2,192,888	(¹) 2,127,530
Sapin	voies principales	59,282	44,750
	— accessoires.	255,619	247,040
Hêtre	voies principales	29,145	21,025
	— accessoires	956	956
Ensemble.		9,176,469	(¹) 9,096,611

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises, pour 1901, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.85	0.50	(¹) 6.35
—	2.60	0.26	0.15	5.10	0.44	5.54
—	2.80	0.21 à 0.24	0.14 à 0.16	5.11	0.44	5.55
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.87	1.26	6.13
—	2.60	0.26	0.15	4.25	1.07	5.32

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1901, était de 227,049 mètres.

Fin 1900, cette longueur était de 240,602 —

(Voir détails à l'annexe XXI).

§ 5. — PROFIL ET COURBES.

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

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1900, avaient coûté en moyenne fr. 6-06, créosotage compris.

§ 6. — SIGNAUX.

Les signaux des différents systèmes sont établis comme le renseigne l'annexe XXII, littera b.

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

Le nombre de passages à niveau, classés comme il suit, était au 31 décembre :

		1901.	1900.	Différence en 1901.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux <i>agents à poste fixe</i> , selon la durée du service.	3,311	3,356	— 25
	par un <i>ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.</i>	154	176	— 22
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	724	732	— 8
	par une cabine Saxby . . .	129	125	+ 4
C. — Ouverts et non surveillés		2,009	(1)2,002	+ 7
Totaux. . .		6,527	(1)6,571	— 44

Les 3,311 passages à niveau existant fin 1901 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,350 personnes, dont 2,017 hommes et 2,333 femmes; 591 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné, en 1901, une dépense de fr. 2,918,850-85.

Ces passages sont gardés comme il suit :

80 pendant . . . 12 heures.	421 pendant . . . 17 heures.
39 — . . . 13 —	352 — . . . 18 —
320 — . . . 14 —	168 — . . . 19 —
547 — . . . 15 —	83 — . . . 20 —
615 — . . . 16 —	886 — . . . 24 —

Aucun passage à niveau n'a été établi en 1901. Il en a été supprimé 44 qui sont renseignés à l'annexe XXIII.

§ 8. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

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

(1) Chiffres rectifiés.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Restant à régulariser.
Au 1 ^{er} janvier 1901.	1011	72	75
Livrés à l'exploitation pendant l'année	43	3	—
Situés sur lignes reprises depuis 1896, et régularisés dans l'année.	14	6	20
	1,070	81	55
Supprimés en 1901.	6	5	—
Situation au 31 décembre 1901	1,064	76	55

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1901 et 1900 se présentait comme il suit :

	1901	1900
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	83	81
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	3	3
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	74	68
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1901.

Il existait au 31 décembre 1901, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 17,908,121 francs, savoir (annexe XXIV) :

Rails en acier	fr.	4,913,874	»
Rails en fer.		1,104,016	»
Accessoires de rails		1,766,154	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques . . .		2,892,558	»
Billes et bois spéciaux		4,894,117	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc., etc., etc.		2,337,422	»
Total.	fr.	17,908,121	»

Pour les approvisionnements du service de la traction et du matériel, voir page 28 et annexe XXXIV.



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 1901 et 1900 se résume comme suit :

	1901.	1900.
Matériel de traction	2,886	2,756
Tenders indépendants	1,909	1,834
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	7,613	7,155
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	64,848	64,222

Pour la dénomination et l'énumération détaillées des moteurs et des véhicules dont l'effectif précède, consulter l'annexe XXV.

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

§ 2. — RENOUVELLEMENT 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 XXVI.

L'entretien et le renouvellement en 1901 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (*)	Voitures à vapeur et voitures électriques automotrices (**)	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (*)	marchan- dises.
Effectif au 31 décembre 1900.	2,690	2,077	54	7,031	64,222
Faits accomplis en 1901. {					
Mise hors d'usage.	58	62	14	467	554
Reste.	2,632	2,015	40	6,864	63,668
Renouvellement (budget ordinaire) . .	26	31	"	2	"
Extension (budget extraordinaire) . .	176	154	"	649	1,180
Effectif de fin 1901.	2,834	2,200	40	7,515	64,848
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	2,947	2,383	54	7,632	64,659
On trouve les différences suivantes {					
avance	"	"	"	"	189
retard	113	183	14	117	"

Il restait à fournir au 31 décembre 1901 :

Sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) (*)	24	"	"	"	"
Sur fonds d'extension (budget extraordinaire)	174	194	"	885	1,447

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 194,508 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 5,091 kilogrammes, il y a, en réalité, une avance de $\frac{194,508}{5,091} = 38$ locomotives, au lieu d'un arriéré de 113 locomotives, chiffre donné par le tableau ci-dessus.

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1901, à 11,763 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 32,029 tonnes de chargement. A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 111.03 par wagon, cette avance équivaut à 274 voitures à voyageurs et à 2,904 wagons à marchandises.

Pour les wagons spéciaux, l'avance estimée en essieux est de 120.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux

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

(**) Non compris le matériel de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

(*) Non compris les fourgons des locomotives-fourgons, ni les voitures adhérentes à la machine qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et voitures automotrices (voir annexe XXVI).

(*) Voir renvoi (*) au bas de l'annexe XXIX.

achetés à titre de renouvellement ont coûté 10,148,273 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués (ann. XXIX).

§ 5. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1900, 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 736

En 1901, 82 ont été agréés et 1 retiré du service, ci 81

L'effectif au 31 décembre est donc de 817

se répartissant comme suit :

- 720 wagons-citernes ;
- 18 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 57 wagons à haussettes ;
- 1 boxe pour transport de chevaux ;
- 2 trucks pour chargements de masses indivisibles ;
- 2 wagons plats, dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour le transport de pierres de taille ;
- 5 wagons fermés, dont 4 pour transport de meubles et 1 pour transport de bière ;
- 12 wagons réfrigérants pour transport de denrées alimentaires.

§ 4. — PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES. (Voir annexe XXX).

Le parcours des locomotives de l'État sur le réseau de l'État et sur quelques sections étrangères se résume comme suit :

	1901.	1900.
Remorquant des trains de voyageurs(1).	35,459,225 kil.	34,751,112 kil.
— — de marchandises.	30,018,549 »	29,732,839 »
— — de route	597,756 »	407,540 »
Circulant à vide	4,803,212 »	4,675,643 »
Faisant des manœuvres.	14,036,366 »	13,436,817 »
Ensemble (1).	84,935,108 »	83,005,951 »

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

Remorquant des trains de voyageurs. . .	238,535 kil.	238,882 kil.
— — de marchandises.	60,798 »	58,386 »
Circulant à vide	25,531 »	23,733 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble	324,664 »	321,001 »

(1) Non compris 10,169 kilomètres en 1901 et 13,991 kilomètres en 1900 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 268,276 kilomètres en 1901 et 272,666 kilomètres en 1900 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 5. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1901	En 1900.		
Nombre annuel des trains de l'État	de voyageurs (1)	946,062	927,019		
	de marchandises	667,767	669,705		
	de route	29,436	28,379		
	Ensemble. . .	1,643,263	1,625,103		
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. { trains lourds. .	27,746,103	26,812,250	
		voyageurs. { trains légers (2). .	3,950,003	6,626,847	
		marchandises	24,614,154	24,381,751	
		PARCOURS PRODUCTIFS (2). .	58,510,260	57,820,848	
	b) sur les lignes étrangères.	Pour le service de la route. .	596,586	404,172	
		voyageurs	481,773	473,440	
		marchandises	263,144	275,140	
		Parcours total des trains de l'État (2) . .	59,655,765	58,978,600	
	Parcours kilomé- triques des trains étrangers	c) sur le réseau de l'État.	voyageurs	238,503	238,776
			marchandises	60,601	58,086
PARCOURS PRODUCTIFS		298,904	296,862		
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. P ^r L'ÉTAT	voyageurs (2)	33,954,409	33,677,875	
		marchandises	24,674,755	24,439,837	
	Autres parcours.		1,545,503	1,154,752	
	TOTAL GÉNÉRAL (2)		59,952,667	59,272,462	

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1901.	En 1900.	Différences pour 1901.	
				Nombre	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,400,520	1,479,219	— 78,699	— 6 %
	Autres marchandises	3,017,207	3,007,835	+ 9,354	+ 3 %
Transports en service.	Divers	180,698	170,895	+ 9,803	+ 5 %
	Combustibles	121,171	131,228	— 10,057	— 8 %
ENSEMBLE.		4,719,596	4,789,195	— 69,599	— 1 %

(1) Non compris les trains de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

(2) Non compris 10,169 kilomètres en 1901 et 13,991 kilomètres en 1900 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 268,276 kilomètres en 1901 et 272,666 kilomètres en 1900 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

		En 1901.	En 1900.
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	3 ^j 06	2 ^j 81
	en services mixtes et internationaux.	6 ^j 79	7 ^j 01
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation, ainsi que les wagons à freins lestés.	en service intérieur	3 ^j 36	2 ^j 94
	en services mixtes et internationaux.	7 ^j 45	7 ^j 35

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke effectuées en 1901 et 1900 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXXI.

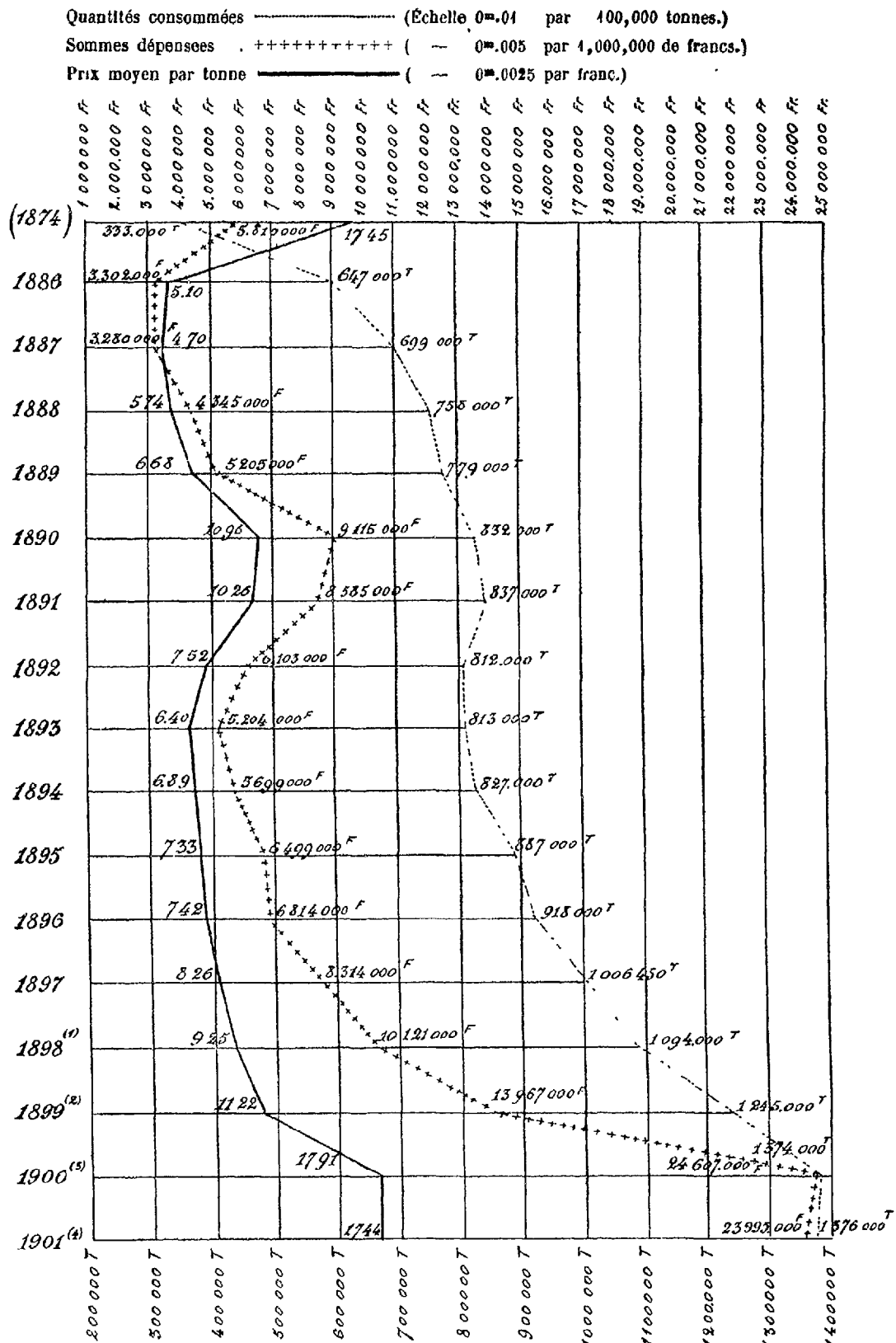
Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, cokes divers, etc.), a été en 1901 de fr. 17-55 et en 1900 de fr. 18-06.

§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure les consommations de charbons, MENUS ET GAILLETEUX et de briquettes (1), de 1874 et de chacune des années 1886 à 1901, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

(1) L'emploi des briquettes d'agglomérés de houille a été introduit en 1898.

Combustible.



Pour les années antérieures à 1886, voir les comptes rendus de 1884, page 39, et de 1885, page 55.

(1) Y compris 208 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 5,500 francs.

(2) — 5,900 — — — — — 75,500 —

(3) — 20,472 — — — — — 614,000 —

(4) — 67,735 — — — — — 1,669,600 —

N. B. Les quantités indiquées au présent diagramme représentent les charbons menus, charbons gailleux et briquettes réunis.

§ 10. — CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXXI donne le poids et la valeur du charbon consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres et menus gras, en mélange.

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

		En 1901.	En 1900.
Par train-kilomètre . . .	Quantité . . .	21 ^k .06	21 ^k .50
	Valeur . . .	0 ^f .365	0 ^f .383
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	19 ^k .01	19 ^k .54
	Valeur . . .	0 ^f .330	0 ^f .348
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	14 ^k .79	15 ^k .28
	Valeur . . .	0 ^f .257	0 ^f .272

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Électricité. — L'éclairage électrique des stations, ateliers, etc., comportait, fin 1901, quarante et une installations, comprenant 6,230 foyers dont 4,443 lampes à incandescence et 1,787 lampes à arc, soit 512 foyers de plus qu'il n'en existait fin 1900. (*Voir* détail annexe XXXII.)

En 1901, deux nouvelles installations ont été établies, l'une à Châtelineau-Montignies-Couillet, l'autre dans les voies de la station de Heyst-sur-Mer pour la saison balnéaire; une installation a été supprimée à Montignies.

L'éclairage électrique des trains, d'après le système Stone, comporte 5,244 lampes à incandescence.

Gaz. — Son emploi a été étendu dans 46 stations.

En outre, il a été substitué dans 160 stations, 5,398 becs intensifs système Auer à 6,049 becs ordinaires.

L'éclairage au gaz ordinaire dans les bâtiments, les stations, les ateliers et leurs dépendances comporte 26,096 becs, dont la consommation, en 1901, a été de 4,969,049 mètres cubes et la dépense de fr. 582,736-48, soit fr. 0-117 par mètre cube. (*Voir* annexe XXXII.)

Quant à l'éclairage de 374 trains au gaz riche, il a nécessité une dépense de fr. 266,118-30, soit de fr. 0-290 par mètre cube. (*Voir* annexe XXXIII.)

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 405 stations : 3,961 lampes ont été installées, dont 861 en extension et 3,100 en remplacement d'appareils ordinaires.

227 lampes ordinaires ont été placées, en extension, dans 67 stations, haltes et points d'arrêt.

Consommation.

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

	En 1901.		En 1900.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs
Pétrole	5,666,274 litres.	F. 680,487 91	5,250,504 litres.	F. 876,854 17
Huile de colza épurée.	686,172 kilogr.	422,819 19	624,045 kilogr.	574,427 00
Torches-falots	7,243 pièces.	2,175 50	5,076 pièces.	1,218 24
Ensemble.		F. 1,075,480 60		F. 1,252,479 41

L'augmentation des consommations d'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.

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1901, il existait 40,534 chauffeuses pour voitures à voyageurs et 1,232 calorifères de voitures de trains légers ; soit 4,091 chauffeuses et 463 calorifères de plus qu'en 1900.

§ 13. — GRAISSAGE.

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

		En 1901.		En 1900.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	2,414,565	424,941,35	2,049,756	279,436 37
	Suif et graisses.	439,539	94,384,18	405,468	73,511 20
	Totaux.	2,854,104	516,295,53	2,425,224	352,946 57
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 424,492	167,867,00	(2) 409,527	149,447 63
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	244,848	138,924,04	180,953	104,438 98
	Suif et graisses.	26,332	9,866,97	12,532	8,497 59
	Totaux.	271,180	148,791,01	193,485	112,936 57
Ensemble.		3,249,776	832,953 54	2,728,236	615,327 77
Soit en plus pour 1901.		521,540	217,625,77	—	—

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

Au 31 décembre 1901, il existait en magasin et dans les dépôts pour. fr. 27,778,572 20

Il restait à fournir sur le budget de 1901 716,641 73

Ensemble fr. 28,495,013 93

d'après les prix moyens, non compris la valeur du matériel des voies et travaux. (Voir page 19 et annexe XXIV.)

(1) Non compris 108,002 kilogrammes d'huile de rempli.

(2) — 94,084 — —

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

Locomotives. — Les locomotives mixtes (nouveau type à 6 roues couplées de 1^m.52), fournies en 1901, ont servi principalement à la remorque des trains ordinaires de voyageurs à forte charge et des trains de marchandises à vitesse accélérée. Utilisées aux trains de voyageurs, leur emploi a permis d'y supprimer la plupart des doubles tractions qui avaient lieu couramment avec les anciens types.

Des essais étendus ont fait reconnaître qu'il était avantageux à tous points de vue de faire usage, dans les foyers mi-profonds des locomotives des nouveaux types, de briquettes comme combustible de secours aux endroits particulièrement difficiles à la traction des trains.

L'addition de briquettes augmente la production de vapeur et donne au feu plus de stabilité sur la grille et de résistance à l'entraînement par la décharge. Bien que le prix de la briquette soit de 50 p. c. environ plus élevé que le menu courant type IV, les essais ont prouvé qu'il y avait économie argent à s'en servir dans ces conditions. Tous les machinistes conduisant des locomotives à foyer mi-profonds sont pourvus d'un approvisionnement de briquettes correspondant à 20 p. c. de leur consommation totale.

* * *

Electricité. — 1° *Éclairage électrique des trains.* L'éclairage électrique système « Stone » continue à nous donner pleine satisfaction. 370 voitures (y compris 24 des voitures-salons rachetées à la Compagnie des wagons-lits) sont actuellement munies de ce système d'éclairage; il sera appliqué à 445 nouvelles voitures adjudgées en octobre 1901.

2° *Traction électrique.* — La période d'expérimentation, par la Société « Électricité et Hydraulique », de la ligne vicinale électrique de Mons à Boussu a pris fin le 24 août 1901. Depuis cette date, l'exploitation se fait complètement par l'État; satisfait des résultats obtenus pendant la période sus-indiquée, celui-ci a repris la ligne, conformément à ce qui était prévu au contrat.

Le service est assuré au moyen de 52 voitures : 12 motrices et 20 remorquées, dont 8 fournies récemment.

3° *Transport d'énergie.* — Des marchés ont été conclus fin 1901 pour la fourniture et l'installation, à titre d'essai, à Anvers :

a) d'un appareil électrique destiné à mouvoir une plate-forme de virage des locomotives ;

b) d'un appareil à commande électrique destiné à élever mécaniquement les cendrées provenant des locomotives.

Le service d'alimentation d'eau de la station d'Ans est actuellement activé par moteur électrique et celui d'Anvers le sera prochainement.

Enfin on a substitué l'électricité à la vapeur pour la commande du transbordeur de Renory.

Voitures. — Afin de rendre les compartiments « Réserve » à la fois bien distincts et plus riches que les compartiments de 2^e classe, les améliorations ci-après seront apportées en premier lieu aux compartiments en question de 395 voitures :

- a) le cuir côtelé du plafond et des panneaux sera remplacé par du placage en bois d'érable entouré d'acajou ;
- b) il sera substitué au drap rouge du drap mastic avec brassières et galons assortis ;
- c) des têtes seront placées dans ces compartiments.

* * *

Wagons. — L'administration a fait construire 6 fourgons-freins pour trains de marchandises et 6 wagons-train, étudiés d'après les indications de M. l'inspecteur général Bika.

Ces véhicules pesant 24 à 25 tonnes seront, dans la main du personnel, des appareils d'enraiment très puissants, de nature à augmenter les conditions de sécurité de la marche des trains.

* * *

Bâches. — Les bâches fournies par l'industrie privée, dont il a été fait mention au compte rendu de l'exercice 1900, ont été seulement mises en service dans le courant d'avril 1901.

Jusqu'à présent, leur utilisation ne laisse rien à désirer. Toutefois, elles ne sont pas encore en service depuis un temps assez long pour qu'il soit possible de se prononcer, définitivement et avec certitude, sur les avantages ou les inconvénients éventuels de ce mode de fourniture des agrès.



CHAPITRE IV. EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — Voyageurs.

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

NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour	RECETTES		Différences pour	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
en 1904.	en 1900.		en 1904.	en 1900.		en 1901.	en 1900. (1)	en 1901.	en 1900.

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (2).	128,169	166,411	— 38,242	1,252,642 41	1,458,488 33	— 205,845 92	Kil. 103.44	Kil. 92.74	Fr. 9.773	Fr. 8.764
2 ^e —	2,087,835	2,171,270	— 73,435	6,330,276 59	6,698,111 79	— 367,835 20	45.85	46.69	3.015	3.085
3 ^e —	12,503,209	12,734,119	— 230,910	10,007,325 71	10,071,835 81	— 64,510 10	20.57	20.29	0.800	0.791
Totaux et moyennes.	14,726,213	15,071,800	— 345,587	17,590,244 71	18,228,495 93	— 638,251 22	24.89	24.89	1.194	1.209

b) Billets d'aller et retour.

1 ^{re} classe (2).	130,596	143,904	— 13,308	879,996 74	1,027,708 35	— 147,711 61	Kil. 89.17	Kil. 94.47	Fr. 6.738	Fr. 7.142
2 ^e —	5,885,008	5,840,108	+ 44,900	8,996,630 94	9,099,673 46	— 103,042 52	29.52	30.00	1.529	1.558
3 ^e —	30,555,374	35,760,054	— 5,204,680	20,970,861 74	20,503,614 15	+ 467,247 59	18.84	18.82	0.674	0.573
Totaux et moyennes.	42,570,978	41,744,066	+ 826,912	30,853,479 42	30,630,995 96	+ 222,483 46	20.53	20.65	0.725	0.734

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

1 ^{re} classe (2).	258,765	310,315	— 51,550	2,132,639 15	2,486,196 68	— 353,557 53	Kil. 96.24	Kil. 93.54	Fr. 8.742	Fr. 8.012
2 ^e —	7,982,843	8,011,378	— 28,535	15,326,897 53	15,797,785 25	— 470,887 72	33.81	34.52	1.920	1.972
3 ^e —	40,058,583	48,494,173	— 8,435,590	30,984,187 45	30,575,509 96	+ 408,677 49	19.28	19.21	0.634	0.630
Totaux et moyennes.	57,300,191	56,815,866	+ 484,325	48,443,724 13	48,859,491 89	— 415,767 76	21.65	21.77	0.845	0.869

d) Billets à prix réduits.

Militaires, enfants, électeurs, etc.	1 ^{re} classe (2).	1,475	1,670	— 195	6,648 87	7,708 30	— 1,059 43	Kil. 94.68	Kil. 97.69	Fr. 4.508	Fr. 4.616
	2 ^e —	322,340	332,427	— 10,087	416,021 56	422,543 90	— 6,522 34	40.24	39.63	1.291	1.271
	3 ^e —	1,722,047	1,743,525	— 21,478	1,388,475 04	1,461,864 15	— 73,389 11	39.87	44.15	0.806	0.838
Abonnements ordinaires.	1 ^{re} classe (2).	44,844	"	+ 44,844	124,425 83	"	+ 124,425 83	88.53	"	2.775	"
	2 ^e —	4,263,360	3,984,988	+ 278,372	4,575,192 48	4,260,665 42	+ 314,527 06	43.68	43.76	1.076	1.066
	3 ^e —	7,783,758	7,153,772	+ 629,986	4,207,217 23	3,830,936 70	+ 376,280 53	35.80	35.69	0.541	0.539
Abonnements d'étudiants.	1 ^{re} classe (2).	638	"	+ 638	570 25	"	+ 570 25	28.89	"	0.894	"
	2 ^e —	1,452,110	1,395,100	+ 57,010	254,751 02	232,555 51	+ 22,195 51	15.69	15.34	0.175	0.170
	3 ^e —	1,960,478	1,940,642	+ 19,836	204,127 93	207,331 50	— 3,203 57	11.48	11.34	0.104	0.107
Abonnements d'ouvriers.	1 ^{re} classe (2).	47,417,175	48,222,239	— 805,064	5,740,615 92	5,906,226 59	— 165,610 67	17.26	17.20	0.121	0.122
Détachés et leurs gardiens.	3 ^e —	74,515	64,802	+ 9,713	183,462 80	167,169 68	+ 16,293 12	54.77	55.78	1.035	1.054
Emigrants.	3 ^e —	41,980	37,350	+ 4,630	106,718 81	87,094 87	+ 19,623 94	109.57	110.94	2.542	2.331
Sociétaires.	1 ^{re} classe (2).	739	1,430	— 691	4,368 55	10,993 30	— 6,624 75	125.11	162.70	5.911	7.688
	2 ^e —	31,056	33,488	— 2,432	122,063 57	110,466 78	+ 11,596 79	114.56	95.91	3.930	3.299
	3 ^e —	847,831	755,461	+ 92,370	907,333 43	799,647 96	+ 107,685 47	55.79	55.12	1.070	1.058
Trains de plaisir.	1 ^{re} classe (2).	68	34	+ 34	818 10	470 50	+ 347 60	254.62	292.88	12.031	13.838
	2 ^e —	11,396	18,526	— 7,130	34,887 25	45,206 85	— 10,319 60	90.25	71.80	3.051	2.440
	3 ^e —	109,892	121,216	— 11,324	164,623 09	172,141 96	— 7,518 87	76.39	71.07	1.498	1.420
Voyages circulaires.	1 ^{re} classe (2).	40,492	53,691	— 13,199	279,203 08	340,881 93	— 61,678 85	91.21	83.38	6.885	6.349
	2 ^e —	160,992	252,823	— 91,831	853,666 72	1,085,519 09	— 231,852 37	93.64	75.73	5.393	4.294
	3 ^e —	55,861	60,313	— 4,452	141,285 17	159,217 81	— 17,932 64	69.20	71.00	2.529	2.640
Total des billets à prix réduits.	1 ^{re} classe (2).	88,256	58,825	+ 29,431	416,034 68	360,054 03	+ 55,980 65	89.88	86.49	4.714	6.346
	2 ^e —	6,231,254	5,927,332	+ 303,922	6,256,582 60	6,156,937 55	+ 99,645 05	38.71	39.01	1.004	1.039
	3 ^e —	60,013,537	60,099,326	— 85,789	13,043,859 42	12,791,681 12	+ 252,178 30	20.94	20.72	0.216	0.211
Totaux et moyennes.		66,333,017	66,083,503	+ 249,514	19,716,476 70	19,308,692 70	+ 407,784 00	22.79	22.42	0.299	0.292

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe (2).	347,021	367,140	— 20,119	2,548,673 83	2,846,250 71	— 297,576 88	Kil. 94.62	Kil. 92.43	Fr. 7.344	Fr. 7.752
2 ^e —	14,214,097	13,938,740	+ 275,357	21,583,480 13	21,954,742 80	— 371,262 67	33.96	36.43	1.518	1.575
3 ^e —	109,072,120	108,593,499	+ 478,621	44,028,046 87	43,367,191 08	+ 660,855 79	20.19	20.05	0.403	0.348
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal.				66,160,200 83	68,168,184 59	— 2,007,983 76	22.21	22.12	0.550	0.534
Tickets d'entrée dans les stations.				234,209 10	233,340 70	+ 868 40	"	"	"	"
Voitures de luxe.				211,987 30	238,603 60	— 46,616 30	"	"	"	"
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu.				78,230 85	79,370 60	— 1,139 75	"	"	0.154	0.146
A. et R.	312,126	302,318	+ 9,808	61,864 95	60,443 85	+ 1,421 10	"	"	1.198	0.200
Résultats généraux.	114,454,401	113,710,040	+ 744,361	68,746,502 03	68,799,943 34	— 53,441 31	22.21	22.12	0.548	0.531

(1) Chiffres rectifiés.

(2) En 1900, les billets de 1^{re} classe ont été délivrés exclusivement en service international. En 1901, ils ont également été délivrés en service mixte, à partir du 1^{er} décembre. Ont été compris, en outre, sous la rubrique 1^{re} classe, les billets «réservé» délivrés en service intérieur, depuis la même date.

N. B. Les billets d'aller et retour sont comptés pour deux voyages.

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1900, l'année 1901 a produit :

Pour les billets simples	en moins . fr.	638,251 22
— aller et retour	en plus . .	222,483 46
Pour l'ensemble des billets simples et d'aller et retour	en moins . fr.	415,767 76
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en plus . .	407,784 »
Pour la totalité des transports de voyageurs	en moins . fr.	7.983 76 ⁽¹⁾

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

	Billets simples.	Billets d'aller et retour. (20 p. c. de réduction.)	Ensemble.
Nombre. . .	44,729,213	42,570,978	57,300,191
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		66,333,047	66,333,047
Ensemble. . .		108,904,025	123,633,238

l'on constate que, sur 123,633,238 voyages, 108,904,025, soit 88.09 p. c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion a été de 87.74 p. c. en 1900.

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

	Nombre. 1872.	Nombre. 1901.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement. . .	4,231,112	62,912,363	61,681,251
Autres voyages	21,966,511	60,720,875	38,754,364
Ensemble.	23,197,623	123,633,238	100,435,615

Parcours effectués par les voyageurs (non compris les parcours sur la ligne vicinale de Mons à Boussu) :

(1) Sans tenir compte : des suppléments pour voitures de luxe, des recettes afférentes aux tickets d'entrée dans les stations, ni des billets délivrés sur la ligne vicinale à traction électrique de Mons à Boussu.

(2) Voir les transports par abonnement, annexes XXXV et XXXVI.

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

	1901.	1900 (1).
En première classe	52,835,218	53,942,543
En deuxième classe	311,078,612	307,798,483
En troisième classe	2,202,574,494	2,176,928,081
Ensemble.	2,746,488,324	2,718,669,107
En plus pour 1901	27,819,217	

Recettes moyennes par voyageur embarqué.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865 . . .	1.57	1878 . . .	0.76	1890 . . .	0.70
1866 . . .	1.15	1879 . . .	0.73	1891 . . .	0.68
1867 . . .	1.19	1880 . . .	0.88	1892 . . .	0.68
1868 . . .	1.19	1881 . . .	0.82	1893 . . .	0.66
1869 . . .	1.18	1882 . . .	0.81	1894 . . .	0.69
1870 . . .	1.14	1883 . . .	0.79	1895 . . .	0.66
1871 . . .	1.12	1884 . . .	0.78	1896 . . .	0.64
1872 . . .	0.95	1885 . . .	0.81	1897 . . .	0.62
1873 . . .	0.87	1886 . . .	0.75	1898 . . .	0.59
1874 . . .	0.84	1887 . . .	0.74	1899 . . .	0.56
1875 . . .	0.84	1888 . . .	0.75	1900 . . .	0.551
1876 . . .	0.80	1889 . . .	0.72	1901 . . .	0.548
1877 . . .	0.78				

On voit que, sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur a continué à fléchir d'année en année

Cela provient surtout des causes suivantes : augmentation continue des voyages à prix réduits, suppression de la surtaxe des express, diminution du prix des abonnements, fixation à deux jours « *ouvrables* » de la durée de validité des billets d'*aller et retour* et, enfin, suppression de la 1^{re} classe en service intérieur.

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT, EN 1901.

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises, *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État, en 1901, fait l'objet des tableaux annexes XXXVII à XLII. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

(1) Chiffres rectifiés.

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

MOUVEMENT.				RECETTES.		
Unité.	1901.	1900.	Différences pour 1901.	1901.	1900.	Différences pour 1901.
Voyageurs	Voyage.	124,454,401	123,710,046	+ 744,355	68,512,292 93	68,566,602 64 — 54,309 71
Tickets d'entrée. . .	Coupon.	2,342,091	2,333,407	+ 8,684	234,209 10	233,340 70 + 868 40
Bagages	Quintal.	453,656	474,226	— 20,572	2,032,531 36	2,157,523 51 — 124,992 15
Petites marchandises.	Id.	4,837,072	4,894,675	— 57,603	13,766,181 53	13,835,678 95 — 69,497 42
Grosses —	Tonne (1).	40,231,838	41,062,742	— 830,904	117,035,924 04	117,799,075 23 — 763,151 19
Finances	— (2)	— (2)	— (2)	—	354,825 50	356,261 78 — 1,436 28
Équipages.	Nombre.	2,974	3,517	— 543	88,463 04	88,820 62 — 357 58
Chevaux et bestiaux .	Expédition.	77,420	77,973	— 553	2,187,945 75	2,197,332 08 — 9,386 33
Produits extraordinaires	—	—	—	—	3,434,886 62	3,861,732 56 — 426,845 94
Ensemble.				207,647,259 87	209,096,368 07	— 1,449,108 20
Produits divers.				121,297 44	97,943 27	+ 23,354 17
Total.				207,768,557 31	209,194,311 34	— 1,425,754 03

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

	1901.				1900.
	SERVICE intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES internationaux.	SERVICES rattachés.	SERVICES rattachés.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs. fr.	52,955,072 44	6,657,048 07	8,900,172 42	68,512,292 93	68,566,602 64
Tickets d'entrée dans les stations.	234,209 10	"	"	234,209 10	233,340 70
Bagages.	870,090 52	67,100 37	1,095,340 47	2,032,531 36	2,157,523 51
Petites marchandises.	9,936,800 57	868,140 97	2,961,239 99	13,766,181 53	13,835,678 95
Grosses —	67,651,578 21	10,879,821 01	38,504,521 79	117,035,924 04	117,799,075 23
Finances	292,867 42	15,747 78	46,210 30	354,825 50	356,261 78
Équipages.	69,237 68	2,811 71	16,383 65	88,463 04	88,820 62
Chevaux et bestiaux	1,633,054 20	73,881 34	481,007 21	2,187,945 75	2,197,332 08
Produits extraordinaires	3,434,886 62	"	"	3,434,886 62	3,861,732 56
Ensemble. fr.	137,077,796 79	18,561,587 25	52,004,875 83	207,647,259 87	209,096,368 07
Produits divers. fr.				121,297 44	97,943 27
Total. fr.				207,768,557 31	209,194,311 34

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

(2) 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 »).

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

	<i>Services : intérieur,</i>	<i>mixtes,</i>	<i>internationaux.</i>
En 1900, de	65.35	8.84	25.81
Elle est, en 1901, de	66.01	8.94	25.05
Différences pour 1901	+ 0.66	+ 0.10	— 0.76

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1901.	En 1900.
Garde de bagages. fr.	124,148 10	114,425 75
Loyer des buffets.	154,411 16	152,827 05
Droit d'affichage	24,103 26	55,549 50
Remise à domicile de colis postaux et non postaux .	176,591 25	170,976 75
Amendes pour surcharge	7,809 71	9,051 53
Formalités en douane	527,715 70	540,405 76
Dépôt et magasinage	108,286 60	86,169 72
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	405,086 00	526,055 15
Location de locomotives, tenders, matériel, etc. .	10,192 59	16,612 05
— de tapissières.	1,280 70	269 71
Déchargement d'office	87,455 00	88,786 89
Entretien et traction sur raccordements.	354,865 24	540,796 51
Redevances pour usage de quais	5,254 95	4,599 48
Location de terrains, vidanges, etc.	64,851 78	54,676 82
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	1,424,661 85	1,677,712 10
Surtaxes non remboursées	1,055 00	987 10
Recettes diverses et change	197,545 77	265,855 09
Total. . fr.	<u>5,454,886 62</u>	<u>5,861,752 56</u>

§ 5. — PRODUITS DIVERS.

Les produits divers encaissés par l'administration des domaines, pour compte de l'exploitation 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, etc., se sont élevés à fr.

	En 1901.	En 1900.
.	121,297 44	97,945 27

(Voir annexe XI.)

§ 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, par abonnement, taxés à des prix conventionnels, ni ceux qui bénéficient des tarifs spéciaux

ou exceptionnels, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

	En 1901.	En 1900.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,198,754 62	1,235,906 05
Détenus et leurs gardiens (1)	185,462 80	167,169 68
Émigrants	106,718 81	87,094 87
Sociétaires	1,055,765 55	921,107 94
Trains de plaisir	200,328 44	217,819 31
Transports mili- taires en débet	Hommes 612,590 85 Chevaux 50,450 50 Bagages et matériel de guerre. 94,141 23	656,210 50 52,858 40 100,493 11
Transports mili- taires soldés par les intéressés	Bagages et mobiliers. 15,546 95 Équipages et chevaux 5,248 00	17,215 55 4,598 45
Chevaux de courses	44,476 70	50,117 65
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	départements ministériels 25,474 00 armée et prisons. 152,202 27 divers 5,514 50	29,085 " 145,996 50 2,242 40
Ensemble. . . fr.	5,704,255 04	5,667,713 21

II. — Stations.

Le nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc., du réseau exploité par l'État était, au 31 décembre :

	1901.	1900.	Différence en 1901.
Stations	729	730	— 1
Dépendances	51	49	+ 2
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires).	24 ⁽²⁾	25 ⁽²⁾	+ 1
Haltes	209	205	+ 4
Points d'arrêt	262 ⁽³⁾	259 ⁽¹⁾	+ 3
Ensemble. . .	1,275	1,266	+ 9

Ces différences s'expliquent comme il suit ⁽⁴⁾ :

EN PLUS :	EN MOINS :	Différence en 1901
Stations :	Dampremy.	1 — 1
Dépendances : Leval - Sainte - Barbe et Dampremy (char- bonnages) 2	—	— + 2
Bureau intérieur : Bruxelles (rue de l'Arbre-Béni) 1	—	— + 1
Haltes : Grand-Bigard, Liede- kerke - Teralphene, Chers- camp et Eede 4	—	— + 4
Points d'arrêt : Dave (État), Quaedmechelen, Het Heike, Faux, Angreau et Falemprise. 6	Grand - Bigard, Liedekerke- Teralphene et Eede 5	+ 3

(1) Y compris, pour 1901, une somme de fr. 106,527-00 et, pour 1900, une somme de fr. 98,857-50, représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Y compris 15 stations et le bureau belge de Douvres.

(3) Non compris les 19 points d'arrêt (18 en 1900) de la ligne vicinale à traction électrique aérienne de Mons à Boussu.

(4) Les créations nouvelles, en 1901, sont renseignées en caractères gras.

Il existe 26 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'État, ainsi que 24 (1) stations, 1 halte et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

Des extensions de service ont été réalisées à la station de Nieukerken (Waes), aux haltes de Blanmont, Lonzée, Merlemont, Neckerspoel, Villers-Perwin, aux points d'arrêt de Bambois, Naze, ainsi qu'aux bureaux intérieurs de Bruges (Central) et de Bruxelles (rue des Tanneurs).

Les dénominations des stations de Verviers et de La Planche, de la halte de Liedekerke et du point d'arrêt de Rainonfosse ont été respectivement remplacées par celles de Verviers (Ouest), Dampremy, Liedekerke-Teralphene et Franchimont.

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

§ 1^{er}. — CAMIONNAGE.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile par porteurs et par la poste et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1901 à fr. 1,575,837-44 contre fr. 1,510,546-92 en 1900.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	en 1901.	en 1900.
a) Camionnage (déclarations)	1,537,178 54	1,247,215 51
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	45,931 50	45,576 50
c) Remise à domicile par porteurs à Alost, Anvers, Bruges, Bruxelles, Gand, Louvain, Malines, Mons, Ostende et Verviers	56,351 62	68,564 48
d) Port à domicile des colis par exprès dans les autres localités et remise des avis d'arrivée	147,918 08	141,907 98
e) Remise à domicile par la poste.	8,457 70	7,482 45
Fr.	1,575,837 44	1,510,546 92

En 1901, la remise à domicile par porteurs (littéra c) a été limitée aux stations d'Alost, Bruxelles et Verviers; pour les autres stations, cette remise a été effectuée par l'entrepreneur du camionnage. La dépense y relative est comprise dans celle du littéra a.

Un service de camionnage a été installé aux stations de Tamines, le 1^{er} janvier et de Moll, le 1^{er} mars 1901.

§ 2. — BUFFETS ET BUVETTES.

25 entreprises de buffets et buvettes ont été mises en adjudication pour les exercices 1901 à 1906.

(1) Les stations d'Herbesthal et de Trois-Vierges ne sont pas comprises dans ce nombre.

Les redevances annuelles afférentes à ces entreprises s'élèvent à fr. 111,044-55; elles s'élevaient précédemment à fr. 128,818-43, soit une diminution de fr. 17,773-88.

Cette diminution est la conséquence de l'interdiction du débit des boissons alcooliques dans les buffets et buvettes des stations de Bruxelles (Midi), Charleroy, Landen, Malines, Marbehan, Namur, Verviers et Virton-Saint-Mard.

Ce débit n'existe plus actuellement qu'au buffet d'Ostende (Quai) et à ceux des malles de la ligne d'Ostende à Douvres.

Les buvettes des stations de Braine-le-Comte et de Marloie, qui ne répondaient plus à aucun besoin, ont été supprimées.

§ 3. — TRAINS DE VOYAGEURS.

En vue de satisfaire à des demandes du public et pour parer en même temps aux nécessités du trafic, 47 trains nouveaux de voyageurs ont été mis en marche.

A noter particulièrement les trains directs ci-après :

- a) nos 2341/2342, lundi, de Mons à Charleroy (Sud) et retour,
1664/1663, lundi, de Bruxelles (Midi) à Charleroy (Sud) et retour,
2344/2345, vendredi, de Charleroy (Sud) à Mons et retour, créés spécialement pour les industriels et les hommes d'affaires fréquentant les Bourses de Charleroy et de Mons.
- b) nos 2999/3000, de Bruxelles (Nord) à Gand et retour,
2588/2589 de Bruxelles (Midi) à Tournai et retour,
1657/1626, de Charleroy (Sud) à Bruxelles (Midi) et retour, destinés à faciliter les moyens de communication entre la capitale, d'une part, Gand, Tournai et Charleroy, d'autre part.

*
* *

Au point de vue international, un train journalier a été créé entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg et, pendant la période du 1^{er} juillet au 30 septembre, un train de luxe a circulé entre Ostende et Lucerne et vice-versa.

Les nouvelles relations établies au moyen de ces nouveaux services ont amélioré d'une manière très sensible les moyens de communication avec le grand-duché de Luxembourg, l'Alsace-Lorraine et la Suisse.

*
* *

Le service de wagon-salon-restaurant qui a fonctionné du 1^{er} juillet au 30 septembre 1900 entre Ostende et Ardenne, a été rétabli en 1901, pendant la période du 15 juin au 1^{er} octobre.

*
* *

Pendant la saison estivale, du 1^{er} juillet au 30 septembre, il a été organisé un service de voiture de luxe entre Ostende et Lille et retour, dans les trains partant d'Ostende à 10 heures 57 et de Lille à 5 heures 18 soir.

Pendant la même période, un service de wagon-salon-restaurant a été établi entre Lille et Ostende dans le train quittant Lille à 12 heures 4 soir et, entre Ostende et Paris, dans le train partant d'Ostende à 16 heures 30.

*
* *

A partir du 15 juillet, des instructions ont été données pour qu'en cas d'obstruction des voies principales, interceptant la circulation des trains, les voyageurs pour au-delà de l'endroit obstrué en soient informés avant leur embarquement et pour qu'ils soient prévenus de ce qu'ils ne peuvent arriver à destination aux heures fixées par les documents-horaires.

En outre, des indications précises sont fournies à ces voyageurs sur la voie qu'ils peuvent emprunter pour arriver le plus promptement à destination.

*
* *

Pour donner satisfaction à la partie du public qui se plaignait de la suppression des premières classes et de l'obligation de voyager dans des compartiments de seconde classe trop souvent encombrés, il a été créé, depuis le 1^{er} décembre 1901, des compartiments « réservé » dont le nombre est déterminé de la manière suivante :

1^o Dans les trains ne comprenant pas de voiture-salon :

a) un compartiment « réservé », lorsqu'il n'entre dans leur composition qu'une seule voiture de 2^e classe. Il n'est permis de fumer dans ce compartiment que de l'assentiment unanime des occupants ;

b) deux compartiments « réservé », l'un à l'usage des non-fumeurs, l'autre destiné aux fumeurs, lorsque le nombre des voitures de 2^e classe est de deux ou supérieur à ce chiffre ; la limitation à deux n'est cependant pas absolue : un plus grand nombre de compartiments « réservé » est spécialisé si le trafic le justifie ;

2^o dans les trains comprenant une ou plusieurs voitures-salons, un ou plusieurs compartiments, suivant les besoins, mais seulement lorsque ces voitures sont insuffisantes pour le nombre de voyageurs à transporter ;

3^o dans les trains composés de matériel du type léger, à l'exclusion des trains-tramways, un seul compartiment « réservé », quel que soit le nombre des voitures de 2^e classe. Il n'est permis de fumer dans ce compartiment que de l'assentiment unanime des occupants.

*
* *

Ont été rendues *définitives* à partir du 3 mars 1901, les mesures appliquées en 1900, à *titre d'essai*, en matière de régularisation, afin de simplifier les écritures et les formalités administratives, tout en évitant des pertes de temps aux voyageurs munis de billets non valables pour tout le parcours effectué ou pour la classe de voiture dans laquelle le voyage a eu lieu.

*
* *

Afin de pouvoir, en cas d'accident, calmer les souffrances des blessés et

décidé de placer dix tabloïdes de sulfate de morphine à 1 centigramme et dix tabloïdes de chlorhydrate de cocaïne à 3 centigrammes, dans les boîtes de secours en service sur le réseau.

* * *

Un second appareil automatique pour la délivrance des tickets d'entrée dans les stations a été mis en service, à *titre d'essai*, dans la gare de Bruxelles (Nord).

Cet appareil offre ce perfectionnement sur celui qui fonctionne simultanément dans la susdite gare, qu'il timbre automatiquement les tickets de la date du jour.

§ 4. — TRAINS DE MARCHANDISES.

Au nombre des améliorations et innovations apportées dans le service au cours de l'année 1901, il y a lieu de citer :

A. — *Organisation du service des trains de marchandises :*

1° le détournement de trois trains de marchandises de ou pour Anvers par la voie de Grammont-Denderleeuw-Termonde-Vieux-Dieu, dans le but de diminuer la circulation, devenue trop active, sur la ceinture de Bruxelles ; ces trains suivaient antérieurement la voie de Bruxelles (Ouest-Schaerbeek-Malines-Vieux-Dieu ;

2° le transfert à Marloie, où le service de nuit a été provisoirement organisé à cette occasion et en attendant l'achèvement des travaux d'aménagement à exécuter à Jemelle, d'une partie du service d'échange de cette dernière station ;

3° l'affectation d'un train à marche rapide, d'Arlon à Ostende, au transport des marchandises pour l'Angleterre ;

4° l'organisation d'un train de bétail de Louvain à Bruxelles (Ouest), le jeudi, pour l'approvisionnement du marché de Bruxelles qui se tient le dit jour ;

5° l'organisation de trains directs nouveaux, en vue de réduire le nombre des wagons faisant escale en cours de route, comme aussi d'accélérer le transport des marchandises ;

6° l'organisation d'un service de trains de Rivage et de Poulseur à Ans, spécialement affectés au transport des pierrailles pour l'amélioration des chemins vicinaux ;

7° de nombreuses modifications d'itinéraires et d'horaires, à l'effet d'améliorer le service des trains directs existants.

B. — *Mesures prises en vue de rendre plus régulière la marche des trains et d'obtenir une plus grande célérité dans le transport des marchandises :*

1° les modifications introduites dans l'affectation de nombreux trains de transbordement ;

2° l'affectation au transport des marchandises douanées de vingt-quatre

trains qui n'étaient pas antérieurement placés sous le régime de l'escorte douanière ;

3° l'affectation au service postal de plusieurs nouveaux trains de marchandises ;

4° la fixation d'horaires accélérés, notamment pour les expéditions de fruits en destination de la ligne de Tilbury et pour les expéditions de bétail ;

5° les nouvelles mesures prises en vue de faire assurer par les trains de messageries et de transbordement le transport de nombreuses marchandises du tarif n° 2, qui, étant auparavant transportées par trains de voyageurs, pouvaient compromettre la régularité de la marche de ces trains ;

6° l'organisation de nouveaux trains pour assurer spécialement pendant la période des concours les transports des pigeons voyageurs et dégager de ces transports les trains de voyageurs ;

7° l'organisation d'un nouveau train de transbordement entre Schaarbeek et Louvain ;

8° les améliorations apportées au service des trains entre Arlon et Ostende, afin d'accélérer et de rendre plus régulier le transport des marchandises en provenance de l'Italie, de la Suisse, de l'Alsace-Lorraine, etc., pour l'Angleterre via Ostende ;

9° l'adjonction d'un second fourgon à plusieurs trains de transbordement à long parcours, en vue de faciliter le travail du personnel de ces trains et d'éviter le séjour des agents dans les wagons en cours de route ;

10° la réglementation du transport des raisins et des primeurs de Groenendaal et de La Hulpe pour Bruxelles et pour Liège.

C. — *Mesures prises en vue de diminuer ou d'assurer dans de meilleures conditions la manutention des colis en cours de route :*

1° la réorganisation du service des trains de transbordement de la ligne de l'Est et de la ligne de Bruxelles à Anvers, en vue de réduire dans une large mesure les opérations de manutention, notamment à Liège, à Louvain et à Malines ;

2° la formation de nombreux wagons de dédoublement, de wagons de transbordement et de wagons directs de messageries pour les relations dont l'importance justifiait cette mesure ;

3° diverses extensions d'ouvriers-transbordeurs.

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

Extension à huit nouvelles publications, présentant un caractère pornographique, de l'interdiction du transport par chemin de fer.

Réglementation du chargement des œufs expédiés par wagons complets, pour éviter les risques d'avarie.

Rétablissement, à titre définitif, de l'ancienne taxe de fr. 0-05 par 100 kilogrammes pour les pesages de wagons effectués à l'arrivée, à la demande des destinataires, sous la réserve que cette mesure ne doit pas être appliquée en ce qui concerne les wagons destinés aux établissements

raccordés au chemin de fer, lorsque les manœuvres nécessaires pour les amener sur les ponts à peser et les en retirer sont faites sans retard par la locomotive ou par les chevaux des établissements susdits.

Utilisation du pont à peser de nombreux établissements raccordés au chemin de fer, pour assurer le pesage contradictoire des wagons.

Facilités nouvelles accordées aux agents, inspecteurs et délégués du service de surveillance des denrées alimentaires pour leur permettre d'assurer dans les stations frontières, au moment de la visite douanière, la vérification des denrées importées en Belgique.

Suppression du transport du phosphore par les trains de voyageurs.

* * *

Afin d'assurer la fourniture régulière du matériel dans les centres producteurs, comme aussi de dégager les stations de formation, la circulation des trains de marchandises a été autorisée le dimanche, pendant la période des transports de betteraves et de combustible, dans la limite de ce qui a été reconnu nécessaire.

Il a été rappelé au personnel en cause qu'il a pour devoir de prendre toutes les mesures d'initiative nécessaires en vue d'éviter l'encombrement pouvant résulter d'une recrudescence du trafic des marchandises et il lui a été prescrit d'aviser, par le télégraphe, les chefs de service intéressés et la direction générale dès que la régularité du service menacerait d'être compromise, par suite d'une affluence exceptionnelle de transports. Cette mesure a permis de dénouer sur l'heure quelques situations difficiles — d'ailleurs sans caractère de gravité — qui se sont produites au cours de la période de grande activité des transports.

* * *

Dans un but de simplification des écritures et comme mesures de décentralisation, les chefs de station et les chefs de service ont été autorisés à repousser d'office :

a) en tout temps, les demandes de remise de frais de chômage, de magasinage ou de dépôt, lorsque ces demandes leur sont adressées directement par les intéressés et ne sont pas basées sur des motifs admis comme constituant des cas d'annulation ou de réduction d'amendes de l'espèce;

b) pendant les périodes d'intensité de trafic, les demandes en remboursement de frais de chômage qui leur sont adressées directement par les intéressés et ne sont pas basées sur des circonstances fortuites ou de force majeure.

Pour simplifier également les écritures, il a été adopté un nouveau système de recensement des bâches de l'État, ayant pour conséquence de réduire le nombre d'agrès à rechercher et de faciliter les recherches.

* * *

Autorisation a été accordée de déroger, pendant les périodes de forts transports, à la défense de faire entrer dans la composition des trains en

double traction les wagons de 5 et de 7 tonnes repris du chemin de fer Grand-Central belge.

Cette mesure a été prise pour tirer tout le parti possible du matériel dont il s'agit.

* * *

En vue de désencombrer les magasins de stations, il a été décidé de porter au taux unique de 5 centimes par jour et par fraction indivisible de 100 kilogrammes ou de 100 francs, selon le cas, les amendes énoncées ci-après :

2 centimes par jour et par 100 kilogrammes, pour retard d'enlèvement de marchandises taxées au poids ;

2 centimes par jour et par 100 francs, pour retard d'enlèvement d'articles taxés à la valeur ;

4 centimes par jour et par 100 kilogrammes, avec minimum de 30 centimes par expédition, pour non-retrait en temps utile des lettres de voiture de marchandises douanées.

§ 6. — TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Service intérieur.*

Autorisation donnée aux stations de procéder directement à l'échange des cartes d'abonnements ordinaires et scolaires, sans intervention de l'administration centrale.

Conclusion d'une nouvelle convention avec la compagnie des wagons-lits pour l'utilisation des voitures-salons.

Émission de billets et d'abonnements valables en voitures-salons et en compartiments réservés.

Les cartes d'abonnement de MM. les sénateurs sont rendues valables, sans supplément, dans les voitures-salons et les compartiments réservés.

Modification au régime des billets à prix réduits délivrés aux ouvriers allant travailler hors frontières, dans le but, d'une part, d'éviter les retards de trains aux bureaux-frontières, lors du retour des ouvriers, et, d'autre part, de mettre fin aux abus constatés.

Émission dans les relations entre :

1° Gand (Sud) et Gand (Waes), d'une part, Anvers et les au-delà, d'autre part, de billets d'aller et retour valables pour le débarquement à l'aller et pour l'embarquement, au retour, à Gand (Sud) ou Gand (Waes), indifféremment ;

2° Ligny (Sud) et Ligny (Carrières), d'une part, Fleurus et les bureaux situés au delà dans la direction de Ransart, Le Vieux-Campinaire et Lambusart, d'autre part, de billets d'aller et retour valables pour le débarquement à l'aller et pour l'embarquement, au retour, à Ligny (Sud) ou à Ligny (Carrières), indifféremment.

Les billets d'aller et retour au départ ou en destination de Verviers (Ouest) ou Verviers (Est) sont rendus valables pour le débarquement, à l'aller, ou pour l'embarquement, au retour, à l'une de ces gares, indifféremment.

b. *Service mixte.*

Mise en distribution de cartes d'abonnement de 15 jours valables sur tout le réseau de l'État et sur les lignes des chemins de fer de la Flandre occidentale.

c. *Services internationaux.*

A l'occasion de l'exposition internationale de Glasgow, émission, par certains bureaux de l'État belge, conjointement avec des livrets-coupons pour Londres, viâ Anvers-Harwich, de coupons spéciaux à prix réduits de March à Glasgow.

A l'occasion du 37^e Tir fédéral suisse, mise en distribution, au départ de certaines stations de l'État belge, de billets d'aller et retour à prix réduits pour Bâle.

§ 7. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Le livret réglementaire intérieur et mixte a reçu les améliorations et subi les modifications commandées par les nécessités du service et les intérêts du commerce et de l'industrie.

On a, notamment, rendu uniformes, à toutes les distances, les prix de transport applicables aux expéditions d'un poids à taxer de 60 kilogrammes et moins du tarif n^o 1 (exprès) et du tarif n^o 2 (service accéléré).

Classification générale des marchandises.

- | | |
|----------------------------|---|
| 5 février. | Déclassement des <i>bois et manches de brosses</i> , à la 2 ^e classe. |
| 25 février. | Déclassement des <i>briquettes de tourbe</i> , de la 3 ^e à la 4 ^e classe. |
| 22 mai. | Classification du <i>bicarbonate de soude</i> , à la 3 ^e classe et au tarif spécial n ^o 12. |
| 1 ^{er} septembre. | Classification de <i>l'argile brute</i> destinée à la fabrication du ciment et adressée à des cimenteries belges, à la 4 ^e classe et aux tarifs spéciaux n ^{os} 24 et 37 et des <i>déchets de coke</i> , à la 4 ^e classe et aux tarifs spéciaux n ^{os} 1, 2, 31, 32 et 34 |

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o 1.

