

(A)

(N° 216.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SESSION DE 1909-1910.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1909

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

1910

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État pendant l'année 1909.

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,

G. HELLEPUTTE.

(4)

(λ^a)

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

$$(\lambda^b)$$

(1 c)

1909/10

N° 116

Carte officielle des Chemins de Fer de la Belgique

31 décembre 1909

cfr 35 mm film

1 plan(s)

1^{re} SECTION

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT

CHAPITRE I^{er}

I — Situation financière

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

L'exposé de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1910, état VIII, page 188, renseigne que les capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer s'élèvent à la somme de fr. 2,650,945,537 92. Les annexes nos I et IX en donnent la décomposition qui est résumée comme suit :

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1909.	1908.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'Etat.	675,054,070 65	648,023,158 07	27,631,511 98
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat.	176,517,141 54	175,726,650 70	590,510 84
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement.	978,017,027 58	968,196,811 10	9,820,216 39
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes.	10,202,621 95	10,047,573 65	245,048 50
Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.).	72,927,668 56	69,922,464 56	5,005,204 »
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	18,547,586 54	17,672,818 75	874 567 61
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :			
a) commandé par l'Etat.	625,175,878 65	509,985,859 22	25,189,859 43
b) racheté aux compagnies.	94,015,142 65	95,719,095 65	296,047 02
Montant du capital de premier établissement.	2,650,945,537 92	2,585,292,592 55	67,652,945 57

Voici, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 67,652,945.57 renseignée d'autre part :

I. Lignes nouvelles :

Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael fr.	1,941,882 55
Section de Florennes à Jamagne	572,586 47
Bertrix vers Muno	2,254,111 64
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi)	1,587,545 67
Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles	5,514,202 55
Couillet à Acôz	5,181 80
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois	109,580 57
Stavelot à la frontière prussienne	105,022 15
Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères	27,874 58
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne	5,505 59
Chemins de fer miniers de la Campine	2,598 66
Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital	489,477 54
Total . . . fr.	12,189,567 53

II. Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité; excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc. fr.	24,612,474 10
--	---------------

III. Matériaux acquis en 1909 fr.	5,565,217 69
---	--------------

IV. Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.), savoir :

Locomotives fr.	11,101,514 22	} 25,189,859 43
Tenders	726,252 91	
Voitures	5,482,881 93	
Wagons	7,287,838 60	
Matériel et outillage.	591,551 77	

Matériel repris à la compagnie du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas fr.	296,531 02
---	------------

Ensemble. . . fr.	67,653,429 57
-------------------	---------------

A déduire une somme de fr. 484 »
annulée sur le crédit de fr. 5,545,831 engagé en 1907 pour le rachat du matériel de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale.

Reste pour les dépenses effectives de 1909. . . fr.	67,652,945 57
---	---------------

§ 2. — CAPITAL UTILE.

Le capital utile représente le coût réel du réseau *exploité* et de son armement; pour le déterminer, il faut donc déduire du capital de premier établissement s'élevant à fr. 2,680,948,537 92

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution (voir p. 13 et annexe IX) fr. 94,582,893 60

2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe IX) fr. 10,904,837 14

105,487,730 74

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,545,457,607 18

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1908 à 2,494,131,071 15

L'augmentation pendant l'exercice 1909 a été de fr. 51,326,536 03

Elle se répartit comme suit : (Voir ann. IX.)

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1909.	1908.	
	Francs.	Francs.	Francs
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'Etat	588,410,025 44	574,977,186 42	13,433,437 02
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	175,984,197 25	175,557,105 41	427,095 84
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	971,014,125 48	965,110,422 85	7,900,702 63
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes	10,292,621 95	10,047,575 65	245,048 30
Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc)	72,927,608 56	69,922,464 56	3,005,204 »
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	18,547,586 54	17,672,818 73	874,567 61
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.):			
a) commandé par l'Etat	625,173,678 65	599,985,859 22	25,189,859 43
b) racheté aux compagnies	94,015,142 65	93,719,095 65	296,047 02
Ensemble . . .	2,556,562,441 52	2,504,990,504 45	51,571,959 87
dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc	10,904,837 14	10,859,455 50	45,405 84
Reste . . .	2,545,457,607 18	2,494,131,071 15	51,326,536 05

§ 3. — COMPTE APPROXIMATIF DE L'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats définitifs de l'exercice 1908 et les résultats approximatifs de l'exercice 1909 du réseau exploité directement par l'État, lequel comprend, depuis le 1^{er} janvier 1909, le chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, racheté à partir du 1^{er} janvier 1907 et exploité par la société concessionnaire pour compte de l'État jusqu'au 31 décembre 1908. (Loi du 24 décembre 1908.)