- | | |
|----------------------------|--|
| 1 ^{er} septembre. | Admission des <i>déchets de coke</i> . |
|----------------------------|--|

Tarif spécial n° 2.

16 août.	Admission du <i>phosphate de chaux (phosphorite)</i> .
1 ^{er} septembre.	Admission des <i>déchets de coke</i> .
—	Admission des <i>pierres calcaires broyées</i> .

Tarif spécial n° 5.

—	Admission des <i>pierres calcaires broyées</i> .
---	--

Tarifs spéciaux nos 6 et 7.

10 décembre.	Admission des <i>sardines</i> .
--------------	---------------------------------

Tarif spécial n° 12.

22 mai.	Admission du <i>bicarbonate de soude</i> .
---------	--

Tarif spécial n° 13.

24 juin.	Extension du tarif aux stations de Cuesmes (État), Louvain et Malines.
----------	--

Tarif spécial n° 21.

23 février.	Extension à la station de Harlebeke.
30 décembre.	Extension à la station de Terneuzen.

Tarif spécial n° 22.

10 mai.	Extension du tarif à la station de Haine-Saint-Pierre (Verreries).
22 mai.	Extension du tarif aux stations de Nieuport (Bassin) et de Terneuzen.

Tarif spécial n° 24.

22 mars.	Admission des <i>déchets de briques</i> .
15 juillet.	Admission de <i>l'argile brute</i> destinée aux cimenteries belges.

Tarif spécial n° 29.

1 ^{er} septembre.	Extension à la station de Huy (Sud).
----------------------------	--------------------------------------

Tarif spécial n° 30.

22 mai.	Admission des <i>vesces</i> .
10 octobre.	Admission des <i>savons mous</i> .

Tarifs spéciaux nos 31 et 32.

1^{er} septembre. Admission des *déchets de coke*.

Tarif spécial n° 37.

15 juillet. Admission de *l'argile brute* destinée à des cimenteries belges.

Tarif spécial n° 56.

20 juillet. Création du tarif applicable, en services intérieur et mixtes, aux divers produits métallurgiques destinés à la construction et à la réparation des navires ou bateaux dans les chantiers nautiques belges, et expédiés au départ de stations desservant des établissements métallurgiques belges.

Tarifs exceptionnels provisoires.*Tarifs exceptionnels provisoires nos 6, 31 et 31^{quater}.*

19 août. Ces tarifs sont étendus aux *déchets de coke*.

Tarif exceptionnel provisoire n° 43.

1^{er} août. Ce tarif est étendu aux envois de *pierrailles* à effectuer au départ de Bierghes, en destination de Bruges (Bassin) (gare privée Coiseau-Cousin).

Tarif exceptionnel provisoire n° 60.

25 février. Création du tarif applicable aux transports de *cendrées* à effectuer par quantités d'au moins 300,000 kilogrammes, au départ de Marcinelle (établissements raccordés), à destination de Chimay.

SERVICES INTERNATIONAUX.*Service belge-néerlandais.***Classification générale des marchandises.**

22 mai. Classification du *bicarbonate de soude*, à la 4^e section. Déclassement des *briquettes de tourbe*, de la 3^e section au tarif spécial n° II.

1^{er} juin. Classification de la *soude caustique*, à la 4^e section. Déclassement du *sulfate d'alumine*, de la 2^e à la 4^e section.

Tarifs spéciaux.*Tarif spécial n° IV.*

1^{er} juin. Introduction de la station de Melden.

Tarif spécial n° X.

1^{er} juin. Admission du *beurre de coco* et de *palme*.

Tarif spécial n° XV.

1^{er} juin. Les prix du tarif sont étendus à Anvers (Bassins et Entrepôt) (Merxem).

Tarif spécial n° XVIII.

10 octobre. Admission des *terres à poterie*.

Tarif spécial n° XXIII.

1^{er} juin. Admission des *déchets de carrières*.

Tarif spécial n° XXIV.

17 avril. Introduction de la station de Delft.

17 décembre. Introduction de la station de Vlaardingen.

Tarif spécial n° XXVI.

17 décembre. Admission des accessoires pour rails : *boulons, chevilles et chevilletes, clavettes, crampons, éclisses, écrous et tire-fonds*.

Service anglo-belge, viâ Ostende-Tilbury.

1^{er} juin. Classification des *imprimés lithographiques illustrés*, non reliés, à la 3^e section.

1^{er} septembre. Publication d'un supplément contenant une nouvelle classification, beaucoup plus complète que l'ancienne.

Nombre de produits qui étaient taxés à la 1^{re} classe, comme n'étant pas spécialement dénommés, bénéficient d'un traitement plus favorable.

Service anglo-belge, viâ Anvers-Harwich.

10 octobre. Classification des *imprimés lithographiques illustrés*, non reliés, à la 3^e section.

Services belges-allemands et belge-luxembourgeois.

Conditions réglementaires.

10 octobre. Le règlement (fascicule A) a été complété et modifié en tenant compte de la convention additionnelle signée à Paris le 16 juin 1898 et entrée en vigueur le 10 octobre 1901.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} janvier. a) Introduction, dans la classification, d'articles nouveaux, savoir : *dalles en feutre asphalté*, au tarif spécial II; *alcool dénaturé* (à l'exportation ou à l'importation par les ports belges ou celui de Terneuzen); *engrais de vinasses* de toute espèce, au tarif spécial III; *pipes en terre cuite* (à l'exportation par les ports belges ou celui de Terneuzen) et *sucres pour l'alimentation du bétail*, au tarif exceptionnel n° 4;
- b) Déclassement des articles suivants : *sulfate d'alumine préparé* (à l'exportation par les ports belges ou celui de Terneuzen), du tarif exceptionnel n° 4, au tarif spécial III; du même produit (en trafic local), du tarif spécial I, au tarif exceptionnel n° 2; *sulfate de fer brut*, du tarif spécial II, au tarif exceptionnel n° 3; *dalles d'asphalte*, du tarif exceptionnel n° 3, au tarif spécial III.

Service belge-rhénan-westphalien.

Tarif général.

- 1^{er} juillet. Mise en vigueur de nouveaux prix applicables aux transports de et vers Dusseldorf (port).
- 1^{er} octobre. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} janvier. Extension à de nouvelles stations belges et allemandes du tarif exceptionnel du 1^{er} septembre 1900, pour le transport des *houilles, etc.*, de l'Allemagne vers la Belgique.
- 1^{er} juin. Additions et modifications au tarif exceptionnel du 1^{er} septembre 1900, pour le transport des *houilles, etc.*, vers la Belgique.
- 1^{er} juillet. Mise en vigueur, pour les envois de et vers Dusseldorf (Port), de nouvelles taxes des tarifs exceptionnels nos 6, 7, 9, 13, 14, 16, 20, 23 et 29.
- Extension du tarif exceptionnel n° 16 aux stations de Borgerhout et de Dieghem;
- Extension à de nouvelles stations belges et allemandes du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, etc.*, entre certaines stations belges et Terneuzen, d'une part, et certaines stations de la direction royale de Sarrebruck (Saint-Jean), d'autre part.
- 1^{er} août. Extension à de nouvelles gares belges et allemandes du tarif exceptionnel du 1^{er} septembre 1900 pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* vers la Belgique.

1^{er} octobre. Extension des tarifs exceptionnels n^{os} 15, 14 et 16 à la station de Remscheid-Guldenwerth.

— Extension du tarif exceptionnel n^o 53 à la station de Delbrück et du tarif exceptionnel n^o 18 à la relation Frondenberg-Ternath.

Service belge-allemand.

Tarif général.

1^{er} décembre Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes

Tarifs exceptionnels.

1^{er} décembre. Extension des tarifs exceptionnels n^{os} 12, 14, 23 et 26 à de nouvelles gares allemandes et mise en vigueur de nouvelles taxes du tarif exceptionnel n^o 22.

Service belge-sud-ouest-allemand.

Tarif général.

1^{er} décembre. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

1^{er} juillet. Extension aux *combustibles* importés par navire de mer en destination du grand-duché de Luxembourg, de l'Alsace-Lorraine, de Bâle et de Delle (transit), de la réduction dont jouissent les envois de même nature importés par navire de mer en destination de la Belgique.

1^{er} septembre. Introduction de taxes réduites pour le transport des *farineux alimentaires*, des *graines fourragères*, des *pommes de terre*, de la *terre à porcelaine* (*china-clay*, *kaolin*) et du *vitriol bleu*, entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part.

— Introduction de taxes réduites pour le transport des *farineux alimentaires* et de l'*huile de coco et de palme* entre la Belgique, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part.

Service belge-Prince Henri.

Tarifs exceptionnels.

1^{er} juillet. Extension à de nouvelles stations belges, du tarif exceptionnel pour le transport des *combustibles* de la Belgique à destination du chemin de fer Prince Henri.

— Extension aux *combustibles* importés par navire de mer en destination du chemin de fer Prince Henri, de la réduction dont jouissent les envois de même nature, importés par navire de mer en destination de la Belgique.

Service belge-bavarois.

- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif pour le transport des marchandises entre la Belgique et les stations des chemins de fer bavarois ainsi que Passau, station des chemins de fer de l'État autrichien.
- Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des marchandises entre la Belgique, d'une part, et Lindau (ville) et Lindau (gare de formation), d'autre part.
- Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, des stations belges vers celles des chemins de fer de l'État de Bavière.
- Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif pour le transport des *animaux vivants* et des *véhicules de chemin de fer* entre certaines stations belges et Terneuzen, d'une part, et certaines stations du chemin de fer de l'État de Bavière, ainsi que Lindau et Passau (État autrichien).

Service belge-austro-hongrois.

- 1^{er} juin. Mise en vigueur d'une nouvelle 2^e partie (fascicules 1, 2, 3 et 4) et de nouvelles « Prescriptions d'itinéraires ».
- 15 août. Publication d'une nouvelle édition de la 1^{re} partie, fascicule B.
- 10 octobre. Mise en vigueur d'un nouveau fascicule A, 1^{re} partie, étendu aux relations avec la Roumanie, et comportant les dispositions spéciales, applicables dans ces relations, ainsi que les additions et modifications résultant de la convention additionnelle signée à Paris, le 16 juin 1898.

Service franco-belge-austro-hongrois.

- 1^{er} février. Mise en vigueur d'un tarif franco-belge-austro-hongrois, viâ la Belgique, pour les relations entre l'Autriche septentrionale, d'une part, et Paris-la-Chapelle, d'autre part.
- 1^{er} septembre. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément aux tableaux de prix, comportant la suppression de certaines relations qui sont à desservir par la voie du sud (viâ l'Alsace et la Bavière).

Service belge-allemand-russe.

- 15 janvier. Mise en vigueur d'un 10^e supplément au tarif de réexpédition des *lins et chanvres russes*, comprenant des modifications de taxes et de distances pour le parcours français.

- 14 mars. Mise en vigueur d'un 5^e supplément au Règlement (1^{re} partie), comportant, entre autres mesures, l'établissement d'un cours fixe pour la conversion des francs en roubles et vice-versa.
- 14 avril. Mise en vigueur d'un 4^e supplément au tarif exceptionnel n^o 8, applicable aux *lins et chanvres russes*, comprenant des modifications de taxes et de distances pour les parcours français et russe.
- 10 octobre. Mise en vigueur d'un 6^e supplément au Règlement (1^{re} partie), résultant des additions et modifications apportées à la convention de Berne par la convention additionnelle de Paris, du 16 juin 1898.

Service belge-Suisse orientale.

- Le règlement (fascicule A) a été complété et modifié en tenant compte de la convention additionnelle signée à Paris le 16 juin 1898 et entrée en vigueur le 10 octobre 1901.

Service belge-italien par le Saint-Gothard.

- Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément, aux conditions réglementaires, contenant les additions et modifications résultant de la convention additionnelle signée à Paris, le 16 juin 1898.

Service belge-italien par le Mont-Genis.

- Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément, aux conditions réglementaires, contenant les additions et modifications résultant de la convention additionnelle signée à Paris, le 16 juin 1898.

Service franco-belge-Nord.

Tarif général.

- 1^{er} janvier. Publication d'un supplément à la 1^{re} partie-Fascicule A-Règlement; d'un 2^e supplément aux fascicules II, III et IV et d'un 3^e supplément au fascicule V.
- 1^{er} avril. Publication d'un supplément à la 1^{re} partie-Fascicule A-Règlement; d'un 3^e supplément aux fascicules II, III et IV et d'un 4^e supplément au fascicule V.
- 1^{er} juillet. Publication d'un 4^e supplément aux fascicules II et III et d'un 5^e supplément au fascicule V.
- 10 août. Publication d'un 5^e supplément au fascicule III.

10 octobre. Publication d'un 4^e supplément au fascicule IV; d'un 5^e supplément au fascicule II et d'un 6^e supplément aux fascicules III et V.

Ces suppléments sont établis en tenant compte des modifications survenues sur les parcours belge et français.

15 novembre. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif spécial pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* au départ des stations belges.

Service franco-belge-Est.

Tarif général.

1^{er} avril. Publication d'un 1^{er} supplément aux fascicules I, II, III et IV.

1^{er} juillet. Publication d'un 2^e supplément aux fascicules II et III.

10 octobre. Publication d'un 2^e supplément au fascicule I et d'un 3^e supplément aux fascicules II et III.

Ces suppléments sont établis en tenant compte des modifications survenues sur les parcours belge et français.

15 novembre. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif spécial pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* au départ des stations belges.

Tarifs combinés avec des services de navigation.

14 mars. Mise en vigueur d'un 3^e supplément au tarif combiné avec la « Forenede-Dampskibs-Selskab », comportant la suppression des relations avec Hango.

10 mai. Mise en vigueur d'un 3^e supplément au tarif combiné avec la « Johnston Line », comportant de nouveaux frets pour le parcours maritime.

15 décembre. Mise en vigueur d'un 4^e supplément au même tarif et pour le même objet.

Tarif de l'Union postale universelle.

1^{er} février. Mise en vigueur du 2^e supplément.

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

28 février. Mise en vigueur du 2^e supplément au fascicule I.

15 mai. — 3^e — — II.

30 septembre. — 5^e — — I.

Ces trois suppléments contiennent des modifications des taxes applicables sur les parcours étrangers.

IV. — Accidents.

Statistique comparative (1).

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1892 à 1901.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements de trains ayant fait des victimes	NOMBRE de PERSONNES tuées.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres		kilomètres exploités.	trains-kilomètres		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1892	44	73,6	520,014	101	32,1	169,011	145	22,4	275,546	17	2	•
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,715	107	10,4	377,269	25	•	1
1894	19	171,6	1,161,043	50	65,2	346,532	69	45,6	598,350	23	•	1
1895	42	77,9	590,723	54	60,5	330,047	96	34,1	441,092	24	10	5
1896	31	106,5	824,804	54	61,1	317,691	85	38,8	521,697	21	1	1
1897	40	82,8	669,602	64	51,8	311,044	104	31,8	448,951	27	•	1
1898	41	90,1	716,101	54	68,4	398,413	95	38,9	515,514	19	•	1
1899	48	83,6	674,161	67	59,9	350,612	115	44,9	488,065	27	23	1
1900	51	79,0	681,289	59	68,3	420,100	110	46,6	531,924	36	•	5
1901	48	84,8	707,803	57	70,5	442,294	105	38,3	563,670	25	•	2
Moyennes des dix années.	40	93,8	724,696	63	58,4	336,454	103	35,2	478,269	24		

Les 105 collisions et déraillements de trains survenus en 1901 ne représentent qu'un revers pour 563,670 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 275,546 trains-kilomètres en 1892.

Les causes en sont indiquées en détail dans l'annexe XLIII. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1881 à 1901.

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

	1881	1882	1883	1884	1885
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	45,950	47,906	49,638	50,466	51,255
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	16,227	17,706	18,697	19,918	17,517
{ Voyageurs et marchandises. . . (—).	52,752	54,955	55,848	55,269	55,225
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	60	41	25	21	24
{ de marchandises	85	83	64	40	58
Ensemble	145	126	89	70	62
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	65	44	37	59	26
{ de marchandises	89	99	61	42	24
Ensemble	152	143	98	81	50
Total général des collisions et déraillements de trains.	295	269	187	151	112

Causes des collisions et déraillements. —

Voies.	Rails cassés	D.	1	1	1	1	1
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	C.	2	1	1	1	1
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	8	14	3	5	2
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	5	3	2	5	2
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	4	1	1	2	2
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défaits	C.	11	7	2	1	1
	Avaries aux essieux	D.	5	4	10	6	2
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	D.	5	5	3	7	2
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	C.	15	5	7	7	1
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	D.	2	2	2	1	2
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	C.	11	9	10	10	2
	Autres défauts ou avaries au matériel roulant	D.	5	5	4	2	5
Exécution du service.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	10	14	4	5	1
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	D.	52	25	20	12	16
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	70	45	19	25	15
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	D.	52	51	22	15	13
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	12	6	5	5	7
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux d'arrêt ou arrêt tardif.	D.	4	5	4	1	1
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	C.	1	1	1	1	1
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	D.	25	15	4	4	4
	Autres négligences	C.	2	2	1	1	1
	Causes diverses et indéterminées	D.	5	2	1	7	2
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	9	12	9	7	12
		D.	2	1	1	3	1
		C.	19	30	18	9	8
		D.	45	19	19	10	18
		C.	11	11	7	5	4
		D.	6	9	5	7	5
		C.	26	30	23	21	15
		D.	14	7	4	6	5
		C.	1	1	1	1	2

C : Collision.
D : Déraillement.

* Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État, ni les lignes rachetées en 1896 et 1897, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État, ni la ligne vicinale de Mons à Boussu.

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
3,171 51,638	3,188 54,004	3,198 57,884	3,207 59,957	3,220 64,229	3,241 67,432	3,247 68,516	3,250 70,970	3,260 74,773	3,270 76,937	3,502 82,677	3,511 91,360	3,693 101,953	4,011 114,838	4,031 123,710	4,020 124,434
17,947 33,432	19,401 35,262	20,778 37,588	21,518 39,035	22,333 39,932	22,950 40,252	22,881 39,954	22,953 40,568	23,960 41,287	24,810 42,633	25,569 44,544	26,784 46,691	29,360 50,874	32,260 55,851	33,726 58,512	33,974 59,185
9 42	8 40	19 36	13 61	21 59	17 50	14 52	11 34	11 54	15 19	14 27	8 29	19 27	20 32	20 27	18 24
51	48	55	74	80	67	66	45	45	32	41	37	46	52	47	42
21 41	31 35	51 50	19 57	29 65	26 63	30 49	26 36	8 16	29 35	17 27	32 35	23 27	28 55	31 52	30 55
62	66	81	76	94	91	79	62	24	64	44	67	49	63	65	65
113	114	136	150	174	158	145	107	69	96	83	104	95	115	110	93

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

1	1	1	2	1	1	2	3	1	1	2	1	1	1	2
3	1	3	1	0	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1
2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	1	1	2	1	1
4	1	3	2	3	1	4	1	1	5	1	2	1	1	1
2	7	6	5	3	2	3	8	4	2	3	3	2	2	3
1	2	1	2	1	4	3	1	1	1	1	1	1	1	1
4	5	6	7	5	5	7	12	3	4	3	8	7	9	9
6	1	2	3	6	4	7	4	1	2	3	1	1	1	1
9	13	8	6	13	16	2	10	3	15	3	8	4	15	6
2	1	1	1	2	2	3	1	1	1	1	1	1	2	1
3	2	1	2	5	1	4	4	2	1	1	1	3	4	2
13	8	9	23	17	18	22	9	9	6	5	2	9	5	15
14	16	20	26	26	28	33	21	7	15	13	18	12	14	13
22	9	12	7	24	11	10	17	14	14	13	9	13	15	9
1	3	1	6	5	5	1	4	5	1	1	2	1	5	1
1	1	1	2	1	2	1	2	3	1	3	1	1	1	1
1	3	12	10	6	14	10	3	1	1	6	7	7	12	10
2	4	3	6	3	1	1	3	3	1	5	8	6	3	4
10	7	2	9	7	3	2	1	5	3	3	1	3	4	2
2	8	8	7	16	10	18	5	6	1	4	4	1	2	1
12	3	5	9	9	4	7	1	2	2	1	3	1	2	1
10	2	2	3	6	1	1	1	1	2	3	1	2	3	2
5	22	33	16	23	18	3	4	5	10	7	10	18	17	22
1	6	5	11	12	8	9	3	3	5	2	8	5	15	1
3	4	6	4	5	10	4	1	1	1	1	2	2	1	1

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

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

Des 103 collisions et déraillements de trains constatés en 1901, 25 ont fait des victimes, savoir (annexe XLIII) :

		1901.	1900.
Voyageurs . . .	Tués	»	»
	Blessés	14	68
	Contusionnés	56	268
	Totaux.	50	536
Agents du chemin de fer	Tués	2	5
	Blessés	11	24
	Contusionnés	27	47
	Totaux.	40	76
	Ensemble.	90	412

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

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

	1901.	1900.
Tués	7	7
Blessés	50	57
Contusionnés	95	90
Totaux.	152	154

B. Pour les personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, on compte, à l'exclusion des cas d'ivresse, de folie et de suicide (voir annexe XLIV, littéra *B*) :

	1901.	1900.
Tuées	25	31
Blessées.	25	36
Contusionnées.	32	18
Totaux.	82	85

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

	1901.	1900.
Tués.	46	46
Blessés	166	233
Contusionnés	780	841
Totaux.	992	1,120

A
(57)

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

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Dans les stations . . .	9	18	12	11	17	18	14	18	18	20
Dans les ateliers . . .	»	»	3	»	1	»	2	1	1	»
En accrochant des véhicules	6	2	»	3	4	2	1	6	1	3
En décrochant des véhicules	»	»	»	1	1	1	2	1	»	3
Gardes-barrières . . .	11	7	2	»	4	3	4	1	5	3
Gardes-route.	4	1	2	6	1	3	3	5	3	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	»	1	»	2	»	»	»	1	1	2
Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	4	1	4	4	5	7	1	3	5	5
Agents atteints en dehors de tout service.	11	11	6	8	7	6	6	9	10	6
En réparant les voies et les bâtiments. . . .	2	4	6	1	7	2	0	3	2	1
Agents d'autres administrations.	1	2	»	4	4	1	»	2	»	1
Ensemble des tués . .	48	47	35	40	51	43	42	50	46	46

Résumé pour 1901.

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 de trains.	»	14	36	50
{ par leur imprudence.	7	50	93	152
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints				
{ dans les collisions et déraillements de trains	2	11	27	40
{ dans les stations, ateliers ou sur la voie.	46	166	780	992
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc.	25	25	32	82
Ivresse, folie, suicide	29	2	»	51
Ensemble pour l'année 1901. . .	109	208	970	1,347

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLV.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES (1)				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tués.	blessés.	contusionnés.	atteints, en général.
1892	75	623	337	1,035	532,720	64,132	117,187	36,603
1893	77	615	298	990	524,257	65,639	135,462	40,776
1894	72	687	271	1,030	573,427	60,097	152,350	40,084
1895	96	918	236	1,280	444,092	44,971	180,648	33,307
1896	84	903	400	1,387	527,908	49,713	110,861	31,971
1897	79	892	319	1,290	591,024	52,344	146,366	36,194
1898	72	723	413	1,208	706,589	70,366	123,183	42,115
1899	118	587	1,146	1,851	473,317	95,147	48,736	30,174
1900	89	418	1,264	1,771	657,435	139,980	46,291	33,039
1901	60	266	970	1,316	739,816	222,501	61,018	44,974
Moyenne pour 10 années .	84	665	565	1,315	577,059	86,489	112,210	37,124

(1) A l'exclusion des cas d'ivresse, de folie et de suicide.

§ 4. — PERSONNES TUÉES DEPUIS 1835.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 156 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 78 voyageurs et 78 agents de l'administration (annexe XLV.)

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 216 voyageurs et 2,533 agents de l'administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,524 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, etc. ; 780 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1901, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'Etat 1,183 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	186
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	14
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	64
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	120
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	345
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	116
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	27
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	311
Total. . .	1,183

Les contraventions constatées en 1900 étaient au nombre de 1,246. Il y a donc eu, en 1901, une diminution de 63 contraventions.



(60)

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 1901 ⁽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	14,890	41,078
Hasselt à Maeseyck.	40,867	"	40,867
Malines à Terneuzen	43,900	23,886	67,486
Nord-Belge	165,626	3,400	169,026
Taviers à Embresin ⁽²⁾	9,433	"	9,433
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	"	21,146
Longueur totale exploitée ⁽¹⁾ (voir annexe XI.VI)	530,998	56,298	587,296

⁽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 85,595 mètres à la fin de l'exercice 1901.

⁽²⁾ Chemin de fer d'intérêt local.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1901 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1 ^{re} Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	528,957	99.62	56,298	100	585,255	99.63
2 ^{re} Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	2,041	0.58	"	"	2,041	0.53
Totaux . . .	550,998	100	56,298	100	587,296	100

Ce réseau se trouve établi

1 ^{re} A double voie, sur une étendue de	158,179	26.02	"	"	158,179	25.53
2 ^{re} A simple voie, sur une étendue de	592,819	73.98	56,298	100	449,117	76.47
Totaux . . .	550,998	100	56,298	100	587,296	100

L'annexe XLVI 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 :

		Longueur en mètres.	
		En 1901.	En 1900.
Voies principales.	Sections belges	669,177	669,169
	Prolongements sur territoire étranger . .	56,298	56,298
	Ensemble . . .	725,475	725,467
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		282,603	279,253
Totaux . . .		1,008,078	1,004,720 ⁽¹⁾

Les voies principales parcourues par les trains représentent 71.97 p. c. et les voies accessoires 28.03 p. c. du réseau exploité en 1901.

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

L'annexe XLVII indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1901.

⁽¹⁾ Chiffre rectifié.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1900 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1901	1900	1901	1900	1901	1900	Différences pour 1901.
Stations	121	121	15	15	136	136	»
Haltes	49	48	»	»	49	48	+ 1
Points d'arrêt.	55	52	1	»	56	52	+ 4
Totaux.	195	191	16	15	211	(1) 206	+ 5

Les 136 stations existant fin 1901 comprennent 52 ⁽²⁾ *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLVII montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1901.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1901	1900	Différences pour 1901.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	35	33	+ 2
Établissements reliés aux stations des compagnies	77	71	+ 6
Totaux.	112	104	+ 8

Ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception de trois raccordements industriels reliés à la section étrangère du chemin de fer de Gand à Terneuzen.

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

Il y avait, au 31 décembre 1901, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés, comme en 1900 à la même date. De même, on comptait neuf traversées à niveau par des vicinaux, contre huit à la fin de l'exercice 1900.

(1) Chiffre rectifié.

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

II.

Situation du matériel roulant.

L'annexe XLVIII 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 :

	En 1901.	En 1900.	Différences pour 1901.
Locomotives	285	283	+ 2
Tenders.	196	192	+ 4
Voitures à vapeur	8	10	— 2
Véhicules { à voyageurs	427	422	+ 5
{ à bagages	222	222	+ 2
{ à marchandises	6,749	6,452	+ 297
{ pour services divers	25	29	— 4
Ensemble	7,423	7,125	+ 298

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

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1901.	En 1900.
Matériel de traction.	Locomotives ⁽¹⁾	0.51	0.50
	Tenders	0.33	0.33
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs ⁽²⁾	0.72	0.71
	Fourgons à bagages	0.37	0.37
	Wagons à marchandises	11.49	10.98
	Véhicules divers	0.04	0.05
Ensemble.		12.62	12.11

⁽¹⁾ Y compris les voitures à vapeur.

⁽²⁾ Non compris les voitures à vapeur.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLIX montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1901, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ					
SUR LES LIGNES				Ensemble.	
		exploitées par les compagnies.	aboutissantes ou étrangères.		
Trains de voyageurs	{	En 1901 . .	3,530,691	44,781	3,545,472
		En 1900 . .	3,506,572	44,746	3,521,318
Différences pour 1901 . .		+ 24,119	+ 35	+ 24,154	
Trains de marchandises . .	{	En 1901 . .	4,799,333	43,525	4,842,858
		En 1900 . .	4,802,099	43,865	4,845,964
Différences pour 1901 . .		— 2,766	— 340	— 3,106	
Trains mixtes	{	En 1901 . .	557,783	27,740	585,523
		En 1900 . .	600,707	27,740	628,447
Différences pour 1901 . .		— 42,924	»	— 42,924	
TOTAUX	{	En 1901 . .	5,887,807	56,046	5,943,853
		En 1900 . .	5,909,378	56,351	5,965,729
Différences pour 1901 . .		— 21,571	— 305	— 21,876	

IV.

Mouvement et recette des transports ⁽¹⁾.

Au point de vue de l'exploitation, la situation des lignes concédées n'a subi aucune modification en 1901.

Le mouvement et la recette des diverses catégories de transports se rapportant à ces lignes s'établissent comme il suit :

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1901 et en 1900, se résument ainsi (voir annexe L) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1901.	1900.	Différences pour 1901.	1901.	1900.	Différences pour 1901.	1901.	1900.	Différences pour 1901.
1 ^{re} classe	377,610	409,815	— 122,205	706,843	1,132,247	— 425,404	1.872	2.265	— 0.393
2 ^e —	1,934,861	2,056,484	— 121,623	1,912,466	2,404,930	— 582,464	0.988	1.213	— 0.225
3 ^e —	13,028,704	12,871,742	+ 156,962	5,022,177	4,966,970	+ 55,207	0.385	0.386	— 0.001
Ensemble. . .	15,341,175	15,428,041	— 86,866	7,641,486	8,504,147	— 952,661	0.498	0.557	— 0.059

En 1901 le mouvement et la recette des voyageurs ont décréu, respectivement, de 0.56 p. c. et de 11.08 p. c., comparativement aux données correspondantes de 1900.

Le nombre de voyageurs a progressé, en 1901, sur six chemins de fer concédés, principalement sur les lignes de la Flandre Occidentale (22,297 voyageurs en plus), de Chimay (20,483 voyageurs), de Malines à Terneuzen (18,503 voyageurs) et de Gand à Terneuzen (13,031 voyageurs). Par contre, ce mouvement a fléchi sur deux railways, particulièrement sur le Nord belge (169,920 voyageurs en moins).

Quant aux recettes provenant du transport des voyageurs, elles se sont également accrues sur cinq lignes, notamment sur celles de Gand à Terneuzen (14,391 francs en plus), de la Flandre Occidentale (13,197 francs) et de Chimay (12,008 francs). Une diminution de ces recettes s'est produite sur deux chemins de fer ; elle est presque totalement attribuable aux lignes du Nord belge (1,006,696 francs en moins).

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent, se rapportent non seulement aux lignes concédées exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 56,298 mètres en 1901 et en 1900, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

		Par kilomètre de ligne :	
		Mouvement.	Recette.
		Voyageurs.	Francs.
En 1901		26,122	13,011 50
En 1900		26,270	14,633 52
Diminution pour 1901.		148	1,622 22

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1901.	En 1900.	En 1901.	En 1900.
1 ^{re} classe.	2.46 %	3.24 %	9.25 %	15.17 %
2 ^e —	12.61 %	13.55 %	25.05 %	29.03 %
3 ^e —	84.93 %	85.45 %	65.72 %	57.80 %
	100. "	100. "	100. "	100. "

La recette des voyageurs représente 28.96 p. c. du produit total de l'exploitation en 1901 et 30.53 p. c. en 1900.

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1901.	1900.	Différences pour 1901.	1901.	1900.	Différence pour 1901.
Transports	taxes au minimum (colis) .	29,119	29,969	— 850	309,696	398,921	—89,225
	— au poids (quintaux) .	117,163	137,155	— 19,992			

Le produit de ces transports entre pour 1.17 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1901 et pour 1.42 p. c. en 1900.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1901.	1900.	Différences pour 1901.		
Envois	taxés au minimum (colis). . .	265,459	304,496 — 39,337	1,366,352	1,560,743 — 194,391
	— au poids (quintaux). . .	788,005	910,986 — 122,981		

La recette produite par cette catégorie de transports forme 5.48 p. c. de la recette totale en 1901 et 5.55 p. c. en 1900.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1901.	1900.	Différences pour 1901.		
Expéditions	taxées au minimum (nombre). . .	53,508	50,726 + 2,782	14,515,805	14,584,487 — 368,682
	— au poids . . (tonnes). . .	13,992,923	14,015,176 — 52,253		

La recette provenant des grosses marchandises transportées en 1901 a donc diminué de 368,682 francs ou de 2.48 p. c., par rapport au chiffre correspondant de 1900.

En 1901, il y a eu accroissement de produits, principalement sur les railways de Malines à Terneuzen (129,401 francs en plus) et de la Flandre Occidentale (89,475 francs), puis sur les lignes de Gand à Terneuzen (26,993 francs) et de Chimay (11,620 francs); mais, par contre, il a été constaté une réduction de recettes sur le réseau Nord belge (640,607 francs en moins).

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 55.02 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1901 et 52.91 p. c. en 1900.

§ 5. — FINANCES.

Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit (*voir annexe L*) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1901.	1900.	Différence pour 1901.	1901.	1900.	Différence pour 1901.
Groups.	155,394	175,463	— 20,069	27,275	35,001	— 7,726

La recette des articles de finances correspond à 0.10 p. c. du produit total de l'exploitation en 1901 et à 0.12 p. c. en 1900.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

Les résultats des transports d'équipages sont les suivants (*voir annexe L*) :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1901.	1900.	Différences pour 1901.	1901.	1900.	Différences pour 1901.
Équipages {	transportés à grande vitesse	146	15	+ 131	2,425	384	+ 2,041
	— à petite —	2,077	2,573	— 496	14,442	20,910	— 6,468
Ensemble . . .		2,223	2,588	— 365	16,867	21,294	— 4,427

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.07 p. c. de la recette générale en 1901 et 0.08 p. c. en 1900.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

				MOUVEMENT.			RECETTE.		
				1901.	1900.	Différences pour 1901.	1901.	1900.	Différences pour 1901.
Transports effectués (1)	à grande	{	taxés par envoi (expéditions) . .	247	209	+ 38	3,992	3,238	+ 754
			— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite	{	taxés par envoi (expéditions) . .	6,090	5,809	+ 281	110,275	118,166	— 7,891
			— par tête (animaux)	14,352	15,650	— 1,298			
Ensemble : Transports				8,337	6,018	+ 319	114,267	121,404	— 7,137
				14,352	15,650	— 1,298			

(1) 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*.

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.43 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1901 et en 1900.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1901, à	fr. 2,593,639
	en 1900, à	2,514,079
	Diminution en 1901	fr. 120,440

Les produits extraordinaires forment 9.07 p. c. de la recette totale en 1901 et 8.94 p. c. en 1900.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1901	En 1900.	Différences en moins pour 1901.
Voyageurs	fr. 7,641,486	8,594,147	952,661
Bagages	309,696	598,921	89,225
Marchandises	petites	1,560,743	194,391
	grosses	14,884,487	368,682
Finances	27,275	35,001	7,726
Équipages	16,867	21,294	4,427
Chevaux et bestiaux	114,267	121,404	7,137
Ensemble	fr. 23,991,748	25,615,997	1,624,249
Produits extraordinaires	2,593,639	2,514,079	120,440
Totaux	fr. 26,585,387	28,130,076	1,744,689

Les recettes totales opérées en 1901 ont ainsi diminué de 1,744,689 francs ou de 6.20 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1900.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1901 présentent, par rapport aux produits perçus en 1900, les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1901.	
	EN 1901.	EN 1900.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	655,890	653,109	+ 22,781	+ 3.60
Flandre Occidentale	3,827,158	3,758,118	+ 89,040	+ 2.38
Gand-Terneuzen	776,442	758,642	+ 40,800	+ 5.53
Hasselt-Maeseyck	217,751	215,257	+ 4,494	+ 2.11
Malines-Terneuzen	1,659,757	1,490,875	+ 142,864	+ 9.54
Nord Belge	18,957,783	20,902,671	-2,054,918	- 9.79
Taviers-Embresin	50,591	49,004	+ 1,587	+ 2.83
Termonde-Saint-Nicolas	280,285	271,422	+ 8,863	+ 3.27
TOTAUX	26,585,387	28,130,076	-1,744,689	- 6.20

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1901, se sont accrus sur les sept chemins de fer concédés ci-après : Malines à Terneuzen (142,864 francs en plus), Flandre Occidentale (89,040 francs), Gand à Terneuzen (40,800 francs), Chimay (22,781 francs), Termonde à Saint-Nicolas (8,863 francs), Hasselt à Maeseyck (4,494 francs) et Taviers à Embresin (1,587 francs).

Les recettes brutes n'ont diminué, en 1901, que sur les lignes du Nord belge (2,034,918 francs en moins).

Proportionnellement, la progression des produits de toute nature a été la plus sensible sur le chemin de fer de Malines à Terneuzen (9.34 p. c. en plus), puis sur ceux de Gand à Terneuzen (3.33 p. c.), de Chimay (3.60 p. c.) et de Termonde à Saint-Nicolas (3.27 p. c.).

*
* *

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

	En 1901.		En 1900.
Voyageurs	28.96	100. "	50.55
Bagages.	1.17		1.42
Marchandises { petites.	3.18		5.55
{ grosses.	55.02		52.91
Finances	0.10		0.12
Équipages	0.07		0.08
Chevaux et bestiaux	0.45		0.45
Produits extraordinaires.	9.07		8.94

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe L donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1901.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1900 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1901.	
	EN 1901.	EN 1900.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	508,362	479,048	+ 29,314	+ 6.12
Flandre Occidentale.	2,375,751	2,207,767	+ 167,984	+ 7.61
Gand-Terneuzen	472,674	430,674	+ 42,000	+ 9.73
Hasselt-Maeseyck	209,832	211,665	— 1,833	— 0.87
Malines-Terneuzen	975,139	886,514	+ 88,625	+ 10.00
Nord-Belge.	7,208,824	7,434,831	— 226,007	— 3.04
Taviers-Embresin	33,804	30,647	+ 3,157	+ 10.30
Termonde-Saint-Nicolas.	144,943	147,372	— 2,429	— 1.65
TOTAUX. . .	11,929,329	11,828,518	+ 100,811	+ 0.85

L'augmentation totale des dépenses en 1901, par rapport à celles de 1900, est de 100,811 francs ou de 0.85 p. c.

Ainsi que le montre le tableau qui précède, les frais de l'exploitation se sont accrus sur cinq railways concédés, principalement sur les lignes de la Flandre Occidentale (167,984 francs en plus) et de Malines à Terneuzen (88,623 francs), ensuite sur celles de Gand à Terneuzen (42,000 francs), de Chimay (29,314 francs) et de Tavier à Embresin (3.137 francs).

Ces frais ont fléchi sur trois autres chemins de fer, notamment sur le Nord belge (226,007 francs en moins), puis sur les lignes de Termonde à Saint-Nicolas (2,429 francs, et de Hasselt à Maeseyck (1,833 francs).

Proportionnellement, les accroissements de dépenses de l'exploitation sont attribuables notamment aux lignes de Tavier à Embresin (10.30 p. c. en plus), de Malines à Terneuzen (10 p. c.) et de Gand à Terneuzen (9.73 p. c.), alors que les réductions de dépenses se rapportent surtout au réseau du Nord belge (3.04 p. c.), puis à la ligne de Termonde à Saint-Nicolas (1.63 p. c.).

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe L indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1901, par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1900.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1901.	
	En 1901.	En 1900.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. o/o.
Chimay	147,528	154,061	— 6,533	— 4.24
Flandre Occidentale.	1,431,407	1,530,331	— 78,944	— 5.16
Gand-Terneuzen	305,768	304,968	— 1,200	— 0.39
Hasselt-Maeseyck	7,899	1,372	+ 6,527	+ 402.48
Malines-Terneuzen	664,598	610,339	+ 54,259	+ 8.88
Nord-Belge.	11,728,929	13,337,840	— 1,828,911	— 13.49
Tavier-Embrasin	16,587	18,337	— 1,770	— 9.64
Termonde-Saint-Nicolas	133,542	124,030	+ 11,292	+ 9.10
TOTAUX. . .	14,456,038	16,301,338	— 1,845,500	— 11.32

Les bénéfices obtenus en 1901 ont augmenté, par rapport au rendement net de l'exploitation en 1900, sur les trois chemins de fer concédés suivants : Malines à Terneuzen (54,239 francs en plus), Termonde à Saint-Nicolas (11,292 francs) et Hasselt à Maeseyck (6,527 francs), tandis qu'ils ont baissé sur les cinq autres lignes, particulièrement sur celles du Nord belge (1,828,911 francs en moins), puis sur celles de la Flandre Occidentale (78,944 francs), de Chimay (6,533 francs), de Tavier à Embresin (1,770 francs) et de Gand à Terneuzen (1,200 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a été la plus sensible pour le railway de Hasselt à Maeseyck (402-48 p. c. en plus), ensuite pour ceux de Termonde à Saint-Nicolas (9.10 p. c.) et de Malines à Terneuzen (8.88 p. c.). Quant à la dépression de ces recettes, elle s'applique surtout aux lignes du Nord belge (13.49 p. c. en moins), puis à celle de Tavers à Embresin (9.64 p. c.).

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1901, est indiqué à l'annexe L, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1900 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1901.	
	En 1901.	En 1900.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	77.30	75.66	1.84	,
Flandre Occidentale.	62.07	59.06	3.01	,
Gand-Terneuzen	60.88	58.54	2.34	,
Hasselt-Maeseyck	96.57	99.26	,	2.89
Malines-Terneuzen	59.47	59.22	0.25	,
Nord-Belge.	58.07	55.42	2.65	,
Tavers-Embrasin	67.08	62.54	4.54	,
Termonde-Saint-Nicolas	51.71	54.29	,	2.58
Réseaux réunis.	45.21	42.05	3.16	,

Ce tableau montre que le rapport p. c. des frais d'exploitation aux recettes brutes totales de 1901, comparativement aux résultats de l'exercice 1900, s'est accru sur sept chemins de fer concédés, notamment sur la ligne de Tavers à Embresin (4.54 p. c. en plus), ensuite sur celles de la Flandre Occidentale (3.01 p. c.), du Nord belge (2.65 p. c.) et de Gand à Terneuzen (2.34 p. c.). Le coefficient d'exploitation a fléchi sur les deux autres railways concédés, à savoir : Hasselt-Maeseyck (2.89 p. c. en moins) et Termonde à Saint-Nicolas (2.58 p. c.).

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1901, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1901.	En 1900.	Différences pour 1901.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	587 ^{km} .296	587 ^{km} .292	+ 0 ^{km} .004
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLIX)	5,945,855 ^{km}	5,965,729 ^{km}	— 21,876 ^{km}
Recettes brutes (voir annexe L) . . . fr.	26,585,587	28,150,076	— 1,564,489
Dépenses d'exploitation (—) . . .	11,929,529	11,828,518	+ 101,011
Recettes nettes (—) . . . fr.	14,656,058	16,321,558	— 1,665,500
Rapport proportionnel des dépenses d'exploitation au total général des recettes. . .	45.21 p. %	42.05 p. %	+ 3.16 p. %.

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

	En 1901.	En 1900.	Différences pour 1901.
Recette. fr.	44,926 89	47,897 94	— 2,971 05
Dépense	20,512 29	20,140 78	+ 371 51
Bénéfice	24,414 60	27,757 16	— 3,342 56

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

	En 1901.	En 1900.	[Différences pour 1901.
Recette. fr.	4.4391	4.7152	— 0.2761
Dépense	2.0070	1.9827	+ 0.0243
Bénéfice	2.4321	2.7325	— 0.3004

IX.

Personnel.

L'annexe LI présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1901.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1900 :

	En 1901.	En 1900.	Différences pour 1901.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,554	1,557	— 3
Agents divers et ouvriers	4,281	4,198	+ 83
Totaux.	5,835	5,755	+ 80

X.

Accidents.

L'annexe LII donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1901, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1900, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES					
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	2	9	31	42
	Agents des compagnies	"	3	1	4
	Ensemble. { En 1901. . .	2	12	32	46
	{ En 1900. . .	"	4	"	4
Différences pour 1901. . .		+ 2	+ 8	+ 32	+ 42
B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.)	Voyageurs	2	3	3	8
	Agents des compagnies	4	31	29	64
	Personnes étrangères au service autres que des voyageurs.	14	13	2	29
	Ensemble. { En 1901. . .	20	47	34	101
{ En 1900. . .	16	27	23	66	
Différences pour 1901. . .		+ 4	+ 20	+ 9	+ 33
TOTAUX . .	{ En 1901. . .	22	59	66	147
	{ En 1900. . .	(1) 16	(1) 31	(1) 23	72
Différences pour 1901. . .		+ 6	+ 28	+ 44	+ 75

(1) Chiffres rectifiés.

XI.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1901 et 1900 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1901.	En 1900.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	38	38
Entraves apportées à la circulation des trains	17	12
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	»	4
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	1	3
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers	40	34
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	10	6
Voyageurs ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	1	1
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	1	»
Totaux.	108	98
Augmentation pour 1901.	40	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1901, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

CHIMAY.

Introduction de deux suppléments au tarif intérieur de la société, pour le transport des marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants.

Emploi de la traverse en chêne créosoté et renouvellement des billes en chêne non injecté de la voie principale.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Création d'abonnements de quinzaine en service mixte avec le réseau de l'État.

Établissement d'un point d'arrêt pour voyageurs à Borre, entre les stations de Caestre et de Hazebrouck.

Mise en marche journalière d'un nouveau train de voyageurs et de trois trains de marchandises entre Courtrai, Ingelmunster, Roulers, Lichtervelde et Thourout.

Organisation d'un train direct de voyageurs de Menin à Thourout et retour, en vue d'améliorer les relations entre Paris et Ostende pendant la saison balnéaire.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la société pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux, chiens et tapissières.

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

Renouvellement de 3,967 mètres courants de voies en rails de fer au moyen de rails Vignole en acier, de douze mètres.

Remplacement de 1,714 paires d'éclisses plates ordinaires par des éclisses cornières en acier doux, type État belge.

Établissement de 183 mètres courants de voie nouvelle de service et de 200 mètres de clôture à la station d'Iseghem.

Remplacement des barrières en bois à lisses ou à pivot par des barrières roulantes en fer, à cinq passages à niveau.

Placement de treuils d'un modèle simplifié pour la manœuvre simultanée des barrières roulantes de neuf passages à niveau.

Remplacement par une barrière à vantaux d'une barrière à pivot d'un passage à niveau.

Amélioration du pavage de la cour aux marchandises de Roulers et extension de celui de la station de Vlamertinghe.

Remplacement du trottoir en briques contournant le bâtiment des recettes d'Ingelmunster du côté des voies et de la sortie des voyageurs, par un pavement en pavés artificiels.

Remplacement des signaux à distance à feu mobile par d'autres à feu fixe, à quatre stations.

Établissement d'une nouvelle signalisation protégeant la station de Menin du côté de Wervicq-Halluin et la traversée vicinale.

Établissement d'une jauge de chargement en fer à la station de Meulebeke.

Placement à la station de Menin, d'un réservoir supplémentaire pour assurer le service hydraulique.

Établissement à la station de Beythem, d'un enclenchement des excentriques extrêmes avec les appareils de manœuvre des signaux à distance.

Placement d'un bolt-loch sur le fil de manœuvre du signal à distance d'Abeelee vers Boeschepe (frontière).

Construction d'une annexe aux locaux dépendant du magasin central à Bruges.

Agrandissement et exhaussement de la maisonnette d'un passage à niveau de Lichtervelde.

Établissement d'un puits à eau et d'une pompe d'une maisonnette à Iseghem.

Prolongement de 40 mètres du trottoir et de la clôture de la halte d'Houthem.

GAND A TERNEUZEN.

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur belge de la société, pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

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

HASSELT A MAESEYCK.

Introduction de deux suppléments au tarif intérieur de la société, pour le transport des marchandises, tapissières, etc.

Adhésion à toutes les modifications de tarifs et de classement des marchandises proposées en service mixte avec le réseau de l'État.

Mise en œuvre de 24 rails en acier de neuf mètres et de 94 paires d'éclisses à cornières.

Remplacement de sept barrières à lisses.

Construction d'un puits à la maisonnette n° 4.

Placement d'une jauge de chargement en fer, système État belge, à la station de Maeseyck.

Améliorations diverses à la maisonnette n° 8.

MALINES A TERNEUZEN.

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur belge de la société, pour le transport des marchandises, tapissières, etc.

Acquisition de terrain à Voupez de Kettenis pour l'agrandissement de la partie commune de la gare de Willebroeck.

Prolongement d'un aqueduc de 0^m 65 d'ouverture, pour l'agrandissement de la partie commune de la gare de Willebroeck.

Acquisition de terrain pour l'agrandissement de la partie non commune de la gare de Willebroeck. Remblai de ce terrain. Remblai du terre-plein de la gare de Terneuzen.

Prolongement de 674^m.18 de la 2^e voie au sud de la gare de Terneuzen.

Prolongement de 42 mètres courants de la voie du quai commun où sont établies les deux grues particulières de Malines-Terneuzen et de Gand-Terneuzen à Terneuzen.

Construction d'une cave à pétrole à Hulst.

Placement d'un détecteur à Eigenloo.

Agrandissement de la station de La Clinge.

Déplacement et agrandissement de la maisonnette n° 59.

Agrandissement des maisonnettes 20 et 31.

Construction d'un abri pour les pontonniers à Tamise.

Construction d'un raccordement provisoire à Axel.

Établissement d'une communication téléphonique entre le bureau du che^f

de station de Terneuzen et la loge du garde-excentrique posté à l'entrée de la gare.

Établissement du téléphone entre Tamise et Eigenloo.

Agrandissement de l'habitation du chef de station de Terneuzen.

Construction d'un puits à la maisonnette n° 21.

Prolongement d'un aqueduc de 2 mètres d'ouverture à Tamise.

Prolongement du mur du perron de la station de Hulst.

Reconstruction de l'estacade aval du pont de Willebroeck.

Renouvellement de 35^m.70 de quai à Terneuzen.

Reconstruction de 110 mètres de mur de soutènement au quai de Terneuzen.

Renouvellement de 166 mètres sur 1^m.50 de largeur du plancher en sapin à l'intérieur du pont de Tamise et de 91^m.40 de longrines en chêne 0.30 × 0.18 au même pont.

Prolongement d'un aqueduc de 1^m.20 d'ouverture, à proximité du pont de Willebroeck.

NORD BELGE.

Distribution de billets aller et retour aux ouvriers allant travailler temporairement hors frontières.

Établissement d'un service de distribution de billets de voyageurs au point d'arrêt de Profondeville.

Affranchissement, au moyen de timbres adhésifs, des colis de 60 kilogrammes et moins.

Établissement d'un point d'arrêt pour voyageurs à Namur (faubourg Saint-Nicolas).

Ouverture du bureau de Beez aux envois de 60 kilogrammes et moins, affranchis au moyen de timbres.

Mise en exploitation des gares privées des fonderies Ketin (Sclessin) et des Moulins de Beez.

Organisation du service de camionnage à la station de Mons.

Introduction de deux suppléments au tarif intérieur de la compagnie, pour le transport des marchandises, tapissières, etc.

Adoption d'une nouvelle convention relative au règlement pour le trafic des marchandises entre la Belgique, l'Allemagne et le grand-duché de Luxembourg.

Réédition des tarifs franco-belge-Nord et franco-belge-Est pour le transport des houilles.

Application d'une nouvelle tarification à la gare privée d'Ougrée (Cimetière d'Ougrée).

Création : 1° de deux nouveaux trains-tramways n° 79 et 76 entre Liège (Guillemins) et Flémalle; 2° de deux nouveaux trains de voyageurs au départ de Mons, en correspondance immédiate : l'un avec le train n° 2468 et l'autre avec le train n° 2462 de Bruxelles.

Prévision d'arrêt : 1° du train-tramway n° 85, à Chokier; 2° des trains

n^{os} 1 et 16, à la route de Montegnée ; 3^e du train n^o 14, à Java ; 4^e des trains n^{os} 3, 9 et 12, à Profondeville.

Changement de l'horaire de 5 trains de voyageurs, en vue de mieux assurer la correspondance avec d'autres trains.

Services électriques.

Installation de l'éclairage électrique à la gare de Liège (Longdoz), ainsi que dans les bureaux de l'inspection générale.

Établissement de contrôles électriques de disques et d'aiguilles dans les gares d'Engis, Statte et Dinant.

Relation téléphonique établie entre la gare de Huy et celle de Statte.

Installation téléphonique entre le poste D et la cabine I de la gare d'Andenne.

Établissement du contrôle électrique de signaux et aiguilles à la gare de Frameries.

Service de l'éclairage et du chauffage.

Installation de deux chalumeaux à gaz dans les ateliers des ferblantiers de Longdoz.

Éclairage des voies et des locaux de la gare de Kinkempois au moyen du bec Auer.

Installation de réverbères avec lampes intensives pour l'éclairage des quais à Ougrée.

Éclairage des quais, des voies, salles d'attente de Seraing et de Flémalle-Haute au moyen de lampes Washington.

Amélioration de l'éclairage des quais des gares de Val-Saint-Lambert, de Fontaine-Valmont et de Solre-sur-Sambre ainsi que des points d'arrêt du chemin d'Aigremont et de Zône.

Service du petit matériel.

Muni la gare de Solre-sur-Sambre d'une bicyclette pour la remise à domicile des avis d'arrivée et des télégrammes.

Fourni des boîtes de secours aux haltes de Sclessin, Java, Beez et Tailfer.

Fourni des patins nouveau modèle (blocs d'arrêt), type réduit, en acier, aux gares de Longdoz, de Kinkempois, d'Engis et d'Erquelinnes.

Service de la signalisation et des enclenchements.

Des jalons-mires ont été fournis aux gares de Huy, Sclaigneaux, Landelies, Labuissière, Solre-sur-Sambre et Erquelinnes.

Adjonction au signal d'arrêt de Lobbes d'un levier de manœuvre indépendant.

Des enclenchements système Bouré, entre les signaux, les appareils de voie, plaques tournantes et taquets d'arrêt ont été installés aux gares de Seraing, Engis, Huy, Bas-Oha, Labuissière et Solre-sur-Sambre.

Installation de signaux et d'enclenchements à Frameries.

Service de la traction et du matériel.

Application du frein à vide à une machine de fortes rampes.

Application d'un abri complet à une machine à marchandises type Nord, à 4 essieux.

Application de portes en métal déployé aux plates-formes de 3 voitures de première classe, 8 voitures de deuxième classe et 7 voitures de troisième classe, à couloir.

Amélioration de l'intérieur de six voitures de deuxième classe par un garnissage plus confortable.

Rehaussement du plafond et modification de la suspension de la voiture d'été. Construction d'un lavatory.

Reconstruction des caisses de douze fourgons à marchandises.

Reconstruction, avec lestage 12 tonnes, de la caisse d'un fourgon à marchandises 8 tonnes.

50 wagons fermés de 10 tonnes, arrivés à la limite d'usure, ont été remplacés par 50 wagons fermés 10 tonnes, grande contenance.

Un tombereau 20 tonnes, à guérite et frein à vis, type léger, a été construit en remplacement d'un tombereau 10 tonnes, arrivé à la limite d'usure.

4 tombereaux 20 tonnes à 2 freins à main, type léger, ont été construits en remplacement de tombereaux 10 tonnes démolis.

100 wagons-tombereaux 20 tonnes, type léger, dont 75 à deux freins à main et 25 à guérite et frein à vis, ont été construits en augmentation d'effectif.

25 wagons fermés de 20 tonnes ont été construits en augmentation d'effectif.

25 wagons plates-formes 20 tonnes ont été construits en augmentation d'effectif.

Voies et travaux.

Longdoz. — Développement des installations du service local.

Établissement d'un pavage céramique sur le quai des arrivages de la halle aux marchandises.

Reconstruction de la maison du chef-cantonnier.

Surélévation d'un étage de la maison d'habitation du receveur-chef et du concierge des marchandises.

Kinkempois. — Allongement d'une voie de triage.

Ougrée. — Modification et extension des installations du service local.

Seraing. — Substitution de 2 plaques de 4^m.80 à des plaques de 4^m.20.

Jemeppe. — Agrandissement de l'empierrement de la cour aux marchandises.

Hermalle. — Allongement du quai à voyageurs de gauche.

Ampsin. — Forage d'un puits pour l'alimentation du personnel, construction d'un corps de garde et d'une lampisterie.

Andenne. — Établissement d'un pont tournant à l'épaule, de 13^m.50. Substitution de 2 plaques tournantes de 4^m.80 à des plaques de 4^m.20.

Marche-les-Dames. — Allongement du quai à voyageurs.

Namur. — Amélioration du corps de garde des mécaniciens et agrandissement du logement du chef de dépôt.

Jambe. — Construction d'un bureau de petite vitesse contre la halle aux marchandises et allongement de 15 mètres du quai à voyageurs de droite.

Tailfer. — Établissement d'une marquise sur le bâtiment des voyageurs.

Kil. 0 à 106⁹⁰⁵. Substitution de rails de 45 kilogrammes aux rails de 30 kilogrammes existant sur 12,869 mètres de voie.

Suppression du passage à niveau n° 20. (Chemin des Bons-Buveurs à Jemeppe.)

Agrandissement des maisons de gardes et construction de cabinets d'aisance aux passages à niveau n°s 3, 7, 41 et 73.

Agrandissement de la maison de garde et construction d'un cabinet d'aisance et d'un four à cuire le pain, au passage à niveau n° 4.

Construction d'une maison de garde avec buanderie, four et cabinet d'aisance, au passage à niveau n° 68.

Forage de puits aux passages à niveau n°s 5, 7 et 42.

Remplacement des barrières à lisses par des barrières roulantes, en fer, au passage à niveau n° 95.

Allongement des quais aux points d'arrêt de Velaine, Profondeville, Fivevoye et Houx.

Saint-Martin. — Installation d'une plaque tournante de 4^m.80.

Lobbes. — Allongement du quai des voyageurs, de droite.

Solre-sur-Sambre. — Construction d'une lampisterie avec corps de garde et allongement du quai de droite.

Frameries. — Allongement du quai des voyageurs, de gauche.

Établissement d'une jonction de voie. Installation de nouvelles prises d'eau. Construction d'une halle à marchandises.

Blaregnies. — Établissement d'un portique.

Quévy. — Établissement d'un portique pour les voyageurs sur le quai principal.

Agrandissement de 6 maisons de gardes aux passages à niveau n°s 103, 107, 113, 114 et 115.

TAVIERS A EMBRESIN.

Introduction de deux suppléments au tarif intérieur de l'exploitant, pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, équipages, dépouilles mortelles, animaux vivants, finances, valeurs, œuvres d'art et objets précieux.

Réfection de 600 nouvelles billes en chêne, sur la voie principale.
Installation d'un abri à voyageurs au point d'arrêt de Bronchon-Pont.
Prolongement de l'empierrement pour les chariots, à la gare de chargement de Bronchon.

TERMONDE-SAINT-NICOLAS.

Remplacement de 2,103 billes en chêne.
Ballastage de la voie. Utilisé 490 tonnes de cendrées.
Peinturage de tous les appareils et badigeonnage de tous les bâtiments du réseau. Confection d'un nouveau réduit en bois à la barrière n° 13.

Remplacement des rails en acier de 30 kilogrammes par des rails en acier de 38 kilogrammes, dans les courbes de Sombeke et Waesmunster. Agrandissement de la demeure en gare de Saint-Nicolas Ouest, adjacente aux bâtiments des ateliers.

Saint-Nicolas Ouest. — Restauration des locaux du bâtiment des recettes. Amélioration à la toiture du magasin aux marchandises.

Belcele. — Restauration du pavage de la cour à marchandises. Renouvellement complet de la clôture en bois de la station. Placement d'un trottoir intérieur le long du bâtiment de la station. Remplacement des rails en fer de la voie principale par des rails en acier de 30 kilogrammes.

Waesmunster. — Placement d'une clôture en bois entre la cour de la station et la cour à marchandises. Amélioration apportée à la disposition des locaux des recettes. Prolongement du quai à voyageurs.

Sombeke. — Placement de deux réverbères en fer avec lampe Belge. Ballastage du sentier conduisant de la chaussée à la halte.

Hamme. — Prolongement de 112 mètres carrés de pavage de la cour à marchandises. Renouvellement et rehaussement de la rampe de déchargement. Prolongement du quai à voyageurs. Amélioration apportée à la toiture du magasin.

Moerzeke. — Placement d'un trottoir intérieur le long du bâtiment de la station. Placement d'un réverbère en fer avec lampe Belge, près du passage à niveau de la station.

Réparation des locomotives n°s 1, 3 et 5.

Réparation et peinture du matériel à voyageurs.

Remplacement de la caisse du wagon n° 33.

Confection de 23 bâches neuves.

(84)

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — BILAN. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.
Capitaux utiles de premier établissement appliqués	à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement	1,533,033,738 51
	à l'acquisition du matériel de traction et de transport, outillage des ateliers, etc., pour l'ensemble du réseau 337,213,341 83	448,111,271 44
	au rachat du matériel des compagnies	90,893,929 61
		1,983,143,009 93
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1).		11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (ann. XXIV et XXXIV)		45,686,493 20
Recettes brutes de l'exploitation (ann. XII)		4,778,282,145 53
Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer (ann. XI)		3,031,534 17
Intérêts en compte-courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation et des soldes actifs accumulés		209,393,910 28
Ensemble (*) . . . fr.		7,035,229,551 92

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

(2) En défalquant de l'actif et du passif les intérêts en compte-courant s'élevant (actif fr. 209,393,910 28 — passif fr. 7,691,132 43) à fr. 201,702,777 83, le bilan se clôture au montant total de fr. 6,831,326,774 09.

l'origine jusque fin 1901.

PASSIF.

		SOMMES TOTALES.
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement.		120,747,796 91
Reste à amortir (ann. II et VII)		1,862,307,213 04
Capital utile, non compris l'amortissement indirect (1) fr.		1,983,145,009 93
Intérêts et amortissement (ann. VII).		1,608,749,984 41
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes 214,639,684 23		228,682,541 63
Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires en exécution d'un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, du 26 avril 1883, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885 1,639,518 57		
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière. 12,403,538 83		
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)		2,830,922,603 10
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'Etat exploite les lignes.		7,691,132 45
Total du passif. fr.		6,659,191,271 54
Pour balance	Parachèvement sur compte d'exploitation. 11,090,438 79	172,333,302 33
	Approvisionnements en réserve dans les dépôts . 43,686,493 20	
	Soldes actifs { en caisse, fin 1901. 115,538,570 36	374,038,280 38
	(an. VIII et IX) { intérêts en compte courant (2) 201,702,777 83	
Ensemble		7,033,229,551 92

(1) Si l'on en déduit l'amortissement de fin 1900 (fr. 112,718,410.93), le *capital utile* soumis aux charges en 1901 est de fr. 1,870,426,599.02 (voir annexe VI).

(2) Voir page 5, renvoi (1).

ACTIF. N° II. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT de l'ensemble du réseau et

		COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et de parachèvement des lignes construites directement par l'État :		
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif fr.	420,426,867 29	463,584,767 93
b) — en construction	46,279,888 70	
c) Travaux en cours d'exécution	22,406,644 73	
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	5,074,367 24	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		
a) Lignes en exploitation fr.	456,009,424 40	474,304,634 85
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	45,265,006 04	
— en cours d'exécution.	27,504 74	
C. Capital correspondant aux lignes rachetées :		
a) Prix des lignes rachetées. fr.	758,696,402 85	853,892,378 43
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation.	92,803,649 82	
— en cours d'exécution.	2,492,325 76	
D. Dépenses de parachèvement spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.	{ travaux livrés à l'exploitation. 8,346,528 20 — en cours d'exécution. 43,640 62	8,330,468 82
E. Intérêts intercalaires des capitaux :		
a) Lignes en exploitation	20,585,600 85	23,420,344 22
b) — et travaux en cours d'exécution.	2,834,740 37	
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité: signaux, excen- triques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.		49,645,724 60
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes: personnel, mobilier et frais de bureau, etc.		43,644,834 79
H. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.		448,444,274 44
{ Commandé par l'État . fr. 357,245,344 83		
{ Repris aux compagnies . . 90,895,929 64		
Total du capital de premier établissement fr.		2,034,674,092 08

exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1901. **PASSIF.**

			CAPITAUX	
			AMORTIS	
			ET A AMORTIR.	
Dotation pour l'amortissement des CAPITAUX UTILES	{	ramenés à une échéance commune pour toute la période antérieure à l'exercice 1901 fr.	420,687,462 20	
		correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation en 1901 (constructions et acquisitions nouvelles)	60,634 71	
			420,747,796 94	
Amortissements indirects.	{	1 ^{er} à l'intervention du Département des Finances :		
		Aliénations d'immeubles	jusqu'au 31 décembre 1900	4,047,851 85
			pour l'exercice 1901	51,344 03
		2 ^o transfert de bâtiments à l'administration des Télégraphes jusqu'au 31 décembre 1900.	209,409 37	
			pendant l'année 1901.	44,639 84
		Participation des villes dans divers travaux	391,481 88	
		Travaux abandonnés.	Auvers à Tilbourg	278,449 44
			Wavre à Jodoigne	78,524 40
		Ensemble des amortissements fr.		428,819,164 12
		Reste à amortir pour	{	Lignes en exploitation y compris les intérêts intercalaires y relatifs
(2) 1,862,397,243 04				
Lignes en construction fr.	46,279,888 70			
Travaux d'extension en cours d'exécution. 24,340,415 85	40,620,004 55			
43,454,744 92				
Intérêts intercalaires	{	des lignes en construction . .	4,261,514 63	
		des travaux en cours d'exécution	4,573,498 74	
		2,834,740 37		
Total égal à l'actif . . fr.			2,031,671,092 08	

) Cette somme est déduite, annexe XIV, pour établir le *capital utile* entré dans le domaine exploité.

) En y ajoutant fr. 420,747,796-94 d'amortissement (ann. I), on obtient fr. 1,983,145,009-95, montant du *capital utile*.

DOIT.

N° III. — COMPTE DES RECETTES ET DES

Dépenses budgétaires et crédits supplémentaires de 1901.	Services communs.	fr. 2,201,826 »	
	Voies et travaux {	entretien, surveillance, etc.	27,888,568 66
		construction de lignes et travaux.	454,668 34
	Traction et matériel	73,048,279 »	439,237,835 »
	Exploitation.	33,350,823 »	
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	2,593,670 »	
	Crédits supplémentaires pour exercices clos et périmés.	4,446,225 »	
	Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1900 et les dépenses effectives de cet exercice, arrêtées conformément à la loi de comptabilité de l'État, le 31 octobre 1901, (142,428,986- » — 144,187,477-49), soit en moins (voir annexe V)		941,808 81
		Ensemble	439,742,254 19
	A déduire :		
	Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme liquidée à charge du budget, mais incombant au capital		454,668 34
		Reste.	139,587,582 85
	Balance : recettes nettes de l'exploitation (voir page 2 et ann. VIII)		68,180,974 46
		Fr.	207,768,557 31

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité	du chef de la dette unifiée au 31 décembre 1900 (Ann. XIX.)	Intérêts. . fr. 54,499,858 27	62,468,609 54	63,335,744 10
		Amortissem ^t . fr. 7,968,751 27		
	et des capitaux dépensés en 1901.	Intérêts. 806,460 85	867,104 56	
		Amortissem ^t 60,634 74		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes			4,893,566 56	(1) 4,845,466 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, en égard au temps			72,227 50	83,477 50
Intérêts du chef d'avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails (solde)			41,250 »	
Total du débit.			68,234,358 46	
Solde pour balance . . .	Encaisse, toutes dépenses et charges assumées par le compte d'exploitation (2)		445,538,570 56	317,261,348 39
	Intérêts en compte courant (2)		204,702,777 83	
			Fr.	385,495,706 55

(1) Voir annexe VIII.

(2) Voir page 4.

(3) Voir ann. I (actif : 209,393,910-28; passif : 7,691,432-45).

DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — *Exercice 1901.*

AVOIR

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs	fr. 68,512,292 93	
	Tickets d'entrée dans les stations	234,209 10	
	Bagages	2,032,531 36	
	Petites marchandises.	43,766,181 53	
	Grosses marchandises	447,035,924 04	207,647,259 87
	Finances	354,825 50	
	Équipages	88,463 04	
	Chevaux et bestiaux	2,187,945 75	
	Produits extraordinaires	3,434,886 62	
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 (ann. XI) fr.			121,297 44
Fr.			207,768,557 31

Exercice 1901. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1900 . . .	de l'encaisse de l'exploitation fr. 415,528,476 76	307,079,628 64
	des intérêts en compte courant 491,551,451 85	
Recettes nettes de l'exploitation, sur lesquelles sont prélevées les charges du capital (voir p. 4 et annexe VIII). fr.		63,365,807 90
Sommes prélevées sur les recettes brutes, par le Trésor, pour liquider le loyer et les parts de recettes dus aux sociétés. fr.		4,815,166 56
Intérêts de ces sommes fr. 72,227 50		
Intérêts des soldes actifs accumulés et de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation fr. 40,462,875 98		40,235,403 48
Total . . . fr.		385,495,706 55

N° V. — COMPARAISON DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1901 et 1900.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		Année 1901.			Année 1900.	
		Dépenses approximatives de l'exercice. (1)	Exercices clos.	Totaux portés au bilan. (1)	Chiffres approximatifs portés au bilan. (1)	Chiffres définitivement arrêtés.
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités.	603,253 »	»	603,253 »	605,999 »	638,296 55
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	454,664 »	»	454,664 »	448,909 »	448,909 »
	Matériel et fournitures de bureau. Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central belge.	886,400 »	»	886,400 »	899,532 »	877,788 79
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'ad- ministration.	88,000 »	»	88,000 »	88,000 »	88,000 »
	Secours aux ouvriers.	208,465 »	»	208,465 »	212,000 »	212,000 »
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	449,500 »	»	449,500 »	450,000 »	449,910 33
	Conférences des chemins de fer belges et conférences interna- tionales.	400,871 »	»	400,871 »	86,700 »	86,671 77
		10,673 »	427 »	10,800 »	14,000 »	10,607 87
		2,204,826 »	427 »	2,204,953 »	2,203,140 »	2,212,184 31
		2,277,568 66	»	2,277,568 66	2,238,352 »	2,205,092 73
Voies et travaux.	Traitements et { entretien { construction Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	(2) 454,668 34	»	454,668 34	458,279 »	458,279 »
	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.	7,556,650 »	»	7,556,650 »	7,493,698 »	7,484,491 27
	Travaux d'entretien et d'amélio- ration.	6,951,750 »	»	6,951,750 »	6,864,909 »	6,864,906 91
		11,402,600 »	»	11,402,600 »	14,428,608 »	14,363,725 50
		28,043,237 »	»	28,043,237 »	28,483,836 »	28,076,195 41
Traction et matériel.	Traitements et indemnités.	2,558,370 »	»	2,558,370 »	2,443,993 »	2,552,328 38
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	21,850,000 »	»	21,850,000 »	21,233,525 »	21,196,656 68
	Primes d'économie et de régularité. Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois.	4,078,768 »	440 »	4,079,478 »	4,050,736 »	4,050,735 95
	Entretien et renouvellement du matériel.	23,943,844 »	»	23,943,844 »	23,658,346 »	25,471,843 99
		23,647,300 »	»	23,647,300 »	23,843,682 »	23,607,323 99
		73,048,279 »	440 »	73,048,689 »	74,200,282 »	73,878,888 99
		14,293,298 »	»	14,293,298 »	14,698,400 »	14,043,938 12
Exploitation.	Traitements et indemnités.	41,720,700 »	»	41,720,700 »	41,569,718 »	41,569,714 45
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, camionnage.	579,698 »	40,302 »	590,000 »	583,369 »	569,920 59
	Primes pour encourager la marche régulière des convois.	3,735,000 »	»	3,735,000 »	3,929,380 »	3,929,360 88
	Frais d'exploitation.	259,814 »	1,486 »	261,000 »	260,012 »	254,678 48
	Publicité commerciale.	2,757,313 »	4,434,200 »	4,491,513 »	4,071,913 »	4,070,923 79
	Pertes et avaries.	5,000 »	»	5,000 »	»	»
	Primes (constatations de fausses déclarations) (3).	33,330,823 »	1,448,688 »	34,796,511 »	35,112,792 »	34,435,533 31
Perception des recettes et contrôles.	Traitements et indemnités.	2,430,570 »	»	2,430,570 »	2,259,227 »	2,416,861 51
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	463,400 »	»	463,400 »	462,709 »	462,513 66
	Primes.	5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	5,000 »
Ensemble.		2,593,670 »	»	2,593,670 »	2,426,936 »	2,584,375 47
A soustraire (Voir ci-contre) fr.		944,808 81		4,096,477 45	— 944,808 81	
(2) Report au capital		454,668 34		439,587,582 85		
Soit approximativement pour l'exercice 1901 fr.						

(1) Ces colonnes comprennent les chiffres approximatifs qui ont concouru à l'établissement du bilan; les différences en plus ou en moins, constatées lors du règlement définitif de l'exercice, sont régularisées dans le compte des dépenses d'exploitation de l'exercice suivant. Voir annexe n° III.)

(2) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget de l'exploitation, incombe au capital. (Voir annexe III.)

(3) En 1901, l'article « Primes pour constatations de fausses déclarations » a été transféré de la section « Perception des recettes et contrôles » à la section « Exploitation »

N° VI. — Détermination du CAPITAL UTILE, base des charges en 1901.

Montant du capital de premier établissement fin 1901 (Voir annexe II) fr.	2,031,671,092 08	Capital utile clôturant les écritures de 1900, déduction faite des amortissements directs effectués (fr. 112,718,410-95) (V. ann. I de 1900). fr.	1,816,661,942 19
A DÉDUIRE :			
A. Les amortissements directs fin 1900 (V. ann. I de 1900). fr. 112,718,410 95		A Pour travaux mis à fruit dans le courant de l'année 1901. fr.	2,889,535 84
B. Les dépenses pour lignes en construction (1) fr. 16,279,888 70		B. Intérêts intercalaires y relatifs fr.	171,453 85
C. Les dépenses pour travaux en cours d'exécution (1) fr. 24,540,115 85		C. Voies de garage, installations diverses, matériel fixe de la voie, etc. fr.	11,766,292 28
D. Les intérêts intercalaires relatifs aux dépenses reprises sous les lit. B et C. (Fr. 4,264,514-65 + 1,875,198-74) (1).. fr.	2,854,710 57	D. Matériel de traction et de transport, machines et outillage des ateliers, etc. fr.	58,878,840 71
E. Les aliénations d'immeubles, subsides de villes, etc. (V. ann. II) fr.	3,071,567 21	E. Traitements transférés du budget de l'exploitation (V. annexes III et V) fr.	154,668 54
		fr. 35,860,610 70	
A DÉDUIRE :			
		Les amortissements indirects de 1901 (fr. 31,514-05 + 44,659-84) (V. ann. II) fr.	95,953 87
	161,244,495 06	Reste fr.	33,764,656 85
CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1901. fr.			
	1,870,426,599 02	CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1901. fr.	1,870,426,599 02

(1) Voir page 13.

N° VII. — *Détermination des charges financières des CAPITAUX UTILES depuis l'origine, jusque fin 1901.*

Périodes et années. 1	CAPITAUX UTILES lirés à l'exploitation depuis 1835 jusque fin 1901.		INTÉRÊTS (2).		DOTATIONS pour amortissement Trésor a disposé.		Reste à amortir à la fin de chaque période et annuellement. 8
	Par période et annuellement (1) 2	Accumulés. 3	Par période et annuellement (1). 4	Accumulés. 5	Par période et annuellement (1). 6	Accumulés. 7	
1835 à 1886	1,238,990,174 46	1,238,990,174 46	739,739,385 88	739,739,385 88	45,090,992 21	45,690,992 21	1,215,299,182 25
1887 à 1896	225,914,778 62	1,484,904,955 08	448,110,681 19	1,207,880,267 07	42,923,685 57	86,614,675 58	1,598,290,277 80
1897 à 1900	444,475,400 04	1,929,380,355 12	224,845,592 51	1,492,695,859 58	26,105,755 55	112,718,410 95	1,810,061,942 19
1901	55 764,636 83	1,985,145,009 95	55,506,528 12	1,488,002,187 50	8,029,585 98	120,747,796 91	1,862,597,215 04
Montant des amortissements (col. 6). . .		1,985,145,009 95	1,488,002,187 50	Restant à amortir (col. 8)	120,747,796 91		
			120,747,796 91		1,862,597,215 04		
Total des charges financières. . .		1,608,749,984 41	Total égal au capital utile (col. 2).		1,985,145,009 95		

(1) Pour les résultats *annuels* des périodes de 1835 à 1886, de 1887 à 1896 et de 1897 à 1900, consulter l'annexe n° VIII.

(2) Les intérêts ont été établis au taux de 4 % pour la première période, de 5 1/2 % pour la seconde, de 5 1/4 % pour la troisième et de 5 p. %, à partir de 1901.

N° VIII. — RÉSULTATS FINANCIERS *de l'exploitation des chemins de fer par
l'État, depuis 1838 jusqu'à fin 1901.*

COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

N° VIII. — RÉSULTATS FINANCIERS de l'exploitation des chemins de fer

ANNÉES	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.)	CAPITAL UTILISÉ.	RECETTES brutes y compris les produits divers encaissés par les domaines.	A DÉDUIRE parts des sociétés.	RESTE.	DEPENSES d'exploitation.	EXCÉDENT ou recettes nettes.	CHARGES FINAN DES CAPITAUX	
								Intérêts.	Dotations pour amortisse- ment.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1875	13 5	1,952,224 79	269 362 50	»	259,362 50	166,847 44	100,515 06	32,533 49	982 52
1876	35 7	5,939,077 01	825,594 01	»	825,594 01	431,135 67	394,458 34	132,307 74	4,029 03
1877	90 8	18,698,751 32	1,417,875 18	»	1,417,875 18	1,189,968 72	227,886 46	398,152 76	12,228 25
1878	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
1879	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
1880	374 7	63,647,398 17	5,355,946 38	»	5,355,946 38	3,077,994 08	2,277,952 30	2,156,650 61	69,501 73
1881	340 5	77,389,100 65	6,281,809 09	»	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,592,683 89	85,187 72
1882	398 5	97,867,173 80	7,501,862 40	»	7,501,862 40	4,479,474 31	3,022,388 16	3,317,520 47	116,765 03
1883	485 5	142,066,049 83	9,028,821 87	»	9,028,821 87	5,393,854 32	3,634,967 55	4,495,418 06	150,968 24
1884	559 8	159,326,373 54	11,247,460 75	»	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,691,385 64	193,292 25
1885	559 8	154,221,233 52	12,420,850 21	»	12,420,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	5,958,889 16	209,313 69
1886	559 8	160,578,220 91	13,509,571 22	»	13,509,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,156,414 87	223,923 60
1887	569 6	164,522,837 65	14,776,388 10	46,368 37	14,730,019 78	9,501,485 42	5,228,534 36	6,389,879 44	240,200 33
1888	594 9	172,044,158 13	15,302,826 29	149,890 58	15,152,935 71	8,957,512 47	6,195,423 24	6,549,826 98	257,292 78
1889	624 0	170,631,915 59	13,291,528 53	305,510 67	12,986,017 86	8,164,106 74	4,821,910 93	6,666,315 86	258,950 02
1890	624 6	171,590,915 71	15,106,556 51	388,155 61	14,718,400 91	9,194,867 39	5,523,533 54	6,756,331 25	282,750 71
1891	624 6	172,044,229 41	16,338,291 49	402,976 40	15,935,315 09	8,608,922 44	7,326,392 65	6,777,750 11	290,042 91
1892	624 6	171,095,717 06	17,408,068 15	424,031 15	16,984,037 00	8,495,317 18	8,488,719 82	6,788,905 84	307,483 46
1893	631 4	174,222,383 79	19,745,912 06	607,760 64	19,138,151 42	10,013,350 08	9,124,791 34	6,820,958 28	321,099 86
1894	636 6	177,893,528 16	22,748,574 52	899,853 61	21,848,720 88	11,292,448 49	10,556,272 39	6,873,177 42	335,999 91
1895	652 4	182,813,758 60	24,623,943 11	1,201,437 75	23,422,505 36	13,058,256 70	10,364,248 66	7,048,592 68	355,072 76
1896	713 1	184,707,981 65	24,705,088 82	1,424,423 90	23,280,664 92	14,048,288 67	9,232,376 25	7,199,685 03	374,326 92
1897	744 6	202,775,799 78	25,598,944 74	1,509,050 71	24,089,894 03	11,520,858 79	9,569,035 24	7,972,108 49	412,407 82
1898	745 7	203,887,857 34	27,380,800 31	1,683,006 08	25,697,806 23	14,961,971 94	10,735,828 29	7,985,457 10	430,503 02
1899	745 7	206,583,850 08	28,177,569 10	1,767,652 77	26,409,916 33	14,508,769 13	11,901,147 20	8,044,561 01	449,998 48
1900	747 2	208,929,481 41	29,685,919 55	1,800,374 65	27,885,544 86	14,272,624 50	13,612,920 37	8,041,748 50	468,515 46
1901	748 6	211,715,416 59	33,713,191 66	1,900,516 15	31,812,675 51	15,363,695 81	16,448,979 70	8,137,531 79	490,654 26
1902	748 6	210,812,355 65	32,601,721 47	2,000,941 10	30,600,780 27	15,208,556 30	15,402,223 97	8,304,649 10	515,924 84
1903	748 6	221,934,307 69	31,976,414 31	2,147,171 27	31,823,243 09	15,712,963 70	16,110,279 39	8,509,436 92	545,173 69
1904	748 6	226,918,013 19	36,429,916 90	2,357,471 18	34,072,445 72	17,372,116 15	16,700,329 57	8,731,218 39	542,524 15
1905	749 2	233,993,154 17	38,423,646 98	2,480,408 37	35,913,238 61	19,781,285 54	16,131,953 10	8,919,414 50	599,326 53
1906	789 8	243,125,451 90	38,306,936 10	3,080,420 11	35,226,511 89	23,100,115 07	12,126,400 82	9,166,885 92	631,488 85
1907	862 7	257,608,356 51	40,106,558 67	3,372,806 88	36,779,251 79	24,241,407 65	12,537,844 14	9,806,630 76	676,825 94
1908	862 7	258,344,542 51	41,987,823 56	3,671,291 68	38,316,531 88	24,074,064 05	14,242,467 83	9,916,579 12	708,044 17
1909	862 1	260,362,731 06	43,509,529 61	3,562,505 18	40,947,024 43	24,680,372 77	15,266,651 70	9,919,114 51	777,319 13
1910	868 7	266,830,589 11	45,374,674 58	3,471,132 97	41,903,541 61	25,914,105 42	15,989,436 19	9,974,919 92	769,366 26
1911	1,422 2	408,210,383 19	66,970,757 76	8,947,687 76	58,023,070 00	35,703,985 06	22,319,084 94	11,444,590 10	845,445 05
1912	1,419 6	343,845,022 69	69,637,276 50	10,135,342 14	59,701,934 36	42,628,108 65	17,073,825 71	12,166,512 51	902,142 13
1913	1,871 1	537,542,607 28	85,575,964 54	11,433,315 51	74,142,619 31	62,957,378 71	11,185,240 62	19,298,408 30	1,154,535 56
1914	1,925 1	575,860,946 69	87,286,542 19	11,414,315 02	75,872,227 17	60,575,304 07	15,296,923 10	21,308,216 95	1,262,858 45
1915	1,965 5	591,703,346 93	89,480,936 59	11,740,308 29	77,740,648 30	58,407,069 68	19,333,578 62	22,502,118 91	1,299,453 29
1916	2,052 2	687,287,678 83	90,629,638 26	10,534,785 75	80,094,853 11	57,946,882 91	22,147,970 60	24,567,631 44	1,470,608 78
1917	2,144 7	892,620,346 02	90,413,361 83	3,761,085 10	86,651,676 74	55,436,139 29	31,215,537 44	34,218,570 04	1,818,867 81
1918	2,435 3	987,241,988 58	95,795,893 60	3,964,433 63	91,831,327 97	57,735,136 43	34,096,191 54	37,958,616 68	2,008,434 27
1919	2,552 0	989,881,567 19	100,190,670 31	4,120,424 41	96,070,245 92	59,446,768 82	36,623,477 10	37,311,443 10	2,069,950 82
1920	2,724 0	1,055,404,494 22	113,874,074 41	5,004,122 39	108,869,912 02	64,657,314 40	44,212,607 62	39,571,761 30	2,222,294 42
1921	2,969 5	1,116,864,922 71	113,497,483 96	5,208,263 19	108,289,220 77	71,664,554 89	36,624,668 92	42,085,242 91	2,393,103 56
1922	3,004 0	1,183,536,539 34	119,346,432 78	4,710,740 28	114,635,692 50	74,805,908 32	39,829,784 18	44,473,247 84	2,562,072 54
1923	3,074 1	1,205,175,403 46	121,948,739 77	4,933,321 21	117,015,418 56	73,421,071 37	43,594,347 19	46,278,293 65	2,518,413 74
1924	3,129 0	1,226,758,014 89	120,193,486 51	4,838,766 97	115,359,247 89	71,824,791 77	43,534,456 12	47,235,226 63	2,554,437 14
1925	3,173 1	1,240,632,765 15	119,773,906 23	5,010,968 44	114,762,937 79	70,054,673 50	44,608,264 29	48,018,920 56	2,995,624 48
1926	3,199 9	1,258,910,174 46	116,529,50 66	4,724,282 90	111,805,125 76	55,916,550 15	45,888,575 61	48,401,857 99	3,131,712 39
1927	3,216 6	1,261,802,741 20	124,137,746 12	4,712,696 85	119,425,049 24	66,649,605 26	52,775,443 98	42,656,401 15	3,535,984 89
1928	3,226 8	1,283,043,018 10	131,612,618 45	4,643,499 12	126,969,117 33	69,971,378 50	56,997,738 83	42,929,163 75	3,678,530 07
1929	3,235 4	1,299,297,353 20	136,920,184 34	4,806,363 61	132,013,730 73	74,714,532 80	57,319,197 93	43,334,239 39	3,834,501 10
1930	3,248 6	1,324,773,319 89	141,251,819 07	5,076,115 53	136,175,703 54	84,045,523 46	52,130,180 08	43,510,072 02	3,995,658 65
1931	3,269 4	1,341,245,043 04	142,816,535 82	5,153,687 91	137,662,357 91	84,224,514 76	53,438,843 15	44,387,166 83	4,169,474 16
1932	3,275 8	1,358,999,586 19	140,026,749 80	4,993,228 91	135,033,510 89	82,480,428 76	52,553,082 13	44,975,614 71	4,350,783 21
1933	3,278 7	1,368,270,626 79	145,609,996 77	5,289,256 27	140,320,739 80	81,593,514 69	58,727,225 11	45,232,401 51	4,523,675 48
1934	3,288 6	1,392,564,084 37	152,974,889 16	5,299,397 30	147,675,491 88	86,537,469 39	61,138,022 49	45,736,040 23	4,713,360 41
1935	3,298 8	1,413,057,543 55	154,467,330 51	5,303,113 95	149,164,430 53	90,136,312 18	58,927,924 35	46,236,244 57	4,909,833 04
1936	3,302 1	1,481,904,933 08	162,931,764 88	5,509,860 33	157,422,894 55	91,555,285 30	65,867,609 25	48,813,317 03	5,211,682 36
1937	3,391 0	1,768,731,351 66	188,137,185 81	5,725,068 07	182,414,117 76	109,904,349 56	72,509,768 20	54,668,791 97	6,109,683 27
1938	4,003 9	1,810,471,558 42	191,584,178 70	5,340,183 56	186,944,045 14	112,902,678 62	73,341,366 52	55,147,555 62	6,318,613 99
1939	4,039 6	1,850,486,377 64	201,229,218 83	5,749,948 14	186,479,270 63	118,661,088 59	76,818,182 10	56,543,211 94	6,610,355 65
1940	4,060 1	1,920,350,353 12	209,191,311 34	5,900,448 56	204,091,762 78	140,428,194 93	63,663,567 85	58,485,732 78	6,995,082 44
1941	4,046 5	1,915,100,009 95	207,768,557 3	4,815,166 56	202,953,390 75	139,567,582 85	(2) 63,385,807 90	51,346,328 12	8,029,385 08
(1)									
			4,843,913 65 70	228,652,541 63	4,555,231,136 07	2,840,922,003 10	1,724,308,554 97	1,468,002,187 50	120,747,796 01
								1,609,740,954 41	

(1) Si l'on en déduit l'amortissement de fin 1901 (fr. 112,718,410 13, le capital utile soumis aux charges en 1901 est de fr. 1,870,126,512 02 (voir Ann. VI)

(2) Pour obtenir la somme de fr. 63,385,807 90 constituant la balance à l'annexe III, il y a lieu d'ajouter au montant des recettes nettes de l'année les parts des sociétés soit fr. 63,385,807 90 + 1,815,166 58 = fr. 65,200,974 48

par l'État, depuis 1855 jusqu'en fin 1901. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

CIÈRES UTILIS.		SOLDEN DE CAISSE				COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
Ensemble	CHARGES accumulées.	ANNUELS		ACCUMULÉS.			
		ACTIF	PASSIF	ACTIF	PASSIF.		
11	12	13	14	15	16	17	18
33,516 01	33,516 01	66 999 05	"	66,999 05	"	62 68	1835
136,336 77	169 852 78	258,121 57	"	325,120 62	"	52 22	1836
410,381 01	580 731 79	"	182,494 55	142,626 07	"	83 91	1837
1,046,218 61	1,678,452 40	"	718 567 59	"	573,941 52	48 69	1838
1,621,176 10	3,247,678 50	"	421,283 47	"	995,224 99	71 89	1839
2,225,152 34	5,473,780 84	51,799 98	"	"	943,425 03	57 47	1840
2,677,871 61	8,151,052 45	"	865,450 47	"	1,808,875 50	71 15	1841
3,434,285 50	11,585,937 95	"	411,897 32	"	2,220,772 82	59 71	1842
4,646,416 30	16,232,754 25	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	59 73	1843
5,884,677 80	22,117,032 14	"	614,244 17	"	3,646,465 94	57 14	1844
6,168,202 87	28,285,235 01	"	53 637 81	"	3,900,103 75	50 07	1845
6,380,138 56	34,665,573 57	65,953 88	"	"	3,934,149 87	52 14	1846
6,610,079 77	41,295,653 34	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28	61 36	1847
6,804,754 76	48,100,408 10	"	3,509,331 52	"	8,745,026 80	69 91	1848
6,935,263 91	55,035,674 01	"	2,113,354 98	"	10,858,381 78	60 07	1849
7,039,081 96	62,074,755 97	"	1,517,508 42	"	12,373,890 20	59 88	1850
7,072,793 02	69,147,348 99	253,599 13	"	"	12,120,291 07	51 24	1851
7,094,389 30	76 241,918 29	1,394,330 52	"	"	10,725,960 55	47 42	1852
7,142,076 14	83,383,994 43	1,982,735 20	"	"	8,743,223 75	49 53	1853
7,209,477 53	90,593,471 96	3,340,794 86	"	"	5,396,430 49	44 50	1854
7,401,665 44	97,996,137 40	2,962 583 22	"	"	2,433,847 27	51 69	1855
7,574,011 95	105,569,149 35	1,088,364 30	"	"	1,365,482 87	57 99	1856
8,384,516 31	113,953,685 66	1,184,488 93	"	"	180,994 04	64 44	1857
8,416,900 02	122,370,855 88	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"	53 15	1858
8,494,657 49	130,865,213 17	3,409,589 71	"	5,547,431 94	"	49 97	1859
8,513,293 96	139,378,507 13	5,099,626 41	"	10,647,060 35	"	47 48	1860
8,628,186 05	148,066,693 18	7,750,593 65	"	18,387,654 "	"	44 88	1861
8,820,773 91	158,827,467 12	8,831,449 97	"	25,029,103 97	"	45 70	1862
9,114,610 61	165,942,077 73	8,911,668 78	"	31,960,772 75	"	45 99	1863
9,293,742 54	175,235,820 27	7,306,587 03	"	39,267,359 78	"	47 58	1864
9,518,741 03	184,754,561 30	6 603,212 07	"	45 930,571 85	"	51 25	1865
9,798,154 77	194,552,716 07	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"	60 59	1866
10,483,456 70	205,036,172 77	2,069,387 44	"	50,024,205 71	"	60 08	1867
10,621,623 89	215,660,796 66	3,617,843 94	"	53,646,049 28	"	57 16	1868
10,656,463 07	226,317,260 83	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"	56 12	1869
10,744,285 28	237,061,545 61	5,223,150 91	"	63,479,298 22	"	56 49	1870
12,290,035 05	249,351,580 66	10,429,049 89	"	73,908,348 11	"	52 27	1871
13,070,654 64	262,422,235 30	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"	60 44	1872
20,453,003 86	282,875,239 16	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"	72 82	1873
22,571,104 50	305,446,343 66	"	7,274,241 40	61,769,536 54	"	68 97	1874
23,861,572 20	329,307,915 86	"	4,712,954 58	57,056,581 96	"	65 15	1875
26,034,540 22	355,342,456 08	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"	63 09	1876
36,037,437 85	391,379,893 93	"	4,821,900 41	48,348,139 93	"	61 09	1877
37,067,051 13	429,346,945 06	"	3,870 777 59	44,477,353 34	"	60 04	1878
39,381,403 82	458,723,348 88	"	2,767,726 72	41,719,626 62	"	58 89	1879
41,754,055 72	510,482,404 60	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"	58 88	1880
44,478,346 51	554,960,751 11	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"	62 56	1881
47,035,310 38	601,996,061 49	"	7,208,532 20	26,115,998 73	"	62 42	1882
48,796,707 39	650,792,768 88	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"	59 94	1883
50,089,663 79	700,882,432 67	"	6,559,768 "	13,353,872 53	"	59 49	1884
51,014,545 04	751,896,977 71	"	6,316 310 75	7,037,561 78	"	58 35	1885
51,533,600 38	803,430,578 09	"	5,645,024 77	1,392,537 01	"	56 56	1886
46,192,386 04	849,622,964 13	6,543,057 94	"	7,935,594 95	"	53 72	1887
46,607,693 82	898,230,657 95	10,390,095 01	"	18,325,669 96	"	63 16	1888
47,168,740 49	943,393,398 44	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"	54 57	1889
47,805,730 67	991,201,129 11	4,324,449 41	"	32,800,596 81	"	59 50	1890
48,556,060 99	1,039,761,790 10	4,881,712 16	"	37,682 368 97	"	58 97	1891
49,326,397 92	1,089,038,188 02	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"	58 90	1892
49,756,076 99	1,138,841,265 01	8,971,148 12	"	49,877,751 30	"	56 04	1893
50,449,400 64	1,189,293,665 65	10,688,621 85	"	60,566,373 15	"	56 57	1894
51,146,077 61	1,240,439,743 26	7,581,846 74	"	68,148,219 89	"	58 55	1895
54,025,199 34	1,294,464,942 65	11,839,599 86	"	79,987,819 75	"	56 26	1896
60,778,475 24	1,355 243,417 89	11,731,293 6	"	91,719,112 71	"	58 79	1897
61,496,469 81	1,416,739,887 50	11,844,896 91	"	103,564,009 62	"	50 13	1898
63,193,567 59	1,479,933,465 09	13,624,614 51	"	117,188,624 13	"	58 97	1899
65,480,815 22	1,546,414,270 31	"	1,660,147 37	115,528,476 76	"	67 13	1900
63,335,714 10	1,608,749,984 41	30,093 80	"	115,658,570 50	"	67 18	1901
1,608,749,984 41		208,654,466 76	90,995,898 20				
		115,658,570 50					

N° IX. — INTÉRÊTS EN COMPTE-COURANT AVEC LE BANQUIER (*Trésor*) des soldes annuels,
budget de la dette publique et n'affectant

ANNÉE.	Soldes effectifs d'après les Bilans, toutes dépenses et charges liquidées. (Voir annexe n° VIII.)				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
1833.	66,999 05	"	66,999 05	"	2,010 30	"	2,010 30	"	"
1836.	258,121 57	"	325,120 62	"	10,649 54	"	12,659 81	"	"
1837.	"	162,494 55	142,626 07	"	18,088 95	"	30,728 79	"	"
1838.	"	716,567 59	"	573,941 52	13,527 21	"	41,256 "	"	"
1839.	"	421,283 47	"	995,224 09	2,810 43	"	47,066 43	"	"
1840.	51,799 96	"	"	943,425 03	7,632 71	"	54,699 14	"	"
1841.	"	865,450 47	"	1,808,875 50	699 39	"	55,398 53	"	"
1842.	"	411,897 32	"	2,220,772 82	"	9,681 32	45,707 21	"	"
1843.	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	"	11,303 27	31,404 94	"	"
1844.	"	614,244 17	"	3,846,465 94	"	22,625 64	8,778 30	"	"
1845.	"	53,637 81	"	3,900,103 75	"	31,235 92	"	22,457 62	"
1846.	65,953 88	"	"	3,834,149 87	"	28,038 11	"	50,495 74	"
1847.	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28	"	50,464 59	"	100,961 32	"
1848.	"	3,509,331 52	"	8,745,026 80	"	146,233 72	"	247,194 04	"
1849.	"	2,113,354 98	"	10,858,351 78	"	269,444 14	"	507,638 18	"
1850.	"	1,515,508 42	"	12,373,890 20	"	340,637 08	"	848,295 26	"
1851.	253,599 13	"	"	12,120,291 07	"	378,897 98	"	1,227,193 25	"
1852.	1,394,330 52	"	"	10,725,960 55	"	360,676 57	"	1,587,869 82	"
1853.	1,982,735 20	"	"	8,743,235 35	"	304,985 33	"	1,692,855 15	"
1854.	3,346,794 86	"	"	5,396,430 49	"	206,539 95	"	2,099,392 10	"
1855.	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27	"	81,952 00	"	2,181,344 16	"
1856.	1,008,364 30	"	"	1,365,482 97	823 92	"	"	2,180,520 24	"
1857.	1,184,488 93	"	"	180,994 04	62,395 12	"	"	2,118,125 12	"
1858.	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"	136,376 22	"	"	1,981,748 90	"
1859.	3,409,589 71	"	5,547,433 64	"	257,701 18	"	"	1,724,047 72	"
1860.	5,099,628 41	"	10,647,060 35	"	437,776 77	"	"	1,280,270 95	"
1861.	7,750,593 65	"	18,397,634 "	"	715,290 23	"	"	570,980 72	"
1862.	6,631,440 97	"	25,029,103 97	"	1,034,213 71	"	463,232 99	"	"
1863.	6,931,068 78	"	31,960,772 75	"	1,352,730 35	"	1,815,963 34	"	"
1864.	7,306,587 03	"	39,367,359 78	"	1,695,615 78	"	3,511,579 12	"	"
1865.	6,663,212 07	"	45,930,571 85	"	2,046,627 16	"	5,558,206 28	"	"
1866.	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"	2,311,398 14	"	7,869,604 42	"	"
1867.	2,009,387 44	"	50,025,205 31	"	2,499,351 63	"	10,368,956 05	"	"
1868.	3,617,843 91	"	53,646,049 28	"	2,715,654 28	"	13,084,610 33	"	"
1869.	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"	2,935,230 79	"	16,069,841 12	"	"
1870.	5,223,150,91	"	63,479,298 22	"	3,298,853 10	"	19,368,694 22	"	"
1871.	10,429,049 89	"	73,908,346 11	"	3,825,927 76	"	23,194,621 98	"	"
1872.	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"	4,290,703 47	"	27,485,325 45	"	"
1873.	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"	4,520,031 08	"	32,005,356 53	"	"
1874.	"	7,274,241 40	61,769,536 54	"	4,415,070 88	"	36,420,427 41	"	"
1875.	"	4,712,954 58	57,056,581 96	"	4,377,518 43	"	40,797,945 84	"	"
1876.	"	3,888,550 62	53,170,031 34	"	4,407,046 61	"	45,204,992 45	"	"
1877.	"	4,821,900 41	48,348,130 93	"	4,536,052 64	"	49,741,045 09	"	"
1878.	"	3,870,777 59	44,477,353 31	"	4,577,620 01	"	54,318,665 10	"	"
1879.	"	2,757,726 72	41,719,626 02	"	4,650,375 38	"	58,969,040 48	"	"
1880.	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"	4,798,967 38	"	63,768,007 86	"	"
1881.	"	7,853,677 59	32,324,530 04	"	4,850,459 82	"	68,618,458 68	"	"
1882.	"	7,208,532 20	25,115,998 73	"	4,750,422 17	"	73,368,880 85	"	"
1883.	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"	4,674,882 92	"	78,043,763 77	"	"
1884.	"	0,559,766 "	13,353,872 53	"	4,635,487 95	"	82,679,251 72	"	"
1885.	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"	4,567,590 20	"	87,246,841 92	"	"
1886.	"	5,618,024 77	1,392,537 01	"	4,507,262 62	"	91,754,104 54	"	"
1887.	6,543,057 94	"	7,935,594 95	"	4,057,674 21	"	95,811,778 75	"	"
1888.	10,390,005 01	"	18,325,689 96	"	4,499,345 20	"	100,311,123 95	"	"
1889.	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"	5,013,922 74	"	105,325,046 69	"	"
1890.	4,324,449 41	"	32,800,596 81	"	5,489,744 15	"	110,761,790 84	"	"
1891.	4,831,712 16	"	37,682,308 97	"	5,788,488 12	"	116,553,278 96	"	"
1892.	3,224,204 21	"	40,906,603 18	"	6,127,667 08	"	122,680,946 04	"	"
1893.	8,971,148 12	"	49,877,751 30	"	6,547,403 48	"	129,228,349 47	"	"
1894.	10,688,621 85	"	60,566,373 15	"	7,114,904 34	"	136,343,253 81	"	"
1895.	7,681,846 74	"	68,148,219 89	"	7,675,299 71	"	144,018,553 62	"	"
1896.	11,839,599 80	"	79,987,819 75	"	8,580,971 05	"	152,570,524 67	"	"
1897.	11,731,292 96	"	91,719,112 71	"	8,720,472 43	"	161,290,997 "	"	"
1898.	11,844,896 91	"	103,504,009 62	"	9,398,669 28	"	170,699,665 28	"	"
1899.	13,624,614 51	"	117,188,034 13	"	10,145,582 39	"	180,844,217 67	"	"
1900.	"	1,060,147 37	115,524,476 76	"	10,706,994 18	"	191,551,151 85	"	"
1901.	30,093 80	"	115,558,570 53	"	10,151,625 98	"	201,702,777 83	"	"
206,654,466 76		90,903,896 20			203,939,520 52	2,236,742 68			
115,659,570 56				201,702,777 83					

depuis 1855 jusque fin 1901, déduction faite des pensions liquidées à charge du pas le budget de l'exploitation du chemin de fer.

SOLDES AUGMENTÉS DES INTERÊTS.				A DEDUIRE :		Soldes dans l'hypothèse où les intérêts en compte-courant seraient servis et les pensions déduites.				ANNÉES.
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	"	1835
268,771 11	"	337,780 46	"	"	"	268,771 11	"	337,780 46	"	1836
"	164,425 60	173,354 86	"	"	"	"	164,425 60	173,354 86	"	1837
"	703,040 38	"	529,685 52	"	"	"	703,040 38	"	529,685 52	1838
"	418,473 04	"	918,158 56	"	"	"	418,473 04	"	948,158 56	1839
59,432 67	"	"	888,725 89	"	"	59,432 67	"	"	888,725 89	1840
"	861,751 08	"	1,753,476 97	"	"	"	864,751 08	"	1,753,476 97	1841
"	421,588 64	"	2,175,065 61	"	"	"	421,588 64	"	2,175,065 61	1842
"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	"	"	"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	1843
"	636,859 81	"	3,837,687 64	80	80	"	636,849 81	"	3,837,767 64	1844
"	84,873 73	"	3,922,561 37	826	906	"	85,699 73	"	3,923,467 37	1845
37,915 77	"	"	3,884,615 60	1,263	2,169	38,632 77	"	"	3,886,814 60	1846
"	1,452,010	"	5,336,655 60	1,319	3,498	"	1,453,329	"	5,340,143 60	1847
"	3,635 565 24	"	8,992,220 84	1,768	5,256	"	3,657,313 24	"	8,997,476 54	1848
"	2,373,799 12	"	11,368,019 90	1,920	7,176	"	2,375,719 12	"	11,373,195 90	1849
"	1,836,165 50	"	13,222,185 46	4,113	11,280	"	1,860,278 50	"	13,233,474 46	1850
"	125,298 86	"	13,447,484 32	5,831	17,120	"	131,129 86	"	13,364,604 32	1851
1,033,633 95	"	"	12,313,830 37	5,355	22,475	1,028,298 95	"	"	12,336,305 37	1852
1,677,749 87	"	"	10,636,080 50	5,327	27,802	1,672,422 87	"	"	10,663,882 50	1853
3,140,257 91	"	"	7,495,822 59	5,241	33,083	3,134,076 91	"	"	7,528,905 59	1854
2,880,631 16	"	"	4,615,191 43	4,759	37,812	2,875,872 16	"	"	4,633,033 43	1855
1,069,188 22	"	"	3,516,003 21	7,325	45,167	1,061,863 22	"	"	3,591,170 21	1856
1,246,884 05	"	"	2,209,119 16	21,449	66,010	1,225,435 05	"	"	2,365,735 16	1857
2,458,214 19	"	156,095 33	"	27,650	93,666	2,426,164 49	"	62,420 33	"	1858
3,657,290 89	"	3,823,366 22	"	27,773	121,139	3,639,517 89	"	3,701,947 22	"	1859
5,537,403 18	"	9,360,789 40	"	28,163	149,602	5,509,240 18	"	9,211,187 40	"	1860
8,455,883 88	"	17,826,673 28	"	31,901	181,503	8,433,982 88	"	17,645,170 28	"	1861
7,665,663 68	"	25,492,336 96	"	32,349	213,852	7,633,314 68	"	25,278,484 96	"	1862
8,284,399 13	"	33,776,736 09	"	40,417	254,169	8,244,082 13	"	35,522,507 09	"	1863
9,012,202 81	"	42,778,918 90	"	43,410	297,579	8,958,792 81	"	42,481,359 90	"	1864
8,709,839 23	"	51,488,778 13	"	51,519	351,098	8,666,120 23	"	58,137,670 13	"	1865
4,339,614 19	"	55,828,423 32	"	72,061	423,162	4,267,580 19	"	55,405,260 32	"	1866
4,568,739 07	"	60,797,161 39	"	81,938	505,098	4,486,803 07	"	59,892,063 39	"	1867
6,333,498 22	"	66,730,639 61	"	79,526	584,624	6,251,972 22	"	66,146,035 61	"	1868
7,595,328 82	"	71,323,988 43	"	78,391	663,015	7,516,937 82	"	73,662,973 43	"	1869
8,522,001 01	"	82,847,992 44	"	87,294	750,309	8,431,710 01	"	82,097,683 44	"	1870
14,254,977 65	"	97,102,970 09	"	91,907	842,216	14,163,070 65	"	96,260,754 09	"	1871
8,291,876 54	"	105,396,846 64	"	91,189	933,416	8,202,677 54	"	104,463,431 63	"	1872
"	4,347,712 16	101,049,134 47	"	102,232	1,035,647	"	4,449,944 16	100,013,487 47	"	1873
"	2,859,170 52	98,189,963 99	"	102,451	1,138,098	"	2,961,621 52	97,051,865 95	"	1874
"	333,435 13	97,854,527 80	"	121,582	1,259,680	"	457,018 15	96,594,847 80	"	1875
520,495 99	"	98,375,023 79	"	127,747	1,387,427	392,748 99	"	96,987,596 79	"	1876
"	255,817 77	99,089,176 02	"	133,941	1,531,368	"	429,788 77	96,557,808 02	"	1877
106,812 42	"	99,796,018 44	"	188,130	1,719,198	519,712 42	"	97,076,520 44	"	1878
1,892,618 66	"	100,608,667 10	"	194,161	1,912,659	1,690,487 66	"	98,776,008 10	"	1879
3,257,519 28	"	103,946,216 38	"	193,346	2,106,005	3,064,203 28	"	101,840,211 38	"	1880
"	3,005,226 77	100,942,959 61	"	202,845	2,308,850	"	3,206,071 77	98,034,139 61	"	1881
"	2,458,110 03	98,484,879 58	"	217,030	2,525,880	"	2,673,140 03	95,958,999 58	"	1882
"	527,477 28	97,957,402 30	"	238,207	2,784,087	"	785,684 28	95,173,315 30	"	1883
"	1,924,273 05	96,033,124 26	"	295,539	3,080,610	"	2,220,807 05	92,921,508 26	"	1884
"	1,748,720 59	94,284,103 70	"	309,240	3,389,556	"	2,057,900 59	90,894,547 70	"	1885
"	1,137,767 15	93,146,641 55	"	351,731	3,741,597	"	1,489,495 15	89,405,054 55	"	1886
10,600,732 15	"	103,747,373 70	"	363,876	4,095,163	10,240,856 15	"	99,651,910 70	"	1887
14,859,440 21	"	118,636,513 91	"	366,182	4,481,615	14,503,258 21	"	114,165,168 91	"	1888
15,164,380 18	"	113,801,194 09	"	437,617	4,919,262	14,726,763 18	"	128,681,972 09	"	1889
9,764,193 58	"	113,565,357 61	"	464,679	5,383,841	9,299,614 56	"	138,181,546 65	"	1890
10,670,201 28	"	154,235,557 93	"	482,550	5,866,391	10,187,650 28	"	148,369,196 93	"	1891
9,351,961 29	"	163,597,519 22	"	609,296	6,375,687	8,842,665 29	"	157,211,862 22	"	1892
15,518,551 55	"	179,106,100 77	"	533,238	6,908,923	14,085,513 55	"	172,197,175 77	"	1893
17,801,526 19	"	196,909,626 96	"	561,209	7,470,134	17,242,317 19	"	189,439,492 96	"	1894
15,257,146 45	"	212,160,773 41	"	615,012	8,083,146	14,642,134 45	"	204,091,677 41	"	1895
20,400,570 91	"	212,567,544 32	"	675,629	8,769,775	19,724,941 91	"	223,806,500 32	"	1896
20,451,765 39	"	253,019,109 71	"	724,113	9,494,888	19,727,652 39	"	243,531,221 71	"	1897
21,243,565 19	"	274,261,674 90	"	764,366	10,219,254	20,479,109 19	"	264,013,420 90	"	1898
23,770,106 90	"	298,032,871 80	"	809,395	11,058,849	22,060,801 90	"	286,974,222 80	"	1899
9,046,786 81	"	307,079,628 61	"	919,630	11,978,289	8,127,136 81	"	295,101,359 61	"	1900
10,181,719 78	"	317,261,348 39	"	906,299	12,884,568	9,275,420 75	"	301,376,780 39	"	1901
319,671,03 04	32,410,354 66			12,884,568		318,908,780 04	31,631,099 65			
317,261,148 39						338,905,780 39				

N° X. — Recettes de l'exploitation du chemin de fer,

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. XI.)	RECETTES PAR TRAINS DE							
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaliers.	COLIS par expès (Services laitiers et mixtes.)	PRETITS PAQUETS en grande vitesse. (Services internationaux.)	FINANCES.	EQUIPAGES.
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	"	1,043,285 60	28,196 50	999,286 32	1,667,652 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	1,917,145 51	219,083 38	53,031 85
1895.	50,411,389 43	171,233 90	1,635,394 68	63,940 07	1,235,118 22	2,063,577 76	256,026 72	63,387 05
1896 (1)	52,877,800 11	182,393 60	1,723,406 17	67,016 84	1,294,551 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	282,868 27	69,849 43
1898 (1)	59,977,620 84	208,134 80	1,896,282 30	77,804 03	1,559,965 "	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63
1899.	64,631,570 72	222,201 30	2,038,675 "	86,137 20	1,719,613 52	2,705,921 69	349,981 73	86,817 86
1900.	68,566,602 64	233,340 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,816 98	356,261 78	88,820 62
1901.	89,512,292 93	234,209 10	2,032,531 36	87,852 15	1,722,231 44	2,961,239 99	354,825 50	88,463 04
Autres années	1,066,430,663 65	1,142,863 50	17,358,462 88	348,043 84	21,230,175 43	39,500,479 26	9,077,177 03	3,043,104 35
ENSEMBLE.	1,613,000,407 96	2,742,991 50	51,735,848 81	991,482 79	34,981,357 99	61,822,707 25	11,922,575 91	3,726,776 40

(1) Non compris la recette des gestions provisoires des lignes exploitées pour compte de l'État.