DÉSIGNATION.	1909. (Approximatif.)	1908. (Définitif.)	Différences en 1909.
Longueurmoyenne exploitée.	4,319km.422	4,283km.478	+ 35km.944
Recettes brutes (ann. II et IIbis)	Francs 280,729,105 63	Francs. 268,532,413 95	+ 12,376,691 68
Produits divers (ann. II et IIbis)	630,315 61	802,728 46	— 152,412 85
TOTAUX. . .	281,579,421 24	269,155,142 41	+ 12,224,278 83
Recettes accidentelles (II et IIbis.)	152,743 74	206,596 95	— 53.851 21
ENSEMBLE. . .	281,552,166 98	269,361,739 36	+ 12,170,427 62
Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II et IIbis) .	190,510,123 »	182,590,770 34	+ 8.149,552 66
Excédent des recettes sur les dépenses	90,992,045 98	86,970,969 02	+ 4,021,074 96

L'augmentation des produits de l'exploitation est due à la reprise accentuée des transactions commerciales et industrielles.

Les principaux facteurs de l'augmentation des dépenses sont :

le développement du trafic ;

l'accroissement de l'effectif du matériel et du nombre de bâtiments, ouvrages d'art, etc., à entretenir et à réparer ;

l'impulsion plus vive donnée aux travaux de reconstruction des bâtiments et dépendances, ainsi qu'au renouvellement du matériel roulant ;

la remise à neuf de voitures à voyageurs par l'industrie privée ;

le règlement de litiges relatifs à des accidents survenus en 1909 et antérieurement, et à la liquidation de créances restées en souffrance à cause des retards qu'a subis la conclusion des arrangements et des transactions ;

la reprise de l'exploitation de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas et la mise en service d'installations nouvelles ;

l'augmentation des subsides à la caisse des ouvriers et à la caisse d'assurance des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge ;

l'amélioration de la situation du personnel.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES.

On vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'élève à	fr. 90,992,043 98
Les charges financières se montent à (<i>voir</i> ann. IV.).	97,019,894 73
L'exercice a donc laissé un mali de	fr. 6,027,850 75

§ 5. — BILAN.

Le bilan ci-après renseigne, distinctement, les résultats propres à l'exercice considéré et aux exercices antérieurs et, *in globo*, l'ensemble des résultats depuis l'origine de l'exploitation. (*Voir* ann. I.)

Actif.

Capital d'établissement au 31 décembre 1908.	fr. 2,583,292,392 53
Augmentation en 1909 (<i>voir</i> 2 ^e page)	fr. 67,652,945 57
Ensemble du capital de premier établissement	fr. 2,650,945,337 92

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886. (*Voir* C. R. 1897, ann. VIII.) fr. 11,090,438 79

Recettes brutes de l'exploitation :

Au 31 décembre 1908	fr. 6,463,857,461 29	} 6,744,566,566 92
En 1909.	» 280,729,105 63	

Produits nets des exploitations provisoires, pour compte de l'État, des lignes de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, par les sociétés concessionnaires fr. 4,434,184 12

Produits encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer :

Au 31 décembre 1908	fr. 9,449,671 69	} 10,099,987 50
En 1909.	» 650,315 61	

Approvisionnements en dépôt (annexes XVII et XXX) :

Au 31 décembre 1908	fr. 62,708,851 86	} 54,122,095 77
Diminution en 1909	» 8,586,756 09	

Total de l'actif . . . fr. 9,475,258,610 82

Passif.

Dotation dont le trésor a disposé pour l'amortissement :

a) pour la dette conso-				
lidée . . . fr.	281,970,052 29	}		
b) pour les annuités de			559,199,780 08	
rachat . . . fr.	57,229,747 79	}		
Amortissements indirects fr.	10,904,857 14	}		330,104,617 22
Reste à { de la dette consolidée	"		1,959,916,890 59	
amortir { des annuités de rachat	"		540,923,850 11	
				2,300,840,720 70

Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. fr. 2,650,945,557 92

Charges financières du capital :

Au 31 décembre 1908 fr.	2,249,184,174 82	}	2,540,517,901 53
Pour l'exercice 1909 (voir annexe IV).	91,155,726 71		

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

Au 31 décembre 1908 fr.	250,949,566 11	}	256,805,734 15
Pour l'exercice 1909	" 5,886,168 02		

Loyer de la ligne de Spa à la frontière fr. 13,501,538 85
Loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam fr. 8,263,480 »

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1908. fr.	5,902,525,027 31	}	4,091,000,557 31
Pour l'exercice 1909	" 488,677,550 »		

Pensions des anciens fonctionnaires et employés :

Au 31 décembre 1908 fr.	22,441,445 »	}	24,274,256 »
Pour l'exercice 1909	" 1,862,795 »		

Total du passif . . . fr. 9,585,108,585 72

Balance.