N° XI. — Produits divers encaissés par le département

ANNÉES (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. X.)	LOCATION					PRIX DE VENTE		
	de terrains.	de bâtiments.	de buffets et buvettes.	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges.	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations, d'her- bages.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1880.	29,262 65	15,175 52	(1)	18,556 11	2,122,45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1885.	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1890.	20,076 68	6,464 56	"	7,460 64	"	5,700 "	15,120 42	2,161 50
1895.	17,579 02	7,583 17	"	7,432 92	"	4,973 "	13,783 94	11,916 70
1896.	29,383 44	10,417 32	"	6,961 91	"	12,097 40	15,326 99	7,803 75
1897.	19,250 45	6,614 67	"	5,875 01	"	11,526 "	12,737 50	5,570 20
1898.	20,322 24	12,099 60	"	6,141 97	"	16,180 90	13,785 01	7,335 23
1899.	19,948 95	9,230 36	"	4,880 82	"	9,980 30	24,191 23	14,417 23
1900.	18,543 97	9,184 31	"	3,999 67	"	13,736 10	21,783 "	26,330 50
1901.	19,771 27	15,615 32	"	3,344 18	"	30,636 "	26,775 40	19,465 40
Autres années.	876,844 68	291,649 36	700,805 42	497,100 59	56,818 38	719,332 42	525,177 74	368,607 32
ENSEMBLE.	1,095,997 47	403,818 46	700,805 42	575,592 13	58,940 83	847,332 86	696,162 18	479,358 31

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

N° XII. — Ensemble des recettes

ANNÉES.	DES TRAINS DE		Des gestions provisoires des lignes rachetées [en 1896 et en 1897. (1)]
	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	
1880.	41,474,680 22	72,510,599 18	"
1885.	46,555,670 92	73,115,761 07	"
1890.	50,150,080 98	91,039,903 77	"
1895.	56,557,883 76	97,862,405 61	"
1896.	59,152,887 24	101,194,764 46	2,497,001 02
1897.	63,910,068 58	106,454,031 79	17,724,457 98
1898.	67,204,354 57	116,698,400 51	7,655,520 22
1899.	72,546,252 00	128,596,504 20	"
1900.	76,938,435 85	132,160,952 24	"
1901.	76,729,842 01	150,917,317 86	"
Autres années.	1,189,825,766 42	1,900,252,842 12	"
ENSEMBLE.	1,800,522,805 25	2,980,551,462 61	27,884,979 82

par nature de produits.

VOYAGEURS.			RECETTES PAR TRAINS DE MARCHANDISES.				
CHEVAUX.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.	MESSAGERS. (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 18
137,575 05	408,934 22	46,533,670 92	5,219,047 98	64,897,129 89	1,086,111 20	1,913,472 "	73,115,761 07
184,413 62	448,748 29	50,150 999 98	5,826,231 01	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77
193,706 76	439,109 17	56,537,893 78	6,653,180 66	86,302,149 99	1,309,618 12	3,337,451 81	97,862,403 61
207,835 98	416,948 20	59,152,881 24	7,089,588 03	90,006,157 44	1,432,542 74	2,646,481 25	101,191,761 46
218,659 86	431,910 62	63,910,968 59	7,360,757 71	94,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 44	106,434,031 79
243,050 85	444,551 52	87,204,338 37	8,147,346 73	103,128,218 06	1,681,470 26	3,709,365 26	116,666,400 31
271,292 12	444,021 78	72,546,232 90	8,981,155 09	113,758,904 37	1,839,924 26	3,985,520 48	128,596,504 20
278,401 97	451,778 85	76,933,435 83	9,032,971 19	117,709,075 23	1,918,930 11	3,404,935 71	132,160,932 24
277,212 73	459,053 77	76,729,942 01	8,984,827 95	117,035,024 04	1,910,783 02	2,975,812 85	139,917,317 66
4,178,083 42	6,976,711 06	1,189,325,766 42	139,952,550 63	1,665,554,212 33	24,044,219 22	68,627,849 94	1,900,232,812 12
6,335,205 82	11,256,447 75	1,800,522,805 23	211,955,420 53	2,595,759,606 77	43,205,017 64	96,512,408 67	2,930,531,462 61

des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage.	Excédents de droits d'encan 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.	Droits de magasinage	Comptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	TOTAUX.
9	10	11	12	13	14	15	16
3,265 87	(1)	"	"	"	(1)	"	88,786 01
2,738 65	"	"	"	"	"	"	101,474 24
2,127 28	"	"	"	912 36	"	"	60,923 32
3,065 10	"	"	"	729 29	"	"	67,063 14
4,781 63	"	"	"	339 07	"	"	87,111 56
3,827 18	"	"	"	320 47	"	"	67,727 48
3,723 25	"	"	"	331 63	"	"	79,919 80
2,931 82	"	"	"	901 02	"	"	86,481 73
3,627 61	"	"	"	738 11	"	"	97,943 27
4,377 21	"	"	"	1,312 66	"	"	121,297 44
57,647 36	50,589 85	2,520 51	74,131 66	6,563 47	342,037 42	200,000 "	4,769,826 18
92,112 99	50,589 85	2,520 51	74,131 66	12,154 08	342,037 42	200,000 "	5,631,554 17

d'après les droits constatés.

ENSEMBLE.	PRODUITS DIVERS. (ANNEXE XI.)	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
113,785,288,40	88,786 01	113,874,074 41	(1) Voir page 1 du C. R. de 1898 et son annexe IX.
119,669,451,99	104,474 24	119,773,926 23	
141,190,895,75	60,925 32	141,251,819 07	
154,400,287,37	67,063 14	154,467,350 51	
162,844,653,32	87,111 56	162,931,764 88	
188,089,458,35	67,727 48	188,157,185 85	
191,504,288,90	79,919 80	191,584,178 70	
201,142,737,10	86,481 73	201,229,218 83	
209,006,368,07	97,943 27	209,104,311 34	
207,647,259,87	121,297 44	207,768,557 31	
(2) 3,088,951,508,41	4,769,826 18	3,093,721,332 59	(2) Déduction faite de fr. 627,102,15 montant d'une créance irrécouvrable. (Voir C. R. de 1892, ann. III.)
4,778,282,145 55	5,631,554 17	4,783,915,699 70	

N° XIII. — *Comparaison des résultats financiers annuels pendant la dernière période quinquennale (1897-1901) et la dernière année (1896) de la période précédente.*

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	
Recettes brutes	162,931,764 88	188,137,185 83	191,584,178 70	201,229,218 83	209,194,311 34	207,768,557 31	
Dépenses d'exploitation (1)	91,557,285 30	109,904,319 56	112,902,678 62	118,661,088 59	140,428,194 93	139,587,582 85	
Excédent des recettes . .	71,374,479 58	78,232,836 27	78,681,500 08	82,568,130 24	68,766,116 41	68,180,974 46	
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes et re- devance fixe	5,509,680 33	5,723,068 07	5,340,133 56	5,749,948 14	4,945,448 56	4,815,166 56	
Reste disponible pour les charges	65,864,799 25	72,509,768 20	73,341,366 52	76,818,182 10	63,820,667 85	63,365,807 90	
Charges des capitaux	Intérêts . . .	48,813,317 03	54,668,791 97	55,147,885 62	56,543,211 94	58,485,732 78	55,306,328 12
	Amortissement progressif . .	5,214,882 36	6,109,683 27	6,348,613 99	6,650,355 65	6,993,082 44	8,029,383 98
Ensemble	54,025,199 39	60,778,475 24	61,496,469 61	63,193,567 59	65,480,815 22	63,335,714 10	
Soldes	actifs	41,839,599 86	41,731,292 96	11,844,896 91	13,624,614 51	30,093 80	
	passifs	"	"	"	1,660,147 37	"	
Bénéfice réel en tenant compte de l'amortisse- ment annuel et de l'ac- croissement de la valeur des approvisionnements, mais non compris les intérêts en compte cou- rant. (Voir page 8). . .	19,536,831 06	22,112,753 59	21,501,826 32	22,530,349 51	11,654,589 33	12,253,627 24	

(1) Voir renvoi (1) imprimé au bas du tableau V.

N° XIV. — *Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer. — Période quinquennale 1897-1901 et dernière année (1896) de la période précédente.*

**N° XIV. — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du
des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer — Période**

		1896.
A. Lignes construites directement par l'État :		
Lignes } Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation		378,267,989 19
exploitées. } Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	a)	7,548,619 44
Lignes en construction.	a)	5,159,544 10
Ensemble pour lignes construites directement par l'État.		390,976,152 73
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :		
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 jan- vier/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)		156,009,124 10
		"
		10,461,186 60
Parachèvement. } Travaux livrés à l'exploitation.		
	a)	227,203 78
Ensemble pour lignes construites à forfait.		166,699,514 48
C. Lignes rachetées :		
Monc à Manng (capital représentatif des annuités).		10,525,041 76
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)		6,782,031 08
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877)		52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisoul.		2,385,000 "
Lierre à Ternhout		4,300,000 "
Anvers à la frontière par Eschen (estimation-litige) (2)		12,500,000 "
Marbehan à Virton et à Lamorteu y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.		6,937,645 59
Réseau des Flandres. } Coût		17,380,762 72
		Remboursement des cautionnements.
		81,219 70
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités)		194,208,800 "
Luxembourg. } Prise } actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885)		
	en charge } actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885)	127,355,106 80
	des } primes (converties en 3 1/2, en 1885)	
Anvers à Gand par Saint-Nicolas.		14,700,615 41
Liégeois-Limbourgeois.		34,990,668 50
Gand-Ecclou		"
Grand Central Belge		"
Plateaux de Herve		"
Glchem à Montaigu		"
Liège à Visé.		"
Hesbaye-Condrex		"
Saint-Trond-Hasselt.		13,101,927 16
Parachèvement. } Travaux prévus lors du rachat		54,316,263 90
		Autres travaux livrés à l'exploitation.
	a)	293,039 01
Ensemble pour lignes rachetées.		552,540,189 15
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :		
Parachèvement. } Travaux livrés à l'exploitation.		10,104,072 66
		— non achevés à fin d'exercice
Ensemble pour lignes louées par l'État.		10,104,072 66
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.		39,369,083 73
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.		11,341,429 55
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.		
1 ^o Commandé par l'État.		246,612,636 02
2 ^o Repris aux compagnies.		67,732,138 24
Ensemble pour matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.		314,344,774 26
Ensemble des capitaux engagés par l'État.		1,485,376,116 56
H. Intérêts intercalaires des capitaux. } Lignes en exploitation.		18,970,475 72
		— en construction et travaux d'extension non achevés
	a)	491,475 67
Total général de premier établissement. . . fr.		1,604,838,067 95
Pour faire ressortir le capital entré dans le domaine exploité, il faut déduire :		
1 ^o pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéras a ci-dessus).		13,718,882 01
2 ^o pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect. Voir annexe II.)		6,214,232 86
Reste capital utile. . fr.		1,484,904,953 08

- (1) Non compris 2,893,500 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 Zellick ; Bruxelles au bois de la Cambre ; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.
- (2) 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.
- (3) La somme de 12,500,000 francs pour la ligne d'Anvers à la frontière, 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.
- (4) Y compris les 12,300,000 francs faisant l'objet du renvoi (2) ci-dessus et une somme de fr. 2,716,780-19 payée pour la section d'Alx à la frontière, en exécution de la convention du 15 avril 1897 avec le gouvernement prussien (art. 5, § 2, de la loi de rachat).
- (5) Y compris fr. 1,037,331-39 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897.

*réseau appartenant à l'État y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement
quinquennale 1897-1901 et dernière année (1896) de la période précédente.*

1897.	1898.	1899.	1900.	1901	Différences entre 1900 et 1901
195 466 994 40 a) 9 280 816 79 a) 9 482 842 08	401 148 726 23 a) 8 111 260 40 a) 9 081 276 61	411 055 200 50 a) 12 640 110 64 a) 6 314 108 71	419 324 098 50 a) 16 983 136 69 a) 9 316 435 59	423 198 234 50 a) 22 106 814 73 a) 16 279 888 70	5 874 136 " a) 5 123 505 04 a) 6 913 453 11
-04 210 653 27	418 641 253 24	-32 019 819 83	445 623 670 78	463 541 767 93	17 961 097 15
156 009 124 10	156 009 124 10	a) 156 009 124 10	156 009 124 10	156 009 124 10	"
"	"	"	"	"	"
11 680 875 48 a) 103 932 96	11 602 588 93 a) 65 618 54	13 517 953 31 a) 8 315 44	14 051 400 28 a) 3 793 10	15 265 006 01 a) 27 504 74	813 605 73 a) 23 711 64
167 793 99 51	168 5 7 371 57	169 611 421 83	170 664 317 48	171 301 634 85	637 317 37
(2) 472 329 959 07	719 399 621 59	719 752 992 41	720 777 642 83	758 696 402 85	"
7 734 600 "	"	"	"	"	"
(3) 216 218 834 27	333 371 26	10 024 850	24 738 160 "	13 193 665 38	5 123 821 88
23 118 178 25	"	"	4 180 600 "	79 509 984 44	a) 1 200 056 37
"	"	"	"	a) 2 192 325 76	"
13 101 927 16	13 101 927 16	(6) 13 152 112 27	(8) 13 193 665 38	13 193 665 38	"
(4) 57 765 833 19	62 015 558 56	60 316 692 22	(9) 71 449 162 58	79 509 984 44	5 123 821 88
a) 621 073 03	a) 786 937 62	a) 578 671 08	a) 992 269 39	a) 2 192 325 76	a) 1 200 056 37
790 658 154 97	795 659 416 39	810 135 318 42	817 368 500 20	853 692 378 41	6 313 878 23
(5) 9 434 647 41	9 761 577 97	10 178 036 49	(10) 8 129 228 05	8 316 526 20	187 300 15
a) 6 903 94	a) 80 395 07	a) 61 887 14	a) 52 709 95	a) 13 640 62	a) — 39 089 33
9 441 701 32	9 842 273 04	10 239 923 33	8 151 935 "	8 330 168 82	178 230 82
40 349 584 92	42 710 961 08	45 439 144 71	46 907 108 74	49 615 724 60	2 708 615 86
11 729 052 22	12 369 380 38	12 845 267 97	13 311 999 93	13 614 534 79	302 534 86
260 793 192 30	277 032 190 19	291 374 984 54	318 336 501 12	357 215 341 83	38 878 840 71
90 107 597 20	90 107 597 20	(7) 90 895 979 61	90 895 979 61	90 895 929 61	"
350 900 789 50	367 139 787 39	382 270 914 15	409 242 430 73	448 111 271 44	38 878 840 71
1 775 364 018 17	1 815 040 473 09	1 862 581 831 26	1 911 264 961 86	2 008 250 780 66	66 960 815 "
19 076 721 12	19 502 173 39	20 208 840 09	(11) 20 414 145 32	20 585 600 85	171 455 53
a) 1 006 665 88	a) 914 139 97	a) 1 242 140 21	a) 1 919 581 31	a) 2 834 710 37	a) 914 129 03
1 793 447 465 77	1 835 787 685 45	1 884 033 111 56	1 963 623 696 52	2 031 671 092 08	68 047 395 56
20 482 294 68	19 071 687 41	21 232 163 22	20 767 930 06	43 451 714 92	14 186 784 86
6 233 819 43	6 753 539 67	6 314 570 70	(12) 4 975 413 34	5 071 367 21	55 967 87
1 768 731 351 66	1 810 431 558 42	1 856 186 377 64	1 929 380 373 12	1 993 145 009 90	53 764 656 83

(5) Deduction faite de fr 1,037,351-39 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897

(6) Y compris une somme de fr 30 18-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat en 1897

(7) Y compris une somme de fr 2,499-41, remboursée au Grand Central Belge pour acquisition de matériel en extension pendant sa gestion pour compte de l'Etat en 1897

(8) Y compris une somme de fr 44 555-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat en 1898

(9) Y compris fr 2 515 566 52 pour la ligne de Hesbaye-Condruz, rachetée en 1900

(10) Deduction faite de fr 2,515 566-52

(11) Y compris une somme de fr 50 520-29, montant des intérêts intracatales afférents à la ligne de Landen-Saint-Trond en 1896, soustraite du capital à cette époque et rajoutée au capital en 1900 ensuite de la reprise de l'exploitation de cette ligne par l'Etat.

(12) Deduction faite de la somme de fr 1,564,892-99, valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, comprise dans les amortissements indiqués depuis 1896 et réintroduite dans le capital utile en 1900, ensuite du rachat de la ligne de St Trond à Hasselt.

N° XV. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1897-1901)
et de la dernière année (1896), de la période précédente (*).

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, } double voie. au 31 décembre. } simple voie.	1,581,068	1,406,513	1,461,975	1,547,821	1,592,222	1,622,261
	1,956,936	1,954,548	2,531,489	2,511,677	2,467,861	2,426,228
Ensemble.	(1) 3,538,024	(1) 3,360,063	4,013,462	4,059,498	4,060,085	4,048,489
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes } double voie. appartenant à l'État } simple voie	1,219,418	1,244,074	1,297,804	1,379,787	1,424,595	1,434,652
	1,751,170	1,729,154	2,531,824	2,295,055	2,551,362	2,509,939
Ensemble.	(2) 2,970,589	(2) 2,973,228	3,829,628	3,674,842	3,976,155	3,944,591
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.	(3) 3,550,407	(3) 3,540,040	4,005,914	4,059,594	4,060,085	4,048,489
	2,584,579	2,645,474	2,725,066	2,727,455	2,728,208	2,728,110
voies principales.	0,127,865	5,976,512	7,057,105	7,551,572	6,977,295	6,754,085
	24,532	15,818	155,960	265,101	558,509	214,556
	12,048	12,117	24,710	25,569	27,558	50,662
voies de garage, de char- gement et de décharge- ment.	11,890,546	2,008,144	2,261,652	2,452,553	2,555,015	2,720,461
	249,517	251,037	284,085	295,505	320,774	357,804
	2,596,427	2,665,591	2,747,770	2,752,822	2,755,800	2,758,772
en général.	8,024,241	7,981,456	9,318,737	9,764,005	9,852,510	9,474,518
	270,969	264,855	418,054	560,600	686,085	552,220
voies principales.	702,686	655,095	670,927	555,588	422,517	347,225
Voies de garage, de char- gement et de décharge- ment.	1,834,099	1,792,471	1,998,152	1,976,275	2,001,144	1,975,984
en général.	2,556,785	2,447,566	2,669,079	2,531,863	2,423,491	2,321,209

Consommation annuelle de rails d'acier	quantités totales (tonnes)	15,117	15,041	15,000	12,000	24,000	24,465
	sommes totales dépensées	1,840,000	1,856,500	1,762,500	1,530,000	5,060,000	5,122,775
	prix moyen par tonne	121,71	118,69	117,50	127,50	127,50	127,50
	voies principales	5,624,245	5,659,119	6,475,216	6,024,556	6,655,310	6,678,579
chêne	voies accessoires	1,605,396	1,649,810	2,444,825	2,494,917	(4) 2,127,530	2,192,888
	Ensemble	7,229,641	7,308,929	8,920,041	9,119,473	(4) 8,782,840	8,871,467
Nombre de billes en bois existant dans les voies	voies principales	55,450	57,586	65,285	55,753	44,750	59,282
	voies accessoires	251,107	248,158	255,760	246,941	247,040	255,619
sapin	Ensemble	306,557	305,744	319,045	300,694	291,790	274,901
	voies principales	17,177	17,185	18,441	18,425	21,025	20,145
hêtre	voies accessoires	835	835	895	956	856	956
	Ensemble	18,012	18,020	19,336	19,379	21,981	30,101
Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0m.25 sur 0m.14 acquises dans l'année		5,71	6,04	5,89	6,15	(4) 6,06	6,35
Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques	voies principales (mètres courants)	84,097	75,559	98,622	94,250	78,982	67,267
	voies accessoires	169,479	162,229	169,057	175,499	161,630	159,782
Longueur des lignes armées	Ensemble	253,576	257,588	267,679	267,729	240,602	227,049
	du block-system	1,108,151	1,157,988	1,154,355	1,154,535	1,190,555	1,194,665
de grosses sonneries	munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	659,141	668,205	722,844	722,844	716,844	695,595
	— à bascules ou roulanles, manœuvrées à distance	2,791	2,780	5,542	5,527	5,512	5,465
Nombre de passages à niveau	ouverts et non surveillés	727	707	869	869	887	855
	Ensemble	1,501	1,507	2,050	2,025	1,990	2,009
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau		5,019	4,994	6,441	6,419	6,559	6,527
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année		2,455,374	2,441,154	2,858,850	2,925,481	2,951,158	2,918,851
Nombre de raccords et gares privées		15	29	27	28	60	44
Nombre de raccords de lignes vicinales aux stations gérées par l'État		889	901	1,061	1,120	1,158	1,195
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales		49	51	67	77	81	85
Valoir au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux		44	45	62	64	68	74
		11,091,758	12,522,552	15,444,965	14,500,187	15,747,444	17,908,121

(*) Ce tableau ne contient pas les situations et résultats adreus aux gestions provisoires pour compte de l'État, des lignes rachetées en 1896 et en 1897. Pour la période de ces gestions provisoires, consulter les renvois 3 à 6, 9 et 10 au bas de l'annexe XX.

(1) Cette longueur effective à fin décembre 1896 et 1897 est respectivement de 5,508k.6 et de 5,992k.2 si l'on tient compte des lignes rachetées en 1896 et 1897.

(2) — — — — — de 5,145k.5 et de 5,008k.4

(3) — — — — — de 5,502k.1 et de 5,991k.6

(4) Chiffres rectifiés.

N° XVI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1897 à 1901), et de la dernière année (1896) de la période précédente (*)*.

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.
Nombre de locomotives.	2,157	2,257	2,371	2,617	2,690	2,834
— de voitures automotrices.	54	54	59	59	54	40
— de tenders (indépendants de la locomotive).	1,421	1,507	1,705	1,750	1,854	1,909
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	4,490	4,527	4,875	5,105	5,305	5,669
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.)	1,554	1,548	1,892	1,841	1,858	1,924
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	»	»	»	12	12	12
— de voitures remorquées —	»	»	»	12	12	2)
— de wagons à marchandises.	46,075	48,788	57,801	59,058	62,700	65,510
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,485	1,477	1,497	1,510	1,522	1,508
— de bâches.	17,199	17,626	22,574	20,828	20,725	25,905
Parcours kilométri- que des locomotives de l'État { trains de voyageurs trains de marchandises. pour le service : trains de rouie, à vide ou en manœuvre	26,097,542 22,116,792 15,592,552	27,861,960 25,857,825 14,892,480	50,165,757 25,574,591 15,741,582	55,551,992 ⁽¹⁾ 27,861,787 17,456,125	54,781,112 ⁽¹⁾ 29,732,859 18,520,000	58,439,225 ⁽¹⁾ 50,018,549 19,457,554
Consommation de charbon des locomotives { quantités (tonnes) prix moyen par tonne. dépenses	827,850 7 29 6,057,117	914,048 8 13 7,455,149	995,032 9 16 9,094,555	1,153,915 11 15 12,865,140	1,268,019 17 79 22,588,452	1,250,095 17 56 21,801,520
Consommation de charbon par locomotive- kilomètre en général. { quantités (kilogr.) dépenses	15 59 0,098	15 81 0,112	15 89 0,127	14 64 0,165	15 28 0,272	1 79 0,257

Nombre annuel de trains	de voyageurs	712,396	745,025	791,611	806,071	927,019	946,062
	de marchandises.	485,911	521,548	570,166	614,568	669,708	697,767
	de service.	50,004	26,668	28,209	20,867	28,579	29,456
Parcours des trains, productif de recettes.	voyageurs.	25,652,270	26,867,759	29,401,511	32,438,418 ⁽¹⁾	35,677,875 ⁽¹⁾	35,654,409 ⁽¹⁾
	marchandises	18,591,609	19,584,421	21,200,397	25,070,464	24,450,837	24,674,783
Parcours des trains de service		407,620	546,924	559,555	468,800	404,172	596,586
électrique.	nombre d'installations.	52	53	55	57	40	41
	— de lampes à arc.	874	1,055	1,507	1,459	1,092	1,787
	— de lampes à incandescence.	2,400	2,679	3,566	5,804	4,026	4,445
	— total de foyers.	3,274	5,752	4,673	5,263	5,718	6,250
	intensité totale des foyers, en ampères.	10,067 6	11,798 5	14,401 5	16,185 6	18,584 6	19,526 2
Éclairage	nombre de becs	24,475	24,780	25,505	25,710	26,059	26,096
	consommation totale, en mètres cubes	5,825,578	5,852,812	5,865,455	5,655,926	5,425,075	4,969,049
	dépense totale.	696,145	692,645	682,204	636,705	689,555	582,756
	quantités consommées, en litres	5,504,902	5,622,156	4,176,689	4,875,294	5,250,504	5,666,271
pétrole	dépense totale	287,526	598,457	542,970	755,561	876,854	650,488
	quantités consommées, en kilog.	475,615	505,458	580,102	607,267	624,045	686,172
huile de colza épurée.	dépense totale	242,515	322,605	516,010	294,059	374,427	422,819
Graissage (huiles, suif et graisses).	consommation totale, en kilog	1,716,595	1,902,625	2,155,495	2,450,841	2,728,256	3,249,776
	dépense totale	541,439	414,545	444,118	465,502	615,538	832,954
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel		14,245,476	16,998,089	19,472,549	20,672,504	25,744,902	27,778,372

(*) Ce tableau ne contient pas les situations et résultats afférents aux gestions provisoires pour compte de l'État, des lignes rachetées en 1896 et 1897.

(1) Non compris 10,469 kilomètres en 1901, 15,991 kilomètres en 1900 et 6,906 kilomètres en 1899 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 268,276 kilomètres en 1901, 272,666 kilomètres en 1900 et 92,241 kilomètres en 1899 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Bousu.

N° XVII. — *Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière*

		UNITÉ.	1896.		1897	
			MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur . . .	Voyages.	75,132,085	40,365,775 95	80,888,861	42,899,521 79
	Services mixtes . . .	"	6,415,115	5,456,925 47	7,128,189	5,875,847 52
	— internationaux . . .	"	5,081,592	7,057,100 71	5,542,795	8,552,697 51
	Surtaxes pour trains et voitures de luxe.	—	"	"	"	52,408 "
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Roussu.		Voyages.	"	"	"	"
Ensemble . . .		—	82,676,592	52,877,800 11	91,359,843	57,160,274 65
Bagages . . .	service intérieur . . .	Quintaux	227,122	717,455 08	234,185	748,541 29
	— mixtes . . .	"	29,674	69,592 85	50,705	70,651 28
	— internationaux . . .	"	129,910	956,670 26	145,095	1,060,615 56
	Ensemble . . .	"	386,706	1,723,496 17	408,879	1,877,608 13
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	2,647,246	7,428,696 57	2,725,581	7,790,272 05
	— mixtes . . .	"	548,415	1,022,454 88	540,084	1,050,251 25
	— internationaux . . .	"	765,045	2,046,974 76	801,554	2,192,515 05
	Ensemble . . .	"	3,960,706	10,498,126 21	4,070,999	11,033,038 33
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	16,610,975	50,575,941 81	17,946 589	53,107,287 29
	— mixtes . . .	"	6,162,555	12,815,755 87	6,656,758	15,162,089 04
	— internationaux . . .	"	8,759,490	26,816,479 76	9,162,078	28,508,916 26
	Ensemble . . .	"	31,512,816	90,006,157 44	33,745,401	94,778,292 59
Finances . . .	service intérieur . . .	Groups.	599,459	218,046 05	(¹)	229,602 76
	— mixtes . . .	"	172,621	18,548 99	(¹)	19,051 20
	— internationaux . . .	"	172,174	51,915 14	(¹)	51,214 51
	Ensemble . . .	"	944,254	269,436 18	(¹)	282,868 27
Équipages . . .	service intérieur . . .	Voitures	1,205	51,761 70	1,722	54,281 09
	— mixtes . . .	"	105	5,546 82	97	3,457 81
	— internationaux . . .	"	521	11,525 50	488	12,150 55
	Ensemble . . .	"	1,629	66,433 82	2,307	69,849 43
Chevaux et bœstiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	41,125	1,220,862 19	44,544	1,280,284 98
	— mixtes . . .	"	11,078	87,017 44	10,408	89,583 09
	— internationaux . . .	"	15,168	552,499 09	9,255	356,159 81
	Ensemble . . .	"	65,369	1,640,378 72	63,905	1,725,807 91
Autres produits .	Tickets d'entrée dans les stations.	—	"	182,593 00	"	197,517 "
	Produits extraordinaires.	—	"	5,085,420 45	"	5,219,744 06
	Produits divers . . .	—	"	87,111 56	"	67,727 48
	Ensemble . . .	—	"	3,352,934 61	"	3,484,988 54
Recettes totales . . .		Francs.	"	160,434,763 26	"	170,412,727 85
Recette moyenne par voyageur embarqué . .		—	0 04		0 62	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.		—	2 86		2 81	
Nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc., au 31 décembre.		—	1,022		1,052	

(*) Ce tableau ne comprend pas les résultats afférents aux gestions provisoires, pour compte de l'État, des lignes rachetées en 1896 et
 (1) L'absence d'indications relatives au mouvement d'expéditions « finances » résulte de ce que cette rubrique comporte, outre les

période quinquennale (1897-1901) et de la dernière année (1896) de la période précédente ().*

1898.		1899.		1900.		1901.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
91,405,626	46,184,002 11	105,604,364	49,770,448 62	111,162,272	51,559,870 99	111,710,210	52,002,980 34
7,225,918	5,883,868 61	7,140,966	5,869,297 66	7,451,185	6,235,154 64	7,887,280	6,637,048 07
5,528,190	7,909,759 12	5,775,611	8,782,671 42	4,505,914	10,375,178 96	4,035,742	8,900,172 42
»	»	»	160,052 67	»	238,605 60	»	211,987 30
»	»	277,282	49,100 55	810,677	159,814 45	821,165	140,104 80
101,957,734	59,977,629 84	114,858,223	64,631,570 72	123,710,046	68,566,602 64	124,454,401	68,512,292 93
252,565	806,627 98	268,045	850,018 01	270,451	848,591 65	275,475	870,090 52
26,875	68,844 50	25,912	64,158 24	24,618	67,166 26	24,412	67,100 57
157,605	1,020,809 96	155,561	1,114,498 75	179,179	1,241,765 62	155,769	1,095,540 47
416,841	1,896,282 30	447,516	2,028,675 »	474,228	2,157,523 51	453,656	2,032,531 36
5,106,298	8,864,457 92	5,428,277	9,889,828 80	5,596,279	9,957,575 82	5,572,351	9,956,800 57
474,431	920,677 84	418,190	897,076 92	428,501	895,256 15	407,595	868,140 97
771,514	2,402,494 90	847,918	2,705,921 69	869,896	2,984,846 98	857,526	2,961,239 99
4,352,043	12,187,610 66	4,694,385	13,492,827 50	4,894,676	13,835,678 95	4,837,072	13,766,181 53
20,576,395	60,350,754 77	25,046,710	67,551,786 34	25,125,616	67,795,020 09	25,316,880	67,651,578 24
5,404,745	11,558,255 08	4,855,351	11,242,458 65	4,800,186	11,194,575 58	4,666,727	10,879,824 01
9,989,038	51,259,250 21	11,350,974	55,184,659 58	13,156,940	58,811,479 56	12,248,251	58,504,521 79
35,970,176	103,128,218 06	39,433,018	113,758,904 37	41,062,742	117,799,075 23	40,231,838	117,035,924 04
(1)	261,261 67	(1)	291,483 02	(1)	293,479 73	(1)	292,867 42
(1)	16,700 78	(1)	16,272 67	(1)	16,205 36	(1)	15,747 78
(1)	37,491 05	(1)	42,226 04	(1)	46,578 69	(1)	46,210 50
(1)	315,453 50	(1)	349,981 73	(1)	356,261 78	(1)	354,825 50
1,962	61,765 67	2,593	68,910 59	2,504	69,382 44	2,566	69,257 68
156	5,015 68	105	2,956 42	168	2,925 92	68	2,841 71
515	15,202 28	610	14,971 05	845	16,514 26	540	16,583 65
2,631	78,071 63	3,108	86,817 86	3,517	88,820 62	2,974	88,463 04
49,720	1,456,817 76	55,425	1,625,554 68	58,184	1,636,468 49	57,809	1,655,054 20
10,198	78,555 56	8,445	76,546 97	7,572	76,021 80	8,565	75,884 54
10,596	590,247 79	12,060	450,534 75	12,217	484,841 79	11,246	481,007 21
70,314	1,925,421 11	75,930	2,141,216 38	77,973	2,197,332 08	77,420	2,187,945 75
»	208,134 80	»	222,201 50	»	255,540 70	»	254,209 10
»	4,155,916,78	»	4,450,542,24	»	3,861,732 56	»	3,454,886 62
»	79,919 80	»	86,481 75	»	97,945 27	»	121,297 44
»	4,441 971 38	»	4,739,225 27	»	4,193,016 53	»	3,790,393 16
»	183,950,658 48	»	201,229,218 83	»	209,194,311 34	»	207,768,557 31
0 59		0 56		0 551		0 548	
2 87		2 89		2 87		2 91	
1,205		1,255		1,266		1,275	

en 1897.

expéditions de finances proprement dites, celles d'œuvres d'art, d'objets précieux, etc., (taxes au poids et à la valeur cumulées).

**N° XVIII. — Détermination du temps moyen restant à courir pour acquitter
la dette du chemin de fer restant à amortir fin 1900.**

ANNÉES.	CAPITAUX UTILES livrés annuellement à l'exploitation.	AMORTISSEMENTS annuels successifs.		RESTE.	
		Années coursées.	Sommes.	Années restant à courir.	Sommes à amortir.
De 1835 à 1897	4,768,734,354 66(1)	22 ^a 2 ^m	112,270,820 0½	67 ^a 4 0 ^m	4,656,460,534 62
1898	44,700,206 76	2 ^a 6 ^m	207,120 28	87 ^a 6 ^m	44,493,086 48
1899	46,084,849 22	4 ^a 7 ^m	445,997 27	88 ^a 5 ^m	45,908,824 95
1900	72,893,975 48	0 ^a 8 ^m	94,473 3½	89 ^a 4 ^m	72,799,502 44
	4,929,380,353 42	20 ^a 4 ^m	412,748,440 93	69 ^a 8 ^m	4,816,661,942 49

(1) Pour le détail, consulter l'annexe VII du Compte rendu de 1887 et l'annexe VIII du Compte rendu de 1898.

N° XIX. — *Table d'amortissement de la dette du chemin de fer au 1^{er} janvier 1901, en 69 ⁸/₁₂ annuités au taux de 3 p. c. (coefficient d'amortissement : fr. 0.438648 p. c.)*

Années.	Restant à amortir au 1 ^{er} janvier de chaque exercice.	ANNUITÉS.			Restant à amortir au 31 décembre de chaque exercice.
		Intérêts à 3 p. c.	Amortissement.	Ensemble.	
1901	1,816,661,942 10	54,499,858 27	7,968,751 27	62,468,609 54	1,808,693,190 92
1902	1,808,693,190 92	54,260,793 75	8,207,813 81	62,468,609 54	1,800,483,377 11
1903	1,800,483,377 11	54,014,561 31	8,454,048 23	62,468,609 54	1,792,031,328 88
1904	1,792,031,328 88	53,760,959 87	8,707,669 67	62,468,609 54	1,783,323,689 21
1905	1,783,323,689 21	53,499,709 78	8,968,899 76	62,468,609 54	1,774,354,759 48
1906	1,774,354,759 48	53,230,042 78	9,237,966 76	62,468,609 54	1,765,116,792 69
1907	1,765,116,792 69	52,955,503 78	9,515,103 76	62,468,609 54	1,755,601,686 93
1908	1,755,601,686 93	52,668,050 61	9,800,558 95	62,468,609 54	1,745,801,128 »
1909	1,745,801,128 »	52,374,033 84	10,094,575 70	62,468,609 54	1,735,706,332 30
1910	1,735,706,332 30	52,071,196 57	10,397,412 97	62,468,609 54	1,725,309,139 33
1911	1,725,309,139 33	51,759,274 18	10,709,333 36	62,468,609 54	1,714,599,803 97
1912	1,714,599,803 97	51,437,994 12	11,030,613 42	62,468,609 54	1,703,569,188 33
1913	1,703,569,188 33	51,107,073 06	11,361,535 88	62,468,609 54	1,692,207,634 67
1914	1,692,207,634 67	50,768,229 64	11,702,379 90	62,468,609 54	1,680,503,274 77
1915	1,680,503,274 77	50,415,158 24	12,033,451 30	62,468,609 54	1,668,431,823 47
1916	1,668,431,823 47	50,055,334 70	12,415,034 84	62,468,609 54	1,656,036,768 63
1917	1,656,036,768 63	49,681,103 06	12,787,306 48	62,468,609 54	1,643,249,262 13
1918	1,643,249,262 13	49,297,477 80	13,171,451 68	62,468,609 54	1,630,078,130 47
1919	1,630,078,130 47	48,902,343 91	13,566,263 63	62,468,609 54	1,616,511,864 84
1920	1,616,511,864 84	48,495,533 93	13,973,233 39	62,468,609 54	1,602,538,611 23
1921	1,602,538,611 23	48,076,158 34	14,392,451 20	62,468,609 54	1,588,146,160 03
1922	1,588,146,160 03	47,644,384 80	14,824,224 74	62,468,609 54	1,573,321,933 31
1923	1,573,321,933 31	47,199,638 06	15,268,931 48	62,468,609 54	1,558,032,983 83
1924	1,558,032,983 83	46,741,389 31	15,727,020 03	62,468,609 54	1,542,323,933 80
1925	1,542,323,933 80	46,269,778 91	16,198,830 63	62,468,609 54	1,526,127,153 17
1926	1,526,127,153 17	45,783,814 »	16,684,793 34	62,468,609 54	1,509,442,337 63
1927	1,509,442,337 63	45,285,270 13	17,183,339 41	62,468,609 54	1,492,236,998 22
1928	1,492,236,998 22	44,767,709 93	17,700,899 39	62,468,609 54	1,474,536,098 63
1929	1,474,536,098 63	44,236,682 96	18,231,926 38	62,468,609 54	1,456,324,172 03
1930	1,456,324,172 03	43,689,723 10	18,778,884 38	62,468,609 54	1,437,543,287 67
1931	1,437,543,287 67	43,126,338 63	19,342,230 91	62,468,609 54	1,418,203,036 76
1932	1,418,203,036 76	42,546,091 10	19,922,318 44	62,468,609 54	1,398,280,318 32
1933	1,398,280,318 32	41,948,413 33	20,520,195 99	62,468,609 54	1,377,760,324 33
1934	1,377,760,324 33	41,332,809 73	21,135,799 81	62,468,609 54	1,356,624,324 32
1935	1,356,624,324 32	40,698,733 74	21,769,873 80	62,468,609 54	1,334,834,630 7
A reporter. .		1,704,594,042 43	481,807,291 47	2,186,401,333 90	

Années.	Restant à amortir au 1 ^{er} janvier de chaque exercice.	ANNUITÉS.			Restant à amortir au 31 décembre de chaque exercice.
		Intérêts à 5 p. c.	Amortissement.	Ensemble.	
	Report. . .	1,704,594,042 45	481,807,291 47	2,186,401,333 90	
1936	1,554,854,650 72	40,045,639 52	22,422,970 02	62,468,609 54	1,512,451,680 70
1937	1,512,451,680 70	39,572,950 42	25,095,659 12	62,468,609 54	1,289,556,021 58
1938	1,289,556,021 58	58,680,080 65	25,788,528,89	62,468,609 54	1,265,547,492 69
1939	1,265,547,492 69	37,966,424 78	24,502,181 76	62,468,609 54	1,244,045,507 93
1940	1,244,045,507 93	57,251,559 24	25,237,250 50	62,468,609 54	1,215,808,057 65
1941	1,215,808,057 65	56,474,241 75	25,994,567 81	62,468,609 54	1,189,815,680 82
1942	1,189,815,680 82	55,694,410 69	26,774,198 85	62,468,609 54	1,165,059,490 97
1945	1,165,059,490 97	54,891,181 75	27,577,424 81	62,468,609 54	1,155,462,066 16
1944	1,155,462,066 16	54,065,861 98	28,404,747 56	62,468,609 54	1,107,057,518 60
1945	1,107,057,518 60	55,211,719 56	29,256,889 98	62,468,609 54	1,077,800,428 62
1946	1,077,800,428 62	52,554,012 86	50,154,596 68	62,468,609 54	1,047,665,851 94
1947	1,047,665,851 94	51,429,971 96	51,058,654 58	62,468,609 54	1,016,627,197 36
1948	1,016,627,197 36	50,498,815 92	51,969,795 62	62,468,609 54	984,637,405 74
1949	984,637,405 74	29,559,722 11	52,928,887 43	62,468,609 54	951,728,516 51
1950	951,728,516 51	28,551,855 49	55,916,754 05	62,468,609 54	917,811,762 26
1951	917,811,762 26	27,554,552 87	54,934,256 67	62,468,609 54	882,877,505 59
1952	882,877,505 59	26,486,525 17	55,982,284 57	62,468,609 54	846,895,221 22
1953	846,895,221 22	25,406,856 64	57,061,752 90	62,468,609 54	809,855,468 52
1954	809,855,468 52	24,395,004 05	58,175,605 49	62,468,609 54	771,659,862 85
1955	771,659,862 85	25,149,795 88	59,518,815 66	62,468,609 54	732,541,049 17
1956	732,541,049 17	21,970,251 48	40,498,578 06	62,468,609 54	691,842,671 11
1957	691,842,671 11	20,755,280 15	41,715,529 41	62,468,609 54	650,429,541 70
1958	650,429,541 70	19,505,880 25	42,964,729 29	62,468,609 54	607,164,612 41
1959	607,164,612 41	18,214,958 57	44,255,671 17	62,468,609 54	562,910,941 24
1960	562,910,941 24	16,887,528 24	45,581,281 50	62,468,609 54	517,529,659 94
1961	517,529,659 94	15,519,889 80	46,948,719 74	62,468,609 54	470,580,940 20
1962	470,580,940 20	14,111,428 21	48,557,181 35	62,468,609 54	422,025,758 87
1963	422,025,758 87	12,660,712 77	49,807,896 77	62,468,609 54	372,215,862 10
1964	372,215,862 10	11,166,475 86	51,502,155 68	62,468,609 54	320,915,728 42
1965	320,915,728 42	9,627,411 85	52,841,197 69	62,468,609 54	268,072,550 75
1966	268,072,550 75	8,042,175 92	54,426,455 62	62,468,609 54	215,646,097 11
1967	215,646,097 11	6,409,582 91	56,059,226 63	62,468,609 54	157,586,870 48
1968	157,586,870 48	4,727,006 11	57,741,005 43	62,468,609 54	99,845,867 05
1969	99,845,867 05	2,995,376 01	59,475,255 55	62,468,609 54	40,572,635 52
1970	40,572,635 52	807,452 67	40,572,635 52	44,180,086 19	
		2,554,852,202 20	1,816,661,912 19	4 551,514,144 45	

N° XX. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

	DATES des reprises.	1901.			1900.
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites directement par l'État . .	—	686,263	(1) 209,401	895,664	895,315
B. — — à forfait pour son compte	—	74,707	613,339	718,046	719,277
Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,366	•	24,366	24,366
Luxembourg	1 janv. 1873	235,860	72,607	308,467	308,467
Bassins-Houillers. . . .	1 janv. 1871	214,343	396,068	607,411	617,234
Pepinster à Spa.	16 sept. 1872	•	12,508	12,508	12,508
Dendre-et-Waes(2) . . .	1 mai 1876	100,093	1,642	101,737	101,737
Lignes des Flandres . . .	1 janv. 1878	22,698	207,220	229,918	230,477
Saint-Ghislain à Erbiscul	16 sept. 1879	•	9,241	9,241	9,241
Anvers à la frontière néer-	1 juillet 1880	26,910	•	26,910	26,910
landaise.					
Marbehan à Virton . . .	15 mars 1881	•	32,012	32,012	32,012
C. Lignes rachetées.					
Lierre à Turnhout . . .	1 mars 1882	•	38,607	38,607	38,607
Anvers à Gand(3) . . .	1 janv. 1896	13,568	36,132	49,700	49,700
Gand à Eecloo(4) . . .	1 janv. 1897	•	18,746	18,746	18,746
Grand-Central belge(5) .	1 janv. 1897	40,909	387,795	428,702	428,702
Liégeois-Limbourgeois(6)	1 janv. 1896	•	116,495	116,495	116,495
Sichem à Montlaigu . . .	1 juillet 1898	•	3,594	3,594	3,594
Plateaux de Herve(7) . .	7 sept. 1897	•	32,729	32,729	32,729
Hesbaye-Condroz(8) . .	1 janv. 1900	•	74,228	74,228	74,228
Liège-L. à la front. holland.	1 janv. 1899	17,915	•	17,915	17,913
Saint-Trond à Hasselt(9).	1 juil. 1900	•	17,867	17,867	17,867
		693,662	1,457,489	2,151,151	2,161,533
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . .	•	1,454,632	2,309,929	3,764,561	3,776,155
D. Lignes exploitées par l'État					
Tournai à Jurbise. . . .	14 juillet 1847	44,099	•	44,099	44,099
Hal à Ath et Tournai à la	1 déc. 1865	44,878	•	44,878	44,878
frontière.					
Braine-le-Comte à Gand.	29 janv. 1867	55,404	•	55,404	55,404
moyennant parts					
de recettes ou loyer.					
Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	16,134	2,420	18,554	18,554
Spa à la frontière grand-	16 sept. 1872	•	54,773	54,773	54,773
ducale.					
Eecloo à Bruges(10) . . .	1 janv. 1897	•	26,558	26,558	26,558
		160,515	83,751	244,266	244,266
E. Tronçons de voies appartenant à des compa-					
gnies et exploités en commun avec l'État(11) . .	•	6,114	4,798	10,912	10,912
F. Sections de compagnies, empruntées en transit					
par l'État(12)	•	1,000	27,750	28,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État	•	1,622,261	2,426,228	4,048,489	4,060,083

- (1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k 286, donnée en jouissance en 1836 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central belge, pour compte de l'État, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898 et directement par l'État, jusqu'au 1^{er} juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.
- (2) Exploité par l'État moyennant part de recettes, du 9 juin 1853, au 1^{er} mai 1876, et racheté à cette dernière date.
- (3) Exploité pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1^{er} janvier 1896 au 1^{er} juillet 1897.
- (4) — — — — — pendant le 1^{er} semestre 1897.
- (5) — — — — — par le Grand Central belge, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898.
- (6) — — — — — par la Société pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, du 1^{er} janvier 1896 au 1^{er} juillet 1898, moyennant certaines redevances à l'État belge.
- (7) Exploités par l'État moyennant part de recettes du 23 juillet 1872 au 7 septembre 1897 et rachetés à cette dernière date.
- (8) Ligne exploitée par l'État moyennant part de recettes du 22 novembre 1873 au 1^{er} janvier 1900, et rachetée à cette dernière date.
- (9) Exploité moyennant part de recettes par le Grand Central belge pour compte de l'État, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898, par l'État du 1^{er} juillet 1898 au 1^{er} juillet 1900 et racheté à cette dernière date.
- (10) Exploité moyennant part de recettes par la Société de Gand-Eecloo, pour compte de l'État, pendant le 1^{er} semestre 1897.
- (11) Savoir : voies communes dans les stations de Liège (Longdoz), Flémalle-Haute, Erquelinnes, Lobbes, Ingelmunster, Thieft, Lichtervelde, Thourout, Ypres, Comines, Chimay, Willebroeck, Puers, Saint-Gilles (Waes) et Schaerbeek.
- (12) Sections de Deynze à Thieft, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Picquers. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1893.)

N° XXI.— *Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1901 et 1900.*

A. Rails et billes.

			1901.			1900.
			Voies principales.	Voies accessoires	Ensemble.	
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	2,728,110	50,662	2,758,772	2,755,806
		» de 40.6 »	951,592	2,812	954,404	455,265
		» de 38 »	6,754,055	2,720,461	9,474,516	(1)9,552,510
		Hilff de 29 kilog.	764	210,100	210,864	226,583
		divers de 7, 18, 25, 30, 35, 34 et 35 kilog.	213,592	127,764	341,556	(1)450,500
	Ensemble.		10,648,115	3,091,799	13,759,912	15,429,462
Rails en fer.		347,225	1,975,984	2,321,209	2,425,491	
Total.		10,995,358	5,065,785	16,061,121	15,852,055	
Nombre.	Billes	en chêne	6,678,579	2,192,888	8,871,467	(1)6,782,810
		en sapin	30,282	255,619	274,901	291,790
		en hêtre	29,145	936	30,101	21,981
	Total.		6,747,006	2,429,463	9,176,469	9,096,611

B. Voies métalliques.

Longueur de voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1901.			1900.	
	Voies principales (2)	Voies accessoires (2)	Ensemble.		
Longrines Hilff.	5,546	96,832	102,378	108,683	
Longrines et traverses Deserres et Baltig.	»	598	598	598	
Traverses De Soignies	»	4,059	4,059	4,059	
-- Wautherin	19,255	47,923	67,178	69,297	40k.17 par traverse.
-- A en acier, mod. Post.	30,941	5,652	36,593	39,278	Type néerl. 75 k. par traverse.
-- B -- Braet.	8,319	5,278	43,597	45,831	Type néerl. 75 k. par traverse.
-- C -- Bernard.	3,206	2,440	5,646	5,836	Type néerl. 105 k. par traverse.
ENSEMBLE. .	67,267	159,782	227,049	240,602	

(1) Chiffre rectifié.

(2) Mètres courants de voie simple.

N° XXII. — a. *Profil et courbes des voies principales.*

		Longueur	En p. ‰.
Pentes et rampes . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,656,906	46.75
	5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	1,028,643	18.24
	10 — 15 — — . .	359,944	9.57
	15 — 20 — — . .	510,964	5.51
	20 — 30 — — . .	43,037	0.76
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.	117,164	2.08
Paliers		984,345	17.09
Sections empruntées en transit par l'État (<i>voir annexe XX</i>)		29,750	"
		(¹) 5,670,751	100. »
Alignements droits		3,721,860	65.97
Courbes à rayon . . .	de 200 mètres et moins	32,260	0.57
	200 à 300 mètres.	72,596	1.29
	300 à 500 —	422,819	7.50
	500 à 700 —	207,469	3.68
	700 mètres	1,185,967	20.99
Sections empruntées en transit par l'État (<i>voir annexe XX</i>).		29,750	"
		(¹) 5,670,751	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, de bifurcations et de traversées vicinales pourvus		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopédards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord . .	146,819 ^m	97,458 ^m	57	26	5	18	15
Liège	129,696	150,504	59	95	14	25	28
Gand	218,100	55,088	45	112	1	10	25
Tournai	156,712	82,395	32	78	12	9	25
Mons	85,815	57,559	65	36	"	22	25
Bruxelles-Midi . .	104,562	95,992	58	62	5	7	20
Charleroy	55,757	58,020	75	65	7	12	16
Namur	115,459	55,385	97	72	5	11	21
Arlon	129,872	69,068	17	61	10	8	14
Anvers	95,841	"	57	71	"	6	18
Hasselt	"	15,374	21	50	"	4	5
	1,194,665	695,593 ^m	451	724	55	150	201

(¹) Non compris les 2,720,284 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XXIII. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1901.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION	ÉCONOMIE
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE	DES PASSAGES À NIVEAU.	annuelle RÉALISÉE.
1	Anvers à Gand	Nieukerken	N° 23. Zonnestraat . .	»
2	Anvers à Malines	Duffel et Contich (Est) .	N° 10, Rodenberglei . .	»
3	Anvers à Esschen	Anvers (Zurenberg et Anvers-Dam.	N° 3, rue Porte-du-Schijn	4,107 40
4	Id.	Calmphout et Esschen .	N° 41, Cappellenstraat .	»
5	Bruxelles (Midi) à Braine-le- Comte.	Hal et Buysinghen. . .	N° 21, (privé).	»
6	Court-St-Etienne à Ransart .	La Roche et Villers-la- Ville.	N° 51, chemin des rui- nes.	462 48
7 à 9	Id.	Court-St-Etienne et La Roche.	Sentier de Sart vers Noirhat et jardins Cort- vingt et Bary.	»
10	Tamines à Gembloux. . . .	Fleurus et Ligny (Sud).	N° 21, chemin de Fleu- rus à Ligny.	1,407 08
11	Manage à Wavre.	Manage	N° 2, chemin d'exploita- tion.	409 90
12	Bruxelles à Alost	Bruxelles (rue des Palais et Laeken).	N° 6, id.	1,094 80
13	Malines à Termonde. . . .	Hombek et Het Heike .	N° 9, chemin Eikenweg.	»
14	Embranchement de Cour- celles (centre) au puits n° 5 des charbonnages du Nord de Charleroy.	—	N° 65, chemin de la Jon- quière.	1,022 »
15		—	N° 66, route de Rœulx à Gosselies.	1,012 »
16	Lodelinsart à Châtelain . .	Charleroi (Ville Haute) .	N° 2, route de La Plan- che à Gilly.	»
17	Id.	Id.	Sentier Brinen	»
18	Plateau de Gilly C. R . . .	Gilly.	Sentier public.	»
19 et 20	Mariembourg à Couvin . .	Couvin et Frasnes lez- Couvin.	N° 7, chemin d'exploita- tion et chemin privé.	»
21	Braine-le-Comte à Gand . .	Gammerages et Thol- tembeck.	N° 58bis, sentier. . . .	»
22	Bruges à Ostende	Oudenbourg et Ostende.	N° 91.	1,231 95
23 à 27	Bruges à Heyst	Bruges (Nord) et Dud- zele.	Nos 6, 12, 13, 14, et 15 .	60 »
28 et 29	Furnes à la frontière . . .	Adinkerke	Nos 43 et 49, chemins privés.	»
30	Comines à la frontière. . .	Warneton	N° 14, chemin privé . .	»
31 et 32	Tirlemont à Ans	Tirlemont et Esemacel .	Sentiers de Wolmerson et de Gossoncourt à Haekendover.	»
33	Id.	Gingelom	N° 13, sentier de Mon- tenaeken à Gingelom.	»
34	Id.	Bierset et Ans.	N° 38, sentier d'Awans à Hollogne aux pierres.	»
35	Landen à Ciney.	Hannet et Avennes . .	Chemin de Crehen à Vil- lers le peuplier	»
36	Angleur à Marloie.	Marche et Marloie. . .	N° 57, route de Marloie à Rochefort.	856 99
37	Trois Ponts à Gouvvy. . . .	Trois Ponts et Grand Halleux.	N° 1, route de Liège à Diekirch	1,271 98
38	Landen à Gembloux	Orp et Jauche.	N° 30, chemin d'Orp-le- Grand à Marille.	498 96
39	Châtelain à Givet	Châtel et Bouffoulx . .	N° 4, sentier n° 56. . . .	»
40 et 41	Courtrai à la frontière. . .	Marcke lez Courtrai et Lauwe.	Nos 103 et 106 (privés) .	»
42	Id.	Lauwe.	N° 110, (privé)	»
43	Tournai à Mouscron. . . .	Mouscron et Herseaux .	Sentier n° 41	»
44	Tournai à Ath.	Chapelle à Wattines et Ligne.	N° 45bis, (privé)	»
TOTAL. . fr.				13,445 52

N° XXIV. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1901.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.		NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails	de 52 kilog.	* 825,120 »	88,533 »	4,945 »	918,598 »
	{ en acier } de 40.6 —	1,621,308 »	1,499 »	»	1,622,807 »
	{ de 38 —	316,918 »	1,680,393 »	91,897 »	2,089,208 »
	{ en fer.	6,989 »	826,855 »	270,172 »	1,104,016 »
Billes en bois.		2,830,236 »	775,494 »	210,352 »	3,816,082 »
Traverses métalliques		279 »	115,144 »	42,642 »	158,035 »
Bois spéciaux.		944,853 »	124,020 »	9,162 »	1,078,035 »
Voies système Hillf.	{ Rails.	»	282,311 »	950 »	283,261 »
	{ Longrines	»	15,172 »	6,514 »	21,686 »
Croisements et traversées	{ renforcés.	383,630 »	135,312 »	1,802 »	520,744 »
	{ en rails de 40.6 kil.	229,830 »	»	»	229,830 »
	{ ordinaires	838,374 »	307,794 »	6,937 »	1,153,102 »
Excentriques	{ en rails renforcés	208,450 »	62,651 »	»	271,101 »
	{ id. de 40.6 kil.	175,045 »	»	»	175,045 »
	{ id. ordinaires	204,254 »	153,987 »	4,754 »	362,995 »
Plaques tournantes		317,558 »	85,096 »	32,647 »	435,301 »
Ponts à peser.		128,340 »	38,358 »	11,185 »	177,883 »
Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc.	{ renforcés	* 345,072 »	31,055 »	8,824 »	384,951 »
	{ p ^r rails de 40.6 k.	288,550 »	870 »	»	289,420 »
	{ ordinaires.	373,397 »	589,907 »	128,479 »	1,091,783 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.		268,515 »	93,723 »	9,860 »	372,098 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.		998,043 »	221,010 »	133,087 »	1,352,140 »
Totaux . fr.		11,304,758 »	5,629,154 »	974,209 »	17,908,121 »

* La valeur totale de ces matériaux neufs de type renforcé s'élevait à la somme de 1,170,192 fr., dont 14/32, soit 315,052 francs, représentant la plus-value sur les matériaux de type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

N° XXV. — Effectif du matériel

		1901.	1900.
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales	Locomotives à voyageurs	850 769
		» mixtes (types 28, 30 et 31) munies du frein Westinghouse (1).	169 108
		» à marchandises	1,545 1,532
		» de gare	544 555
	Total.		2,686 2,542
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	46 46
		» tenders pour type 11 (mixtes) (1).	102 102
		Voitures à vapeur (partie « moteur »)	55 49
		» électriques automotrices (id. id.).	5 5
	Total.		188 202
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	12 12	
Ensemble des moteurs (2) (3).		2,886 2,756	
Tenders indépendants (2)		1,909 1,834	
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4). { 1 ^{re} classe	202 175
		{ 2 ^e —	1,442 1,248
		{ 3 ^e —	2,725 2,447
		mixtes.	287 594
		Fourgons à bagages.	975 956
		— chaudières	2 2
		Voitures. { cellulaires	19 19
		{ funéraires	9 9
		{ postales	72 71
		Wagons fermés pour petits colis.	409 401
		Trucks et wagons fermés pour équipages	148 148
		Boxes et wagons pour chevaux	251 195
		Total (5).	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. { 1 ^{re} classe	» »
		{ 2 ^e —	180 174
		{ 3 ^e —	496 505
		mixtes	116 125
		fourgons	141 147
		Fourgons à bagages indépendants.	21 21
		— — adhérents aux locomotives.	46 46
		Voitures à vapeur (partie « voiture »)	55 49
		— électriques automotrices (partie « voi- ture »)	5 5
		Total (5).	
	pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)	12 12
	Voitures remorquées	20 12	
	ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5).		7,615 7,155

(1) Les locomotives « mixtes » servent indifféremment pour les trains de voyageurs et pour les trains de marchandises.