A. Prélèvements imputés sur les budgets de l'exploitation :

1° pour travaux de parachèvement,			
de 1846 à 1886. fr.	11,090,458 79	}	90,150,225 10
2° pour approvisionnements en dépôt.	54,122,095 77		
B. Avoir :			
au 31 décembre 1908.	30,965,541 29	}	24,937,690 54
Diminution en 1909.	6,027,850 75		
Total égal à l'actif. fr.	9,475,258,610 82		

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE ENGAGÉ DANS LE RÉSEAU EXPLOITÉ PAR L'ÉTAT.

Capital utile engagé fin 1908	fr. 2,494,131,071 15
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile	
en 1909 (voir § 2), $\left(\frac{51,526,536\ 03}{2} \right)$	fr. 25,663,268 01

Le capital utile moyen pour faire ressortir le revenu de l'année 1909 est donc de fr. 2,519,794,339.16
ce qui établit ce revenu à 3,37 p. c.
En 1908, le revenu était de 3,32 p. c.

§ 7. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes (droits constatés) et des dépenses d'exploitation, se présente pour l'année 1909 comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (ann. II ^{bis})	fr. 280,729,103 65
Produits divers (ann. II ^{bis})	fr. 630,313 61
Ensemble.	fr. 281,379,421 24
Dépenses d'exploitation y compris les pensions (ann. II ^{bis})	(¹) 190,533,033 »
Le coefficient pour 1909 est donc de $\frac{190,533,033\ \text{»} \times 100}{281,379,421\ 24}$, soit 67.71 p.c. ;	

il était de 67.74 p. c. en 1908. Pour les années antérieures, voir l'annexe V, colonne 16.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques du réseau exploité directement par l'État.

EXERCICE 1909 COMPARÉ A CELUI DE 1908.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1909 et 1908 :

		1909. (Approximatif.)	1908 (Définitif.)
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes	fr. 65,142 84	62,853 63
	Dépenses d'exploitation	44,111 23	42,563 31
	Recettes nettes	21,031 61	20,270 34
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	3.8271	3.6426
	Dépenses d'exploitation	2.8913	2.4673
	Recettes nettes	1.2356	1.1751
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.2715	3.1706
	Dépenses d'exploitation	2.2151	2.1478
	Recettes nettes	1.0562	1.0228

(1) Non compris une dépense exceptionnelle de 3,088 francs faite pour l'abornement des lignes de la société anonyme de la Flandre Occidentale (litt. b du 2^e de l'art. 2 de la loi de rachat du 18 août 1907).

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

		1909.	1908
Parcours kilométrique des trains (1)	de voyageurs km.	42,692,386	42,562,182
	de marchandises	50,831,075	51,328,619
		1909	1908
Parcours moyen des trains	de voyageurs	36 kil.	36 kil.
	de marchandises	42 kil.	43 kil.
Produit par train-kilomètre	de voyageurs fr.	2.5522	2.5092
	de marchandises	5.8759	5.4285

PÉRIODE QUINQUENNALE 1905-1909 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° X.
Traction et matériel, — n° XI.
Exploitation et recettes, — n° XII.

Voir également les divers diagrammes de l'annexe n° LI représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.

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.	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908
Service général	126	126	24	19	85	85
Voies et Travaux	889	885	12	4	15,000	14,786
Traction et Matériel	916	905	214	185	50,854	50,160
Exploitation	7,844	7,450	2,645	2,545	8,125	7,910
Perception des recettes et contrôle	852	852	125	110	88	88
TOTAUX.	10,527	10,198	5,016	2,861	54,130	53,029
Ensemble en 1909.	67,475					
Ensemble en 1908.	66,088					
Augmentation	1,385					

(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).

CAISSE DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1909, comparées aux résultats de l'exercice précédent :

Recettes.

A. Afférentes aux services assurés par la caisse pour le compte du Trésor :

	1909.	1908.
1° Intérêts provenant des capitaux se rapportant aux services susdits	49,590 44	55,012 67
2° Subsidés :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément)	720,903 44	507,943 »
b. se rapportant à l'exercice ⁽¹⁾	2,509,055 89	⁽²⁾ 2,165,651 17
Totaux.	<u>3,279,549 47</u>	<u>2,508,606 84</u>

B. Afférentes aux services assurés par la caisse pour son propre compte.

1° Retenues sur salaires	2,989,536 69	2,968,761 11
2° Subsidés du département des chemins de fer, etc. :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément).	6,022 73	» »
b. se rapportant à l'exercice ⁽¹⁾	258,955 79	⁽²⁾ 522,665 79
3° Subsidés du département de la guerre.	47,982 21	48,022 21
4° Intérêts des fonds publics	524,221 56	519,637 83
5° Dons de particuliers et produits divers.	1,645 34	36,408 78
Totaux.	<u>3,828,364 52</u>	<u>3,895,495 72</u>

Dépenses.