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

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

(4) Y compris 5 voitures pour malades.

(5) 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.	1901.	1900.
Fourgons	1 1/2	1,195	983
	5	221	230
Wagons fermés	7 et 7 1/2	2	4
	10	10,537	10,422
	15	1,271	994
— pour coton et laine	10	1,502	1,504
— — — — —	15	100	100
— pour coke, laine et minerais	10	2,005	2,011
— — — — —	12	1,868	1,888
— — — — —	15	545	545
— pour charbon	10	20,785	20,959
— — — — —	7	520	658
— — — — —	5	524	579
— — — — —	12	7,752	7,756
— — — — —	15	10,538	9,729
— plats à 4 roues	10	2,911	2,925
— — — — —	7	22	28
— — — — —	5	2	1
— — — — —	15	785	787
— — 6 — — — — —	15	20	20
— — 8 — — — — —	20	1,156	1,158
— — 8 — — — — —	25	56	51
— — 8 — — — — —	50	6	7
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.) 6	5	5	5
Total pour le service commercial (1) .		65,540	62,700

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	5	5
	55	5	5
— pour embranch ^{ts} de charbonnages. (1) 7 1/2	1,011	1,017	
— dits tapisnières	5	55	61
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2	140	146	
— — le transport de plaques tourn. 10	17	17	
— — — — — de roues	5	5	5
— — — — —	10	85	85
— — transp ^t de combust. en paniers . . .	32	52	
— — vérification de ponts à peser. . .	15	14	
— bâches à eau	15	12	
— de secours	59	61	
— citernes pour pétrole.	28	22	
— freins pour les plans inclinés . . .	54	54	
— pour transport de gaz riche . . .	10	8	

Total pour les services divers (1) 1,508 1,522

ENSEMBLE DES WAGONS (1) 64,848 64,222

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS. 72,461 71,377

Bâches pour couvrir les chargements (1). 25,905 20,725

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

(2) Tonnage moyen.

N° XXVI. — 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.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER.	Avance.	Arrière.	
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL				MATERIEL								
			neuf.	transformé.				mis hors de service.							transformé.
Locomotives.															
1880	131	»	4	8	143	»	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	»	
1885	35	»	16	»	51	»	33	»	33	+ 16	1,788	1,764	24	»	
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13	
1895	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	»	122	»	19	»	19	+ 103	2,257	2,220	37	»	
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,574	2,578	»	4	
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+ 46	2,617	2,664	»	44	
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+ 73	2,690	2,771	»	81	
1901	176	»	26	»	202	»	58	»	58	+ 144	2,834	2,947	»	113	
Tenders ⁽¹⁾ .															
1880	49	»	»	»	49	»	7	»	7	+ 42	832	920	»	88	
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	68	
1890	49	»	94	»	143	»	8	»	8	+ 135	1,304	1,373	»	69	
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	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	
1899	82	»	11	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	116	
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	152	
1901	184	»	31	»	215	»	62	»	62	+ 123	2,200	2,383	»	183	

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives-tenders livrées sur fonds de renouvellement, la démolition ou la fourniture d'une locomotive-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

N° XXVI (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.					AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF — ou 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de (RENOUVELLEMENT)	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement.		à RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER.	Avance.	Arrivé.
	Extensions. — Matériel neuf	Changement de classification.	MATERIEL			Changement de classification.	MATERIEL								
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.							
Voitures automotrices.															
1880	1	»	1	»	2	»	1	»	1	+	1	14	14	»	»
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+	1	14	14	»	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	59	54	5	»
1899	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	59	54	5	»
1900	»	»	»	»	»	»	»	5	»	5	—	54	54	»	»
1901	»	»	»	»	»	»	14	»	14	—	14	40	54	»	14
Voitures motrices et voitures remorquées de la ligne vicinale électrique de Mons à Boussu.															
1899	24	»	»	»	24	»	»	»	»	+	24	24	24	»	»
1900	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24	24	»	»
1901	8	»	»	»	8	»	»	»	»	+	8	32	32	»	»
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	+	304	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	»
1899	219	»	5	1	225	»	65	»	65	+	158	6,827	6,725	102	»
1900	258	»	»	»	258	»	54	»	54	+	201	7,031	6,983	48	»
1901	649	»	2	25	676	»	93	99	192	+	484	7,515	7,632	»	117
Véhicules pour trains de marchandises.															
1880	3,418	»	8	331	3,757	52	358	331	741	+	3,016	34,596	34,941	»	315
1885	1	»	104	6	111	»	593	»	593	—	482	41,414	42,814	»	1,400
1890	764	»	100	24	888	»	411	9	420	+	468	43,523	44,586	»	1,063
1895	583	»	1,456	3	1,742	»	498	»	498	+	1,214	46,390	45,517	873	»
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	+	1,168	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	»
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	825	»	825	+	1,250	60,548	59,852	696	»
1900	3,627	»	621	13	4,261	»	587	»	587	+	3,674	64,222	63,479	743	»
1901	1,180	»	»	103	1,283	»	633	24	657	+	626	64,848	64,659	189	»

(1) Non compris les fourgons des locomotives-fourgons et les voitures adhérentes à la machine, qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et des voitures automotrices.

N° XXVII. — Importance du matériel de traction en 1901.

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.	Totaux ou moyennes.	
Nombre d'unités (1)	1	600	2,110	123	2,042	792	2,834	
Nombre d'essieux moteurs	1	1,200	6,330	492	5,707	2,316	8,023	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	2,044	2,182,821	11,491,385	752,986	11,511,904	2,917,332	14,429,236
	Par locomotive . . .	2,044	3,638	5,446	6,122	5,638	3,684	5,091
	Par essieu moteur . .	2,044	1,819	1,815	1,530	2,017	1,260	1,798
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	13,150	16,009,300	78,151,435	6,207,920	74,076,135	26,305,670	100,381,805
	Par locomotive . . .	13,150	26,682	37,039	50,471	36,278	33,214	35,421
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	32,400	22,399,360	71,977,000	4,829,800	74,876,660	24,361,900	99,238,560
	Par locomotive . . .	32,400	37,332	34,112	39,267	36,668	30,760	35,017
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	37,650	25,150,500	81,374,135	6,253,280	81,991,585	30,823,980	112,815,565
	Par locomotive . . .	37,650	41,918	38,566	50,840	40,153	38,919	39,808

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.		1,909
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	22,710,120
	Par tender	11,896
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	47,026,970
	Par tender	24,634

(1) Non compris les voitures automotrices. (Voir ann. XXVI.)

N° XXVIII. — *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.	ARRIERÉ ANNUEL exprimé EN KILOGRAMMES.	AVANCE.
31 décembre 1874.			232,639
— 1875.	»	20,328	212,331
— 1876.	»	34,708	177,623
— 1877.	»	19,662	157,961
— 1878.	»	43,550	114,611
— 1879.	74,342	»	188,953
— 1880.	»	41,218	147,735
— 1881.	138,156	»	285,891
— 1882.	68,934	»	354,825
— 1883.	»	22,274	332,551
— 1884.	»	40,906	291,645
— 1885.	103,033	»	394,608
— 1886.	»	80,685	314,013
— 1887.	»	158,460	155,553
— 1888.	»	139,484	10,071
— 1889.	96,478	»	112,549
— 1890.	119,887	»	232,436
— 1891.	234,464	»	486,900
— 1892.	»	39,756	447,144
— 1893.	19,596	»	466,510
— 1894.	»	56,668	429,872
— 1895.	79,700	»	509,572
— 1896.	75,470	»	585,042
— 1897.	215,008	»	798,050
— 1898.	»	174,232	623,798
— 1899.	»	166,230	457,568
— 1900.	»	153,754	301,814
— 1901.	»	107,306	194,508
	1,212,888	1,281,039	
Arrière (période de 1875 à 1901) 58,151			
Report des avances au 31 décem. 1874. 232,639			
Avance au 31 décembre 1901 . . 194,508			

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères ;

d — le diamètre des cylindres, en mètres ;

l — la course des pistons, en mètres ;

D — le diamètre des roues motrices, en mètres.

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

N° XXIX. — Balance de renouvellement du matériel. — Valeur « argent » (1).

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895, voir C.R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	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 budg- étaires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	Ensemble.	— Avance. VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	42,002,988	587,690	»	42,600,678	46,011,073	183,800	46,494,873	+ 3,594,195
1885	45,254,404	4,930,094	»	47,184,498	49,447,050	2,389,521	51,836,571	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	4,243,521	»	27,500,225	30,262,403	4,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	4,327,243	»	28,827,468	32,095,153	4,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	4,410,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,353
1898	29,937,830	2,405,653	»	32,043,483	36,443,183	486,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,408,355	»	34,451,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,451,838	2,439,810	»	36,591,648	36,861,512	549,672	37,411,184	+ 819,536
1901	36,591,648	3,529,532	»	40,121,180	37,411,184	4,945,618	39,356,802	(1) — 764,378
Matériel de transport.								
1880	48,602,712	4,424,424	4,273,416	57,300,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1885	25,044,024	4,787,904	4,947,372	28,749,300	31,414,647	266,105	31,377,752	2,628,452
1890	31,863,000	4,315,320	4,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	38,254,679	3,287,291
1895	37,438,248	4,417,440	4,265,268	39,520,956	47,213,864	3,641,302	50,855,166	11,334,210
1896	38,255,688	2,177,797	4,397,964	41,831,449	50,855,166	2,445,783	53,300,949	11,469,500
1897	40,433,485	4,950,864	4,389,816	43,774,165	53,300,949	3,782,544	57,083,490	13,309,325
1898	42,384,349	4,948,272	4,642,508	45,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	13,405,845
1899	44,302,621	2,397,660	4,390,980	48,091,261	59,350,974	56,875	59,407,849	11,316,588
1900	46,700,281	4,762,295	4,390,980	49,853,557	59,407,854	2,473,814	61,881,668	12,028,111
1901	48,462,577	4,990,804	4,377,012	51,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	10,148,275

(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.

(2) Au 31 décembre 1901, il restait à fournir sur fonds de renouvellement de 1901 pour fr. 2,396,408 de matériel de traction. En tenant compte de ce matériel, l'avance est donc de fr. 2,396,408 — 764,378 = fr. 1.632.030.

N° XXX. — Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	EFFECTIF moyen des moteurs.	PARCOURS moyen par moteur (Kilom.)	
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.				
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.										
Matériel pour les lignes princi- pales.	{	Locomotives à voyageurs	25,680,791	918,504	53,501	983,769	1,357,834	29,003,399	762	38,062
		— à marchandises. . . .	3,562,662	28,577,448	520,394	3,334,261	6,657,533	42,655,298	1,470	29,015
		— de gare	122,417	359,931	18,703	248,285	5,505,470	6,254,806	327	19,128
Matériel pour les lignes secon- daires.	{	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	3,187,877	155,025	4,880	117,124	308,966	3,773,872	102	36,699
		Locomotives-fourgons	938,086	3,034	103	43,897	59,789	1,094,509	46	23,802
		Voitures à vapeur	710,044	2,460	»	31,091	55,273	798,668	44	18,156
Locomotives assimilées aux moteurs légers. . . .		1,198,348	2,147	175	44,785	111,501	1,356,956	43	31,857	
Ensemble pour 1901 (1) . . .		(1) 35,459,225	30,018,549	597,756	4,803,212	14,056,366	(3) 84,935,108	2,794	30,399	
		(2) 65,477,774		19,457,334						
Ensemble pour 1900. . . .		(4) 34,751,112	20,732,839	407,540	4,675,643	13,436,817	(4) 83,003,951	2,671	31,076	
		(4) 64,483,951		18,520,000						
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.										
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1901 (2) .		236,335	60,798	»	25,531	»	324,664	»	»	
		299,133		25,531						
— — Ensemble pour 1900. . .		238,882	58,386	»	23,733	»	321,001	»	»	
		297,268		23,733						

(1) Y compris . . .	{ la double traction	{ sur le réseau	1,273,504	5,042,752	1,170	"	"	6,317,426	"	"
		{ de l'Etat . .								
		{ sur les lignes	7,842	96,499	"	"	"	104,341	"	"
	{ le parcours sur les lignes étran-	gères	489,615	361,643	"	47,760	"	899,018	"	"
(2) Y compris la double traction			32	197	"	"	"	229	"	"

(3) Non compris 10,169 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 269,276 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(4) Non compris 13,991 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 272,666 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

ANNÉE.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSUMMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
1901.		Kilogrammes.	Fr.	Fr.	Kilogrammes.	Fr.	Fr.
	Charbon menu demi-gras.	738,403,700	17 74	13,096,199 26	761,488,623	17 74	13,503,484 4
	— menu gras.	173,795,957	18 34	3,186,721 62	173,015,795	18 34	3,173,409 6
	— menu maigre.	317,232,380	14 18	4,496,458 26	316,450,395	14 18	4,483,012 6
	— gailleteux.	56,212,000	20 24	1,137,676 23	57,591,764	20 24	1,165,657 3
	Briquettes pour locomotives.	66,328,443	24 65	1,634,794 42	67,734,580	24 65	1,669,657
	<i>Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.</i>	1,351,972,480	17 42	23,551,849 79	1,375,681,057	17 44	23,904,921
	Charbon pour forges	12,268,000	21 77	267,175 00			
	— gailletins	2,295,000	25 06	57,504 25			
	— p ^r fours à réchauffer.	7,506,000	21 42	158,511 90			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	340 000	22 59	7,004 00			
	Coke industriel	4,405,000	32 22	143,265 00			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	5,275,635	26 67	140,725 39			
	Coke spécial lavé pour fonderie	392,000	38 99	15,284 00			
	Grosses gailleteries	»	»	»			
1900.	Ensemble.	1,381,424,163	17 53	24,243,316 33			
	Charbon menu demi-gras.	844,793,048	17 97	15,184,984 27	823,189,048	17 97	14,792,707
	— menu gras.	168,684,319	20 36	3,435,144 97	165,514,319	20 36	3,369,871
	— menu maigre.	314,771,763	15 05	4,739,489 64	308,959,763	15 05	4,649,844
	— gailleteux.	57,412,000	21 25	1,213,407 94	55,550,000	21 25	1,180,437
	Briquettes pour locomotives	25,283,772	29 98	758,031 50	20,472,202	29 98	613,756
	<i>Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.</i>	1,410,644,902	17 96	25,331,025 29	1,373,685,332	17 91	24,606,617
	Charbon pour forges	12,201,000	18 87	230,199 72			
	— gailletins	2,020,000	27 35	55,256 94			
	— p ^r fours à réchauffer.	7,451,000	21 92	163,332 00			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	240,000	24 04	5,770 50			
	Coke industriel	4,689,000	34 00	159,425 50			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	3,791,596	31 01	117,592 88			
	Coke spécial lavé pour fonderie	522,000	44 43	23,040 00			
	Grosses gailleteries.	»	»	»			
	Ensemble	1,438,559,498	18 06	25,983,642 83			

2 combustibles.

N° XXXII. — *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 30 ampères.		
1885	7	"	"	"	"	"	48	59	"	9	"	22	2	140	4,360
1890	49	"	249	"	"	"	424	421	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1895	32	150	2,045	38	76	27	142	288	55	128	142	31	2	3,124	9,422.4
1896	32	155	2,090	38	117	31	143	322	56	130	159	31	2	3,274	10,067.6
1897	33	149	2,274	49	210	33	180	409	71	140	199	21	"	3,732	11,798.3
1898	35	130	2,784	145	307	61	299	466	87	133	212	49	"	4,673	14,401.3
1899	37	362	3,082	48	312	61	311	486	163	149	239	48	2	5,263	16,185.6
1900	40	395	3,267	48	316	89	366	530	202	190	265	48	2	5,718	18,354.6
1901	41	885	3,205	48	305	104	338	595	213	244	249	42	2	6,230	19,326.2

B. — *Éclairage au gaz.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1885.	219	7,281	12,812	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	8,596	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 18	0.120
1897.	738	8,860	15,168	24,786	5,832,842	692,645 41	0.119
1898.	787	9,199	15,317	25,503	5,865,135	682,204 48	0.116
1899.	842	9,490	15,378	25,710	5,623,926	656,705 05	0.117
1900.	1,050	9,649	15,340	26,039	5,423,075	659,522 54	0.122
1901.	1,196	9,653	15,247	26,096	4,969,049	582,736 48	0.117

N° XXXIII. — *Éclairage des trains au gaz riche.*

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE
		Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885 . . .	150	288,781	105,491 72	809 17	0.564
1890 . . .	155	562,490	115,996 80	748 37	0.520
1895 . . .	218	453,254	110,026 67	504 71	0.254
1896 . . .	217	480,450	116,755 16	558 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
1899 . . .	310	692,855	225,155 80	719 80	0.522
1900 . . .	548	861,112	298,887 67	858 87	0.547
1901 . . .	574	918,866	266,118 50	711 55	0.290

N° XXXIV. — *Approvisionnements et matériel en magasin.*

Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1900 (tarif de 1901).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1901 (tarif de 1901.)	restant à fournir en 1902 sur les marchés de 1901.	Totaux.	
1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1901.				
A. Matières et objets neufs.				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	909,544 44	94,920 58	1,004,264 82	968,312 87
Combustibles.	44,595 70	»	44,595 70	175,190 77
Huile d'éclairage	88,077 85	46,064 61	154,142 46	155,800 85
Huiles et matières de graissage	141,228 26	5,814 95	147,045 21	105,010 51
Bois de construction.	1,874,411 46	100,554 18	1,974,945 64	1,758,242 74
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,126,547 26	250,768 71	4,377,115 97	3,998,181 05
Aciers, fontes et fers divers.	1,297,916 59	5,384 85	1,505,501 44	945,281 92
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux.	1,086,985 06	»	1,086,985 06	785,924 95
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	154,564 55	20,183 45	163,547 98	171,660 77
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	265,820 71	9,058 54	272,879 05	291,142 08
Matières et objets divers.	2,595,567 52	174,912 28	2,770,279 80	1,987,792 98
B. Matières et objets hors d'usage :				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹) .	240,951 50	»	240,951 50	305,181 65
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (¹).	681,965 29	»	681,965 29	550,185 40
Total. . .	15,485,174 19	716,641 75	14,201,815 92	11,959,906 50
2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :				
Stations et ateliers.	5,501,564 20	»	5,501,564 20	5,242,566 03
Sections	1,240,985 51	»	1,240,985 51	1,108,556 85
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons.	7,741,848 50	»	7,741,848 50	7,177,801 50
Valeur totale des approvisionnements .	27,778,572 20	716,641 75	28,495,015 95	25,488,810 88

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

N° XXXV. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 jours.*

ANNÉES	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Etudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Etudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Etudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,051	863,198	58 55	11 20	12.15	101 560 »	20,509 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,263	1,267 573	28 50	10 45	13. »	160,622 19	27,042 87	178,729 53
1874 . .	257,692	196,682	1,729,436	28 50	10.45	13. »	201,613 79	33,065 80	232,511 01
1875 . .	263 888	228 158	2,521,100	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	352,558 42
1877 . .	389 522	308,008	2,604,048	25 75	10 90	14.05	285,885 03	50,909 »	347,706 53
1878 . .	412,656	382 939	3,001,172	25 05	11.30	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	384,791 15	74,157 50	356,701 10
1880 (2) .	800,855	645,215	4 266,076	31.75	14.50	12.60	601,809 »	96,555 »	491,842 41
1881 . .	864,048	641,156	5,285,580	35 15	12.85	15.18	645,707 22	150,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	36 81	13 27	15 25	1,029,618 08	178 659 »	710,527 60
1883 (3) .	1,780,802	1,261,796	7 023,596	36 48	12 99	13 80	1,275,282 86	192,548 »	805,229 70
1884 . .	2,608 088	1 251,874	7,402,592	37 88	12 95	13 71	1,502,751 12	187,517 »	854,102 03
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	38 24	12 28	14 80	2,061,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	5,520,890	1 517,180	8,572,896	38 50	12 75	14.50	2,351,917 19	197,954 55	982,208 18
1887 . .	5 697,578	1,448,914	9,625,510	38 22	12 62	14 57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,020	1,550 258	11,294,984	38 27	12 67	14.64	3,075,655 02	228,625 59	1 527,767 82
1889 . .	4,117,136	1,628,460	12,514,642	37 96	12.64	14 66	3,308,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,817,214	1,741,758	14,588,522	38 66	12.75	14.70	3,529,529 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,255,906	1,759,016	16,209,074	38.90	12 98	14.74	4,027,450 60	279,105 83	1,955,114 55
1892 . .	5 751,015	1,917,558	17,027,012	39.12	13. »	14.76	4,587,684 90	291 490 95	2,061,845 51
1893 (4) .	6 304,650	2,066,970	18,421,374	39.04	13 02	14 74	4,989,219 11	304,755 35	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19 848,086	39 56	12 90	14 75	5,844,545 28	319,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,320	21,375 212	39.25	12 91	14 76	6 071 726 97	324 518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908 200	39.57	12 91	15 01	6,575,967 77	355,571 29	3,118,740 20
1897 (5) .	8,671,458	2,564,556	30,185,821	39 24	13 05	15 15	6,999,522 56	352,252 56	3,597,555 86
1898 . .	9,579,716	2,951,596	35,775,906	39 54	12 85	16 9 »	7,457 096 50	401,437 62	4,179,152 39
1899 . .	10,588,466	3,204,250	42,267,855	38 90	13 14	17 14	7,786,003 46	425,651 66	5,037,023 45
1900 . .	11 158,760	3,245,742	48 222,259	(7) 38 55	12 95	17 20	8,091,652 12	459,887 01	5 906 226 59
1901 . .	12,081,962	3,415,226	47,417 175	38.77	13 27	17 26	8,906,855 54	459,449 20	5,710,615 9-

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'Administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnement. 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 payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1^{er} juin 1893 (Voir annexe suivante.)

(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la 2^{me} classe et réduction de 10 p. c. prix des abonnements ordinaires de 3^{me} classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.

(7) Chiffre rectifié.

N° XXXVI. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.*

ANNÉES.	MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.)				RECETTES.			
	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.
1893 (1)	2,232	6,248	11,548	19,828	111,603	237,424	283,700	632,724
1894	4,888	15,709	25,840	46,497	214,375	599,222	646,000	1,459,597
1895	5,428	16,965	27,757	50,128	271,400	644,594	695,425	1,600,419
1896	6,500	19,515	31,009	57,024	324,525	741,551	775,225	1,841,501
1897 (2)	6,501	15,782	43,895	65,978	538,446	620,798	1,028,651	1,987,875
1898	5,506	15,461	48,715	69,682	502,850	618,440	1,120,445	2,041,715
1899 (3)	802	22,087	51,081	74,060	49,060	885,480	1,174,865	2,107,405
1900	Janvier	1,584	3,206	4,790	»	65,560	75,758	157,098
	Février	1,580	2,750	4,150	»	55,200	65,250	118,450
	Mars	1,645	3,524	5,167	»	65,720	81,052	146,772
	Avril	1,648	3,576	5,224	»	65,920	82,248	148,168
	Mai	1,851	3,892	5,725	»	75,240	89,516	162,756
	Juin	1,955	3,982	5,935	»	78,120	91,586	169,706
	Juillet	2,448	4,820	7,277	»	97,920	111,067	208,987
	Août	3,505	7,026	10,529	»	140,120	161,598	301,718
	Septembre . . .	2,702	5,894	8,596	»	108,080	155,562	245,642
	Octobre	1,901	4,521	6,222	»	76,040	99,585	175,425
	Novembre . . .	1,756	3,654	5,410	»	70,240	84,042	154,282
	Décembre . . .	1,291	2,650	3,941	»	51,640	60,950	112,590
	»	25,640	49,504	72,944	»	945,800	1,155,992	2,079,592
1901	Janvier	1,750	3,505	5,055	»	70,000	76,015	146,015
	Février	1,499	2,915	4,414	»	59,960	67,045	127,005
	Mars	1,692	3,574	5,266	»	67,680	82,202	149,882
	Avril	1,858	4,108	5,966	»	71,520	94,484	168,804
	Mai	2,049	4,354	6,385	»	81,960	99,682	181,642
	Juin	2,161	4,341	6,702	»	86,440	104,445	190,885
	Juillet	3,028	5,945	8,971	»	121,120	156,689	257,809
	Août	4,508	9,424	15,932	»	180,520	216,752	397,072
	Septembre . . .	5,185	7,180	10,565	»	127,400	165,140	292,540
	Octobre	2,127	4,796	6,925	»	85,080	110,508	195,588
	Novembre . . .	1,955	3,945	5,876	»	77,520	90,689	168,009
	Décembre . . .	(4) 42	1,508	4,289	2,520	52,520	66,907	121,747
	42	27,098	56,972	84,112	2,520	1,085,920	1,510,556	2,596,796

(1) A partir de juin 1893.
(2) Augmentation du prix des abonnements : de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la deuxième. — Réduction de 10 p. c. pour la 3^e classe.
(3) Suppression des abonnements de 1^{re} classe.
(4) Voitures de luxe et compartiments réservés.

N° XXXVII. — *Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. Année 1901.*

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.)	
Acides chlorhydrique, muriatique, sulfurique.	643,720	1,763	12,925	638,417
Acier { en lingots, en brames, en largots ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 13 et 28).	24,405	90	53,351	60,154
laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12 et 13)	21,813	907	27,360	50,080
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	10,710	639	466	11,815
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe).	771,456	33,758	47,181	854,375
par 50 tonnes (T. sp. 39).	31,065	520	33,572	65,157
Bières en fûts (5 ^e classe).	35,901	1,556	1,185	38,642
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (3 ^e classe).	535,420	28,120	6,850	370,399
Vieilles billes, billettes (4 ^e classe) de chauffage, européens en bûches (T. sp. 36)	372,822	54,397	36,796	444,015
de houillères ou de mines, broussailles, perches, piquets (4 ^e classe, sp. 36)	155,185	25,422	19,426	200,031
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	125,565	1,035	1,818	129,044
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	162,128	5,775	1,891	169,792
réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	68,865	6,765	24,057	99,687
Carreaux et dalles { en ciment, en grès, en terre céra- mique, en pierre et marbre, etc. (3 ^e classe, sp. 12)	39,642	3,553	3,140	46,313
en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4 ^e classe, sp. 5)	6,435	658	881	7,974
Cendrées (4 ^e classe, sp. 53 et 57)	148,895	3,351	53,924	186,148
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (3 ^e classe, sp. 46).	543,556	52,796	26,075	627,227
Chaux et plâtre : chaux, cen- { 4 ^e cl., sp. 2 et 5	453,720	42,565	31,339	529,855
dres et poussière de chaux, { sp. 36	42,550	4,731	17,650	64,731
plâtre et gypse.				
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	3,165	616	875	4,656
en racines sèches et en cossettes (3 ^e classe, sp. 12)	11,519	1,081	7,009	19,659
Chiffons (3 ^e classe et T. sp. 12)	51,845	3,721	5,248	40,812
Ciment (3 ^e classe, T. sp. 5 et excep ^t 3, 8, 45 et 47)	351,066	14,156	6,315	371,515
Clous, pointes et vis (2 ^e classe et T. sp. 9)	11,697	405	1,959	14,069
Colis vides (1 ^e classe)	15,400	671	267	16,428
A reporter.	4,423,550	271,611	383,904	5,080,925

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.)	
Report. . .	4,425,530	271,611	583,004	5,080,925
Combustibles (4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42).	2,283,141	221,487	245,420	2,752,048
Minéraux: houille (sp. 2)	421,861	710	3,974	426,545
Coke, briquettes et boulets de houille. (sp. 34) (except. provisoire n° 6) (id. id. n° 31).	41,875 1,362,588 3,273,868	11,101 244,272 278,175	70 122,919 215,688	52,846 1,729,777 3,767,711
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45).	16,724	127	881	17,732
Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	14,522	545	884	15,951
Déchets de carrières (4 ^e classe, sp. 36)	83,328	22,020	7,840	115,188
Graviers et macadam (sp. 2, 5, 24 et 37)	453,901	84,123	19,028	559,052
Déchets de textiles, de de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton. déchets d'étoupe, de chanvre, de lin (3 ^e cl. et sp. 12) déchets de laine et de co- ton (2 ^e cl. et sp. 18)	9,875 10,150	276 400	602 325	10,755 10,875
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 36)	532,148	20,099	59,168	632,315
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe et sp. 50)	11,798	15	926	12,737
Épicerie et denrées coloniales (1 ^{re} classe)	2,357	57	»	2,594
Engrais divers 4 ^e classe sp. 5 et 36 sp. 2, 37 et 38.	98,253 417,077 144,754	5,474 36,283 6,137	6,035 59,434 18,749	109,760 532,776 169,640
Escarilles (3 ^e classe)	10,238	52	508	10,778
Étoupes (3 ^e classe).	5,909	399	759	7,047
Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	10,496	476	247	11,219
Farine, fécule et son (3 ^e classe, sp. 46)	334,351	52,783	27,538	394,852
Fers en général. Fers battus, en barres, laminés, fendus, feuil- lants, ferronne- ries, fers ébau- chés, etc. (2 ^e classe). (3 ^e cl., sp. 9). (4 ^e cl., sp. 12 et 13).	21,864 136,285 173,475	2,378 10,158 276	2,155 6,091 6,991	26,597 152,482 180,742
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	9,613	559	126	10,300
Fontes brutes et massives (4 ^e classe, sp. 13, 28, 43) moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	197,069 29,214	19,427 2,318	49,059 4,628	266,155 56,360
Fruits et légumes frais. Pommes, poires, prunes frai- ches, etc. (2 ^e classe, sp. 9). Oignons, pommes de terre, etc. (3 ^e classe, sp. 12).	12,526 201,201	404 11,287	1,544 18,905	14,474 231,363
A reporter.	14,772,557	1,304,641	1,204,416	71,341,594

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTALS GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Report.	14,772,557	1,504,641	1,264,416	17,541,594	
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	50,953	20	550	51,523	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles miné- rales (4 ^e classe, sp. 40).	28,504	1,581	5,756	35,821	
Graines et semences fourragères (5 ^e classe).	10,074	2,418	718	13,210	
Huiles diverses.	Pétrole, naphle, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	81,059	7,142	509	88,550
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.)	15,410	608	850	14,868
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes)	4,459	560	125	4,944
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	1,474	45	18	1,537
Laines.	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe).	2,202	»	255	2,547
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	6,751	104	5,118	9,953
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 36, 37).	110,953	65	14,564	125,582	
Lin	teillé (2 ^e classe)	12,753	555	588	13,896
	en tiges (4 ^e classe).	15,882	5,066	3,994	24,942
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	21,400	1,958	3,894	27,252	
Marbre	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	6,909	715	1,265	8,889
	en blocs (4 ^e classe)	15,950	10,600	400	26,950
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 5, 24, 36, 37)	72,056	445	49	72,550	
Mélasse ordinaire en fûts (5 ^e classe).	25,969	812	2,299	29,080	
Minerais	de fer, de manganèse et mangané- sifères (4 ^e classe, sp. 2, 5, 25, 24, 23 et 26)	82,808	282,026	5,018	369,852
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 23).	86,537	85,454	110	172,101
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 23).	11,478	1,658	»	13,136
Mitraille et limaille	de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 15 et 28)	120,797	15,549	18,900	155,246
	d'autres métaux et déchets de mé- taux communs (2 ^e classe, sp. 8).	2,651	290	217	3,158
Moellons et pierres calcaires	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5, 24 et 36).	92,088	5,647	10,527	108,262
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 37).	229,957	65,515	105,154	390,626
Paille et fourrages.	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (5 ^e cl.)	70,540	6,194	8,774	85,508
	Foin (4 ^e classe)	40,255	2,058	5,447	47,758
A reporter.	15,068,242	1,795,504	1,454,555	19,218,299	

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.)		
Report.	13,968,242	1,793,504	1,484,533	19,218,279	
Panier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	26,455	819	2,165	29,417	
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (3 ^e classe).	50,589	8,806	5,468	42,855	
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 3)	565,791	60,444	27,940	452,175	
Pierres. {	Pierres brutes, houchardées en grès artif. brutes sciées sur une face, meulières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 3). .	155,808	8,109	7,577	169,494
	Pierres en grès artif. taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres taillées, etc. (3 ^e cl., sp. 12)	137,900	10,651	2,754	151,305
Planches et planchettes (3 ^e classe, sp. 21) . . .	41,576	5,119	4,785	51,478	
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	5,428	557	1,880	5,871	
Produits sidérur- giques. {	Câbles, chatoes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9).	86,211	4,541	15,635	104,405
	Bandages de roues, longes-rons.	33,889	5,351	52,009	91,449
	poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. . .	4,040	"	5,404	9,444
	accessoires, tuyaux en fonte, etc.	33,354	557	17,199	51,090
Pyrites de fer et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 25, 24, 23 et 26).	51,222	24,190	110	75,522	
Sable {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5)	119,780	11,967	2,231	133,998
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41). . .	528,969	19,722	5,129	551,820
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 25, 24, 23 et 26)	82,510	51,332	6,289	119,951	
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	23,650	2,012	2,089	27,751
	de soude (carbonate) (3 ^e classe, sp. 12).	51,755	1,221	950	53,904
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17).	9,806	5,337	"	15,143
	brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., except prov. 13)	215,934	2,305	10,958	229,197
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe) . .	29,679	1,838	120	31,457
	de baryte en pierres ou en poudre (1 ^{re} classe, sp. 5)	19,891	258	592	20,541
A reporter.	17,998,205	1,998,660	1,621,659	21,616,504	

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.)	
Report.	17,998,205	1,998,660	1,621,639	21,616,504
Tannins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exoti- ques (3 ^e classe, sp. 12)	13,549	202	150	13,901
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	10,137	2,926	4,462	17,525
non dénommés (3 ^e classe)	12,371	323	144	12,837
terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 36)	15,127	456	571	14,154
Terres et terrils. { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales par 10 t. (4 ^e cl.)	43,840	12,147	25,559	85,546
{ Argile { Terres à pipes, kaolin, China-Clay, Ball- Clay, etc. par 50 t. (4 ^e cl., sp. 2, 16 et except. prov. 31	40,954	2,274	6,014	49,222
{ Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 36).	1,556	"	"	1,556
{ par 50 t. (sp. 24 et 37) . . .	23,454	"	3,674	29,108
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12 et 13)	51,320	1,242	200	32,762
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12 et 13)	62,176	5,168	25,554	90,678
Tourteaux (4 ^e classe)	85,608	7,893	2,275	95,776
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 5)	40,640	2,666	958	44,255
Verrerie et gobeletterie. { (2 ^e classe)	3,141	255	1,951	7,525
{ (sp. 9 et 11)	16,056	20	9,574	25,650
Verres à vitres { (2 ^e classe)	11,745	1,595	145	13,485
et verres spéciaux. { (sp. 9 et 12)	117,047	13,864	1,158	132,069
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	31,241	6,749	9,654	47,624
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	18,560,116	2,056,420	1,711,417	22,327,953

N° XXXVIII. — *Mouvement général de certaines GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1901.*

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	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.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	242	»	5. »	7.8	224.8
Acide sulfurique, nitrique . . .	8,230	242	»	329. »	8,774. »
Amidon	69	462	»	»	231. »
Ardoises {	brutes pour toitures.	4,250	34	»	4,284. »
	en tables.	57	»	»	57. »
Argile . {	brute	35	44,292	50.9	234. »
	calcinée ou grillée. .	»	94	»	10.2
Asphalte.	22	237	20.2	2,485.9	2,465.4
Avoine.	24	724	4,504.3	5. »	2,254.3
Bières en fûts.	10	9,646	»	574. »	10,227. »
Bois {	Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale en grumes, bûches et rondins.	10	»	57.7	»
	en poutres, en madriers ou en blocs.	32	86	290.4	»
	en planches.	284	4,460	54.7	»
	sciés.	465	3,768	4,044.2	10. »
	perches à houblon.	»	942	»	942. »
	pour mines.	25	10,798	40.4	»
	objets en bois.	488	530	348.5	26.1
Briques réfractaires	951	40,685	489.4	5,261.8	47,087.2
Cacao	»	»	254. »	»	254. »
Café.	»	35	4,562.7	»	4,597.7
Céréales (sauf l'avoine).	4,428	4,424	14,348.5	440.5	44,038. »
Céruse.	»	5	»	567.5	572.5
Charbon de bois.	202	66	35. »	»	303. »
Chaux.	8,439	340	»	42.4	8,821.4
Chicorée {	en racines ou en cossettes.	8,034	»	»	8,034. »
	fabriquée.	64	24	»	85. »
Chiffons	7,297	4,644	510.3	4,540.3	10,958.6
Chlorure de calcium.	440	4,809	»	489.7	2,408.7
Chlorure de chaux.	40	54	»	2,268.7	2,329.7
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	»	447	»	46. »	433. »
A reporter.	40,445	55,843	47,249.6	13,405.9	426,643.5

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	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).					
Report	40,145	55,843	17,249.6	13,405.9	126,613.5
Ciment.	6,433	614	20.3	61.7	6,829.2
Combustibles	par 40 tonnes	65,648	391,129	575.2	457,322.2
	par 45 —	»	192,387	5,451.2	197,538.2
	par 50 —	10,981	»	»	10,981.2
	par 100 —	23,447	»	98,714.2	122,128.2
par abonnement.	»	157,204	»	»	157,204.2
Coton brut et déchets de coton.	1,999	222	15,304.5	97.7	17,623.2
Grasses de hauts-fourneaux	473	531	»	64.5	768.5
Créosote	90	»	355.2	»	445.2
Cuirs et peaux	verts et salés ainsi que séchés.	1,401	2,267	8,038.8	12,231.3
	tannés.	430	68	219.2	422.4
Degras.	»	27	»	»	27.2
Eau minérale.	860	1,248	5.2	1,566.1	3,649.4
Engrais:	Phosphates minéraux et superphosphates.	14,499	380	139.6	14,760.3
	Scories Thomas (scories phosphatées).	341	2,694	4,506.2	4,538.2
	Guano.	789	32	47.4	868.1
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	401	56	16,669.8	16,826.8
Autres engrais	6,725	3,249	433.3	87.5	40,494.8
Farines alimentaires.	411	40	579.8	»	700.3
Fers, fonte et aciers.	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles).	1,120	33,307	3,864.1	315,475.9
	Tuyaux en fer	324	3,676	2,367.1	3,303.4
	Fonte brute, mitraille.	3,395	19,930	5,332.4	4,422.2
	Machines agricoles	»	118	»	118.2
	Autres machines et pièces de machines.	2,255	7,726	2,466.9	8,772.8
	Poutrelles.	»	956	31.6	4,498.2
	Fuel économiseurs, radiateurs.	»	»	236.9	236.9
	Fers et aciers ouvrés (autres).	2,001	5,233	2,264.5	37,426.5
	Fibres brutes.	»	»	115.7	115.7
	de coton, de laine	482	»	187.2	92.1
Fils	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	1,303	25	2,650.2	38.4
Foin.	793	»	10.4	»	803.4
Fromages	6	»	»	5.2	11.2
A reporter.	184,592	878,899	78,588.6	492,835.3	1,634,914.9

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	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).					
Report.	484,592	878,899	78,528.6	402,835.3	1,634,914.9
Fruits frais.	22,289	7	954.4	»	23,250.4
Glace (eau congelée).	30	»	24.9	12.1	67.»
Goudron minéral	422	442	6,245.7	116.6	7,256.3
Graines { de betteraves	79	1,335	490.»	5.»	1,609.»
{ fourragères	216	552	96.9	20.»	884.9
Graisses { cambouis, saindoux	82	15	3,494.6	»	3,594.6
{ suif et autres graisses.	318	71	473.5	»	862.5
Groupages	73	323	2,438.6	10,582.8	13,417.4
Houblon	43	205	118.»	1,519.»	1,915.»
{ végétales	856	22	2,426.»	31.6	3,335.6
{ de goudron de houille.	388	395	24.7	303.4	1,114.4
{ minérales lourdes.	182	1,010	1,089.1	27.7	2,338.8
Huiles { minérales demi-lourdes	»	10	15.4	»	25.4
{ minérales à graisser	12	3	1,351.4	21.3	1,449.4
{ de pétrole raffiné et naphte.	110	2,274	10,130.»	»	12,553.»
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	»	161	»	3,689.7	4,153.7
Laines { brutes lavées et dé- chets de laine.	11,506	2,919	3,273.2	109.8	19,813.»
{ laine peignée	5,721	222	361.1	3.2	6,309.3
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	»	»	»	12.5	12.5
Lard, jambons	7	35	2,018.3	113.3	2,174.»
Légumes secs.	298	56	217.1	152.»	723.1
Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de carot de chanvre.	1,169	3,983	359.1	»	5,783.1
Marbres { en blocs	3,260	10	12,213.2	»	15,513.2
{ en tranches.	262	30	»	»	292.»
Mélasses préparées pour l'alimen- tation du bétail.	10	10	15.5	»	36.6
{ de fer et de (40 tonnes.	585	475	772.8	»	1,832.8
{ mauganèse Pyrites de fer (45 ou 50 tonnes.	9,195	80	10,145.2	»	19,720.2
Minerais { de zinc et de (40 tonnes.	253	61	315.»	»	629.»
{ plomb (45 ou 50 tonnes.	3,892	1,062	52,514.»	»	57,468.»
{ autres (100 tonnes.	»	85	273.3	»	358.3
{ (45 ou 50 tonnes.	498	»	»	»	498.»
Nitrate de potasse (salpêtre).	832	21	»	»	853.»
Oufs	33	275	1,822.8	15.1	2,116.2
A reporter.	217,582	895,355	191,297.1	509,632.9	1,816,867.0

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	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).						
Report.	247,582	895,355	194,297.4	509,632.9	1,846,867. »	
Oignons comestibles.	3,575	»	261.2	»	3,836.2	
Objets en ciment	24	602	»	»	623. »	
Os concassés	40	55	363.3	»	458.3	
Paille	806	790	4,024. »	»	2,620. »	
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	2,042	2,362	479.9	54.8	4,638.7	
Pierres	brutes ou de construction.	43,709	4,376	479.9	»	45,264.9
	ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	79	83	»	»	162. »
	meulières et meules à aigui- ser ou à moudre.	5	849	»	»	854. »
	lithographiques.	70	82	»	425.3	577.3
	Pavés	7,489	458	37.5	»	7,984.5
	Pierrailles, macadam	4,835	30	»	»	4,865. »
	Moellons bruts	2,428	40	»	»	2,468. »
	Castines	»	»	»	»	»
Plâtre	205	3,449	»	»	3,654. »	
Piomb.	4,678	4,627	873.5	145. »	4,323.5	
Pommes de terre	14,849	274	31.4	339.8	15,463.9	
Poteries et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	57	367	6.9	4,366.3	4,797.2
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel.	114	338	»	538.7	987.7
	Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence.	40	473	»	787.9	4,270.9
	Briques de revêtement. . .	»	238	»	»	238. »
Radicelles	905	40	94. »	»	4,006. »	
Résines.	Colophane (brai sec végétal).	46	460	4,049.6	»	4,495.6
	Térébenthine	24	54	707.5	»	779.5
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	474	15	87.3	»	573.3	
Sels.	Chlorure de sodium (sel gemme).	»	4,432	»	»	4,482. »
	Sel de glauber (sulfate de soude).	533	46,263	»	6.7	46,802.7
Scories autres que pour engrais .	44,358	149	4 »	5. »	44,483. »	
Son	8,386	425	286.6	»	8,797.6	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude).	45	493	»	674.6	4,482.6	
Stéarine	40	»	»	106. »	146. »	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	»	84	208.5	44.2	306.7	
Tabacs.	45	75	22.5	»	142.5	
A reporter.	324,024	927,095	490,678.4	514,097.2	14,964,894.6	

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
		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).						
	Report.	321,021.8	927,095	199,678.4	514,097.2	1,961,891.6
Tannins.	{ Eau de tan	428	5	1,533.6	»	1,666.6
	{ Écorces à tan	1,969	99	199.6	»	2,267.6
	{ Tannins divers	1,290	36	3,340.2	»	4,636.2
Teinture.	{ Bois de teinture et racines de bois de teinture.	5	»	172.9	»	177.9
	{ Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier.	23	32	943.2	»	998.2
	{ Alizarine, cachou, gambier.	20	71	1,670.6	1,066.8	2,828.4
Terres.	{ Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	242	3,634	4,615.4	89.4	8,577.2
	{ Terres ordinaires et terres réfractaires.	3,967	1,627	30. »	31.2	5,655.2
	{ Terres à couleurs	105	1,195	172.9	170.3	1,643.2
	{ Sable	284	1,342	»	145. »	1,771. »
Tissus	30	21	103.1	1,016.7	1,169.8	
Verres.	{ Verres à vitres	2,683	106	16.8	1,862.3	4,668.4
	{ Verrerie creuse	101	5,693	20.3	2,019.5	7,833.8
Vins.	10	150	202.3	176.6	538.9	
Vitriol de fer (vitriol vert)	6	1,295	»	16.5	1,317.5	
Zinc.	3,305	69	»	1,124.2	4,498.2	
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne.		335,189	942,467	212,669.0	521,844.4	2,012,139.4

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.		
	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.							
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	55	»	22.3	»	77.3		
Acide sulfurique, nitrique . . .	22	»	»	»	22.»		
Amidon	360	»	20.4	5.»	385.4		
Ardoises { brutes pour toitures.	3,622	»	»	»	3,622.»		
{ en tables.	»	»	»	»	»		
Argile { brute	»	»	»	»	»		
{ calcinée ou grillée . .	»	»	»	»	»		
Asphalte	64	70	»	»	434.»		
Avoine.	»	»	40,458.7	»	40,458.7		
Bières en fûts.	»	40	»	53.»	63.»		
Bois {	d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale.	en poutres, en madriers ou en blocs.	275	23	499.8	»	497.8
		en planches.	972	79	4,074.4	25.7	2,448.4
	en grume, bûches et rondins.		4,407	2,150	443.7	»	3,670.7
	sciés.		468	590	60.9	900.4	4,749.»
	perches à houblon.		»	»	»	»	»
	pour mines.		224	532	»	»	756.»
	objets en bois		44	384	66.6	974.4	4,433 »
	Briquesréfractaires		225	464	3,225.4	»	3,944.4
Cacao	»	»	405.8	»	»	405.8	
Café.	»	»	838.2	»	»	838.2	
Céréales (sauf l'avoine).	347	20	24,508.1	»	»	24,875.4	
Céruse.	453	»	»	»	»	453.»	
Charbon de bois.	4,497	»	20.3	»	»	4,217.3	
Chaux.	96,850	238	»	»	»	97,088.»	
Chicorée {	en racines ou en cossettes	»	»	»	»	1,300.»	
	fabricquée.	»	»	»	»	4,079.»	
Chiffons	464	428	53.6	443.6	»	789.2	
Chlorure de calcium.	5	12	»	»	»	17.»	
Chlorure de chaux.	»	»	»	30.8	»	30.8	
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude.	»	»	»	»	»	»	
Ciment	703	85	14.7	»	»	799.7	
A reporter.	109,200	4,785	40,776 6	2,429.6	»	157,191.2	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTALS.	
	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.)						
Report.	409,200	4,785	40.776.6	2,429.6	157,191.2	
Combustibles {	par 40 tonnes	398,320	40	»	398,360.2	
	— 50 —	29,388	»	»	29,388.2	
	— 100 —	101,087	»	»	101,087.2	
Coton brut et déchets de coton.	81	46	3,636.5	24.8	3,808.3	
Crasses de hauts-fourneaux.	73	5	»	17.5	93.5	
Créosote	»	25	»	20.2	45.2	
Cuirs et peaux {	verts et saïés, ainsi que séchés.	185	311	4,489.8	1,510.6	3,499.4
	tannés	22	»	52.1	»	74.1
Dégras	»	»	»	»	»	
Eau minérale	»	425	»	27.4	452.4	
Engrais. {	Phosphates minéraux et superphosphates.	5,493	255	49.2	»	5,497.2
	Scories Thomas (scories phosphatées).	450	20,996	»	62,614.3	83,760.3
	Guano	16	31	»	»	47.2
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	91	»	»	3,317.3	3,438.3
Autres engrais	2,029	245	»	41.2	2,315.2	
Farne salimentaires	272	»	636.7	»	908.7	
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles).	408	1,571	897.7	182,210.8	185,147.5	
Tuyaux en fer	45	71	302.1	1,431.2	1,849.3	
Fonte brute, mitraille	313	89,669	4,251.8	20,751.7	111,988.5	
Machines agricoles	»	42	227.6	»	269.6	
Autres machines et pièces de machines.	344	607	5,213.7	2,084.4	8,245.7	
Poutrelles	»	693	»	710.1	1,403.1	
Fuel économiseurs, radiateurs.	»	21	297.1	»	318.1	
Fers et aciers ouvrés (autres).	550	3,674	4,408.4	8,610.4	11,272.8	
Fibres brutes	»	»	486.2	»	486.2	
Fils de coton de laine	490	»	526.4	23.7	710.1	
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	48	»	42.4	5.2	65.4	
Foin.	502	»	»	»	502.2	
Promages.	»	»	»	3,379.9	3,379.9	
Fruits frais.	30	»	23.2	5.4	58.6	
Glace (eau congelée).	»	»	»	»	»	
Goudron minéral	26	»	67.6	»	93.6	
Graines de betteraves	42	»	40.2	45.2	67.2	
A reporter.	648,576	123,512	60,414.9	289,322.9	1,121,824.8	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	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).					
Report.	648,575	123,512	60,444.9	289,322.9	1,121,824.8
Graines fourragères.	»	99	447.5	453.7	700.2
Graisses, cambouis, saindoux. . .	5	»	4,691.3	»	4,696.3
Graisses, suif et autres graisses. .	425	»	59.6	»	484.6
Groupages	455	»	8,347.8	8,774.8	47,277.6
Houblon	22	»	5.3	481.4	508.7
Huiles végétales	503	»	929.1	»	4,432.4
— de goudron de houille . .	»	»	42.7	»	42.7
— minérales lourdes. . . .	»	»	355.4	»	355.4
— minérales demi lourdes. .	43	»	»	»	43.0
— minérales à graisser. . .	86	»	4,646.2	»	4,702.2
— de pétrole raffiné et naphte	267	»	6,908.6	»	7,472.6
Houets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	»	»	»	40.9	40.9
Laines brutes lavées et déchets de laine.	477.6	»	43,392.4	42.4	43,882.4
Laines peignées.	4,452	»	45.5	»	4,467.5
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	»	»	»	3,502.9	3,502.9
Lard, jambons	»	»	73.0	»	73.0
Légumes	403	»	4,928.9	»	2,031.9
Lins, flasses de lin, étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre . . .	22	»	460.0	»	482.0
Marbres en blocs	64	»	»	»	64.0
— en tranches.	57	»	710.4	»	767.4
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail	»	»	»	»	»
Minerais de fer } 40 tonnes . . .	30	967	437.3	»	4,434.3
et de manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	40,248	424,191	424,226.3	»	558,635.3
Minerais de zinc } 10 tonnes . . .	»	»	»	»	»
et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	»	»	»	»	»
Minerais autres } 40 tonnes. . .	»	»	»	»	»
} 45 ou 50 tonnes.	»	»	»	»	»
Nitrate de potasse (salpêtre) . .	741	»	»	»	741
A reporter.	662,915.6	548,769	221,129.2	302,558.7	1,735,372.5

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	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).					
Report.	662,915.6	518,769	224,429.2	302,558.7	1,735,372.5
Oeufs	»	»	40.2	260.4	270.4
Oignons comestibles.	335.2	»	20.2	»	375.2
Objets en ciment	45.2	»	»	»	45.2
Os concassés	»	»	200.6	»	200.6
Paille	442.2	40	»	»	482.2
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	232.2	»	475.7	»	427.7
Pierres brutes ou de construction	2,147.2	4,759	»	27.2	3,933.2
— ouvrees et pierres taillées de toute espèce.	16.2	45	»	»	31.2
— meulieres et meules à aiguiser ou à émoudre	445.2	464	»	86.2	362.2
— lithographiques	»	6	»	5.2	44.2
Pavés	4,404.2	974	»	»	2,378.2
Pierrailles, macadam	»	»	»	»	»
Moellons bruts	»	40	»	»	40.2
Castines	3.2	»	»	»	5.2
Plâtre	65.2	»	»	»	65.2
Plomb	465.2	264	»	93.5	519.5
Pommes de terre	4,675.2	449	»	426.8	5,250.8
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	48.2	247	»	844.5	4,439.5
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	647.2	75	28.9	73.4	824.2
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	»	72	»	467.2	239.2
Briques de revêtement.	»	»	»	»	»
Radicelles	40.2	»	»	»	10.2
Résines	Colophane (brai sel vé- gétal	6.2	3	84.2	95.2
	Térébenthine	»	»	450.2	450.2
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	277.2	»	466.2	»	443.2
Sels	Chlorure de sodium (sel gemme)	40.2	3,686	97.4	3,823.4
	Sel de glauber (sulfate de soude)	405.2	4,310	»	4,445.2
A reporter.	673,404.6	537,539	222,062.0	304,544.9	1,737,547.5

NATURE DES MARCHANDISES	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	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).					
Report.	673,404.6	537,539	222,062.0	304,541.9	1,737,547.5
Sables autres que pour engrais.	4,310	221	"	"	4,510.0
Sou	3,569	366	493.9	"	4,133.9
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	31	"	"	4,344.9	4,375.9
Séarine	30	"	"	"	30.0
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	95	"	42.1	"	137.1
Tabacs.	"	"	446.0	49.9	493.9
Tanins. {	Eau de tan	564	"	468.3	732.3
	Écorces à tan	"	483	20.8	203.8
	Tanins divers	765	"	448.9	884.9
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	72	"	"	72.0
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	7	"	77.3	84.3
	Alizarine, cachou, gambier	"	"	40.4	40.4
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	844	"	4,003.6	4,847.6
	Terres ordinaires et terres refractaires.	224	"	40.6	234.6
	Terres à couleurs	"	"	"	"
	Sable	18,989	45	"	19,004.0
Tissus	5	5	428.5	45.3	483.8
Verres {	Verres à vitres	794	"	"	794.0
	Verrerie creuse	26	45	"	2,083.7
Vins.	"	5	42.0	188.0	235.9
Vitriol de fer (vitriol vert)	"	"	"	"	"
Zinc.	392	"	"	5.0	397.0
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	704,123.6	558,349	224,029.4	308,261.6	1,794,768.6

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	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.					
Amidon	30	»	»	»	30.»
Arbres et arbustes	48	»	30.»	»	48.»
Bière.	»	107	»	1,163.7	1,270.7
Briques réfractaires	»	20	»	»	20.»
Cellulose.	»	5	»	»	5.»
Combustibles.	70	»	»	»	70.»
Cuir et peaux	»	42	25.4	75.7	142.8
Eaux minérales	»	»	»	653.8	653.8
Engrais	»	75	»	»	75.»
Fers et aciers.	448	462	1,494.7	829.»	2,633.7
Fils	40	30	90.2	20.»	150.2
Fruits et marmelades	»	»	10.»	486.6	496.6
Graines et semences.	18	61	»	176.9	253.9
Graisse et lard	»	»	»	32.7	32.7
Graphite	»	10	»	50.»	60.»
Houblon	»	41	»	202.2	243.2
Huiles	»	»	16.5	85.1	101.6
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	»	»	»	100.8	100.8
Laines { brutes lavées et déchets de laine	20	»	10.9	»	30.9
peignées	21	»	»	»	21.»
Malt.	»	20	»	300.4	320.4
Matières textiles	2,578	190	741.8	429.5	3,639.3
Meubles	»	»	»	83.»	83.»
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer	»	40	»	»	40.»
OEufs	»	5	»	2,292.8	2,297.8
Papiers et cartons.	»	»	»	182.4	182.4
Pétrole et naphte	»	»	»	250.4	250.4
Pierres et marbre	1,573	»	20.6	40.»	1,603.6
Sable.	»	40	»	40.»	20.»
Tabac	»	»	»	267.3	267.3
Verres, glaces et verrerie creuse.	465	»	144.4	98.6	673.»
Vin	518	»	474.7	»	692.7
Volailles et gibiers tués	»	»	»	473.2	473.2
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	6,469	758	2,725.0	7,974.1	16,927.»

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	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.						
Acides { pyroligneux. Vinaigre de bois	4,216	63	474.7	80	4,833.7	
{ sulfurique et nitrique.	4,282	670	20	38	2,010	
Asphalte, goudron et résines . .	800	6,427	29	•	6,956	
Belteraves	44	5	•	9	53	
Bois { à brûler.	437	5,968	26	40	6,141	
	de construction de toute espèce	737	23,705	251	440.2	24,833.2
	de teinture et racines de bois de teinture .	75	214	•	•	286
	autres.	3,288	43,024	448.4	294.5	46,748.6
Briques { à bâtir	760	480	45	62	1,017	
	réfractaires	48,635	874	890.2	203	20,602.2
Carreaux en ciment et en terre cuite.	998	4,939	•	452.5	3,389.5	
Céréales et farine.	764	48,943	6,065.5	613.3	26,354.8	
Chiffons et drilles.	4,788	42,774	44	4,545.5	46,085.5	
Chaux	443,965	436	27	34	444,158	
Ciment.	7,036	405	5	978	8,424	
Combustibles { 40 tonnes. . . .	1,434,868	90,074	45	•	1,224,987	
	50 tonnes	802,335	47,924	•	820,259	
	100 tonnes et plus	870,376	4,500	•	874,876	
Coton brut et déchets de coton .	4,464	2,670	4,985.3	541.4	6,630.7	
Cuir et peaux	3,541	4,043	430.2	5,813	13,497.2	
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)	23,473	2,043	24.9	175	25,712.9	
Engrais	36,872	47,405	548.5	4,688.8	56,484.3	
Faïences et poteries	4,035	4,386	49.7	692.6	3,433.3	
Fil de coton, de jute et de lin. .	66	423	145	9.8	343.8	
A reporter. . . .	3,055,549	254,827	40,828.4	43,344.6	3,334,518.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers la France (suite).						
Report	3,055,549	254,827	40,828.4	43,344.6	3,334,518.7	
Fontes et mitrailles	23,372	51,476	4,188.9	3,489.2	82,526.1	
Fruits et légumes frais.	2,263	4,223	371	5,550	12,407	
Glaces avec ou sans tain	428	533	"	3,999.5	4,960.5	
Graines et semences.	4,347	2,993	355.5	497.1	4,894.6	
Laine brute et déchets de laine.	4,553	30,208	41,543.4	4,591.5	47,895.9	
Légumes secs.	403	919	3,464	88	4,576	
Lin, chanvre et étoupes	5,181	8,920	9,360.8	4,601	25,062.8	
Machines et mécaniques	2,819	1,829	4,266.8	3,549.8	9,464.6	
Minerais	2,925	26,121	17,640	65	46,751	
Paille et fourrage	358	7,339	"	"	7,697	
Papiers et pâtes à papier.	408	4,056	4,786.2	738.7	6,988.9	
Pierres {	de construction, moellons, etc.	354,454	45,426	65.3	2,837.3	372,482.6
	Marbres.	43,518	4,483	2,095.8	387	47,243.8
	Pavés.	68,687	4,389	28	204	70,308
	calcaire, dolomie, castine, etc.	7,453	4,257	"	"	8,440
Pommes de terre	47,338	4,984	"	378.3	22,700.3	
Produits métallurgiques	23,836	43,636	2,583.5	41,195.4	84,250.9	
Pulpes et drèches	50,594	782	"	148.3	51,494.3	
Scories de forges et de laminoirs.	45,205	24,642	"	2,407.9	42,254.9	
Sels et soude	123	42,794	5	40,944.9	23,836.9	
Sucre	430	254	10	6,652	7,346	
Terres {	en général.	80,673	6,932	8,338.4	268.2	96,214.6
	réfractaires	24,400	3,607	48	10	27,765
Tourteaux	12,868	6,939	92	46	19,915	
Verreries et gobeletteries.	2,077	5,572	499	8,340.9	46,188.9	
Vins.	447	3,274	44.3	8,060.1	11,522.4	
Plomb, zinc et crasses de zinc. .	14,324	2,516	465	465.7	44,470.7	
Ensemble des transports de et vers la France	3,782,193	495,333	77,476	446,440.4	4,479,844.4	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	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.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	498	"	64.7	"	262.7
Acide sulfurique, nitrique . . .	5	"	"	"	5
Amidon	322	"	"	"	322
Ardoises brutes pour toitures. .	475	"	"	42.3	487.3
Asphalte	30	370	"	"	400
Bois en grume bûches, et rondins.	40	"	6.2	"	16.2
— sciés	"	"	"	43.4	43.4
— (objets en bois)	"	5	"	6.3	41.3
Briques réfractaires	"	12	85.4	"	97.4
Cacao	"	"	68.8	"	68.8
Café.	"	"	487.6	"	487.6
Chicorée { en racines ou en cos- settes	460	"	"	"	460
fabriquée	5	"	"	"	5
Chiffons	"	"	"	247.9	247.9
Chlorure de chaux.	"	"	"	56.6	56.6
Combustibles { par 40 tonnes, .	4,177	"	"	"	4,177
— 50 —	47,222	"	"	"	47,222
— 100 —	99,615	"	"	"	99,615
Coton brut et déchets de coton .	"	5	762.5	"	767.5
Cuirs { verts et salés, ainsi et que séchés	40	71.6	57.2	286.2	425
peaux { tannés	40	"	65.4	"	75.4
Dé gras.	46	"	"	"	46
Engrais. { Phosphates minéraux et superphosphates.	4,895	"	"	42.2	4,907.2
Autres engrais . . .	272	"	215.5	"	487.5
Farines alimentaires.	20	"	"	40.9	30.9
Fers { Fers et aciers laminés, fontes et etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles) .	135	"	473.8	40.2	619
tuyaux en fer	906	"	20.0	49.3	974.3
et Fonte brute, mitraille .	280	"	289.0	"	569
aciers. { Machines agricoles . . .	40	"	"	"	10
A reporter.	425,472	463.6	2,596.5	708.3	429,236.4

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		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).						
Report		428,472	453 6	2,595.5	705.3	129,236.4
Fers	Autres machines et pièces de machines . .	39	545.6	599.6	2,627	3,811.2
fontes	Fuel économiseurs, radiateurs	"	"	130.4	"	130.4
et						
aciers.	Fers et aciers ouvrés (autres)	29	5	1,453.4	64.5	1,251.6
Fibres brutes.		"	"	10.1	"	10.1
Fils	de coton, de laine	10	"	"	"	10
	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes . . .	50	"	"	"	50
Fromages		"	6	"	185 5	191.5
Graines fourragères		"	"	53.5	"	53.5
Graisses	Cambouis, saindoux. .	"	"	103.9	"	103.9
	Suif et autres graisses.	44	"	41.6	"	22.6
Groupages		513	445	10,459.4	46.6	44,463.7
Huiles	végétales	231	"	66.3	"	297.3
	minérales lourdes . . .	"	"	43	"	43
	— à graisser	31	"	447.5	"	478.5
Laines	brutes, lavées et déchets de laine	24	57	990.6	46.2	1,087.8
	Laine peignée.	29	"	"	"	29
Lait condensé, lait conservé, farine lactée		"	"	"	330 1	330.1
Lard, jambons		"	"	69.2	"	69.2
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre		6	"	"	"	6
Marbres	en blocs.	88	"	"	"	88
	en tranches.	81	"	"	"	81
Minerais de fer et de manganèse.		"	"	40	"	40
Œufs		"	"	"	738.3	738.3
Oignons comestibles.		"	66	"	"	66
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille		"	68	10.2	"	78.2
Pierres	brutes ou de construction.	56	54	"	"	110
	ouvrees et pierres taillées de toute espèce	"	41	"	"	41
A reporter.		426,670	4,724 2	16,453 3	4,713.5	149,288

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	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).					
Report	426,670	1,721.2	46,483.3	4,713.5	149,258
Poterie { Poterie fine en terre cuite, engrès artificiel ou en faïence	8	"	40.3	"	45.3
et { Poterie ordinaire en faïence. terre cuite ou en grès artificiel	4,301	"	23.3	"	4,324.3
Térébenthine.	"	"	20	"	20
Sel de glauber (sulfate de soude) .	"	"	60	"	60
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	21	"	"	"	21
Stéarine	50	"	45.3	"	65.3
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	38	"	44.3	"	49.3
Tabacs.	"	"	46.5	"	46.5
Tanins. { Eau de tan.	"	"	44.5	"	44.5
{ Tanins divers	"	"	40.5	"	40.5
Teinture : alizarine, cachou, gambier	"	"	223.7	"	223.7
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay.	40	"	4,276.7	"	4,286.7
Sable	20	"	"	"	20
Tissus	"	"	453.8	77.8	231.6
Verres à vitres	1,457	"	"	"	1,457
Zinc.	451	"	"	"	451
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	429,423	1,721.2	48,019.2	4,791.3	453,954.7

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	Totaux.
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, ni- trique, etc.	3,013	489	3,202
Asphalte, { Bitumé	10	245	255
{ Asphalte	"	20	20
{ Goudron min.	446	1,672	1,818
Amidon et féculas	600	13,272	13,872
Ardoises { en tranches scellées.	20	"	20
{ pour toitures	595	"	595
Belteraves.	"	539	539
Pulpes	450	17,809	17,959
Beurre naturel, artificiel et beurre de { 1 ^{re} s ^{on}	"	"	"
margarine. { sp. VIII.	5	30	35
Bière en fûts.	"	357	357
Blonde, { 3 ^e s ^{on} , sp. II, XVII et XVIII	8,301	4,286	9,587
minerais { par 50 T., sp. XXI	66	31	97
de zinc.			
Bois { de construction, de charbon, en grume, etc.,	4,776	5,424	6,900
{ 1 ^{re} s ^{on} , sp. XVIII.			
{ de chauffage, de houillères et mines, perches,	257	58,584	58,838
{ etc., 3 ^e s ^{on} , sp. II			
Bouteilles vides	404	1,318	1,449
Briques à bâtir et réfractaires	4,182	2,352	6,534
Café	461	454	612
Cercles en bois.	"	790	790
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e s ^{on} , sp. XV et XVI	35,488	7,222	42,410
{ Exc. prov. A	455	25	480
Chicorée en racines.	684	400	784
Chiffons et drilles	439	2,000	2,439
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e s ^{on} ,	4,253	"	4,253
{ sp. II			
{ Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II.	49,046	4,029	50,075
{ — — — par 50 T., sp. XXIV.	14,506	315	14,821
{ — — — par 50 T., sp. XXVI.	"	"	"
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e s ^{on}	30	"	30
{ sp. IV et XVIII	4,082	475	4,557
Colis vides	440	"	440
Combustibles { 3 ^e section, sp. II	76,464	49,284	95,742
{ par 50 T. sp. XIX, XXVIII	453,044	4,705	454,749
{ par 100 T. sp. XXV.	"	"	"
A reporter.	348,384	436,218	484,599

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	Totaux.
De et vers les Pays-Bas (suite).			
Report.	348,381	436,248	484,599
Coton brut } 2 ^e s ^{on}	4,913	29	4,942
et déchets } de coton } sp. XXII	406	"	406
Cuir et peaux	2,682	1,912	4,594
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	4,435	206	4,641
de carrière } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	9,336	9	9,345
Eaux ammoniacales	40	1,191	1,201
Engrais } non dénommés	3,398	453	3,851
	dénommés	9,694	12,453
	Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	976	976
Faïence et poterie	4,863	8,527	10,090
Fils d'étoupe, de jute, etc.	4,545	"	4,545
Pontes, } mitrailles et } scories. } Ponte ouvrée.	4,705	432	4,837
	— brute, mitrailles, scories	41,477	24,624
Fromages } secs } 2 ^e s ^{on}	40	4,246	4,256
	sp. XII	"	2,760
Fruits frais : Pommes, poires, prunes	902	940	1,842
Glace, 1 ^{re} section.	"	47	47
Graines et semences	4,017	844	4,861
Graisses, suif, } oléine, etc. } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	44	43	54
	Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{on}	231	4,061
	sp. X	"	"
Harengs } 2 ^e s ^{on}	47	430	447
	sp. XII	94	1,724
	sp. XIV	"	240
Huiles miné- } rales } et végétales. } Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	25	20	45
	Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}	4,520	3,307
	— brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX	"	"
	Mazout par 50 T., sp. XXVII.	5	5
Laine brute et déchets de laine	923	454	4,377
Légumes secs	296	4,508	4,804
Lin } teillé	58	428	486
	en tiges.	23	6,328
Paille.	268	4,729	4,997
Papier et pâte à papier	3,725	2,826	6,551
A reporter.	406,646	498,065	604,711

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas (suite).				
	Report.	406,646	198,065	604,711
Pavés et moellons	3 ^e son, sp. II	15,958	56	16,014
	par 50 T., sp. XXIV.	13,470	"	13,470
Pierres et marbres.	Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches	23,836	367	24,203
	Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs.	10,375	4,223	14,598
	Marbres en blocs par 50 T.	4,036	"	4,036
	Poissons salés non dénommés	7	479	486
	Potasse et sel de potasse.	71	10	81
	Pommes de terre.	4,295	4,531	8,826
Produits sidérurgiques.	Acier ouvré, 2 ^e son.	4,703	239	4,942
	Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vres, feuillards, tubes, machines, etc.	18,401	3,265	21,666
	Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	4,001	2,372	6,373
	Acier laminé, fers battus et laminés cornières sp. II	19,866	3,473	23,039
	Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc. sp. XXVI.	4,626	37	4,663
Roseaux et roliers.	Rolins, sparte, 3 ^e son.	"	889	889
	Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	25	897	922
	Soude et sel de soude.	5,228	260	5,488
Sucre	brut	13,724	25	13,749
	cristallisé non raffiné.	2,080	472	2,252
	Tabac en feuilles.	336	303	639
Tannins	Myrobolans valonnées, etc.	332	"	332
	Écorces à tan.	4,980	60	5,040
Terres	non dénommées, terres ferrugineuses.	382	10	392
	argile, kaolin, etc.	16,373	50	16,423
	à poterie	"	"	"
	plastiques et réfractaires	4,226	760	4,986
Tourbe	combustible	10	48,659	48,669
	Litière de tourbe	"	47,926	47,926
	Tourteaux.	4,276	4,734	9,010
	Verres à vitres.	8,664	212	8,876
	Vins	264	61	325
	Zinc et plomb	10,408	4,575	14,983
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas		592,599	254,110	846,709

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTALS.
	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.					
Ail	»	11	»	»	41.0
Ardoises	»	»	»	403.6	403.6
Beurre et fromages	»	»	»	6,700.3	6,700.3
Briques réfractaires	286	»	»	»	286.0
Chicorée en cossettes ou en racines.	1,390	»	»	»	1,390.0
Choux-fleurs	»	40	»	»	40.0
Combustibles.	796	»	»	»	796.0
Denrées alimentaires non spécialement dénommées	»	74	»	44.7	74.0 44.7
Fers, aciers et fontes	laminés	587	»	»	587.0
	ouvrés.	4,227	63	39.8	42.0
	Fontes brutes et mitrailles	474	40	»	»
	Machines agricoles.	»	»	20.6	13.0
Machines autres et pièces de machines	636	34	5,360.0	449.0	6,176.0
Fils	de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin	479	40	657.7	450.4
	de coton et de lin	825	»	»	»
	divers	4,479	»	»	»
Fruits secs, châtaignes, figues et marrons.	»	487	»	473.9	660.9
Laines	brutes, lavées et déchets de laine	662	429	421.7	»
	peignées.	456	»	45.9	»
Mat. textiles.	Chanvre brut ou teillé.	»	4,707	40.0	40.0
	Étoupe.	»	50	»	40.0
	Lin brut ou teillé	5	»	»	»
	Autres textiles	»	300	»	»
Marbres	en blocs	24	453	»	»
	en tranches.	40	75	»	»
Oeufs	»	4,650	2,080.4	»	»
Poissons salés	»	»	203.0	»	»
Pommes de terre	»	2,205	»	»	»
Poterie et faïence	34	»	»	»	34.0
Tresses de paille	»	»	»	224.5	224.5
Verres à vitre	495	»	»	»	495.0
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	8,992	9,095	8,843.8	7,888.4	35,719.2

NATURE DES MARCHANDISES.	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.	»	222	222
Divers	»	1,552	1,552
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre . . .	»	1,774	1,774
De et vers la Russie.			
Cuir et peaux.	5	»	5
Fers, fontes } laminés	48	»	48
et aciers } Machines agricoles	5	»	5
} Pièces de machines	»	6	6
Houblon.	»	44	44
Laines } brutes, lavées et déchets de laine	47	»	47
} peignées.	443	»	443
Lin et chanvre.	»	260	260
Voitures de tramways	45	»	45
Ensemble des transports de et vers la Russie	203	277	480

N° XXXIX. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1904.

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.										CHEVAUX ou BESTIAUX. (Nombre d'expéditions.)	
		CLASSES GÉNÉRALES.								TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.		TOTALS. (Tonnes.)
		A¹.	A².	B.	1.	2.	3.	4.					
Allemagne et au delà vers Angleterre vers Allemagne et au delà France vers Grand-Duché de Luxembourg Pays-Bas Pays-Bas vers Italie vers Angleterre Suisse vers Pays-Bas	" " " 18 " " " " " " " " " " " 18	1,205 1,922 " " 585 " " " " " 5 " " "	12 2,812 " " 721 " " " " " " " " "	51 5,894 " " 698 " " " " " " " " "	" 1,499 " " " " " " 1,825 " " " " "	20 551 " " " 1,415 " " 2,549 " " " " "	" " 20 " " 12,295 10 " 9,790 " " " " "	44 " 25 " " 816 " " 1,455 " " " " "	" 52,854 827 30 2,471 5,140 505 " 2,970 125 9,522 84	7,949 24,180 5,009 4,701 745 4,074 1,126 65,427 29,794 187 " 119	" 88,755 " " " " " " " " " " " " 88,755	9,261 158,224 5,881 4,749 5,216 25,758 1,659 65,427 48,181 517 9,522 205 550,158	" " " " " " " " 64 " " " " 04

**N° XL. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par les
lignes de l'État. — Année 1901.***

Détail par réseaux de provenance et de destination.

N° XL. — Mouvement des transports de marchandises

Détail par réseaux de prove

DÉSIGNATION.		TARIF N° 5			
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens).		1,944	7,642	121,142	
		Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.	
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne	2,958	42,685	19,809	
	Autriche-Hongrie.	»	51	554	
	France	86,152	7,137	29,060	
	Italie.	108	50	4,014	
	Pays-Bas	15,072	117,736	»	
	Grand-Duché de Luxembourg.	198	61,020	199	
	Russie	66	26	»	
	Suisse	182	1,906	1,121	
	Totaux		104,806	229,680	54,757
Allemagne Autriche-Hongrie . . . France Italie Pays-Bas Grand-Duché de Luxem- bourg Russie Suisse	vers les lignes concédées belges (tous services réunis).	2,259	53,962	50,344	
		5	105	117	
		44,305	19,905	»	
		15	»	892	
		11,807	29,668	1,515	
		2	6,959	551,914	
		»	15	11	
		»	156	61	
Totaux		58,595	110,744	404,554	
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)		163,169	540,424	459,291	

en transit par les lignes de l'État. — Année 1901.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes)
31,232	47,978	55,272	263,210
Combustibles	TOTAUX.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre)
90	63,522	418	"
"	565	"	"
84,610	206,959	10	"
30	4,272	"	"
"	132,808	"	"
54,847	96,275	12	"
"	92	"	"
11,900	14,209	"	"
151,477	520,700	440	"
267,855	574,298	198	590
"	225	"	"
20	64,228	20	"
"	907	"	"
"	42,790	1,410	"
"	538,855	"	"
"	24	"	"
"	217	"	"
267,855	841,544	1,628	590
309,550	1,362,244	2,068	590

N° XII. — *Mouvement général des transports
et État vers État et en services mixtes et internationaux, au départ*

DÉSIGNATION.		SERVICES	SERVICES MIXTES			ALLEMAGNE		
		INTÉRIEUR	RÉUNIS			et au delà		
		et État vers État. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)
Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets.	Grande vitesse (têtes).	3,372	809	568	1,377	»	»	»
	Petite vitesse —	28,054	299	761	1.060	16,021	7,020	25,041
	Totaux (têtes).	31,626	1,108	1,329	2.457	16.021	7,020	25,041
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie.	Gros bétail (expéd.)	4,598	206	551	557	50	50
		Petit — —	3,952	85	196	281	»	50.420
	2 ^e catégorie.	Gros — —	5,519	506	550	856	»	»
		Petit — —	4,885	70	552	402	»	»
	3 ^e catégorie.	Gros — —	20,621	550	1,151	1,481	»	»
		Petit — —	8,018	107	540	647	»	»
	5 ^e catégorie avec maioration.	Gros bétail . . .	11,217	240	425	665	»	»
		Petit — —	5,486	122	291	415	»	»
	Totaux (expéd.).	64,271	1,486	3,814	5,500	50	50,420	50,450

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1901.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTAUX généraux
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.)		(Nombre.)
»	»	»	»	»	»	»	4,949
1,200	905	2,105	800	891	1,781	26,927	56,041
1,200	905	2,105	800	891	1,781	26,927	60,960
»	»	»	40	50	76	106	5,238
»	»	»	1	15	16	50,436	54,649
»	»	»	18	165	183	185	6,558
»	»	»	1	56	57	37	5,542
»	»	»	45	722	767	767	22,869
»	»	»	5	237	240	240	8,908
»	»	»	8	1,875	1,881	1,881	15,761
»	»	»	152	325	477	477	6,576
»	»	»	268	5,429	5,697	54,147	125,718

(166)

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.
Acides chlorhydrique (muriatique) et sulfurique et autres produits chimiques.	695,299	5,661	15,455	8,575	6,884
Bières et autres boissons	55,901	1,556	1,185	1,087	15,528
Bois de construction	555,429	28,120	6,850	590	86
Bois divers	595,267	68,066	65,617	5,724	17,555
Briques	250,991	12,540	25,948	1,140	15,917
Chaux, plâtre et ciment	849,145	61,452	55,482	14,818	4,809
Chicorée	14,714	1,697	7,884	8,098	21
Chiffons et pâtes à papier	62,402	12,527	8,716	10,029	5,568
Combustibles	7,585,151	755,745	588,051	100,255	845,225
Cuirs et peaux	14,522	545	884	9,489	5,168
Engrais divers	1,221,028	88,890	144,510	41,676	8,156
Huiles diverses	100,418	1,015	975	16,665	4,256
Machines et mécaniques	21,400	1,958	5,894	4,722	16,617
Matières bitumineuses	155,867	5,216	5,582	8,921	5,225
Marne et craie brute	72,056	445	49	»	»
Minerais	252,065	591,508	5,259	78,745	1,765
Papiers et cartons	26,455	819	2,165	»	»
Produits alimentaires	557,068	52,840	27,785	45,821	1,117
Produits céramiques	97,222	7,555	5,206	185	4,109
— de carrières	1,550,522	266,461	182,749	48,605	5,584
— de l'agriculture	1,685,451	118,547	142,585	56,561	7,060
— métallurgiques	954,069	72,541	274,250	26,795	427,895
Sable	646,779	51,689	7,580	254	1,487
Scories	270,066	51,449	5,059	11,552	720
Sels	55,585	5,255	55,085	548	18,619
Sucres et mélasses	251,729	11,785	15,257	254	108
Tabac	»	»	»	68	75
Terres et terrils	262,758	15,202	55,959	9,218	18,574
Textiles	89,916	7,486	10,428	46,869	8,725
Tourbe	»	»	»	»	»
Tourteaux	85,608	7,895	2,275	»	»
Verreries	180,927	15,750	15,055	2,821	9,681

général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées, pendant l'année 1901, par les chemins de fer de l'État Belge.

SERVICES INTERNATIONAUX.																TOTAUX DES SERVICES INTERNATIONAUX.		TOTAUX GÉNÉRAUX.
ALSACE-LORRAINE et Grand-Duché de Luxembourg.		AUTRICHE-HONGRIE.		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.	
257	45	»	»	2,995	851	5,084	199	208	57	»	»	»	»	»	»	15,175	8,054	755,604
42	709	695	1,925	188	11,554	264	418	»	»	»	»	»	»	»	»	2,274	27,714	68,650
2,518	128	»	»	988	24,036	1,776	5,124	»	»	»	»	»	»	»	»	5,672	29,594	405,465
2,111	5,528	48	»	5,674	49,291	2,594	61,217	16	25	»	»	»	»	»	»	12,167	155,596	872,715
5,450	464	20	96	20,500	1,519	4,182	2,552	85	12	286	»	»	»	»	»	29,465	20,190	519,152
97,645	525	»	»	151,045	1,549	61,805	1,544	»	»	»	»	»	»	»	»	525,511	8,025	1,299,415
2,579	»	»	»	»	»	684	100	165	»	1,590	»	»	»	»	»	12,716	121	57,152
645	572	»	5	1,799	14,287	459	2,000	»	248	»	»	»	»	»	»	12,912	22,680	119,257
550,012	40	70	»	2,807,614	112,498	229,505	20,986	118,014	»	796	»	»	»	»	»	5,786,284	978,747	15,495,958
1,752	1,822	25	12	5,671	9,826	2,682	1,912	142	538	»	»	»	»	5	»	17,766	17,098	50,815
11,868	84,141	»	75	87,985	19,694	14,228	21,612	5,599	12	»	»	»	»	»	»	161,156	155,690	1,752,074
10,718	»	17	556	»	»	4,781	4,588	584	»	»	»	»	»	»	»	52,765	8,960	144,127
5,785	2,755	»	»	4,086	5,579	»	»	»	»	6,017	180	»	»	»	60	20,608	24,969	72,829
594	688	»	»	829	6,127	156	1,957	50	570	»	»	»	»	»	»	10,550	12,545	185,560
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	72,550
154,012	425,158	»	40	20,565	26,186	8,567	1,517	10	»	»	»	»	»	»	»	242,297	454,464	1,525,575
»	»	»	182	5,195	1,795	5,725	2,826	10	68	»	»	»	»	»	»	8,950	4,871	45,218
8,408	7,514	40	5,591	5,569	1,007	1,201	11,885	1,094	1,271	2,288	12,127	»	»	»	»	60,421	58,510	496,424
724	1,240	»	»	2,055	4,470	1,565	8,527	1,540	»	51	»	»	»	»	»	5,896	18,546	154,005
8,140	5,282	1,594	80	469,556	24,601	79,061	1,861	400	77	64	532	»	»	»	»	607,420	55,617	2,640,569
45,120	1,095	18	1,601	28,900	45,209	41,825	12,850	54	66	»	2,451	»	»	»	10	150,278	70,520	2,167,161
8,550	509,856	1,645	162	65,469	112,478	70,299	52,892	4,216	5,502	2,028	128	»	»	55	»	178,851	886,691	2,546,562
18,989	15	»	10	»	»	»	»	20	»	»	»	»	»	»	»	19,245	1,512	706,605
4,592	244	»	»	15,205	27,050	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51,129	28,014	120,798
275	6,571	»	»	128	25,709	5,228	260	81	»	»	»	»	»	»	»	6,258	48,959	411,817
157	»	»	»	440	6,906	15,804	197	49	»	»	»	»	»	»	»	16,664	7,211	500,626
146	50	»	267	»	»	556	505	47	»	»	»	»	»	»	»	597	695	1,292
17,420	12	»	»	115,159	10,817	20,981	821	1,287	»	»	»	»	»	»	»	162,065	50,284	506,268
5,516	150	5,472	570	54,299	45,655	4,868	6,959	2,056	156	4,741	2,666	»	250	150	260	101,751	64,869	274,450
»	»	»	»	»	»	10	56,585	»	»	»	»	»	»	»	»	10	56,585	56,595
»	»	»	»	12,960	6,955	4,276	1,754	»	»	»	»	»	»	»	»	17,256	8,689	121,701
817	2,101	576	99	2,704	18,445	8,765	1,547	1,157	»	195	»	»	»	»	»	17,055	51,875	258,598

N° XLIII. — *Collisions et déraillements*

Réseau exploité par l'Etat.

Numeros d'ordre.	NATURE	CAUSES DES COLLISIONS											
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.						
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudence, commises lors des travaux de refecton de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défects.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les ressorts de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.
1	Collisions aux stations . . .	1901. . . .	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		1900. . . .	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2	Collisions aux bifurcations . .	1901. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		1900. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1901. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		1900. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1901. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		1900. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1901. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		1900. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1901. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		1900. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1901. . . .	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		1900. . . .	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1901. . . .	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		1900. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Ensemble. . . .	1901. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		1900. . . .	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

(1) Pour les années 1835 à 1901, voir annexe XLV

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1901 et 1900.

[illegible]

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

Année 1901.

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. . .	2	15	30	45
En tombant ou en sautant d'un train, en pleine voie . . .	1	5	5	9
En circulant à l'intérieur des stations.	5	2	1	5
Lors de la fermeture des portières	»	25	47	72
En d'autres circonstances	1	5	15	21
TOTAUX. . . .	7	50	95	152
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	3	7	»	10
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	4	4	»	8
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	2	2	1	5
En circulant dans les stations.	1	»	1	2
— le long de la voie.	10	2	2	14
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres.	2	9	24	35
En d'autres circonstances	5	1	4	8
Ivresse, folie, suicide	20	2	»	31
TOTAUX. . . .	54	27	32	115
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	5	17	25
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	»	5	»	3
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant	2	»	10	12
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	4	7	1	12
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	12	44	106	162
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	1	15	252	266
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus en d'autres circonstances	»	28	212	240
TOTAUX. . . .	20	100	598	718
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	»	»	»	»
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	»	4	»	4
TOTAUX. . . .	»	4	»	4

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
5° En accrochant des véhicules	5	24	45	72
4° En décrochant des véhicules	5	5	12	18
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières	5	1	1	5
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	2	2	1	4
7° Gardes chargés du contrôle des coupons :				
Tombés d'un train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	1	1	1	1
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	1	1	1	1
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	1	4	5
Atteints en d'autres circonstances	1	1	1	2
TOTAUX	2	1	6	9
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :				
Tombés d'un train en marche	1	2	2	5
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	1	1	1	1
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	2	8	10
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	7	19	27
Atteints en d'autres circonstances	5	8	81	92
TOTAUX	5	19	111	135
9° Agents atteints en dehors de tout service :				
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	1	5	1	4
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	5	6	1	12
Accidents divers	1	1	1	1
TOTAUX	6	9	2	17
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :				
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	1	1	5	4
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	1	2	1	2
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	1	1	1	1
TOTAUX	1	2	5	6
11° Agents d'autres administrations :				
Postes, télégraphes, marine, etc.	1	1	2	4
Agents des stations communes	1	1	1	1
TOTAUX	1	1	2	4
Ensemble pour le littéra C.	46	166	780	992

N° XLV. — Dénombrement des accidents

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée par l'État (").	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).		TOTAL.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.	
		Tubs.	Blessés et contusions.	Tubs.	Blessés et contusions.	Tubs.	Blessés et contusions.	Ensemble.	Tubs.	Blessés et contusions.	Tubs.	Blessés et contusions.	Tubs.	Blessés et contusions.	Ensemble.	Tubs.	Blessés et contusions.
1855	13				1		1	1									
1856	36			1	1	1	1	1									
1857	91			1	2	1	2	3			1		1		1	1	
1858	205		2		4		6	6		2	3	3	5	5	10		
1859	273				2		2	2			6	9	6	9	15	1	
1860	325		2	2		2	2	4		1	6	4	6	5	11	1	
1861	541	1	4		4	1	5	9		3	2	10	2	13	15	1	
1862	599		2		1		3	3		2	4	2	4	4	8	2	
1863	465		1	4	13	4	14	18		1	3	7	3	8	11	5	
1864	560	3	9		2	5	11	14	1	3	1	7	2	10	12	4	
1865	560			2	7	2	7	9		3	4	11	4	16	20	5	
1866	560				4		4	4			5	17	5	17	22	8	
1867	570				5		5	5			5	17	5	17	22	6	
1868	505										3	11	3	11	14	5	
1869	625																
1870	715	2	40	5	16	7	63	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1871	745				1		1	1	1	3	11	18	12	21	35	9	12
1872	746		1		3		4	4		2	9	25	9	25	34	15	10
1873	746		6				6	6		4	13	18	13	22	35	10	
1874	747									6	5	21	5	27	32	8	15
1875	749			2	1	2	1	3		5	9	35	9	40	40	11	15
1876	749		1		3		4	4		2	12	30	12	32	44	12	
1877	749		2	1	4	1	6	7	1	4	20	25	21	20	30	9	
1878	749			1	5	1	3	6			30	33	30	35	65	7	
1879	790		8		2	2	3	5			40	52	46	54	100	21	13
1880	803			3	5	3	3	6			42	66	44	80	124	20	11
1881	803	1	12		6	1	18	19	2	9	29	54	31	63	94	19	13
1882	865			2	3	2	5	5		2	41	51	41	55	94	22	13
1883	869			1	2	1	2	3			23	36	25	36	59	22	20
1884	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	10	38	44	40	60	100	41	35
1885	1,470		11	2	13	2	24	26	3	14	55	80	60	105	165	50	25
1886	1,875	6	20	3	8	9	28	37		9	76	128	76	137	215	40	50
1887	1,929		43	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	139	205	36	45
1888	1,966		9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	38	27
1889	2,055	1	26	6	16	7	42	49		13	59	147	59	160	219	49	4
1890	2,145		14	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	158	203	30	30
1891	2,441		9	2	8	2	17	19		20	57	133	57	155	210	42	30
1892	2,553	4	37	8	17	12	54	66	5	25	83	159	90	184	274	32	10
1893	2,702		38	6	46	6	74	80	3	53	102	286	105	359	444	34	40
1894	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	374	128	450	558	40	40
1895	2,975		20	11	55	11	73	86	5	34	109	579	114	615	727	56	35
1896	3,045		5	7	65	7	66	75	2	31	84	402	86	455	519	35	5
1897	3,100		27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	375	590	27	4
1898	3,144		41	5	26	5	67	72	1	27	65	315	64	342	406	34	4
1899	3,171		5	5	40	5	45	46	2	20	56	297	58	317	375	32	2
1900	3,188		1	5	45	5	44	47		14	41	350	41	364	405	34	4
1901	3,198		15	7	41	7	54	61		13	58	315	58	326	384	34	4
1902	3,207	12	156	8	44	20	180	200	3	28	55	655	58	681	759	38	35
1903	3,220		6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	775	853	30	35
1904	3,241		26	12	59	12	85	97	1	30	63	800	64	850	894	35	45
1905	3,247	2	74	4	55	6	127	135		37	48	766	48	803	851	21	50
1906	3,250		26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22	4
1907	3,260		16	6	65	6	81	87	1	26	35	802	36	828	864	30	45
1908	3,270	19	123	6	71	25	194	219	5	43	40	902	45	947	992	26	45
1909	3,302	1	116	5	88	6	184	190	1	33	51	1,045	52	1,078	1,150	26	4
1910	3,311		10	12	82	12	92	101	1	36	43	1,022	44	1,058	1,102	25	6
1911	3,695		48	10	118	10	166	176	1	26	42	906	45	952	973	19	50
1912	4,011	23	246	5	137	28	585	611	1	40	50	1,247	51	1,287	1,338	30	65
1913	4,051		550	7	147	7	485	490	3	71	46	1,074	51	1,145	1,196	31	5
1914	4,020		50	7	145	7	195	202	2	58	46	946	48	984	1,052	25	35
TOTAL		78	1,682	216	1,715	294	3,597	3,694	78	1,011	2,555	16,903	2,411	17,916	20,527	1,524	1,566

(*) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État, ni les lignes rachetées en 1896 et 1897 aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État, ni la ligne vicinale de Mons à Boussu.

e personnes depuis 1835.

étrangères à l'Administration, autres que des voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS-	TRAINS-
Ivresse, folie, suicide.		TOTAL.			DES VICTIMES.				KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES.
									—	VOYAGEURS et marchandises
									VOYAGEURS.	RÉUNIS.
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	26	27	28
»	»	»	»	»	»	1	1	421,459	50,570	50,570
»	»	»	»	»	1	»	1	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	5	2	5	1,584,577	307,970	307,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2,258,505	648,775	648,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,932,751	651,420	872,785
»	»	1	2	5	9	9	18	2,199,519	655,567	1,181,105
5	»	4	»	4	7	21	28	2,659,744	1,010,129	1,491,965
1	»	3	»	5	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1,589,090
»	»	5	1	6	12	25	55	5,085,549	1,396,485	1,877,170
5	»	7	2	9	12	25	55	5,581,520	1,652,155	2,485,305
2	»	7	2	9	15	25	58	5,470,678	1,512,775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	5,700,111	1,624,525	5,262,110
1	1	7	5	10	12	25	55	5,746,590	1,762,725	5,809,070
5	»	8	4	12	11	15	26	5,658,965	1,599,840	2,866,985
28	»	96	56	152	181	508	489	(1)	(1)	(1)
4	»	15	11	24	25	55	58	6,458,424	2,535,732	5,282,961
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,754	5,520,151
4	»	14	6	20	27	54	61	7,140,640	2,675,950	5,521,514
»	»	8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
2	2	15	14	27	24	55	70	7,849,594	2,911,550	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151,685	5,076,146	5,996,242
2	4	11	10	21	55	45	78	8,818,952	5,408,597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,652	5,741,495	7,458,774
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,056,618
5	»	25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,371,582	10,057,669
9	1	54	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,654,794
4	1	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897
»	»	22	18	40	65	74	159	15,577,016	5,069,001	9,658,977
4	»	26	26	52	50	64	114	14,154,556	5,177,104	9,874,516
6	4	47	36	85	90	106	196	18,282,057	6,952,792	15,548,827
9	5	59	50	69	101	157	258	25,197,625	7,569,475	15,525,278
9	1	49	51	100	154	216	550	29,104,509	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	570	52,444,825	9,579,797	21,549,564
11	8	49	55	84	122	189	511	51,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	55	118	151	255	586	56,915,707	10,024,442	21,424,915
15	2	45	52	75	109	196	505	57,421,220	10,621,524	22,031,965
25	8	65	58	105	124	208	552	40,591,240	11,561,529	25,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
51	5	65	45	108	176	456	652	45,032,882	14,857,925	29,459,959
25	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	52,751,848
27	»	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706,457	54,955,575
12	1	47	55	102	140	554	694	49,657,004	16,096,592	55,847,959
16	1	45	45	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	55,263,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,516,859	55,224,545
21	4	65	51	84	114	391	505	51,057,884	17,946,659	55,452,567
19	5	55	50	105	97	458	555	54,064,304	19,400,746	55,261,905
19	2	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,889	57,588,594
25	5	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	59,055,528
20	5	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,552,541	59,951,755
22	2	55	47	102	131	962	1,095	67,452,178	22,929,544	40,251,858
29	2	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	59,955,975
51	»	55	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,954,885	40,567,767
20	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775,172	25,960,196	41,286,780
25	2	51	45	96	121	1,186	1,507	76,957,198	24,810,341	42,652,870
23	2	51	45	94	109	1,505	1,414	82,676,592	25,568,915	44,544,245
32	5	55	64	119	111	1,214	1,525	91,559,845	26,784,076	46,690,860
41	1	60	59	90	115	1,157	1,250	101,957,554	29,560,156	50,874,459
40	5	79	68	147	158	1,758	1,896	114,858,225	32,559,716	55,851,464
38	5	69	57	126	127	1,685	1,812	125,710,046	35,725,754	58,511,677
29	2	54	59	115	109	1,258	1,347	124,484,401	35,974,551	59,185,291
780	124	2,104	1,685	3,789	4,800	22,998	27,807	—	—	—

) Voir l'annexe XXXI de 1890.

2^e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

N° XLVI. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1901.

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
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)	Mét. cour's 59,868	Mét. cour's »	Mét. cour's »	Mét. cour's 59,868	Mét. cour's »	Mét. cour's 59,868	Mét. cour's 59,868	Mét. cour's »
Flandre-Occidentale.	Bruges à Courtrai.	52,046	»	52,046	»	52,046	52,046	»
	Courtrai à Poperinghe.	43,511	»	43,511	»	43,511	43,511	»
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655	»	20,655	20,655	»
	Ingelmunster à Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438	»	25,438	25,438	»
	Roulers à Ypres.	22,030	»	22,030	»	22,030	22,030	»
	Roulers à Menin.	15,012	»	15,012	»	15,012	15,012	»
Gand 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	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)		43,900	23,588	67,488	4,561	62,927	67,488	»
Nord belge.	Charleroy à Erquelines.	50,801	»	50,801	50,801	»	30,033	768
	Mons à la frontière vers Haut- mont (France)	15,890	»	15,890	15,890	»	15,890	»
	Namur à Liège.	72,634	»	72,634	72,634	»	72,151	485
	Namur à Givet (France).	46,301	3,400	49,701	12,567	37,134	49,701	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)		9,433	»	9,433	»	9,433	9,433	»
Termonde à Saint-Nicolas.		21,146	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790
Longueur totale exploitée (*) . . .		530,908	56,298	587,206	138,179	449,117	585,235	2,041
					587,206		587,206	

(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 85,593 mètres à la fin de l'exercice 1901.

N° XLVII. — *Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1901.*

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Chimay	Belge	4	40	44	"	3	47	3	2	5
	Étranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	40	44	"	3	47	3	2	5
Flandre Occidentale. . . .	Belge	14	49	30	3	43	46	"	3	3
	Étranger . .	4	3	4	"	1	5	"	"	"
	Ensemble.	12	22	34	3	44	51	"	3	3
Gand à Terneuzen.	Belge	4	3	7	1	"	8	1	4	5
	Étranger . .	2	3	5	"	"	5	"	3	3
	Ensemble.	6	6	12	1	"	13	1	7	8
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	"	1	8	1	1	2
	Étranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	1	6	7	"	1	8	1	1	2
Malines à Terneuzen. . . .	Belge	6	4	10	2	2	14	"	3	3
	Étranger . .	2	3	5	"	"	5	"	1	1
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	"	4	4
Nord belge	Belge	18	28	46	7	30	83	27	57	84
	Étranger . .	1	"	1	"	"	1	"	"	"
	Ensemble.	19	28	47	7	30	84	27	57	84
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	2	10	"	1	1
	Étranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	2	5	7	1	2	10	"	1	1
TOTAUX. . .	Belge	46	75	121	19	55	195	35	74	109
	Étranger . .	6	9	15	"	1	16	"	3	3
	Ensemble.	52	84	136	19	56	211	35	77	112

N° XLVIII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.

— Effectif au 31 décembre 1901.

Comparaison des années 1901 et 1900.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.								
	Chimay.	Flandre-Occidentale.	Gand à Tervuren.	Hasselt à Maaseyck.	Malines à Tervuren.	Nord-Belge.	Tartiers à Ruresein.	Termonde à St-Nicolas.
Matériel de traction.								
Locomotives.	7	44	43	4	48	180	4	6
en 1901	7	42	43	4	47	190	4	6
en 1900								
Différences pour 1901	»	+ 2	»	»	+ 1	— 1	»	»
Tenders.	7	42	42	»	47	418	»	»
en 1901	7	40	40	»	46	419	»	»
en 1900								
Différences pour 1901	»	+ 2	+ 2	»	+ 1	— 1	»	»
Voitures à vapeur	»	7	»	»	1	»	»	»
en 1901	»	7	»	»	3	»	»	»
en 1900								
Différences pour 1901	»	»	»	»	— 2	»	»	»
Matériel de transport.								
Voitures à voyageurs	»	45	3	»	5	25	»	4
de 1 ^{re} classe	»	26	4	»	6	24	»	2
de 2 ^e —	7	400	45	5	49	77	»	9
de 3 ^e —	5	24	2	4	(1) 10	(2) 33	6	3
mixtes	12	165	24	9	30	456	6	45
Ensemble.								
Fourgons à bagages	8	47	8	2	44	436	3	4
Wagons à marchandises	483	316	484	44	535	4,389	62	34
découverts	48	152	37	21	6	499	»	45
fermés	»	8	»	2	62	40	»	»
pour chevaux	8	87	4	42	50	4	4	7
pour bétail	209	563	225	79	603	4,948	66	56
Ensemble.								
Véhicules divers.	4	4	2	4	2	44	»	4
TOTAUX (véhicules de transport).	230	776	259	94	659	5,254	75	79
en 1901	230	756	248	94	546	5,401	75	73
en 1900								
Différences pour 1901	»	+ 20	+ 11	»	+ 113	+ 150	»	+ 6

(1) Dont 2 voitures Belpaire pour trains-tramways.

(2) Dont 22 affectées au service spécial des trains-tramways.

N° XLIX. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique des trains en 1901.

Comparaison des années 1901 et 1900.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusive- ment par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	"	66,068	216,493	282,561	"	9,368	27,740	37,108 ⁽²⁾	"	75,436	244,233	319,669
Flandre Occidentale	1,143,062	227,027	93,199	1,463,288	139	13	"	152 ⁽³⁾	1,143,201	227,040	93,199	1,463,440
Gand à Terneuzen	82,980	68,322	79,624	230,926	"	"	"	"	82,980	68,322	79,624	230,926
Hasselt à Maeseyck	90,450	720	29,930	121,100	"	"	"	"	90,450	720	29,930	121,100
Malines à Terneuzen	174,898	215,615	98,537	489,050	"	"	"	"	174,898	215,605	98,537	489,040
Nord belge	1,962,413	1,198,283	"	3,160,696	"	"	"	"	1,962,413	1,198,283	"	3,160,696
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas . .	76,888	23,298	"	100,186	14,642	4,144	"	18,786	91,530	27,442	"	118,972
TOTAUX pour 1901 . . .	3,530,691	1,799,333	557,783	5,887,807	14,781	13,525	27,740	56,046	3,545,472	1,812,858	585,523	5,943,853
— pour 1900 . . .	3,506,572	1,802,099	600,707	5,909,378	14,746	13,865	27,740	56,351	3,521,318	1,815,964	528,447	5,965,729
Différences pour 1901 . .	+ 24,119	- 2,766	-42,924	- 21,571	+ 35	- 340	"	- 305	+ 24,154	- 3,106	+57,076	- 21,876

(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 144,693 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 741,542 — — par les trains-tramways.

N° L. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION							
	CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND A TERNEUZEN.		HASSELT A MARSSEYCK.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. . (nombre).	2,470	4,593	20,920	44,422	3,498	5,344	830	4,278
{ 2 ^e — . . (—)	23,528	26,869	347,242	385,288	46,372	46,836	8,299	40,481
{ 3 ^e — . . (—)	316,433	461,312	2,790,080	1,382,915	297,188	233,959	69,874	54,975
Ensemble. . (—)	342,431	492,474	3,158,242	1,812,635	346,758	286,109	79,000	66,734
Bagages { taxés au minimum (colis).	»	»	20,420	44,041	4,327	4,821	4,286	648
{ — au poids (quintaux).	4,938	5,130	48,895	4,203	4,203	4,821	547	4,204
Ensemble.	»	5,130	»	44,041	»	4,821	»	4,852
Petites mar- { taxées au minimum (expéditions).	»	»	408,094	23,000	4,379	4,963	25,837	9,952
chandises { — au poids (quintaux)	25,377	35,055	170,753	249,546	48,635	49,356	46,158	20,420
Ensemble.	»	35,055	»	242,546	»	24,319	»	30,072
Grosses mar- { taxées au minimum (expéditions).	»	»	35,216	27,464	4,586	4,621	4,399	2,286
chandises { — au poids (tonnes).	287,507	395,848	4,446,850	4,633,252	618,372	464,809	53,725	85,697
Ensemble.	»	395,848	»	4,660,713	»	466,430	»	87,983
Finances. (groups).	5,456	770	49,557	9,741	561	912	4,112	340
Equi- { transportés à grande vitesse (nombre).	»	»	446	2,425	»	»	»	»
pages { — à petite — (—)	6	438	»	»	»	»	»	»
Ensemble. . (—)	6	438	446	2,425	»	»	»	»
Chevaux { transportés à grande vitesse (nombre)	32	455	423	2,291	»	»	»	»
et bes- { — à petite — (—)	4,464	10,649	4,756	27,491	847	5,923	924	44,867
tiaux (*) { Ensemble. . (—)	4,496	11,104	4,879	29,782	847	5,923	924	44,867
Produits extraordinaires . . (fr.)	»	45,365	»	25,285	»	23,928	»	48,913
Recettes brutes d'exploitation . . Total (fr.)	»	655,890 ⁽¹⁾	»	3,827,158	»	776,442	»	247,731
Dépenses — (fr.)	»	508,362 ⁽²⁾	»	2,375,754	»	472,674	»	209,832
Excédents des recettes sur les dépenses. . (fr.)	»	147,528	»	1,451,407	»	303,768	»	7,899
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.	»	77.50 p. c.	»	62.07 p. c.	»	60.88 p. c.	»	96.37 p. c.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipement, actuellement opérés sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible d'indiquer séparément le chiffre
(2) Pour le chemin de fer Nord belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre de têtes, pour les autres lignes
(3) 247 envois taxés par expédition.
(4) 6,090 — — — — — et 14,552 par tête.
(5) 6,557 — — — — — — 14,382 — —
(6) Y compris une somme de 33,578 francs représentant la redevance payée par la compagnie du chemin de fer du Nord, du chef de
(7) Y compris une somme de 12,645 francs dépensée en combustibles par la compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon dont il est

et recette (*). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1904.

DES COMPAGNIES										PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE	
MALINES A TERSEUZAN.		NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRALE.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
43,463	44,674	336,437	635,751	288	450	604	664	377,610	706,843	9.25	2.68
405,270	86,099	1,310,698	1,347,300	52,746	43,404	40,706	26,489	1,934,861	1,942,466	25.03	7.25
817,300	310,492	8,510,050	2,800,313	"	"	227,782	78,481	13,028,704	5,022,477	65.72	19.03
935,733	411,262	10,186,885	4,783,364	53,034	43,551	269,092	105,334	15,344,175	7,641,486	100.00	28.90
4,919	2,591	"	"	"	"	4,467	690	29,149	309,696	100.	1.47
2,510	3,273	88,420	249,665	404	408	647	525	447,463	"	100.	1.47
"	5,864	"	249,665	"	408	"	1,215	"	309,696	100.	1.47
72,479	66,473	"	"	"	"	54,370	49,304	265,459	4,366,352	100.	5.18
43,556	"	484,474	929,275	2,573	2,990	26,479	19,621	788,005	"	100.	5.18
"	66,173	"	929,275	"	2,990	"	38,922	"	4,366,352	100.	5.18
8,527	41,514	"	"	"	"	6,780	4,685	53,508	14,545,805	100.	55.02
684,407	928,746	11,099,060	10,806,460	31,792	33,457	101,240	122,002	13,992,923	"	100.	55.02
"	938,227	"	10,806,460	"	33,457	"	126,687	"	44,545,805	100.	55.02
16,178	3,160	70,000	41,521	"	"	12,310	886	155,394	27,275	100.	0.40
"	"	"	"	"	"	"	"	446	2,425	14.38	0.01
6	99	2,065	44,205	"	"	"	"	2,077	44,442	85.62	0.06
6	99	2,065	44,205	"	"	"	"	2,223	46,867	100.	0.07
54	4,022	"	"	"	"	38	224	(*)	3,992	3.49	0.01
4,474	44,827	44,352	41,475	"	"	258	4,343	(*)	410,275	96.51	0.42
1,225	12,849	14,352	44,175	"	"	296	4,567	(*)	444,267	100.	0.43
"	202,403	"	2,102,089	"	282	"	5,674	"	2,393,639	100.	9.07
"	4,639,737	"	18,937,753	"	50,391	"	280,285	"	26,385,387	"	100.00
"	978,439	"	7,208,824	"	33,804	"	444,943	"	41,929,329	"	"
"	664,598	"	44,728,929	"	46,587	"	435,342	"	44,456,058	"	"
"	59.47 p. c.	"	38.07 p. c.	"	67.08 p. c.	"	54.74 p. c.	"	45.21 p. c.	"	"

pages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations belges, est exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
concedées, ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la compagnie de Chimay.
question dans le renvoi (*) ci-dessus.

N° LI. — Chemins de fer exploités par des compagnies.
Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Chimay.	Flandre Occidentale.
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs).	4	4
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, etc.)	4	4
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	17
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	10	29
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	4	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, surnuméraires, etc.	27	128
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	3	52
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	9	67
Ensemble (rubrique A).		59	302
B. Agents divers et ouvriers.			
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, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.)	43	295
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.)	80	682
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.)	25	214
16	Geus de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	4	4
Ensemble (rubrique B).		149	1,193
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1901.		208	1,497
— — — — — pour 1900.		205	1,474
Différences pour 1901.		+ 3	+ 23

— *Personnel.* — *Effectif au 31 décembre 1901.*
années 1901 et 1900.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.						TOTAUX.	
Gand à Ternauxen.	Hasselt à Maaseyck.	Malines à Ternauxen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1901.	1900.
1	2	4	4	4	4	9	9
2	"	4	3	4	2	17	15
4	"	"	12	"	"	13	12
2	"	4	"	"	4	4	4
3	4	5	26	"	2	62	60
9	6	17	54	"	7	129	127
4	4	4	85	4	4	94	92
4	"	"	"	"	"	1	1
4	2	"	14	"	4	24	21
49	3	40	279	"	10	506	509
7	4	13	75	2	2	155	153
14	2	26	198	3	4	323	331
64	21	108	744	8	31	1,334	1,337
54	12	166	1,097	4	31	1,699	1,645
52	39	175	521	3	42	1,594	1,578
18	6	91	508	3	18	883	870
4	4	2	92	"	4	105	105
125	58	434	2,218	10	92	4,281	4,198
486	79	542	2,962	18	123	5,615	5,535
486	79	530	2,923	17	121	5,535	—
"	"	+ 12	+ 39	+ 4	+ 2	+ 80	—

N° LII. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

DESIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.															
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie,			
	Voyageurs.				Agents des compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre Occidentale.	2	8	30	40	»	3	»	3	2	44	30	43	4	»	4	2
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hasselt à Maaseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nord belge.	»	4	»	4	»	»	4	4	»	4	4	2	1	3	2	6
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas.	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»
TOTAUX pour 1904.	2	9	31	42	»	3	4	4	2	42	32	46	2	3	3	8
TOTAUX pour 1900.	»	3	»	3	»	4	»	4	»	4	»	4	3	5	»	8
Différences pour 1904	+2	+6	+31	+39	»	+2	+4	+3	+2	+8	+32	+42	-1	-2	+3	»

(1) Chiffres rectifiés.

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1901.

années 1901 et 1900.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (autres que des voyageurs)				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
				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.
»	»	»	»	»	1	4	2	»	»	»	»	»	4	4	2	»	»	»	»	»	4	4	2
3	2	4	6	7	5	2	44	3	8	34	42	3	6	»	9	3	2	4	6	9	46	32	57
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	»	»	3	3	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	3	3	»	»	3
8	44	1	20	10	39	30	79	4	4	2	7	4	25	28	54	8	14	4	20	40	40	31	81
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2	4	3	»	»	4	1	»	2	4	3	»	»	»	»	»	2	2	4
44	43	2	29	20	47	34	104	4	12	34	50	4	34	30	68	44	43	2	29	22	59	66	147
11	8	»	19	46	27	25	68	3	8	»	44	2	(1) 15	25	(1) 42	11	(1) 8	»	(1) 19	(1) 6	(1) 34	(1) 25	72
+3	+5	+2	+10	+4	+20	+9	+33	+1	+4	+34	+39	+2	+19	+5	+26	+3	+5	+2	+10	+6	+28	+44	+75

(184)

(1)

PARTIE B.

POSTES.

(2)

POSTES.

I

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1904 :

1^o l'extension de l'échange des envois recommandés contre remboursement aux protectorats allemands de Togo, de l'Afrique Orientale, de l'Afrique du Sud-Ouest, de Cameroun et de Kiautschou, ainsi qu'aux bureaux de poste allemands établis en Chine et au Maroc;

2^o l'adhésion du Brésil à l'arrangement de Washington du 15 juin 1897, concernant l'échange des mandats de poste;

3^o l'extension du service des mandats de poste au protectorat allemand des îles Carolines;

4^o l'adhésion du protectorat allemand de l'Afrique Orientale et de la colonie britannique de l'île de Malte à l'arrangement de Washington du 15 juin 1897, concernant l'échange des lettres et des boîtes avec valeur déclarée;

5^o l'adhésion à l'Union postale universelle, de la colonie britannique de la Rhodesia du Sud et du protectorat britannique de Bechuanaland.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

En exécution d'un arrêté royal du 27 novembre 1900, les déposants de quittances ordinaires ou de remboursement, possesseurs d'un compte cou-

rant à la Banque nationale de Belgique, ont été autorisés, à partir du 1^{er} février 1901, à faire verser au crédit de ce compte les sommes recouvrées du chef des bordereaux comprenant des valeurs pour 1,000 francs au moins.

Un arrêté du 12 août suivant mis à exécution à partir du 15 septembre 1901, a étendu cette mesure au service de l'encaissement des effets de commerce. Il a, en outre, accordé aux déposants d'effets et de quittances ayant ou non un compte courant à la susdite banque, la faculté de faire opérer le versement des sommes qui leur seraient dues, au profit de tout titulaire de pareil compte, que ce titulaire soit le déposant lui-même ou un tiers à désigner au bordereau.

Les déposants de bordereaux à liquider au profit d'un tiers peuvent également demander que les récépissés des sommes versées soient remis directement au bénéficiaire. En vertu d'un arrêté royal du 20 novembre 1901, ils ont à acquitter, dans l'occurrence, une taxe de 10 centimes par récépissé, quel que soit d'ailleurs le nombre de bordereaux liquidés.

II.

Statistiques 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 1901	401,501,260	44,243,548	445,744,808
	En 1900	96,226,602	44,391,326	140,617,928
	Différences en 1901 . .	+ 5,274,658 ou + 5.48 p. ‰	+ 2,822,222 ou + 6.82 p. ‰	+ 8,096,880 ou + 5.88 p. ‰
Cartes postales	En 1901	55,664,856	14,921,166	70,586,022
	En 1900	51,178,040	14,206,833	65,384,873
	Différences en 1901 . .	+ 4,486,816 ou + 8.77 p. ‰	+ 714,233 ou + 5.03 p. ‰	+ 5,201,079 ou + 7.95 p. ‰
Totaux	En 1901	157,166,116	59,134,714	216,300,830
	En 1900	147,404,642	55,598,259	203,002,874
	Différences en 1901 . .	+ 9,761,504 ou + 6.62 p. ‰	+ 3,536,455 ou + 6.36 p. ‰	+ 13,297,959 ou + 6.55 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 1901, de 6,767,436 contre 6,780,852 en 1900. C'est, pour 1901, une diminution de 13,416 cartes ou 0.20 p. c.

En 1901, la poste a, en outre, transporté 26,565,128 lettres de service. C'est, sur 1900 (25,565,408), une augmentation de 999,720 lettres ou 5.94 p. c. I, p. B, 17.
et III, p. B, 20

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1901	137,755,683	133,492,970	7,548,444	2,133,222
En 1900	134,724,720	123,648,851	6,479,944	2,031,419
Différences en 1901 . . .	+ 3,030,963 ou + 2.25 p. %	+ 9,844,119 ou + 7.96 p. %	+ 1,068,500 ou + 16.49 p. %	+ 101,803 ou + 5.01 p. %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

§ 2. — LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 94,827,590 en 1900, s'est élevé à 100,045,400 en 1901, soit en plus 5,217,810 lettres ou 5.50 p. c. III, p. B, 20.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1901, de 122,746,403.

C'est une moyenne de 18.05 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1901 (6,799,999 habitants). Cette moyenne était de 17.01 par habitant pour 1900.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1901, de 4.72 pour mille lettres expédiées (578,851 sur 122,746,403).

En 1901, *il est tombé au rebut* 253,474 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre 114,340 lettres (44.76 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification. III, p. B, 21.

En 1900, il y avait eu 233,194 lettres-rebut dont 110,176 (47.25 p. c.) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1901, de 5,630 dont 124 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 4,410-90. Il en a été retrouvé 1,896 ou 33.67 p. c., parmi lesquelles 18 contenaient pour fr. 133-15 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1900, de 5,625, dont 147 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 6,350-34. Sur ce

nombre, 1,759 lettres ou 31.27 p. c., dont 17 renfermaient pour fr. 260-87 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 20. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 39,666,120 en 1900; il est de 42,358,979 en 1901; augmentation: 2,692,859 ou 6.79 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 20. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,149,874 en 1900, à 1,211,004 en 1901, soit 61,130 envois ou 5.32 p. c. en plus pour 1901.

Treize objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1901.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1901, à un échange de 1,673,023 lettres recommandées. C'est, sur 1900 (1,544,688), un accroissement de 128,335 ou 8.31 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. B, 18, et III, p. B, 20. En 1901, il a été expédié 244,856 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 373,247,157-56. C'est, sur 1900, une diminution de 4,282 en nombre et de fr. 14,779,043-31 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,524 francs pour 1901; il était de 1,446 francs en 1898, de 1,447 francs en 1899 et de 1,557 francs en 1900.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1901, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 110,993-35. C'est, sur 1900, une diminution de fr. 1,685-20. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 47,456-10 en 1901, contre fr. 48,851-40 en 1900, soit une diminution de fr. 1,375-30.

En *service international*, il a été échangé 177,264 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 157,802,928-46. Comparativement au mouvement de 1900, c'est une augmentation de 419 en nombre et une diminution de fr. 5,675,659-95 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1901, à un échange de 4,282 boîtes dont le montant global s'élève à 1,433,036-80. C'est, sur 1900, une augmentation de 609 en nombre et de fr. 558,128-90 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1901, le nombre de 426,402 envois, représentant une valeur de fr. 532,483,122-82, avec un produit de fr. 254,443-24.

Deux lettres-valeur ont été perdues en 1901.

§ 5. — ENVOIS EXPRÈS.

III, p. B, 21. Le nombre des envois exprès qui ont été remis dans le royaume a été, en 1901, de 2,019,988, dont 1,935,731 dans le rayon local du bureau de

destination et 84,257 en dehors de ce rayon ; 113,457 envois ont été délivrés par la Poste et 1,906,531 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1900 (1.946.015), l'augmentation est de 73,973 (ou 3.80 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 1901, à 1,431,246 (1) et le montant à fr. 174,586,068-62. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 89,807 titres, s'élevant ensemble à fr. 26,937,989-96 délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2^o une somme de fr. 1,533.301-91 payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3^o une somme de fr. 2,241,499-31 payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 3,876-65 et fr. 3,876-90. L'augmentation sur l'année précédente est de 77,695 mandats (5.66 p. c.), d'une valeur totale de fr. 14,449.846-01 (9.02 p. c.)

II, p. B, 48,
III, p. B, 20,
et 21.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 27,695-53 (6.74 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 116-58, en 1900, s'est élevée à fr. 120-30 en 1901.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1901, 1,401.388 bons de poste, d'un montant global de 11,708,254 francs, soit en plus, sur l'année 1900, 41,114 titres (3.02 p. c.), représentant une valeur de 301,989 francs (2 65 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20,
et 21.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 2,602-23 (3.05 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1901, il a été émis en Belgique 482,926 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 26,020,950-29. C'est, sur 1900, une augmentation de 37,329 (8.38 p. c.) pour le nombre et de fr. 1,656,298-21 (6.79 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. B, 48,
III, p. B, 20,
et 21.

Il a été payé, pendant le même exercice, 418,721 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 24.478,060-89 ; l'augmentation, sur l'exercice 1900, est de 8,506 mandats (2.07 p. c.), d'une valeur totale de fr. 1,258,506-21 (5.52 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 263,736-86, soit une augmentation de fr. 16.670-71 (6.74 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 41,552 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 48,
III, p. B, 21
et 22.

En 1901, 41,688 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,337-00, soit une diminution de 9.02 p. c. comparativement à l'exercice précédent (45,817 effets, ayant rapporté fr. 9,163-40 de taxes).

Il a été fait 253 protêts par huissiers et 145 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 48
III, p. B, 21
et 22.

Le service d'encaissement des effets de commerce a continué de progresser.

Il a été déposé, en 1901, 2,842,627 effets, s'élevant ensemble à fr. 702,817,259-16. C'est, sur 1900, une augmentation de 131,944 en nombre (4.87 p. c.) et de fr. 14,229,339-99 (2.07 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,030,247-00, dépassant de fr. 36,381-35, ou 3.66 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 57,592 protêts par huissiers et 105,797 par les agents des postes.

Les sommes versées en compte courant à la Banque nationale de Belgique, du chef d'effets déposés à partir du 15 septembre 1901 (voir RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX, § 2) ont atteint fr. 8,379,394-06.

C. — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été déposé, en 1901, 146,917 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,384,477-25.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1900, avait été de 143,453 et le montant, de fr. 1,374,377-34.

Il y a donc eu augmentation de 3,464 (2.41 p. c.) quant au nombre des valeurs et de fr. 10,099-91 (0.73 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1900, à fr. 2,819, a atteint, en 1901, fr. 2,866-90, soit une différence en plus de fr. 47-90 (1.70 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1901.

L'augmentation du nombre des titres déposés (7,624.805) est de 688,159 (9.92 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 335,375,317-72), de fr. 21,192,845-59 (6.75 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 1,340,903-05, soit une différence en plus de fr. 87,678-35 (7 p. c.).

(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.

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 55,653 quittances de remboursement d'une somme de fr. 955,957-11 et qui ont rapporté fr. 9,619-95 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, depuis le 1^{er} février 1901, du chef de quittances déposées (voir renseignements généraux, § 2), se sont élevés à fr. 11,529,614-01.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1900 par 70.749 titres. a été de 58.070 en 1901. La diminution a donc été de 12,679 (17.92 p. c.).

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 5,922,567-43 contre fr. 5,722,988-79 en 1900, soit une augmentation de fr. 199,578-64 (5,56 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les Offices étrangers nous ont transmis 122,887 valeurs, d'où une augmentation de 31,952 (55.11 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 4,574,430-76, accusant ainsi une augmentation de fr. 590,517-22 (14.82 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 9,508-90) a augmenté de fr. 2,418-40 (54.11 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 58,463 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 448,649-98 et pour lesquels il a été perçu fr. 2,915-00 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1901, 458,151 abonnements ayant produit une taxe de fr. 58,914-54.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1900, accusent une diminution de 66,811 (15.25 p. c.) quant au nombre et de fr. 2,500-15 (4.07 p. c.) du chef de la taxe.

Cette différence s'explique comme suit : En 1900, de nombreux abonnements ont été souscrits à l'occasion des élections; d'autre part, les abonnements au « Guide officiel des voyageurs », au « Reisgids » et à l' « Affiche horaire » demandés au mois de décembre de la même année, n'ont été renouvelés qu'en avril 1902, par suite de la modification de l'année d'abonnement.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Le nombre des versements à la Caisse d'épargne a subi une légère diminution; par contre, le montant de ces dépôts a atteint l'augmentation la plus forte que l'on ait eu à enregistrer.

Les autres opérations d'épargne, de même que les opérations de retraite et d'assurances, continuent d'être en progression marquée, particulièrement les versements de primes d'assurance.

Les tableaux ci-après résument les renseignements les plus intéressants relatifs aux trois services.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1901	2,580,284	205,368,225	767,263	153,062,700 02	1,483,270	561,516,754 95
En 1900	2,603,137	182,746,716	688,804	142,027,397 24	1,390,047	503,665,348 41
Différences en 1901 . . .	- 22,853 ou - 0.88 p. %	+ 22,621,509 ou + 12.38 p. %	+ 78,459 ou + 11.39 p. %	+ 11,035,302 78 ou + 7.77 p. %	+ 93,223 ou + 6.71 p. %	+ 57,851,406 54 ou + 11.49 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1901	13,946	27,517,204 98	6,056	10,013,148 91	33,580	137,423,200
En 1900	13,715	26,120,908 31	5,039	13,681,165 84	31,275	125,509,800
Différences en 1901 . . .	+ 231 ou + 1.68 p. %	+ 1,396,296 67 ou + 5.35 p. %	+ 1,017 ou + 20.18 p. %	+ 2,331,983 07 ou + 17.05 p. %	+ 2,305 ou + 7.37 p. %	+ 11,913,400 ou + 9.49 p. %

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAIEMENTS.		LIVRETS EXISTANT au 31 décembre.		BREVETS EXISTANT au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT des rentes acquises.	NOMBRE.	MONTANT des rentes annuelles.
En 1901	856,421	4,850,608	20,338	1,106,266 22	389,399	3,204,365 18	3,620	1,052,173 15
En 1900	717,075	3,205,804	17,354	930,875 95	267,201	(1)	3,137	911,176 56
Différences en 1901 . . .	+ 139,346 ou + 19.43 p. %	+ 1,644,804 ou + 51.30 p. %	+ 2,974 ou + 17.13 p. %	+ 175,390 27 ou + 18.84 p. %	+ 122,198 ou + 45.73 p. %		+ 483 ou + 15.40 p. %	+ 140,996 69 ou + 15.47 p. %

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAIEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1901	2,330	667,140	3	5,295 38
En 1900	762	239,592	2	458 01
Différences en 1901 . . .	+ 1,568 ou + 203.77 p. %	+ 427,548 ou + 174.27 p. %	+ 1 ou + 50.00 p. %	+ 4,837 37 ou + 1,056.17 p. %

(1) Ce renseignement fait défaut.

H. -- PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1901, s'est élevé à 61,303 et le montant, à fr. 132,901. II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21,
VI, p. B, 24.

En 1900, ce nombre avait été de 50,571 et le montant, de fr. 113,260.

On constate donc une augmentation de 10,934 (21.71 p. c.) quant au nombre et de fr. 19,641 (17.34 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1900, de fr. 3,037-40, a atteint, en 1901, fr. 6,130-50, soit une augmentation de fr. 1,093-40 (21.71 p. c.).

I. — 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 1901, à fr. 61,821-53; cette somme est inférieure de fr. 4,040-32 ou 6.13 p. c., au montant des droits perçus en 1900 (fr. 65,861-87).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 226,517-87 en 1900, s'est élevée, en 1901, à fr. 233,743-50, soit une augmentation de fr. 7,223-63 ou 3.19 p. c.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1873, 486 bureaux; au 31 décembre 1901, nous comptons 1,150 bureaux, dont 24 ne pourront être mis en activité qu'en 1902.

Parmi ces 1,150 bureaux se trouvent 361 sous-perceptions, 33 bureaux de dépôt de poste, 138 dépôt-relais et 43 agences.

A la fin de 1900, il y avait 8,101 boîtes aux lettres; en 1901, le nombre en a été porté à 8,277. Soit 176 nouveaux placements.

	En 1901.	En 1900.	Différence pour 1901.
Boîtes attachées aux malles-poste.	70	72	— 2
— — aux trains vicinaux	138	129	+ 9
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste.	365,730	344,193	+ 21,535

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 1900, de 3,921. En 1901, il s'est élevé à 4,023, augmentation : 102.

Le nombre des distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 dans 537 localités, de 3 dans 213 localités, de 4 ou 5 dans 161 localités, de 6 ou 7 dans 7 localités, et de 9 dans 1 localité.

1 perception et 1 sous-perception n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,707 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (176), il y en a 8 qui sont desservies neuf

fois par jour (faubourgs de Bruxelles); 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération; 3 sont desservies cinq fois, 12 quatre fois, 31 trois fois. 966 deux fois et 683 une fois.

En 1901, 10 communes ont été dotées d'une seconde distribution.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 804 localités.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1901, au nombre de 23, sur lesquelles ont circulé 70 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1900, le nombre de ces bureaux a été de 66.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1900, de 6,583 kilomètres; en 1901, il a été de 6,839 kilomètres; augmentation : 256 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1901, au nombre de 74, soit 2 de moins qu'en 1900 (76).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été, en 1901, de 3,060 kilomètres, soit 150 kilomètres de moins qu'en 1900 (3,210).

En 1901, les services de malles-poste ont transporté approximativement 225,570 voyageurs, soit 4,015 voyageurs de plus qu'en 1900 (221.555).

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 1901.		En 1900.		Différences pour 1901.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	2,614	260	2,519	235	+ 95	+ 25
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	4,246	49	4,430	35	+ 116	+ 14
	6,860	309	6,649	270	+ 211	+ 39
Totaux	7,169		6,919		+ 250	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1901 s'élève à fr. 26,304,786-75, soit une augmentation de fr. 1,056,303-80, ou de 4.18 p. c., sur celle de 1900, qui était de fr. 25,248,482-95.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1901, à la somme de fr. 13,486,792-84, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration; fixée. pour 1901, à 545,999 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 14,032,791-84 et la recette brute à fr. 26,304,786-75, le rapport entre ces deux sommes est de 53.54 p. c., tandis qu'il était en 1900, de 53.46 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1901, à fr. 12,271,994-91.

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.



(14)

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRÉS PRIVÉS, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	"	42,348,696	"	45,082,531	"	"	"
1871.	36,393,474	11.08	45,744,622	27.79	52,435,096	45.64	682,476	"
1872.	37,775,478	3.79	45,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	46,306,836	5.78	55,634,839	4.63	4,687,344	54.32
1874.	44,406,219	4.47	46,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.49
1875.	42,806,823	4.44	47,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,494,996	4.61	48,355,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	47.45
1877.	44,905,003	3.25	48,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	42.80
1878.	45,307,469	0.90	49,452,644	2.22	64,460,443	1.29	14,430,912	40.96
1879.	48,456,143	6.94	50,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.94
1880.	50,868,309	4.89	52,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.90	53,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	43.21
1882.	57,307,849	5.33	54,324,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,489	5.25	56,115,415	7.37	86,429,304	5.88	18,853,444	2.49
1884.	64,024,460	4.17	57,132,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	59,230,551	7.54	94,498,150	3.74	24,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	58,810,994	— 4.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.42
1887.	62,174,789	0.39	54,656,279	— 14.42	86,831,068	— 4.34	24,446,148	4.72
1888.	64,563,036	3.84	56,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	57,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 1.13	58,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	59,122,556	3.35	97,802,555	2.43	34,470,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	59,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.89
1893.	72,296,026	2.87	60,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	4.23
1894.	74,118,796	3.90	60,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.61
1895.	78,256,362	4.18	61,664,643	2.81	109,924,005	3.78	37,695,866	6.41
1896.	77,234,038	— 4.31	63,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	— 0.87
1897.	82,509,866	6.83	65,338,824	6.02	147,848,690	6.50	40,458,860	8.27
1898.	86,042,787	4.28	66,997,164	4.69	123,040,221	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,112,680	5.89	69,089,597	5.65	130,202,277	5.82	46,523,542	7.33
1900.	96,226,602	5.61	71,391,326	5.89	137,617,928	5.70	51,478,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	74,213,548	6.82	145,714,808	5.88	55,664,856	8.77
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	4,883,444	5.62	2,176,419	5.81	7,059,564	5.68	3,659,417	8.30

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombremens partiels. — Années 1870 à 1901 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	10,871,339	»	18,125,198	»
5,174	»	687,349	»	6,851,872	— 46.49	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
16,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.68	52,771,524	2.98	23,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,477	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.14	9,984,320	27.24	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	34,753,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,175,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,441	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.41
3,337,906	28.69	18,416,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	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	10.54
4,492,636	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,063	4.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	53,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,465	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,237	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	39,260,482	5.46	17,891,763	— 3.24	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	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,177,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,061,193	8.26
8,008,546	7.04	45,376,348	0.44	20,597,401	— 0.91	101,513,576	— 8.29	91,274,339	2.48
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	23,145,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,423	5.68
9,836,385	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	1.34	122,451,701	10.73	107,960,411	11.93
11,276,746	14.54	57,800,288	8.70	24,419,478	2.83	127,701,208	4.20	114,924,160	6.45
14,206,933	25.98	65,384,943	13.12	25,365,108	5.17	134,724,720	5.50	123,648,551	7.59
14,921,166	5.03	70,586,022	7.95	26,365,128	3.94	137,755,683	2.25	133,492,970	7.96
1,382,524	13.46	5,041,941	9.36	1,153,545	5.13	7,248,421	6.34	8,443,726	7.92

N° II. — Mouvement des valeurs confiées à la Poste (¹).
Comparaison des années 1901 et 1900.

			ANNEES		DIFFERENCES pour 1901.
			1901.	1900.	
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	{	originaires de l'intérieur { à destination de l'intérieur.	244,858	249,138	— 4,282
		— de l'étranger.	76,331	76,675	— 344
	{	Ensemble.	321,187	325,813	— 4,626
		originaires de l'étranger	100,933	100,170	+ 763
	{	Ensemble.	422,120	425,983	— 3,863
Nombre des boîtes	{	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger . .	331	216	+ 115
		originaires de l'étranger	3,951	3,457	+ 494
	{	Ensemble.	4,282	3,673	+ 609
		Totaux.	426,402	429,656	— 3,254
Montant des lettres	{	originaires de l'intérieur { à destination de l'intérieur.	373,247,157 86	388,026,200 87	— 14,779,043 31
		— de l'étranger.	81,488,168 63	87,050,289 06	— 5,562,120 43
	{	Ensemble.	454,735,326 49	475,076,489 93	— 20,341,163 74
		originaires de l'étranger	76,314,759 83	76,428,279 38	— 113,519 52
	{	Ensemble.	531,050,086 02	551,504,769 28	— 20,454,683 26
Montant des boîtes	{	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger . .	411,499 45	113,476 40	+ 297,723 05
		originaires de l'étranger	1,021,837 35	761,431 50	+ 260,405 85
	{	Ensemble.	1,433,046 80	874,907 90	+ 558,128 90
		Totaux.	532,483 122 82	551,379,677 18	— 19,896,554 36
Produit	{	port	91,765 25	93,817 75	— 2,052 50
		droit proportionnel et droit fixe réunis.	162,677 99	164,207 05	— 1,529 06
		Totaux.	254,443 24	258,024 80	— 3,581 56
Nombre de lettres perdues ou spoliées			2	3	— 1
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(¹) 5,525	(¹) 1,395	+ 4,130
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	{	mandats de et à destination de l'intérieur	(²) 1,481,246	(²) 1,373,551	+ 77,695
		bons de poste	1,401,588	1,360,474	+ 41,114
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger . .	482,926	445,597	+ 37,329
		Ensemble.	3,365,760	3,179,622	+ 186,138
		mandats originaires de l'étranger.	418,721	410,215	+ 8,506
	{	Totaux.	3,784,481	3,589,837	+ 194,644
Montant des	{	mandats de et à destination de l'intérieur	(³) 174,586,068 62	(³) 160,136,222 61	+ 14,449,846 01
		bons de poste	11,708,254 2	11,406,265 2	+ 301,989 2
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger . .	26,020,930 29	24,364,632 08	+ 1,656,298 21
		Ensemble.	212,315,252 91	195,907,119 69	+ 16,408,133 22
		mandats originaires de l'étranger.	21,478,060 89	23,239,554 68	— 1,761,493 79
	{	Totaux.	236,793,313 80	219,146,674 37	+ 17,646,639 43
Produit de la taxe.	{	Mandats du service intérieur	438,721 65	411,026 30	+ 27,695 35
		Bons de poste	88,027 60	85,425 35	+ 2,602 25
		Mandats du service international	263,756 86	247,066 15	+ 16,670 71
		Totaux.	790,446 11	743,517 80	+ 46,928 31
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor. {					
			Nombre	29	+ 3
			Montant	576 36	+ 4,931 25
Effets de commerce.					
a. Acceptation.					
Nombre d'effets déposés.			41,685	45,817	— 4,132
Produit de la taxe			8,337	9,163 40	— 826 40
Nombre de protêts.	{	par huissiers	253	284	— 31
		par agents des postes	145	158	— 13
b. Encaissement.					
Nombre d'effets	{	déposés	2,842,627	2,710,683	+ 131,944
		encaissés.	2,650,837	2,536,752	+ 114,085
Montant des effets	{	déposés	702,817,259 16	688,587,899 17	+ 14,229,359 99
		encaissés.	663,952,898 73	633,443,914 10	+ 10,508,984 63
Produit de la taxe			(⁴) 1,030,247	993,865 65	+ 36,381 35
Nombre d'effets protestés.	{	par huissiers	57,592	52,002	+ 5,590
		par agents des postes	105,797	91,812	+ 13,985

(¹) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1901, transporté celles que renfermaient 2,884,027 lettres recommandées. Treize de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(²) Dont fr. 5,525 à charge du Trésor.

(³) Dont fr. 1,310 à charge du Trésor.

(⁴) Non compris : 1° 89,807 mandats, s'élevant à fr. 26,937,989-96, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,533,501-91 (taxe fr. 5,876-65), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,241,499-31 (taxe fr. 5,876-90) payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(⁵) Non compris : 1° 89,178 mandats s'élevant à fr. 26,976,833-82, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,499,095-12 (taxe fr. 4,158-90), liquidée pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation et 3° une somme de fr. 1,964,222-29 (taxe fr. 5,417-35) payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(⁶) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 872-20) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 544-40).

N^o II. (Suite.) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1901 et 1900.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES	
		1901.	1900.	pour 1901.	
Quittances.					
Encaissement.					
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹)	7,624,805	6,936,666	+ 688,139	
Montant des quittances	{	déposées	(¹) 335,375,317 72	314,482,472 43	+ 24,192,845 30
		encaissées	287,496,599 80	274,049,326 34	+ 13,177,273 46
Produit de la taxe	(¹)	4,340,903 05	4,253,224 70	+ 87,678 35	
Abonnements aux journaux.					
Nombre d'abonnements demandés	{	Journaux belges.	409,928	477,004	— 67,073
		— étrangers	(²) 28.223	27,961	+ 262
Totaux.		438,151	504,962	— 66,811	
Montant des abonnements souscrits		2,295,468 73	2,414,538 41	— 116,369 38	
Produit de la taxe		58,914 54	64,414 69	— 2,500 45	
Permis de pêche.					
Nombre de permis délivrés.		64,305	50,374	+ 10,934	
Montant des permis délivrés.		432,904	443,260	+ 19,644	
Produit de la taxe		6,130 50	5,037 10	+ 1,093 40	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.					
Encaissement.					
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		446,917	443,453	+ 3,464	
Montant des coupons et des titres amortis {	{	déposés.	4,384,477 25	4,374,377 34	+ 10,099 94
		encaissés.	4,343,243 07	4,340,841 50	+ 2,371 57
Produit de la taxe		2,866 90	2,849	+ 47 90	
Récouvrements de valeurs avec l'étranger.					
Nombre de valeurs déposées	{	originaires de l'intérieur.	(³) 58,070	70,749	— 12,679
		— l'étranger.	(⁴) 122,887	90,955	+ 31,932
Montant des valeurs {	{	à recouvrer.	(³) 3,922,567 43	3,722,988 79	+ 199,578 64
		— l'étranger.	(⁴) 4,874,430 76	3,983,943 54	+ 890,517 22
		— l'intérieur.	(³) 2,970,833 47	2,974,654 60	— 3,818 43
		— l'étranger.	3,652,674 06	3,210,207 29	+ 442,466 77
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger, ...	(⁴)	9,508 90	7,090 50	+ 2,418 40	
Nombre de valeurs protestées en Belgique {	{	par huissiers	447	82	+ 65
		par agents des postes	3	20	— 47

(1) Y compris 55,683 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 938,937-11 et ayant donné un produit de fr. 9,619-95.

(*) Non compris 1.417 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(*) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.

(*) Y compris 38,465 envois contre remboursement s'élevant à fr. 448,649-98 et pour lesquels on a perçu fr. 2,913-00 du chef de taxe d'encaissement des envois recouvrés.

N° III. — Renseignements
Comparaison des

DÉSIGNATION OU MOUVEMENT.		LETTRES							CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.	
		PRIVÉES				DE SERVICE					Totaux.
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	En 1901	100,045,400	1,211,001	244,856	101,501,260	23,668,996	2,503,775	26,172,771	127,674,031	55,664,856	6,767,436
	En 1900.	94,827,590	1,149,874	249,138	96,226,602	22,967,468	2,329,898	25,197,366	121,423,968	51,178,010	6,780,852
	Différences.	+5,217,810	+ 61,127	- 4,282	+5,274,658	+ 801,528	+173,877	+ 975,405	+ 6,250,063	+4,486,846	- 13,416
International.	Expéditions de Belgique.										
	En 1901	22,701,003	793,859	(a) 70,662	23,571,524	68,003	26,854	94,857	23,668,381	8,183,162	"
	En 1900.	21,117,252	755,380	(b) 70,831	21,943,523	55,523	27,811	83,334	22,032,857	7,519,733	"
	Différences.	+1,583,751	+ 38,479	- 229	+1,628,001	+ 12,480	- 957	+ 11,523	+1,635,524	+ 663,429	"
International.	Expéditions de l'étranger.										
	En 1901.	19,657,976	879,164	(c) 104,384	20,642,024	80,652	16,848	97,500	20,739,524	6,738,004	"
	En 1900.	18,548,868	789,308	(d) 103,627	19,441,803	70,612	14,196	84,708	19,526,511	6,687,200	"
	Différences.	+1,109,108	+ 89,856	+ 1,257	+1,200,221	+ 10,140	+ 2,652	+ 12,792	+1,213,013	+ 50,804	"
En général.	En 1901.	142,404,379	2,884,027	(e) 426,402	145,714,808	23,817,651	2,547,477	26,365,128	172,079,936	70,586,022	6,767,436
	En 1900.	134,493,710	2,694,562	(f) 429,656	137,617,928	22,993,503	2,371,905	25,365,408	162,983,336	65,384,043	6,780,852
	Différences.	+7,910,669	+ 189,465	- 3,254	+ 8,096,880	+ 824,148	+175,572	+ 999,720	+9,096,600	+5,201,979	- 13,416

(a) Dont 551 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 216 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 5,951 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 3,437 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 4,282 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 3,173 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 55,653 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris les envois contre remboursement.

(i) Y compris 58,463 envois contre remboursement.

(j) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(k) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attachement.

(l) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Express pour le rayon local . . .	remis par la Poste	101,361
	— le Télégraphe	1,874,366
Express en dehors de ce rayon . . .	remis par la Poste	12,092
	— le Télégraphe	72,165
Total . . .		2,019,988

(*) Le nombre des express originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,019,983 figurant en tête de la colonne.

années 1904 et 1900.

[illegible]

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'eneissement (moins les effets et les permis de pêche), 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'eneissement.	TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux (Abonnements — poste).	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE sur la vente des permis de pêche.	TAXE SUR LES MAN	
							Service interne.	
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
Résultats de l'année .	1901. . . .	22,843,459 64	1,038,584 »	612,524 34	58,944 54	6,430 50	446,475 20	
	1900. . . .	24,810,628 93	1,003,029 05	594,612 65	64,414 69	5,037 40	448,582 78	
Différences pour 1901	en plus . .	1,002,830 68	35,554 95	20,908 69	»	1,093 40	27,892 45	
	en moins. .	»	»	»	2,500 15	»	»	

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

		TIMBRES-POSTE.									
		A 1 centime.	A 2 cent.	A 5 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	A 25 cent.	A 35 cent.	A 50 cent.	A 1 franc.	A 2 francs.
Résultats de l'année .	1901 . .	126,120,837	15,329,502	63,676,800	98,210,524	5,376,277	16,725,860	1,478,479	1,703,221	358,028	85,501
	1900 . .	125,658,634	14,377,427	57,315,247	91,198,283	5,115,391	16,257,964	1,387,618	1,648,851	353,764	85,513
Différences pour 1901 .	en plus.	462,203	952,075	8,361,553	4,012,241	260,886	468,896	90,861	54,370	4,262	»
	en moins.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année .	1901 . .	1,261,208 37	308,590 04	3,183,840 »	9,821,052 40	1,075,255 40	4,181,715 34	517,467 65	851,610 50	358,028 »	171,002 »
	1900 . .	1,256,586 31	287,548 54	2,865,762 35	9,419,828 30	1,023,078 20	4,064,491 »	485,666 30	824,425 50	353,764 »	171,026 »
Différences pour 1901 .	en plus.	4,622 06	19,041 50	318,077 65	401,224 10	52,177 20	117,224 »	31,801 35	27,185 »	4,262 »	»
	en moins.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24

(a) Il n'a été porté en recette, en 1901, que fr. 23,858,174-11, soit en moins fr. 860,147-45, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs; 2° pour dépôt à la Caisse d'épargne, etc.; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances, par express, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste.
En 1900, il avait été porté en recette fr. 22,818,693-08.

Comparaison des années 1901 et 1900.

DAYS DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	Observations.
Service International.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
266,172 91	88,027 60	80,886 35	923,644 70	26,304,786 75	
248,485 06	85,425 35	54,321 96	969,945 41	25,248,482 95	
47,687 85	2,602 25	"	"	1,056,303 80	
"	"	3,435 64	46,330 74	"	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1901 et 1900.

TITÉS.

ESTALOPPIES -lettres à 11 cen- times.	ENVELOPPES timbrées à 14 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.								
9,878	135,057	41,507,941	2,344,526	222,251	22,640	4,086,965	30,497	186,367	391,455	533,996	91,231	17,808	378,706,641
10,404	138,749	40,224,437	2,387,879	212,582	24,603	3,985,167	30,645	166,015	365,572	532,776	91,001	14,453	364,582,972
»	»	1,343,504	»	9,669	»	101,798	»	20,348	25,883	1,320	230	3,355	+ 14,123,669
526	3,692	»	43,353	»	1,957	»	148	»	»	»	»	»	

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.
1,086 58	14,856 27	2,078,397 05	234,452 60	22,225 10	4,529 20	408,696 50	7,624 25	9,318 15	39,145 50	106,799 20	5,615 50	17,808 "	24, 8.321 26	(a)
1,144 44	15,262 39	2,011,221 85	238,787 90	21,258 20	4,920 60	398,516 70	7,661 25	8,300 75	36,567 20	106,655 20	15,500 50	14,453 "	23,662,318 48	
"	"	67,175 20	"	966 90	"	10,179 80	"	1,017 40	2,688 30	244 "	115 "	3,355 "	+ 1,056,004 78	
57 86	406 12	"	4,335 30	"	391 40	"	37	"	"	"	"	"		

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1901 et 1900.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.	PERMIS de fr.						TOTAL	
	1 (simples)	2 (doubles)	3 (simples)	4 (doubles)	4 (simples)	10 (simples)		
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1901. . .	19,691	1,505	53,545	2,712	1,515	2,741	61,305
	1900. . .	15,110	1,101	27,960	2,209	1,455	2,538	50,371
Différences pour 1901	en plus. .	4,581	202	5,585	503	»	203	+ 10,954
	en moins.	»	»	»	»	158	»	
VALEURS.								
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Résultats de l'année	1901. . .	19,691	2,606	67,086	10,848	5,260	27,410	152,901
	1900. . .	15,110	2,202	55,920	8,856	5,812	25,580	115,260
Différences pour 1901	en plus. .	4,581	404	11,166	2,012	»	2,050	+ 19,641
	en moins.	»	»	»	»	552	»	

(1)

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(1A)

TÉLEGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

RELATIONS INTERNATIONALES.

Les tarifs et les conditions réglementaires applicables aux correspondances télégraphiques internationales ont subi en 1901 des modifications nombreuses dont les principales sont indiquées sommairement ci-après :

La taxe des télégrammes échangés entre la Belgique et les Pays-Bas a été réduite de fr. 0.05 à fr. 0.02⁵ à partir du 51^e mot.

Le langage convenu a été admis dans les relations avec la Roumanie.

L'urgence a été admise pour les bureaux du Monténégro, de la Perse, du Siam et de la Nouvelle-Calédonie, ainsi que pour certains bureaux de l'Amérique, mais par la « voie P. Q. » seulement en ce qui concerne ces derniers.

D'autre part, la Nouvelle Galles du Sud n'admet plus les télégrammes urgents.

De nouveaux câbles ont été posés, notamment dans l'Atlantique et vers l'extrême Orient, en vue de renforcer ou de dégager les voies existantes ou encore de créer de nouvelles voies destinées à atteindre des pays non encore reliés au réseau général. A signaler entre autres, une voie nouvelle directe entre les Iles Britanniques et l'Australie par l'Afrique méridionale. D'autre part, de nouvelles lignes terrestres importantes ont permis d'étendre, dans une large mesure, le développement des relations télégraphiques. C'est ainsi qu'aujourd'hui le télégraphe pénètre dans l'Alaska, dans les territoires du nord-ouest de la Colombie britannique, dans certains districts du Congo et des colonies européennes en Afrique.

Ces extensions du réseau terrestre et sous-marin ont entraîné des modifications de taxes importantes et nombreuses consenties par les gouverne-

ments et les compagnies de câbles. Nous devons citer en particulier les réductions pour les pays de l'Amérique du Sud, de l'Afrique en général et de l'Australasie.

Enfin, pour terminer cette énumération sommaire et forcément incomplète des principaux événements qui ont marqué en 1901 les relations avec l'étranger, nous signalerons l'adhésion à l'Union télégraphique internationale, fondée en 1865 par une convention générale, révisée à Saint-Petersbourg en 1875, de la « Western Union telegraph Company » et des « Protectorats britanniques de l'Afrique orientale et de l'Uganda ».

II.

Statistique des correspondances.

§ 1. — TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1901 et en 1900, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES				
	intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement. { 1901 . .	3,551,003	2,790,159	520,658	6,641,800
{ 1900 . .	3,577,910	2,808,259	550,558	6,736,487
Différences pour 1901 .	— 46,907	— 18,080	— 29,700	— 94,687
	— 1.59 %	— 0.64 %	— 5.40 %	— 1.40 %
Recette. . . { 1901 . .	1,924,594 80	2,276,766 90	501,257 60	4,502,599 50
	1,965,401 70	2,517,681 04	515,899 06	4,598,981 80
Différences pour 1901 .	— 40,806 90	— 40,914 14	—14,661 46	— 96,582 50
	— 2.08 %	— 1.76 %	— 4.64 %	— 2.09 %

b. Service intérieur.

Des 3,551,003 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
 37,118 urgents, ou 1,114 sur 100,000;
 312 collationnés, ou 9 sur 100,000;

311 accusés de réception, ou 9 sur 100,000;
et 17,749 enregistrements, ou 555 sur 100,000. .

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 18,410.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1.906,531, soit une augmentation de 5.64 p. c. sur l'année 1900 (1)

c. Service international.

Par rapport à 1900, le nombre des correspondances échangées, en 1901, entre la Belgique et les pays de l'étranger, a diminué de 0.64 p. c.

Ce résultat, bien qu'il se traduise par une légère diminution, peut être considéré comme satisfaisant si l'on tient compte du ralentissement général dans la marche des affaires commerciales et industrielles.

Le nombre des télégrammes urgents (2) qui, en 1900, a été de 72.016, s'est réduit, en 1901, à 68.924, soit une diminution de 3,092 télégrammes ou 4.29 p. c.; cette diminution porte principalement sur le trafic avec l'Allemagne et la Russie.

d. Service de transit.

En 1901, le nombre des correspondances en transit a été inférieur de 5.40 p. c. à celui de 1900.

Cette dépression est due notamment à la mise en service, depuis juillet 1901, d'un nouveau câble reliant directement l'Angleterre à l'Allemagne. Elle est aussi attribuable, en partie, à des interruptions des câbles anglo-belges.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Le nombre des télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, s'est élevé, en 1901, à 7,530,800 dont 202,000 pour les besoins du service des télégraphes.

Ces deux nombres comparés à leurs correspondants de 1900, accusent une diminution s'élevant respectivement à 0.11 p. c. et 29.42 p. c. L'importance de cette dernière diminution résulte de ce qu'en 1901 il a été possible de restreindre plus qu'en 1900 l'émission des correspondances en franchise, relatives à l'exécution du service des télégraphes : ce fait peut être attribué aux perfectionnements incessants des procédés de travail et des installations.

(1) Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

(2) Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. — BUREAUX.

	En 1904.	En 1900.	DIFFÉRENCES en 1904.
A. Bureaux de l'État établis :			
a. Dans des stations de l'État.	752	744	+ 44
b. — — — de compagnies de chemins de fer.	43	43	—
c. Au centre des villes ou communes.	315	297	+ 18
	1,110	1,084	+ 29
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer.	47	47	—
	1		
A et B ensemble.	1,157	1,128	+ 29
C. Bureaux ouverts au départ seulement :			
a. Dans des stations de l'État.	94	96	— 2
b. — — — de compagnies de chemins de fer	7	6	+ 4
c. — bureaux de poste ou au centre des villes	47	47	—
d. — postes éclusiers.	57	57	—
e. — bureaux de police	2	2	—
f. — bureaux militaires.	2	2	—
	179	180	— 4
A, B et C ensemble.	1,336	1,308	+ 28
D. Bureaux de dépôt	722	693	+ 27
Totaux généraux.	2,088	2,003	+ 55

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1901.		
		1901.	1900.			
Longueur des lignes. .	{	sur poteaux {	sur les chemins de fer de l'État.	Kilomètres. 4,352	Kilomètres. 4,352	Kilomètres —
			— — — concédés.	49½	49½	—
			sur les routes ordinaires . . .	1,470	1,440	+ 30
			sous terre dans les villes.	9	41	— 2
			sous-fluviales.	5	5	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (*)			100	100	—	
Totaux.			6,430	6,402	+ 28	
Développement total des fils conducteurs	{	sur poteaux {	sur les chemins de fer de l'État.	29,107	28,788	+ 319
			— — — concédés.	1,700	1,700	—
			sur les routes ordinaires . . .	2,993	2,866	+ 127
			sous terre dans les villes.	373	373	—
			sous-fluviaux.	32	33	— 1
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (*)			517	517	—	
Fils conducteurs téléphoniques (voir détail chapitre II : Téléphones). . .			59,300	53,012	+ 6,268	
Totaux.			91,032	87,319	+ 3,713	

Ces chiffres ne comprennent ni 376 kilomètres de lignes (portant 2,159 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 666 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 31 décembre 1901, le réseau complet de la Belgique comprenait 96,974 kilomètres de fils conducteurs, en tenant compte des 117 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques qui n'appartiennent pas à l'administration des télégraphes (voir page 16).

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.

(¹) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	a. Système Morse ⁽¹⁾	1,282
	b. — Hughes	72
	c. — — installés en duplex	18
	d. — — — — — diplex	4
	e. Parleurs-récepteurs.	631
Total.		2,007

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1901, 8 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1901, de 10,983 agents, répartis comme il suit :

	En 1901.		En 1900.		Différences pour 1901.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs.	4,536	298	4,504	291	+ 32	+ 7
2 ^o Personnel subalterne ⁽²⁾ ; gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	4,007	95	3,869	92	+ 138	+ 3
Totaux	5,543	393	5,370	383	+ 173	+ 10
	5,936		5,753		+ 183	
3 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	4,830	217	4,806	221	+ 24	— 4
TOTAUX GÉNÉRAUX.	10,373	610	10,176	604	+ 197	+ 6
	10,983		10,780		+ 203	

(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 1901, les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,924,594 80	}	4,502,599 30
— international	2,276,766 90		
— de transit	301,237 60		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	406,538 19	}	466,299 85
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	53,057 75		
Somme due par les Compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires.	6,903 91		
Recettes téléphoniques ⁽¹⁾	4,576,772 71		
Total.	fr. 9,545,671 86		

§ 2. — DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1901 soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel. {	Traitements fixes, fr. 4,400,620 ⁽²⁾	}	5,882,620 »
	Salaires 1,482,000 ⁽²⁾		

Quote-part de l'Administration belge dans les frais du bureau international de Berne 1,680 »

Quote-part de l'Administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges 16,000 » ⁽²⁾

Matériel, objets de consommation . . . 758,500 » ⁽²⁾

Part dans les dépenses des services communs (postes et télégraphes). 192,659 » ⁽²⁾

Total . . . fr. 6,851,459 » ⁽²⁾

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de. fr. 2,694,212 86 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Produits de la téléphonie locale, interurbaine et internationale (sommes encaissées en 1901).

⁽²⁾ Chiffres approximatifs.

Il faut, de plus, tenir compte :

A) Des frais de premier établissement et des extensions successives des lignes et des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Ces frais comprennent :

1° Les crédits alloués, à la date du 31 décembre 1901, pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphiques et téléphoniques fr. 29,382,178 49

2° Le montant du capital représentant les diverses rentes dues aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État (dépense supportée par le budget de la dette publique). 11,430,582 24

3° Les frais généraux de l'administration des télégraphes, afférents aux travaux de premier établissement et d'extension (ces dépenses sont, en partie, liquidées sur les fonds du budget ordinaire) 1,520,834 08

Total. . . fr. 42,533,594 81

Les frais de premier établissement et d'extension se répartissent de la manière suivante :

Télégraphe.	{	Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins fr.	4,303,876 12
		Appareils de transmission, piles et accessoires	
		Locaux	7,070,115 29
		Mobilier	
Téléphonie locale.	{	Lignes.	13,891,013 45
		Appareils.	6,030,714 41
		Locaux	2,942,431 97
		Mobilier	135,439 22
Téléphonie à grande distance.	{	Lignes.	1,940,196 49
		Appareils.	313,807 89
		Approvisionnements en magasin.	641,135 29
		Crédits alloués pour des travaux d'extension qui n'étaient pas exécutés au 31 décembre 1901	5,064,864 68
Total. . . fr.			42,533,594 81

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.	72,580	»
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr.	60,600	»
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État fr.	19,998	»
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr.	394,676	»
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées fr.	171,000	»
Même coopération pour les télégrammes de service (1). fr.	722,600	»
	fr.	<u>1,568,874</u> »
Total des prestations. . . . fr.	1,441,454	»

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 des télégraphes a pourvu, en 1901, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 129,800 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés ; enfin, à la correspondance de service des postes, de la marine et du télégraphe lui-même.

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.



CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE.

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1901, l'État a créé neuf réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes : Taintegnies (groupe de Tournai); Orp-le-Grand (groupe de Landen); Moll (groupe d'Anvers); Ghistelles (groupe du Littoral); Ouffet (groupe de Liège); La Bouverie (groupe de Mons); Cortenberg (groupe de Bruxelles); Philippeville et Nalinnes (groupe de Charleroy). Le nombre des réseaux est ainsi porté à 110.

Depuis le 2 décembre 1901, le réseau de Gembloux est rattaché au groupe de Bruxelles.

Transformation des installations des réseaux. — L'Administration a commencé à constituer en fils doubles aériens les reliements du réseau de Mons. Elle a poursuivi l'exécution des travaux préalables au transfèrement du bureau central de Bruxelles au nouvel hôtel des téléphones (doublement des fils des sections de lignes aériennes, établissement de chevalets et de poteaux de dispersion, etc.).

Bureaux publics. — En 1901, des bureaux publics téléphoniques ont été ouverts à Namur (hôtel-de-ville); Liège (Saint-Léonard); Iseghem (poste) et Tournai (centre), ce qui élève à 108 le nombre de ces bureaux.

Un bureau public téléphonique temporaire a fonctionné à l'exposition agricole de Namur.

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu dans le courant de l'année à quatre localités : Moll, La Bouverie, Cortenberg, Nalinnes. D'autre part, ce service a cessé de fonctionner au bureau de Lodelinsart (station).

Les bureaux de Lommel (poste), Muno (poste) et Tournai (centre) ont été pourvus d'appareils téléphoniques en vue de la transmission des télégrammes au réseau télégraphique général. Le bureau de Muno reçoit, en outre, des télégrammes par la même voie.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE INTERNE.

Extension des relations. — Les réseaux de Taintegnies, Orp-le-Grand, Moll, Ghistelles, Ouffet, La Bouverie, Cortenberg, Philippeville, Nalinnes ont été mis en relation avec tous les groupes belges.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

1^o Relations franco-belges.

Extensions. — 1^o Groupe d'Anvers avec : Abbeville, Aire-sur-la-Lys, Albert, Aniche, Bailleul, Bavay, Boulogne-sur-Mer, Cateau (Le), Caudry, Chaumes, Compiègne, Condé-sur-l'Escaut, Conty, Corbehem, Corbie, Estaires, Hénin-Liétard, Lens, Lillers, Marchiennes, Masnières, Merville, Moreuil, Orchies, Orléans, Quesnoy (Le), Rosières-de-Picardie, Saint-Quentin, Sangatte, Saultain, Solesmes, Somain, Villers-Bretonneux, Vitry-en-Artois ;

2^o Groupes d'Anvers, Bruxelles, Courtrai et Tournai avec : Bellignies, Croissy (Oise), Gravelines, Ham, Ligny-en-Cambrésis, Marcelcave, Marcoing, Méharicourt, Montdidier, Péronne, Raismes, Wormhoudt ;

3^o Groupe de Charleroy avec : Bellignies, Laon, Raismes, Wambrechies ;

4^o Groupe de Gand avec : Elbeuf, Gravelines, Hâvre (Le), Wormhoudt ;

5^o Groupes de Landen, Liège, Termonde et réseau de Louvain avec : Wambrechies ;

6^o Groupe du Littoral avec : Gravelines, Orléans, Wormhoudt ;

7^o Réseaux de Bruges et d'Ostende avec : Bailleul ;

8^o Réseau propre de Bruxelles avec : Dombasle et Guise ;

9^o Groupe de Bruxelles avec : Lyon, Orléans et Wambrechies ;

10^o Groupe de Courtrai avec : Dijon, Épernay et Laon ;

11^o Réseau de Malines et groupe de Mons avec : Bellignies, Ligny-en-Cambrésis, Marcoing et Raismes ;

12^o Réseau de Malines et réseau propre de Mons avec : Croissy (Oise), Ham, Marcelcave, Méharicourt, Montdidier et Péronne ;

13^o Réseau de Malines avec : Compiègne et Wambrechies ;

14^o Groupe de Mons avec : Bordeaux, Dijon, Épernay, Lyon, Orléans et Reims ;

15^o Réseau propre de Mons avec : Gravelines et Wormhoudt ;

16^o Groupe de Tournai avec : Orléans et Wambrechies ;

17^o Réseau propre d'Anvers avec : Givet.

18^o Groupe de Namur avec : Longuyon, Montmédy et Wambrechies ;

19^o Réseaux de Namur, Dinant et Yvoir avec : Reims ;

20^o Groupe d'Arlon avec : Agincourt, Bezauc-la-Grande, Briey, Carignan, Givet, Longuyon, Montmédy, Réméreville, Saint-Nicolas-du-Port, Sedan, Stenay ;

21^o Groupe de Chimay avec : Anizy-le-Château, Besny et Loizy, Bruyères et Montbérault, Château-Thierry, Crécy-sur-Serre, La Fère, Monceau-le-Neuf et Fauconzy, Pinon, Reims, Soissons, Tergnier ;

22^o Réseaux d'Arlon et de Libramont avec : Fumay ;

23^o Réseau de Libramont avec : Charleville-Mézières ;

24^o Réseaux auxiliaires du groupe de Mons avec : Masnières, Caudry, Cateau (Le), Saint-Quentin ;

25^o Groupe de Verviers avec : Paris ;

26^o Les réseaux auxiliaires de Taintegnies (groupe de Tournai), Orp-le-

Grand (groupe de Landen), Moll (groupe d'Anvers), Ghistelles (groupe du Littoral), Ouffet (groupe de Liège), La Bouverie (groupe de Mons), Cortenberg et Gembloux (groupe de Bruxelles), Philippeville et Nalinnes (groupe de Charleroy) ont été mis en relation avec les localités françaises qui communiquaient déjà avec les réseaux auxiliaires de leur groupe respectif.

2° Relations germano-belges.

Tarifs. — Un arrêté royal en date du 9 décembre 1901 a établi comme il suit les tarifs téléphoniques germano-belges :

La taxe d'une communication ordinaire est formée du total des taxes élémentaires fixées comme il est indiqué ci-après, par conversation de trois minutes :

En Belgique :

A soixante-deux et demi centimes (fr. 0,625) pour les communications originaires ou à destination des groupes téléphoniques de Liège et de Verviers (première zone);

A un franc vingt-cinq centimes (fr. 1-25) pour les communications originaires ou à destination des autres groupes belges (deuxième zone).

En Allemagne :

A soixante-deux et demi centimes (fr. 0,625) pour les communications originaires ou à destination des réseaux compris dans la circonscription de la direction supérieure des postes d'Aix-la-Chapelle (première zone) ;

A un franc vingt-cinq centimes (fr. 1-25) pour les communications originaires ou à destination des réseaux compris dans les circonscriptions des directions supérieures des postes de Cologne (Rhin) et de Dusseldorf (deuxième zone);

A deux francs vingt-cinq centimes (fr. 2-25) pour les communications originaires ou à destination des réseaux non compris dans les deux premières zones (troisième zone).

Les taxes totales se rapportant aux conversations originaires de la Belgique et qui sont échangées entre :

1° les réseaux de la première zone belge et ceux de la deuxième zone allemande ;

2° les réseaux de la deuxième zone belge et ceux de la première zone allemande ;

3° les réseaux de la première zone belge et ceux de la troisième zone allemande sont respectivement portées, les deux premières à deux francs (2 fr.) et la troisième à trois francs (3 fr.).

Chaque administration bonifie à l'autre la part fondamentale afférente à la zone étrangère.

Les conversations téléphoniques *urgentes* germano-belges acquittent *triple taxe*.

La date de la mise en vigueur des nouveaux tarifs a été fixée au 1^{er} janvier 1902.

Extensions. — Le service germano-belge s'est étendu aux relations suivantes :

Les réseaux auxiliaires de Moll, Ouffet, La Bouverie, Cortenberg et Gembloux, Philippeville et Nalinnes ont été mis respectivement en relation avec les localités allemandes déjà admises à la correspondance avec les réseaux auxiliaires du groupe.

3° Relations néerland-belges.

Extensions. — Les groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem), Landen, Littoral, Malines, Mons, Namur (à l'exclusion du réseau de Havelange), Termonde et Tournai ont été mis en communication avec le réseau de Bois-le-Duc.

En outre, les réseaux auxiliaires de Thourout et Ghistelles, Taintegnies, Moll, Orp-le-Grand, Ouffet, La Bouverie, Cortenberg et Gembloux, Philippeville et Nalinnes ont été mis en relation avec les localités néerlandaises qui pouvaient déjà obtenir les réseaux auxiliaires de leur groupe respectif.

4° Relations avec le Grand-Duché de Luxembourg.

Les réseaux de Taintegnies, Orp-le-Grand, Moll, Ghistelles, Ouffet, La Bouverie, Cortenberg, Philippeville et Nalinnes ont été mis en correspondance avec le réseau propre de la ville de Luxembourg (postes munis de microphones).

Le service a été ouvert entre les réseaux d'Ostende, Orp-le-Grand, Ouffet, Cortenberg, Philippeville et Nalinnes et les réseaux-annexes du réseau de Luxembourg (postes pourvus de microphones).

5° Relations anglo-belges.

Un accord de principe est intervenu entre les administrations belge et anglaise concernant l'organisation de la correspondance téléphonique entre les deux pays, moyennant l'immersion d'un câble sous-marin reliant directement les côtes belge et anglaise.

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1901.	31 décembre 1900.	DIFFÉRENCES pour 1901.
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . . .	85	76	+ 9
— — — — — postaux	43	43	"
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux au centre des villes	42	42	"
Totaux	140	101	+ 9

Ces 140 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (Voir à la page suivante la liste de ces exploitations).

*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 1901.	MOUVEMENT.		
		Année 1901.	Année 1900.	Différences pour 1901.
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Moli-Furnhout.	6	443,737	426,902	+ 16,835
Arlon-Bastogne - Florenville - Libramont - Mes- sancy-Neufchâteau-Virton	7	12,677	12,290	+ 387
Bruxelles - Braine - l'Alleud - Cortenberg - Court- St-Étienne-Gembloux-Genappe-Hal-Nivelles- Vilvorde-Virginat-Wavre (1)	11	252,553	236,158	- 3,605
Charleroy - Binche - Florennes - Fontaine-l'Évê- que-La Louvière-Nalinnes-Philippeville-Ta- mines-Thuillies-Thuin.	10	164,341	144,730	+ 19,611
Chimay-Couvin-Mariembourg-Momignies . .	4	10,655	9,044	+ 1,611
Courtrai - Iseghem - Menin - Mouscron - Pope- ringhe-Roulers-Ypres	5	27,440	25,564	+ 4,076
Gand - Audenarde - Berchem - lez - Audenarde- Deynze-Renaix-Selzaete	7	112,400	109,395	+ 3,005
Groupe du littoral (Bruges-Ostende-Blanken- berghe-Furnes-Ghistelles-Heyst-sur-Mer-Mid- delkerke-Nieuport-Thourout)	9	82,920	83,440	- 514
Landen-Hannut-Hasselt-Jodoigne - Orp - le - Grand-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme. .	7	52,555	50,583	+ 2,170
Liège - Amay - Andenne - Engis - Fexhe - Huy - Ouffet-Sprimont-Trooz-Visé	6	117,707	121,068	- 3,361
Louvain	1	20,617	21,483	- 866
Malines	1	6,254	6,101	+ 153
Mons - La Bouverie - Écaussines - Feluy - Givry - Quévy-Saint-Ghislain-Soignies	5	67,670	64,679	+ 2,991
Namur - Ciney - Dinant - Gembloux - Havelange- Yvoir (1).	4	46,474	43,402	+ 3,072
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas . . .	4	26,460	24,448	+ 1,992
Tournai-Antoing-Ath-Bruglette-Celles-Leuze- Pecq-Péruczelz-Quevaucamps-Taintegnies- Templeuve.	5	60,853	59,801	+ 1,054
Verviers-Spa	2	60,829	58,805	+ 2,024
TOTAUX. . .	94	1,526,130	1,475,515	+ 50,615

(1) Depuis le 2 décembre 1901, le réseau de Gembloux fait partie du groupe de Bruxelles.

Développement des fils téléphoniques de l'État.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1901.
		1901.	1900.	
Fils des réseaux téléphoniques et fils des circuits auxiliaires reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.	Fils aériens.	46,644	42,165	+ 4,479
	— sous-fluviaux. .	68	62	+ 6
	— souterrains. . .	110	122	— 3
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.		108	108	0
TOTAL pour la téléphonie locale. . .		46,930	42,457	+ 4,482
Fils des circuits exclusivement téléphoniques servant, soit à la téléphonie à grande distance interne (dite téléphonie interurbaine) seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale.		5,702	4,673	+ 1,029
Fils télégraphiques servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale. (Ces fils sont appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe.)		6,748	6,868	— 120
Fils des circuits servant exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges).		3,396	2,890	+ 497
TOTAL pour la téléphonie interurbaine et internationale.		15,846	14,440	+ 1,406
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		3,381	3,121	+ 260
TOTAUX GÉNÉRAUX.		66,166	60,018	+ 6,148

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 117 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 1901, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 20,246.

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 1901, on comptait 3 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 21 heures, réparties entre 72 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 26, comportant quotidiennement une durée de 4 heures 24 minutes, réparties entre 17 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait un abonné utilisant une séance de 6 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1901, il existait 26 bureaux qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est un qui reçoit en outre, des télégrammes par la même voie.

Raccordements TÉLÉPHONIQUES privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1901, 18 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1901 et 1900.

A. — Correspondances internationales.

ÉCHANGE entre la BELGIQUE ET LES PAYS		NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
		En 1901.	En 1900.	Différences proportionnelles.	En 1901.	En 1900.	Différences proportionnelles.	En 1901.	En 1900.
d'Europe.	Allemagne.	677,211	677,082	+ 0.02	511,327 83	533,422 45	— 4.14	0.7550	0.7878
	France	714,121	771,432	— 7.45	520,777 91	562,408 93	— 7.40	0.7292	0.7290
	Iles Britanniques. . . .	498,808	484,255	+ 3.00	535,823 93	521,646 37	+ 2.72	1.0742	1.0772
	Luxembourg (Grand-Duché de).	25,156	25,508	— 1.60	14,645 62	15,504 15	— 5.55	0.5826	0.6064
	Pays-Bas	355,380	341,239	+ 3.55	206,112 74	200,974 36	+ 2.56	0.5853	0.5889
	Autriche-Hongrie. . .	51,846	56,161	— 7.68	51,193 95	57,764 15	— 11.37	0.9874	1.0285
	Espagne et Gibraltar . .	58,717	54,896	+10.95	37,716 57	53,550	+ 12.49	0.9742	0.9608
	États des Balkans. . . .	55,679	49,178	+13.22	50,901 25	45,902 10	+ 10.89	0.9142	0.9534
	États scandinaves . . .	45,590	44,098	+ 2.93	38,734 71	37,147 78	+ 4.32	0.8538	0.8424
	Italie et île de Malte . .	46,757	48,506	— 3.60	45,535 91	47,174 74	— 3.90	0.9696	0.9725
	Portugal	10,822	10,222	+ 5.87	9,412 02	9,529 79	— 1.23	0.8697	0.9323
	Russie	82,880	94,907	—12.67	80,168 35	94,186 52	— 14.88	0.9672	0.9924
	Suisse.	45,448	39,014	+16.40	35,105 57	50,371 20	+ 15.58	0.7724	0.7785
	de l'Afrique	15,558	15,193	+ 1.25	11,852 74	12,075 26	— 1.84	0.8875	0.9151
	de l'Amérique	112,047	102,921	+ 8.87	110,544 31	100,098 62	+ 10.25	0.9848	0.9726
	de l'Asie.	15,763	13,401	+17.62	14,104 27	15,450 29	+ 5.02	0.8948	1.0022
	de l'Océanie	2,796	2,144	+30.41	5,197 18	2,514 55	+ 27.16	1.1455	1.1727
	TOTAUX . . .	2,790,159	2,808,259	— 0.64	2,276,766 90	2,517,881 04	— 1.76	0.8160	0.8253

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 1901.	En 1900.	Différences proportionnelles.	En 1901.	En 1900.	Différences proportionnelles.	En 1901.	En 1900.
	Angleterre et Allemagne (aboutissants compris).	510,649	554,602	— 7.16	219,093 42	229,472 42	— 4.52	0.7055	0.6858
	Pays-Bas et France (1)	206,256	211,955	— 2.69	79,639 82	83,886 92	— 5.04	0.5861	0.5957
	Autres transits (2)	5,755	5,801	— 1.26	2,502 56	2,559 72	— 2.24	0.6668	0.675
	TOTAUX . . .	520,658	580,358	— 5.40	301,257 80	315,899 06	— 4.64	0.5786	0.5740

(1) Y compris les télégrammes échangés entre les Pays-Bas, d'une part; l'Espagne, l'Italie, la Suisse, la Turquie, l'Afrique, l'Amérique, l'Asie et l'Océanie, d'autre part.

(2) Entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, 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 1901 et 1900.

		1901.		1900.	
RELATIONS					
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots.	70.17	51.95	69.73	52.23
	11 à 15 —	18.49	14.77	18.61	11.66
	16 à 20 —	8.81	6.97	8.67	7.01
	21 à 30 —	4.60	4.64	4.93	4.26
	31 à 40 —	0.48	0.50	0.59	0.44
	41 à 50 —	0.43	0.50	0.42	0.48
Au delà de 50 mots.					
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	84.35		84.09	
	— complexes	14.84		14.88	
	— urgents	4.41		1.33	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	4.77	0.52	4.68	0.56
	Nouvelles de bourse	4.48	8.15	5.10	10.10
	Transactions commerciales et industrielles.	47.78	64.77	44.49	55.20
	Correspondances de journaux	0.51	0.73	0.74	0.82
	Affaires privées.	45.46	25.83	43.29	33.32
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.45	42.42	45.77	44.91
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	67.37		60.67	
	4 à 15'	23.57		28.33	
	16 à 30'	5.43		7.92	
	31 à 45'	1.29		2.33	
	46 à 60'	0.44		0.75	
plus d'une heure					

Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements ; 4° le mouvement de la nationale (départ et arrivée).

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS								BUREAUX PUBLICS		
	ANNUELS.		TRIMESTRIELS.	SEMESTRIELS.		TOTAUX		Différences en 1901.	au 31 décembre 1901.	au 31 décembre 1900.	Différences en 1901.
	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	Reliements par fil double.	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	des abonnements au 31 décembre 1901.	des abonnements au 31 décembre 1900.				
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Cortenberg-Court-Saint-Étienne-Gembloux-Genappe-Hal-Nivelles-Vilvorde-Virginal-Wavre.	4,558	360	»	74	8	5,000	4,669	+ 331	18	18	»
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Moll-Turnhout.	2,704	215	»	57	8	2,961	2,802	+ 159	12	12	»
Arlon-Bastogne-Florenville-Libramont-Messancy-Neufchâteau-Virton.	»	2	155	»	»	155	124	+ 11	1	1	»
Charleroy-Binche-Florennes-Fontaine-l'Évêque-La Louvière-Nalinnes-Philippeville-Tamames-Tuillies-Thuin.	»	825	»	»	»	825	725	+ 102	6	6	»
Chimay-Couvin-Mariembourg-Momignies.	»	5	85	»	1	87	78	+ 9	1	1	»
Courtrai-Iseghem-Menin-Mouscron-Poperinghe-Roulers-Ypres	»	2	192	»	2	196	171	+ 25	6	5	+ 1
Gand-Audenarde-Berchem-lez-Audenarde-Deynze-Renaix-Selzaete.	1,054	75	»	54	»	1,141	1,089	+ 52	9	9	»
Landen-Mannut-Hasselt-Jodoigne-Orp-le-Grand-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	»	2	164	»	1	167	143	+ 24	7	7	»
Liège-Amay-Andenne-Engis-Fexhe-Huy-Ouffet-Sprimont-Trooz-Visé.	1,672	500	»	27	15	2,014	1,914	+ 100	10	9	+ 1
Littoral (Bruges-Ostende-Blankenberghe-Furnes-Ghistelles-Heyst-sur-Mer-Middelkerke-Nieuport-Thourout).	»	6	319	»	87	612	554	+ 58	14	14	»
Louvain.	»	15	152	»	4	151	147	+ 4	2	2	»
Malines.	75	»	»	2	»	77	77	»	1	1	»
Mons-Écaussinnes-Feluy-Givry-La Bouverie-Quévy-Saint-Ghislain-Soignies.	444	196	»	6	»	646	618	+ 28	4	4	»
Namur-Ciney-Dinant-Havelange-Yvoir.	»	14	445	»	11	470	428	+ 42	3	2	+ 1
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.	»	6	101	»	»	107	100	+ 7	5	5	»
Tournai-Antoing-Ath-Bruglette-Celles-Leuze-Pecq-Péruwelz-Quevaucamps-Taintegnies-Templeuve.	»	7	572	»	1	580	538	+ 42	6	5	+ 1
Verviers-Spa.	898	42	»	18	7	965	945	+ 20	3	3	»
TOTAUX.	11,582	2,068	2,141	198	145	15,934	14,920	+ 1,014	108	104	+ 4

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine interne au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

Communications locales taxées.			AVIS LOCAUX.			Communications interurbaines internes à taxe pleine.			Avis interurbains.			Communications internationales à taxe pleine.		
En 190	En 1900.	Différences en 1901.	En 1901.	En 1900.	Différences en 1901.	En 1901.	En 1900.	Différences en 1901.	En 1901.	En 1900.	Différences en 1901.	En 1901.	En 1900.	Différences en 1901.
25,103	24,939	+ 144	454	551	+ 85	159,747	144,828	+14,919	656	480	+176	77,261	81,557	- 4,096
6,652	5,981	+ 671	217	141	+ 76	91,899	78,061	+13,838	283	215	+ 54	42,418	58,468	+ 5,980
89	88	+ 1	105	72	+ 31	3,840	5,611	+ 258	108	75	+ 33	1,715	1,500	+ 236
2,828	2,622	+ 206	556	220	+127	56,570	29,685	+ 6,885	204	160	+ 44	6,762	4,945	+ 1,817
45	47	- 4	42	11	+ 31	2,859	2,548	+ 511	59	22	+ 17	671	456	+ 215
1,266	950	+ 556	265	188	+ 77	10,562	8,612	+ 1,950	216	172	+ 44	5,652	5,050	+ 582
2,721	2,279	+ 442	118	68	+ 50	28,996	26,007	+ 2,899	545	252	+111	5,052	2,545	+ 509
879	986	- 107	454	500	- 66	9,596	8,648	+ 948	220	195	+ 27	116	87	+ 29
4,058	4,512	- 554	141	146	- 5	40,544	59,528	+ 1,016	461	471	- 7	4,206	2,600	+ 1,606
5,298	2,689	+ 609	575	491	+ 82	27,844	24,024	+ 5,820	294	501	- 7	2,897	2,981	- 87
125	156	- 11	1	1	- 1	5,271	4,877	+ 594	47	24	+ 25	150	127	+ 25
61	57	+ 24	2	2	0	5,029	5,058	- 9	15	20	- 5	42	6	+ 56
1,091	1,005	+ 86	125	107	+ 18	14,577	12,517	+ 2,260	80	71	+ 9	1,915	1,547	+ 568
975	655	+ 540	156	112	+ 24	17,755	15,691	+ 2,062	115	55	+ 78	1,082	751	+ 951
578	661	- 85	59	52	- 15	8,500	6,925	+ 1,577	95	52	+ 41	455	556	- 105
1,755	1,627	+ 128	349	446	+ 65	15,952	15,169	+ 765	277	547	- 70	5,126	5,150	- 24
1,502	1,595	+ 107	54	25	+ 9	15,227	15,516	- 289	27	54	- 7	4,418	5,087	+ 1,551
55,024	50,589	+2,455	5,506	2,982	+584	488,555	451,975	+55,382	5,479	2,956	+545	158,576	151,005	+ 7,575

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL.

Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recolle, par pays en relation, pendant les années 1901 et 1900.

PAYS EN RELATION.	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS A Taux Plein.			MONTANT DES PARTS BELGES.			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS.			PARTS TOTALES DE L'ÉTAT BELGE.		
	EN 1901.	EN 1900.	DIFFÉRENCES en 1901.	EN 1901.	EN 1900.	DIFFÉRENCES en 1901.	EN 1901.	EN 1900.	DIFFÉRENCES en 1901.	EN 1901.	EN 1900.	DIFFÉRENCES en 1901.
France	440,190	112,831	+ 6,665	100,000 »	183,808 54	+ 14,003 46	18,084 37	18,014 75	+ 2,069 62	217,984 37	201,821 29	+ 10,163 08
Allemagne . .	17,005 (dont 525 urgentes)	19,717 (dont 566 urgentes)	- 2,712 (dont 11 urgentes)	28,950 »	56,589 38	- 7,639 38	»	»	»	28,939 »	36,389 38	- 7,450 38
Hollande	19,187	15,762	+ 3,425	50,278 »	29,289 15	+ 6,988 87	»	»	»	50,278 »	29,289 15	+ 6,988 87
Grand-duché de Luxembourg.	3,188	2,905	+ 185	5,874 60	3,380 52	+ 204 28	452 »	432 »	»	4,506 80	4,012 52	+ 294 28
TOTAUX . .	488,576	181,005	+ 7,573	208,991 00	283,285 57	+ 13,726 25	18,516 37	18,446 75	+ 2,069 62	287,307 97	271,712 12	+ 15,595 85

*Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes téléphoniques
pendant les années 1901 et 1900.*

Tableau comparatif, par réseau ou groupe, de

OBJETS DE LA STATISTIQUE.		NOMS DE								
		Bruxelles.	Anvers.	Arlon.	Charleroy.	Chimay.	Courtrai.	Gand.	Landen.	
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques.	En 1901	108 70	54 23	26 25	89 75	10 50	66 35	29 50	108 50
		» 1900	87 75	50 25	18 »	60 25	2 75	47 50	17 »	127 15
		Différences	+ 20 95	+ 18 »	+ 8 25	+ 29 50	+ 7 75	+ 18 85	+ 12 30	- 18 65
	Abonnements.	En 1901	1,315,251 04	736,892 75	22,450 74	193,497 30	16,194 59	52,978 58	235,192 85	51,160 59
		» 1900	1,241,557 02	710,375 94	22,167 98	170,855 75	14,798 46	27,546 97	225,792 94	28,002 89
		Différences	+ 73,694 02	+46,516 79	+ 262 76	+22,643 57	+1,595 95	+5,451 61	+11,599 89	+3,157 50
	Conversations.	En 1901	6,418 50	1,689 50	24 »	755 25	11 75	354 75	706 50	226 »
		» 1900	6,424 75	1,524 75	22 75	695 75	12 50	249 25	591 75	255 »
		Différences	- 6 25	+ 164 75	+ 1 25	+ 57 50	- 0 75	+ 85 50	+ 114 75	- 29 »
	Cartes payantes.	En 1901	151 22	105 »	»	57 »	»	»	2 »	55 »
		» 1900	221 »	86 »	»	10	»	»	»	60 »
		Différences	- 69 78	+ 17 »	»	+ 47 »	»	»	+ 2 »	- 25 »
SERVICE INTERURBAIN.	Avis téléphoniques.	En 1901	251 10	100 05	57 80	71 40	15 65	75 60	120 05	77 10
		» 1900	168 »	87 15	25 55	56 »	7 70	60 20	81 95	67 55
		Différences	+ 65 10	+ 12 90	+ 12 25	+ 15 40	+ 5 95	+ 15 40	+ 38 10	+ 9 55
	Abonnements.	En 1901	17,972 17	15,595 »	»	5,260 »	»	512 75	2,225 »	»
		» 1900	15,825 59	18,047 50	»	5,142 17	»	280 »	2,455 »	»
		Différences	+ 2,146 58	- 2,454 50	»	+ 117 85	»	+ 252 75	- 210 »	»
	Conversations.	En 1901	174,550 50	101,426 50	4,126 50	58,064 50	5,049 »	11,165 »	51,052 50	10,072 50
		» 1900	157,045 »	84,294 »	5,857 50	51,546 50	2,701 50	9,152 »	27,865 50	9,072 »
		Différences	+ 17,487 50	+17,132 50	+ 289 »	+ 7,518 »	+ 547 50	+ 2,055 »	+ 5,169 »	+1,000 50
	Abonnements.	En 1901	18,516 57	»	»	»	»	»	»	»
		» 1900	16,446 75	»	»	»	»	»	»	»
		Différences	+ 2,069 62	»	»	»	»	»	»	»
Conversations.	En 1901	150,985 28	72,842 57	1,527 75	7,262 65	582 »	5,466 »	5,004 50	219 »	
	» 1900	158,490 92	65,475 49	1,092 12	4,914 55	566 85	4,789 77	3,852 67	145 05	
	Différences	- 7,507 64	+ 9,568 88	+ 255 63	+ 2,548 12	+ 215 15	+ 676 25	+ 1,151 85	+ 75 95	
SERVICE INTERNATIONAL.	Communications du public avec les services établis dans les stations de chemin de fer.	En 1901	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»
		» 1900	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»
		Différences	»	»	»	»	»	»	»	»
	Produits extraordinaires.	En 1901	12,607 72	6,996 56	159 58	2,469 89	95 62	279 05	1,919 54	402 56
		» 1900	12,571 87	6,865 15	260 95	2,150 11	182 28	352 90	1,812 71	358 99
		Différences	+ 255 85	+ 131 21	- 101 37	+ 359 78	- 88 06	- 75 85	+ 106 65	+ 45 57
	TOTAUX.	En 1901 . . . fr.	1,096,970 60	955,697 76	28,152 62	246,125 74	20,054 91	50,878 08	276,232 22	42,500 85
		» 1900. . . . fr.	1,008,854 65	884,790 25	27,424 85	215,209 04	18,172 04	42,458 59	260,447 52	58,086 65
		Différences . . .	+ 88,155 95	+70,907 55	+ 707 77	+32,916 70	+1,882 87	+ 8,419 49	+15,784 70	+4,214 22
	Taux p. c. des différences . .		5.48	8.01	2.58	15.44	10.56	19.85	6.06	11.06

recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1901 et 1900.

RÉSEAUX OU GROUPES. (Pour la composition des groupes, voir p. $\frac{C}{20}$.)									TOTAUX.	Taux pour cent des différences.
Littoral.	Liège.	Louvain.	Malines.	Mons.	Namur.	Termonde.	Tournai.	Verviers.		
143 75	35 25	»	0 50	30 75	34 10	9 75	140 25	8 50	896 65	
124 75	36 50	0 25	0 50	26 75	28 »	15 »	120 85	6 25	702 50	
+ 19 »	- 1 25	- 0 25	»	+ 4 »	+ 6 10	- 5 25	+ 10 40	+ 2 25	+ 154 13	17.59
98,704 08	435,702 68	24,809 62	9,075 34	113,782 32	80,683 29	17,721 69	68,668 24	204,697 60	3,633,442 85	
88,233 54	404,309 55	22,427 15	9,151 97	108,014 16	69,829 42	17,063 26	61,580 21	199,650 81	3,419,336 »	
+10,470 54	+20,393 13	+2,382 47	- 76 66	+ 5,768 16	+10,853 87	+ 658 45	+7,088 05	+ 5,066 79	+ 256,106 85	6.01
855 »	1,051 75	31 50	15,50	280 25	252 25	159 75	456 »	384 50	15,648 75	
694 »	1,198 »	34 25	9 75	258 »	169 »	182 »	425 75	359 »	15,106 25	
+ 159 »	- 146 25	- 2 75	+ 3 75	+ 22 25	+ 85 25	- 22 25	+ 30 25	+ 25 50	+ 542 50	4.14
42 »	»	»	»	»	»	25 »	2	»	417 22	
40 »	30 »	2 »	»	»	2 »	10 »	»	»	461 »	
+ 2 »	- 30 »	- 2 »	»	»	- 2 »	+ 15 »	+ 2	»	- 45 78	10.49
102 90	162 40	16 45	5 25	28 50	30 55	32 55	97 45	9 45	1,221 25	
106 95	165 55	8 40	7 »	24 85	18 95	12 25	122 95	11 90	1,052 70	
- 4 05	- 2 95	+ 8 05	- 1 75	+ 3 65	+ 20 60	+ 20 30	- 25 50	- 2 45	+ 188 55	18.26
173 55	12,027 08	»	»	420 »	459 67	»	1,540 »	840 »	55,023 »	
221 67	11,292 50	»	»	»	420 »	»	1,551 67	1,020 85	54,234 95	
- 48 54	+ 734 58	»	»	+ 420 »	+ 39 67	»	- 11 67	- 180 83	+ 788 07	1.45
29,599 »	45,424 »	5,496 50	3,123 50	15,235 »	18,865 »	8,853 »	15,019 50	13,960 »	527,631 50	
25,489 »	42,766 »	5,694 50	5,155 50	12,855 »	16,706 50	7,396 50	14,187 »	14,280 50	467,220 50	
+ 4,110 »	+ 658 »	+ 402 »	- 32 »	+ 2,380 »	+2,158 50	+1,456 50	+ 852 50	- 511 50	+ 60,411 »	12.95
»	»	»	»	»	»	»	»	»	18,516 37	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	16,446 75	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 2,069 62	12.58
4,681 »	6,518 07	248 »	64 25	1,701 78	1,626 45	992 »	4,787 85	4,884 65	268,991 60	
4,500 96	5,369 15	172 80	7 50	1,161 10	767 50	955 85	4,425 48	2,985 65	255,205 57	
+ 580 04	+ 2,948 92	+ 75 20	+ 56 75	+ 540 68	+ 858 95	+ 36 15	+ 564 37	+ 1,901 02	+ 15,726 23	5.58
»	»	»	»	»	»	»	»	»	300 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	300 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1,068 89	3,842 52	255 70	105 17	955 51	861 69	260 98	589 40	1,855 96	54,685 51	
907 74	3,668 14	147 50	117 50	771 24	629 55	146 05	592 18	1,615 10	52,927 76	
+ 161 15	+ 174 38	+ 108 20	- 12 55	+ 164 07	+ 252 54	+ 114 95	- 2 78	+ 222 86	+ 1,755 78	5.55
155,567 95	500,565 75	50,857 77	12,580 48	152,415 91	102,822 »	28,054 72	91,500 60	220,629 66	4,576,772 71	
120,118 64	466,835 19	27,886 85	12,449 72	125,111 10	88,570 72	25,778 91	85,013 09	219,906 02	4,261,095 76	
+15,249 54	+33,728 56	+2,970 92	- 60 24	+ 9,502 81	+14,251 28	+2,275 81	+ 8,287 60	+ 6,723 64	+ 315,678 95	
12.60	7.22	10.65	0.49	7.50	16.09	8.71	9.98	5.06	7.41	7.41

Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1900 et 1901, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite.

Années.	MONTANT du capital engagé.	MONTANT		DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
		des dépenses.	des recettes.		
1900	fr. 20,897,337 97	fr. 2,807,876 86	fr. 5,542,297 05	+ fr. 754,420 19	
1901	fr. 25,579,481 41	fr. 5,067,054 40	fr. 5,764,084 89	+ fr. 697,030 49	Les chiffres ci-contre ne sont qu'approximatifs.

(1)

PARTIE D.

MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1901.	Fin 1900.	DIFFERENCE pour 1901
Bateaux à vapeur	21	21	—
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	31	31	—
Garde-pêche et navires-écoles	4	4	—
Embarcations à vapeur	1	1	—
TOTAUX. . .	57	57	—
Canots et radeaux-caissons (au nombre de 9)	228	222	+ 6

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1901.	Fin 1900.	Différence pour 1901.
Fonctionnaires, employés et agents . . .	1,326	1,301	+ 25
Messagers et gens de service	15	13	—
Ouvriers	233	228	+ 5
TOTAUX. . .	1,572	1,542	+ 30

II

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I, p. D. Le mouvement des passagers s'est accru sensiblement en 1901. Il était de 114.813 en 1900 ; il s'est élevé à 127,493 en 1901, soit une augmentation de 12.680 unités ou 11 p. c. Il est vrai qu'en 1900, à cause de l'influence de l'Exposition universelle de Paris, une dépression du trafic avait été constatée, mais si l'on se reporte aux résultats de l'exercice 1899, on constate encore, pour 1901, un accroissement de 2,769 unités.

Cette augmentation porte exclusivement sur les billets d'aller et retour, tant à prix normaux qu'à prix réduits, tandis que les billets simples (prix normaux) accusent une diminution.

Cela résulte vraisemblablement du fait que la durée de validité des billets d'aller et retour entre l'Allemagne et l'Angleterre a été portée, en 1901, de 50 à 45 jours et que cette réforme a provoqué une meilleure utilisation de ces billets.

Les relevés des billets vendus accusent :

en trafic anglo-belge.	83,627 voyageurs ;
en trafic de transit.	43,866 voyageurs.

Si l'on rapproche ces chiffres de ceux correspondants de l'année 1899 (puisque l'année 1900 est considérée comme anormale au point de vue de l'importance du trafic), on remarque qu'en service anglo-belge l'augmentation est insignifiante (592 unités) tandis qu'en trafic de transit elle est assez importante (2,377 unités). Il semble que la réforme citée plus haut et relative à la prolongation de la durée de validité des billets d'aller et retour n'a pas été étrangère à cette augmentation du trafic de transit. Celle-ci est cependant plus grande encore que ne l'indiquent les chiffres ci-dessus, car, ainsi que la remarque en a été faite dans de précédents comptes rendus, notamment dans celui de 1899, certains billets entre Ostende et Douvres sont attribués au service anglo-belge, alors qu'ils ont été délivrés à des voyageurs internationaux conjointement avec d'autres billets émanant d'agences de voyages ou avec des billets circulaires pour Ostende délivrés par des bureaux de débit du Verein allemand.

D'après les renseignements statistiques, 51,967 passagers ont effectué la traversée en 1^{re} classe et 75,526 en 2^e classe, mais comme il a été débité 52,037 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, il y a eu, en réalité, 104,004 voyageurs en 1^{re} classe et 23.489 en 2^e classe.

I, p. D. La recette encaissée du chef du transport des voyageurs et des bagages a atteint fr. 1.018,887-05 en augmentation de fr. 75,585 sur celle de 1900 et de fr. 16,224-20 sur celle de 1899.

Ce résultat est satisfaisant si l'on tient compte des circonstances défavo-

rables qui ont influencé le trafic, notamment la guerre anglo-transvaalienne, ainsi que la crise industrielle.

Quant au trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, il nous a procuré, pour l'année 1901, une recette de fr. 222,444-90, supérieure de fr. 20,771-61 à celle de 1900, et de fr. 22,618-29 à celle de 1899.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1901 présentent notamment sur ceux de 1900 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 3 kilogrammes et moins.	51,715	—	Kilogr. 95,115	—	Francs. 7,928 75	—
	plus de 3 à 5 kilogrammes .	1,751	—	5,202	—	507 »	—
Petits colis.	Express { de 5 kil. et moins.	25 211	—	69,752	—	5,927 60	—
	plus de 5 à 10 kil.	5 267	—	22,869	—	1,671 90	—
	de plus de 10 kil.	—	—	42,146	—	2,505 06	—
	Grande vitesse.	—	—	26 080	—	1,061 61	—
Trafic anglo-belge-suisse		—	—	16 793	—	808 69	—

C'est la première fois, depuis nombre d'années, qu'il est ainsi constaté une augmentation, sur tous les postes, du trafic des colis postaux et des colis messageries.

La progression du trafic des colis postaux, surtout, est d'une constance remarquable. Elle démontre, comme le signale le compte rendu de l'année dernière, que les réductions faites pour les petits paquets du service anglo-allemand n'ont pas eu la conséquence, que l'on redoutait, de transformer en trafic des *petits paquets* le trafic des *colis postaux* proprement dits.

Ces réductions n'ont eud'autre effet que de développer le trafic de l'Agence continentale et anglaise au détriment de la route concurrente de Flessingue, résultat dont on ne peut que s'applaudir.

Un nouveau train de luxe a été mis en marche, durant la période du 1^{er} juillet au 30 septembre, entre Ostende (Q.), Lucerne et vice-versa. A l'aller, ce train relève la correspondance du bateau partant de Douvres à midi et, au retour, il est en coïncidence avec la malle partant d'Ostende (Q.) à 10 h. 47.

Aucun changement de quelque importance n'a été apporté pendant l'exercice 1901 aux horaires des trains en correspondance avec les malles.

L'état d'avancement des travaux d'extension du pier de l'Amirauté, à Douvres, a eu pour conséquence de supprimer presque complètement les difficultés que les paquebots y rencontraient.

2,594 traversées ont été effectuées en 1901 entre Ostende et Douvres, et leur durée moyenne a été :

pour les navires *Princesse - Clémentine*, *Marie* - .

Henriette et *Léopold II* 3 heures 50 minutes.

pour le navire *Rapide* 3 — 59 —

pour les deux navires type *Princesse Henriette* . . . 3 heures 32 minutes.
pour les trois navires type *Flandre* 3 — 50 —

II, p. D. La dépense d'exploitation a diminué de fr. 433,943-49 comparativement à l'exercice précédent. Cette différence provient :

1^o de ce que le prix du combustible a été moins élevé en 1901 ;

2^o de ce que l'administration n'a pas eu à s'imposer des dépenses aussi importantes qu'en 1900 pour renouvellement de chaudières.

La dépense par traversée avait été, en 1900, de fr. 1,801-33, et la recette de fr. 485-10; en 1901, le coût a été de fr. 1,616-22 et le produit de fr. 523-96.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une différence de fr. 530,908-54 en faveur de 1901.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1901.	En 1900.	Différence pour 1901.
Coût par kilomètre.	fr. 14 05	15 66	— 1 61
Produit direct	» 4 56	4 22	+ 0 34

Les expériences de télégraphie sans fil entreprises par la Compagnie Marconi entre le paquebot *Princesse-Clémentine* et un poste côtier établi à La Panne ont donné des résultats satisfaisants. Les deux administrations intéressées (télégraphes et marine) sont en pourparlers avec la société pour l'installation d'appareils du nouveau système à bord des neuf paquebots de la ligne.

§ 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

Les transports sont assurés, au moyen de deux bateaux, tous les jours non fériés, aussi longtemps que l'importance du trafic le justifie; auparavant, le service n'était doublé qu'aux jours de marché. Cette mesure a été prise en vue de donner satisfaction aux habitants de la rive gauche de l'Escaut; elle a nécessité une extension de personnel.

Une cabine pour dames a été aménagée à bord de chacun des steamers de passage.

II, p. D. La dépense, en 1901, a été à peu près la même que l'année précédente.

Ainsi que l'indique le tableau ci-après, le nombre des voyageurs et des colis a été en progression, mais on relève un déchet dans le nombre des animaux et des véhicules.

	En 1901.	En 1900.	Différences pour 1901.
Voyageurs	2,279,800	2,222,203	+ 57,597
Animaux	106,097	119,245	— 13,146
Colis	2,461	2,231	+ 230
Véhicules.	114,227	115,267	— 1,040
Coupons délivrés . . .	2,502,585	2,458,944	+ 43,641
Suppléments	16,412	15,500	+ 1,112
Abonnements.	167	108	+ 59

On constate une légère amélioration de recettes comparativement aux résultats de 1900.

II, p. D.

§ 3. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

Les charges de l'exploitation ont été supérieures de fr. 6,363-20 à celles de 1900 parce que le matériel flottant a nécessité des travaux de réfection plus onéreux que pendant l'exercice précédent.

II, p. D.

La recette est fusionnée avec celle des chemins de fer de l'État.

§ 4. — PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, entrées et sorties, représenté par les navires astreints à prendre un pilote, a été de 10,478, soit 16 navires de moins qu'en 1900.

Le tonnage général, qui avait été de 13,370,959 tonneaux en 1900, est monté, en 1901, à 14,968.560, soit une augmentation de 1,597.601 tonneaux.

Les recettes perçues dans les différents ports se sont élevées à fr. 3,331,158-08, dépassant de fr. 120,998-59 les sommes encaissées en 1900.

II, p. D.

La dépense d'exploitation s'est accrue de fr. 68,641-40 : cette différence s'explique par l'augmentation des remises accordées aux pilotes, remises qui suivent le mouvement des recettes.

II, p. D.

Le service de l'heure de précision, établi à Anvers pour faciliter aux marins le réglage des chronomètres, a été réorganisé d'accord avec l'Observatoire royal à partir du 1^{er} février 1901. Ce service est assuré depuis cette date non seulement par le signal horaire établi au sommet de la tourelle du bâtiment des services maritimes érigé au marché au blé de Zélande, mais aussi par un bureau de l'heure, installé dans le dit bâtiment et accessible au public. Il y est placé une horloge de précision dont l'état absolu et la marche diurne sont affichés sur un tableau spécial.

Les services du pilotage et de la police maritime, ainsi que l'École de navigation à Ostende, ont été installés dans le bâtiment dont le compte rendu de 1899 signalait la construction.

§ 5. — REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Les recettes et les dépenses de ce service en 1901, comparées à celles de 1900, n'accusent que de légères différences.

II, p. D.

§ 6. — POLICE MARITIME.

De fr. 148,434-17 en 1900, la recette de la police maritime est montée, en 1901, à fr. 137,546-22, soit une augmentation de fr. 9,112-05.

II, p. D.

La dépense est supérieure de fr. 2,801-19 à celle de l'exercice précédent à raison du chiffre plus élevé 1^o des primes pour arrestations de marins dé-

II, p. D.

serteurs et 2° des remises allouées pour embarquements et débarquements de poudres des navires de commerce.

III

Services divers.

§ 1^{er}. — PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

II, p. D. La dépense, mise en regard de celle de 1900, a diminué de fr. 4,084-33. Cette différence résulte de ce que le budget de 1900 a eu à supporter le coût de travaux d'entretien et de reconstruction de feux et balises le long de l'Escaut.

§ 2. — ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours des Écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende ont été suivis par 138 élèves, soit 16 de plus que l'année précédente. Il a été alloué 43 bourses d'études, nombre supérieur de 15 à celui de 1900.

Les diplômes de capacité délivrés en 1901 et en 1900 se répartissent comme suit :

	1901.	1900.
Long cours	40	35
Cabotage	18	15
Patron-pêcheur	2	4

6 élèves ont fréquenté le cours de navigation institué à Nieuport pour les pêcheurs ; en 1900, il y en avait eu 7.

Les cours spéciaux de machines à vapeur marines rattachés aux écoles de navigation ont été suivis par 92 élèves, soit 8 de plus qu'en 1900.

Il a été décerné un diplôme de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 5 de mécanicien de 2^e classe.

II, p. D. La dépense a déchu de fr. 1,768-60 comparativement à l'exercice 1900, qui avait eu à supporter des charges exceptionnelles, notamment pour achat d'instruments de précision.

§ 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'avisoir à vapeur *Ville-d'Anvers*.

Les élèves de l'École des mousses d'Ostende ont pris part, par brigade de 50, aux croisières des deux bâtiments.

Cette école, où ne pouvaient être admis précédemment que les fils de marins, de pêcheurs ou de bateliers, a été rendue accessible, en 1901, en cas de pénurie de candidats de ces catégories, aux jeunes gens belges âgés

de 12 à 15 ans, qui comptent au moins trois mois de navigation au commerce en qualité de mousse.

Les travaux de radoub effectués au trois-mâts goélette *Ville-d'Ostende* ont grevé l'exercice 1901 d'un supplément de dépenses de fr. 58,816-63 (fr. 272,298-42 au lieu de fr. 213,481-77 en 1900). II, p. D.

§ 4. — SAUVETAGE.

Le 6 octobre 1901, une chaloupe de pêche d'Ostende est venue échouer, par grosse mer, à la hauteur de Wenduyn; en cette circonstance, la brigade de la station de sauvetage de Blankenberghe a fait preuve d'un courage et d'une abnégation dignes d'une mention spéciale; à trois reprises, ces agents se sont embarqués dans le canot de sauvetage; deux fois ils ont été rejetés à la côte, et ce n'est qu'à la dernière tentative qu'ils ont réussi à ramener à terre les cinq hommes formant l'équipage de la chaloupe.

Les autres stations de sauvetage n'ont pas eu à prêter assistance à des navires en détresse.

La dépense en personnel dépasse de fr. 6,423-29 celle de l'exercice écoulé. L'écart provient de l'augmentation des primes allouées en 1901 aux sauveteurs des diverses stations, du chef de veilles par gros temps, d'exercices en embarcations, etc. II, p. D.

La dépense en matériel est également plus forte de fr. 2,470-18, par suite notamment de réparations effectuées aux hangars de sauvetage.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTES.

La recette totale effectuée, en 1901, par les divers services de la marine a atteint fr. 4,879,317-49, en augmentation de fr. 224,980-67 sur les résultats de l'exercice précédent. II, p. D.

§ 2. — DÉPENSES

Les dépenses, fr. 7,905,626-33, sont moindres qu'en 1900 de fr. 294,476-95. II, p. D.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, font ressortir une différence de fr. 519,457-62 en faveur de 1901.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.
Comparaison des années 1901 et 1900.

		NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
		ANNÉES.		Différences pour 1901.	ANNÉES.		Différences pour 1901.	ANNÉES.		Différences pour 1901.
		1901.	1900.		1901.	1900.		1901.	1900.	
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe .	"	"	20,605	21,867	- 1,262	185,789 10	195,956 10	-10,167 »
		2 ^e — .	"	"	29,670	31,037	- 1,367	205,998 80	215,857 60	- 9,858 80
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	816	1,586	- 770	3,939 60	7,289 05	- 3,349 45
		2 ^e — .	"	"	1,806	1,731	+ 75	6,303 50	6,052 20	+ 251 30
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe .	"	"	17,560 ⁽¹⁾	15,298 ⁽¹⁾	+ 2,262	130,784 75	113,940 30	+16,844 45
		2 ^e — .	"	"	26,802 ⁽¹⁾	23,914 ⁽¹⁾	+ 2,888	150,010 80	133,890 40	+16,120 40
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	12,956 ⁽¹⁾	9,800 ⁽¹⁾	+ 3,156	62,779 40	46,690 30	+16,089 10
		2 ^e — .	"	"	17,243 ⁽¹⁾	9,812 ⁽¹⁾	+ 7,431	60,754 50	34,643 50	+26,111 »
	Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Location de mules spéciales	34	50	- 16	"	"	"	200 »	290 »	- 90 »
	Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	52,037	46,696	+ 5,341	"	"	"	130,092 50	117,240 »	+12,852 50
	Petites cabines	870	934	- 64	"	"	"	6,080 »	6,538 »	- 458 »
	Grandes cabines	4,643	4,209	+ 434	"	"	"	65,002 »	58,926 »	+ 6,076 »
	Cabines spéciales	101	79	+ 22	"	"	"	2,828 »	2,212 »	+ 616 »
	— de luxe	96	61	+ 35	"	"	"	7,200 »	4,575 »	+ 2,625 »
	Vélos (*)	550	545	+ 5	"	"	"	990 ⁽³⁾	981 ⁽³⁾	+ 9 »
	Bagages (*) Kilog.	19	50	- 31	"	"	"	94 10	220 60	- 126 50
	Ensemble	—	—	—	127,493	114,813 ⁽²⁾	+ 12,680	1,018,887 05	945,302 05	+73,585 »
	Chevaux Têtes.	12	37	- 25	"	"	"	481 80	1,483 60	- 1,003 80
	Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Voitures Nombre.	6	"	+ 6	"	"	"	482 10	"	+ 482 10
	Finances: Groupes	1,842	2,240	- 398	"	"	"	944 20	1,120 »	- 176 80
	Journaux Kilog.	"	"	"	55,550 ⁽⁴⁾	57,520 ⁽⁴⁾	- 1,970	1,666 50	1,725 60	- 59 10
Colispostaux	de 3 kilog. et moins	381,602	349,687	+ 31,915	1,144,805 ⁽⁴⁾	1,019,661 ⁽⁴⁾	+ 95,145	95,490 50	87,471 75	+ 7,928 75
	de 3 à 5 kilog	20,234	18,500	+ 1,734	60,702 ⁽⁴⁾	55,500 ⁽⁴⁾	+ 5,202	10,117 »	9,250 »	+ 867 »
Petits colis	Tarif spécial Express.	de 5 kilog. et moins	93,151	69,907	+ 23,244 ⁽⁴⁾	279,453 ⁽⁴⁾	+ 69,732	24,747 25	18,819 65	+ 5,927 60
		de plus de 5 à 10 kilog.	38,427	35,160	+ 3,267 ⁽⁵⁾	268,959 ⁽⁵⁾	+ 22,869	22,978 70	21,301 80	+ 1,674 90
		de plus de 10 kilog.	"	"	619,913 ⁽⁶⁾	577,487 ⁽⁶⁾	+ 42,426	37,029 74	34,525 68	+ 2,503 06
	Grande vitesse. — Poids taxé	"	"	"	608,565	582,485	+ 26,080	21,180 95	20,119 34	+ 1,061 61
	Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse	"	"	"	70,885	54,090	+ 16,795	1,315 01 ⁽⁷⁾	1,020 79 ⁽⁷⁾	+ 294 22
	Dito	"	"	"	"	"	"	9,675 75 ⁽⁷⁾	9,161 28 ⁽⁷⁾	+ 514 47
	Produits extraordinaires fr.	"	"	"	"	"	"	9,450 75	8,087 71	+ 1,363 04
Totaux fr.								1,254,357 30	1,150,394 25	+94,963 05

(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 kilog. de bagages, cette somme ne représente que le montant des taxes encaissées à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les taxes des bagages enregistrés directement dans les stations.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilog. par colis.

(5) — — — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids

(7) Convention du 1^{er} juillet 1896 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N^o. II — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1901 et 1900.

SERVICES.	1901.	1900.	Différences par 1901.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,254,357 30	1,159,394 35	+ 94,963 05				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	101,135 14	100,425 61	+ 709 53				
Pilotage	3,331,158 08	3,310,159 49	+ 120,998 59				
Écluses.	8,587 60	8,649 63	— 82 05				
Remorque sur la côte de Flandre. .	26,553 15	27,273 65	— 720 50				
Police maritime.	157,546 22	148,434 17	+ 9,112 05				
Écoles de navigation	"	"	"				
Pêche maritime	"	"	"				
Sauvetage	"	"	"				
Totaux. . . . fr.	4,879,317 49	4,654,336 82	+ 224,980 67				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	746,545 63	3,122,693 64	3,869,239 27	747,231 13	3,557,953 63	4,305,184 76	— 4 5,945 49
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.	72,798 39	73,049 37	145,847 76	71,682 51	74,394 81	146,077 32	— 229 56
entre Anvers et { le Pays de Waes.	25,685 74	36,646 45	62,332 19	25,423 78	30,523 21	55,946 99	+ 6,365 20
Pilotage	2,763,933 81	304,948 33	3,068,982 14	2,670,754 68	329,506 06	3,000,260 74	+ 68,641 40
Phares { Éclairage et signaux	26,800 02	20,491 35	47,291 37	26,801 30	17,850 01	44,651 31	+ 2,640 16
fanoux et { de la côte	125,551 93	33,827 72	159,379 65	126,141 61	39,962 53	166,104 14	— 6,724 49
signaux. { Éclairage de l'Escaut.							
Remorque sur la côte de Flandre. .	52,647 98	23,166 84	75,814 82	52,148 05	23,365 02	75,513 07	+ 301 75
Police maritime.	88,074 07	18,255 40	106,329 47	84,749 65	18,778 63	103,528 28	+ 2,801 19
Services spéciaux	1,000 "	4,579 47	5,579 47	1,000 "	2,848 10	3,848 10	+ 1,731 37
Écoles de navigation.	24,687 14	13,857 87	38,545 01	24,624 63	15,698 98	40,323 61	— 1,768 60
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	180,027 "	112,271 42	292,298 42	152,340 66	61,141 09	213,481 77	+ 58,816 65
Sauvetage.	48,722 86	5,353 90	54,076 76	42,299 57	2,883 72	45,183 29	+ 8,893 27
Totaux fr.	4,136,454 57	3,769,171 76	7,905,626 33	4,025,197 49	4,174,905 79	8,200,103 28	— 294,476 95
Recettes totales . . fr.	4,879,317 49			4,654,336 82			+ 224,980 67
Dépenses —	7,905,626 33			8,200,103 28			— 294,476 95
Excédent { de dépenses. . . fr.	3,026,308 84			3,545,766 46			— 519,457 62
{ de recettes . . . fr.	"			"			"

(12)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

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

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	II, III et XIV de la partie A
§ 2. Capital utile au point de vue des charges financières	A, 2	I, VI et XIV »
§ 5. Compte d'exploitation	A, 2	III, V, VIII et X à XIII »
§ 4. Ressources, charges, encaisse.	A, 4	III, IV, VII à IX, XIII, XVIII et XIX »
§ 5. Bilan	A, 5	I à IV, VII à IX, XI, XII, XXIV et XXXIV »
§ 6. Revenu du capital utile.	A, 8	XIV »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic en 1901 et en 1900	A, 8	
Période quinquennale 1897-1901 et année 1896	A, 9	XV à XVII »
Personnel	A, 9	
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 10	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1 ^{er} . Lignes en cours de construction	A, 13	
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 13	

Annexes à consulter.

II. Situation des lignes en exploitation.

			PAGES.
XX de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1901	A, 14
XX	»	§ 2. Longueur moyenne exploitée par l'État en 1901	A, 15
XXI	»	§ 3. Rails	A, 15
XXI	»	§ 4. Billes et traverses	A, 17
XXII	»	§ 5. Profil et courbes	A, 17
XXII	»	§ 6. Signaux	A, 18
XXIII	»	§ 7. Passages à niveau	A, 18
		§ 8. Raccordements industriels et gares privées	A, 18
		§ 9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 19
XXIV	»	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1901 (Service des voies et travaux)	A, 19

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XXV et XXVII	»	§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport	A, 21
XXVI, XXVII et XXIX	»	§ 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 21
		§ 3.	Wagons de particuliers	A, 23
XXX	»	§ 4.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 23
		§ 5.	Nombre et parcours des trains	A, 24
		§ 6.	Utilisation du matériel à marchandises	A, 24
		§ 7.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXXI	»	§ 8.	Achat de combustibles	A, 25
XXXI	»	§ 9.	Consommation de combustibles	A, 25
XXXI	»	§ 10.	Charbon consommé par les locomotives	A, 27
XXXII et XXXIII	»	§ 11.	Éclairage	A, 27
		§ 12.	Chauffage des trains	A, 28
		§ 13.	Graissage	A, 28
XXXIV	»	§ 14.	Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 28

II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel A, 29

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. Mouvement et recette.

			PAGES.
XXXV et XXXVI	»	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 31
XXXVI à XLII	»	§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1901	A, 33

Annexes à consulter.

II. Situation des lignes en exploitation.

			PAGES.
XX de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1901	A, 14
XX	§ 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1901	A, 15
XXI	§ 3.	Rails	A, 15
XXI	§ 4.	Billes et traverses	A, 17
XXII	§ 5.	Profil et courbes	A, 17
XXII	§ 6.	Signaux	A, 18
XXIII	§ 7.	Passages à niveau	A, 18
	§ 8.	Raccordements industriels et gares privées	A, 18
	§ 9.	Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 19
XXIV	§ 10.	Approvisionnements au 31 décembre 1901 (Service des voies et travaux)	A, 19

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XXV et XXVII	§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport	A, 21
XXVI, XXVII et XXIX	§ 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 21
	§ 3.	Wagons de particuliers	A, 23
XXX	§ 4.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 23
	§ 5.	Nombre et parcours des trains	A, 24
	§ 6.	Utilisation du matériel à marchandises	A, 24
	§ 7.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXXI	§ 8.	Achat de combustibles	A, 25
XXXI	§ 9.	Consommation de combustibles	A, 25
XXXI	§ 10.	Charbon consommé par les locomotives	A, 27
XXXII et XXXIII	§ 11.	Éclairage	A, 27
	§ 12.	Chauffage des trains	A, 28
	§ 13.	Graissage	A, 28
XXXIV	§ 14.	Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 28

II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel A, 29

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. Mouvement et recette.

			PAGES.
XXXV et XXXVI	§ 1 ^{er} .	Voyageurs	A, 31
XXXVI à XLII	§ 2.	Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1901	A, 33

(III)

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 34	X, XI et XII de la partie A.
§ 4. Produits extraordinaires	A, 35	X
§ 5. Produits divers	A, 35	XI
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 35	

II. Stations A, 36

III. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.

§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 37
§ 2. Buffets et buvettes	A, 37
§ 3. Trains de voyageurs.	A, 38
§ 4. Trains de marchandises.	A, 40
§ 5. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 41
§ 6. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 43
§ 7. Tarifs pour marchandises	A, 44

IV. Accidents. — Statistique comparative.

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 53	XLIII
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 56	XLIII et XLV
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 56	XLIV et XLV
§ 4. Personnes tuées depuis 1833	A, 58	XLV

V. Contraventions A, 59

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 1901.	A, 61	XLVI
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 62	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 62	XLVII
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 63	XLVII
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 63	

II.

Situation du matériel roulant	A, 64	XLVIII
---	-------	--------

III.

Parcours des trains	A, 65	XLIX
-------------------------------	-------	------

IV.

Mouvement et recette des transports.

§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 66	L
§ 2. Bagages	A, 67	L
§ 3. Petites marchandises	A, 68	L
§ 4. Grosses marchandises	A, 68	L
§ 5. Finances	A, 69	L

Annexes à consulter.

		PAGES.
I de la partie A.	§ 6. Équipages.	A, 69
I »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 69
I »	§ 8. Produits extraordinaires	A, 70
I »	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 70
	V.	
I »	Dépenses d'exploitation.	A, 71
	VI.	
I »	Produits nets de l'exploitation.	A, 72
	VII.	
I »	Coefficients de l'exploitation	A, 73
	VIII.	
XLIX et L »	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 74
	IX.	
XLI »	Personnel	A, 74
	X.	
LII »	Accidents	A, 75
	XI.	
	Contraventions	A, 76
	XII.	
	Améliorations et innovations	A, 76

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 1901.	A, 86
»	II. Compte de premier établissement de l'ensemble du réseau en exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1901	A, 88
»	III. Compte des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercice 1901	A, 90
»	IV. Compte financier. Exercice 1901. — Charges et ressources	A, 90
»	V. Comparaison des dépenses de l'exploitation. Exercices 1901 et 1900	A, 92
»	VI. Détermination du capital utile, base des charges en 1901.	A, 93
»	VII. Détermination des charges financières des capitaux utiles depuis l'origine jusque fin 1901	A, 94
»	VIII. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusque fin 1901. — Coefficient d'exploitation.	A, 96
»	IX. Intérêts en compte courant avec le banquier (Trésor).	A, 98
»	X. Recettes de l'exploitation du chemin de fer, par nature de produits	A, 100

N°	XI. Produits divers encaissés par le département des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer	A, 100
»	XII. Ensemble des recettes d'après les droits constatés. . .	A, 100
»	XIII. Comparaison des résultats financiers annuels de l'exploitation pendant la dernière période quinquennale (1897-1901) et la dernière année (1896) de la période précédente.	A, 102
»	XIV. Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer. Période quinquennale (1897-1901) et dernière année (1896) de la période précédente. . . .	A, 104
»	XV. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1897-1901) et de la dernière année (1896) de la période précédente. . .	A, 106
»	XVI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1897-1901) et de la dernière année (1896) de la période précédente	A, 108
»	XVII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1897-1901) et de la dernière année (1896) de la période précédente	A, 110
»	XVIII. Détermination du temps moyen restant à courir pour acquitter la dette du chemin de fer restant à amortir fin 1900	A, 112
»	XIX. Table d'amortissement de la dette du chemin de fer au 1 ^{er} janvier 1901 en $69\frac{9}{12}$ annuités au taux de 5 p. c. (Coefficient d'amortissement : fr. 0,438648 p. c.). . .	A, 113
»	XX. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.	A, 115
»	XXI. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1901 et 1900.	A, 116
»	XXII. a. Profil et courbes des voies principales. b. Signaux de différents systèmes	A, 117
»	XXIII. Relevé des passages à niveau supprimés en 1901 . . .	A, 118
»	XXIV. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1901. — Service des voies et travaux. . .	A, 119
»	XXV. Effectif du matériel de traction et de transport. . . .	A, 120
»	XXVI. Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellement et extension.	A, 122
»	XXVII. Importance du matériel de traction en 1901	A, 124
»	XXVIII. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 125
»	XXIX. Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent ».	A, 126
»	XXX. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.	, 127

	PAGES.
N° XXXI. Achats et consommation de combustibles	A, 128
» XXXII. Éclairage des stations, ateliers et dépendances	A, 130
» XXXIII. Éclairage des trains au gaz riche	A, 130
» XXXIV. Approvisionnements et matériel en magasin.—Services de la traction et du matériel et de l'exploitation	A, 131
» XXXV. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abon- nements de 15 jours	A, 132
» XXXVI. Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours	A, 133
» XXXVII. Mouvement général des transports de certaines marchan- dises, effectués par charges complètes en service intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes, au départ et à l'arrivée. — Année 1901	A, 134
» XXXVIII. Mouvement général de certaines grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1901.	A, 139
» XXXIX. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1901	A, 160
» XL. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1901	A, 162
» XLI. Mouvement général des transports de chevaux et de bes- tiaux, etc., effectués en service intérieur et État vers État, et en services mixtes et internationaux, au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1901.	A, 164
» XLII. Mouvement général, en tonnes, de certaines grosses marchandises, transportées pendant l'année 1901 par les chemins de fer de l'État belge	A, 166
» XLIII. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1901 et 1900	A, 168
» XLIV. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1901	A, 170
» XLV. Dénombrement des accidents de personnes de- puis 1855	A, 172

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

» XLVI. Développement des lignes. — Situation au 31 décem- bre 1901.	A, 174
» XLVII. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccorde- ments industriels. Situation au 31 décembre 1901	A, 175
» XLVIII. Matériel roulant. Effectif au 31 décembre 1901. — Comparaison des années 1901 et 1900.	A, 176
» XLIX. Parcours kilométrique des trains en 1901. — Compa- raison des années 1901 et 1900	A, 177
» L. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. Exercice 1901	A, 178
» LI. Personnel. Effectif au 31 décembre 1901. — Compa- raison des années 1901 et 1900	A, 180
» LII. Accidents survenus aux personnes. Année 1901. — Comparaison des années 1901 et 1900	A, 182

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Service international	B, 3	—
§ 2. Service intérieur	B, 5	

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4	I et III de la partie III.
§ 2. Lettres ordinaires	B, 5	III
§ 3. Lettres recommandées	B, 6	III
§ 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée	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

II. Permis de pêche B, 11 II, III et VI »

I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés. B, 11

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES B, 11

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 11
§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

	PAGES
PERSONNEL	B, 12

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS:

IV et V de la partie B.	§ 1 ^{er} . Recette	B, 15
	§ 2. Dépense.	B, 15

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1901	B, 16
» II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Compa- raison des années 1901 et 1900.	B, 18
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1901 et 1900	B, 20
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1901 et 1900	B, 22
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1901 et 1900	B, 22
» VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1901 et 1900	B, 24

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

	PAGES
§ 1 ^{er} . Tarifs internationaux	C, 1

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1^{er}. Télégrammes privés :

a. Services réunis	C, 2
b. Service intérieur.	C, 2
c. Service international	C, 3
d. Service de transit	C, 3
§ 2. Télégrammes de service	C, 5

(IX)

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

	PAGE.
§ 1 ^{er} . Bureaux.	C, 4
§ 2. Développement du réseau	C, 5
§ 3. Appareils en service	C, 6
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882) . . .	C, 6

IV.

PERSONNEL (télégraphes et téléphones) . . .	C, 6
---	------

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

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

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

A. Téléphonie locale	C, 10
B. Téléphonie à grande distance interne	C, 10
C. Téléphonie internationale	C, 11
Bureaux centraux téléphoniques	C, 13

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N ^o 1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télé- graphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1901 et 1900.	C, 18
• II. Renseignements divers concernant les correspondances télé- graphiques. — Comparaison des années 1901 et 1900. . .	C, 19
• III. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1901 et 1900	C, 25

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel.	D, 3
§ 2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

		PAGES.
I et II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres	D, 4
II	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6
II	§ 5. 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, 7
II	§ 6. Police maritime	D, 7

III.

SERVICES DIVERS.

II	§ 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 8
II	§ 2. Écoles de navigation	D, 8
II	§ 5. Surveillance de la pêche dans la mer du nord et école des mousses	D, 8
II	§ 4. Sauvetage	D, 9

IV.

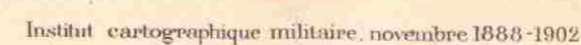
RÉSULTATS FINANCIERS.

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

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

- N^o 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et
recette. — Comparaison des années 1901 et 1900 . . D, 40
- II. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par
service. — Comparaison des années 1901 et 1900 . . D, 44



DE FER DE LA BELGIQUE

AU 31 DÉCEMBRE 1901.

Administration des chemins de fer de l'État