A. Afférentes aux services assurés par la caisse pour le compte du Trésor :

	1909.	1908.
1° Pensions personnelles des ouvriers du département des chemins de fer, etc. :		
Pensions viagères . . . fr.	2,285,317 70	2,086,610 58
— temporaires	956 30	1,265 55
	<u>2,286,274 »</u>	<u>2,087,874 13</u>

(1) Le chiffre de fr. 2,509,055 89 + 258,955 79, soit fr. 2,768,011 68 représente le montant des subsides se rapportant à 1909 encaissés pendant cette année.

Le montant total du subside afférent à 1909 est de fr. 3,413,513 70; la différence entre ce chiffre et celui de fr. 2,768,011 68 ci-dessus, soit fr. 645,502 02 sera encaissée en 1910; cette somme figure comme créance active au bilan.

(2) Le chiffre de fr. 2,165,651 17 + 322,665 79, soit fr. 2,488,316 96 représente le montant des subsides se rapportant à 1908 encaissés pendant cette année.

Le montant total du subside afférent à 1908 est de fr. 3,215,242 83; la différence entre ce chiffre et celui de fr. 2,488,316 96 ci-dessus, soit fr. 726,925 87 a été encaissée en 1909.

A
(10)

D'autre part fr.	2,286,274 »	2,087,874 13
2° Pensions à des agents commissionnés du chef de leurs services comme ouvriers et à leurs ayants droits du même chef . . .	48,680 60	64,470 11
5° Pensions accordées à des ouvriers par des compagnies dont les lignes ont été reprises.	65,066 43	62,436 34
4° Frais de traitement (médecins, phar- maciens, etc.), pendant les six premiers mois, des agents blessés tombant sous l'application de la loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail	169,123 »	169,123 »
5° Rentes allouées en vertu de la loi sur les accidents du travail	215,614 24	201,412 30
6° Secours permanents et secours à d'an- ciens ouvriers nécessiteux	73,600 71	69,946 23
Totaux. . fr.	<u>2,856,361 »</u>	<u>2,655,264 13</u>

B. Afférentes aux services assurés par la caisse pour son propre compte :

	1909.	1908.
1° Pensions viagères :		
Veuves d'ouvriers . . fr.	1,601,959 63	1,513,100 42
Orphelins et ascendants . . .	<u>40,614 97</u>	<u>41,022 50</u>
	1,642,554 60	1,556,122 92
2° Pensions temporaires :		
Veuves d'ouvriers	23,810 27	23,451 37
Orphelins et ascendants . . .	<u>1,409 18</u>	<u>1,204 50</u>
	27,219 45	26,655 87
3° Secours temporaires en cas de ma- ladie	1,397,423 10	1,421,387 63
4° Frais de traitement (médecins, phar- maciens, etc.).	464,210 96	517,810 89
5° Frais de funérailles	11,640 »	11,880 »
6° Pensions des ouvriers civils du dépar- tement de la guerre	34,948 23	41,976 70
7° Frais généraux et divers.	<u>13,177 73</u>	<u>7,331 14</u>
Totaux. . fr.	<u>3,591,176 09</u>	<u>3,583,145 17</u>

BALANCE.

Recettes.

	1909.	1908.
<i>A.</i> Afférentes aux services faits pour le compte du Trésor . . . fr.	3,279,549 47	2,508,606 84
<i>B.</i> Afférentes aux services faits pour le compte propre de la caisse	5,828,364 52	5,895,495 72
Ensemble. . . fr.	7,107,913 79	6,404,102 56

Dépenses.

<i>A.</i> Pour compte du Trésor	2,856,361 »	2,655,264 13
<i>B.</i> — de la caisse	3,591,176 09	3,585,145 17
Ensemble . . . fr.	6,447,537 09	6,238,409 50
Excédent des recettes sur les dépenses .	660,376 70	165,693 26

En ajoutant cet excédent à l'avoir en fonds
publics au 1^{er} janvier s'élevant à 16,242,547 76 16,076,854 50
augmenté :

<i>A.</i> Des capitaux représentatifs :		
1 ^o des annuités à payer par l'État du chef de la validation des services du per- sonnel ouvrier repris des lignes concé- dées et du paiement, à charge de la caisse des pensions allouées par des com- pagnies.	2,407,567 »	2,433,288 »
2 ^o de la valeur actuelle de la contribu- tion supplémentaire à acquitter par les affiliés pour la validation des services dans le passé.		
3 ^o de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils	565,585 »	589,506 »
<i>B.</i> De la créance, à charge du Trésor, repré- sentant la partie du subside afférent à l'exer- cice, non encaissée à la clôture des comptes.	645,502 02	726,925 87
l'avoir au 31 décembre est de. . . . fr.	20,521,576 48	19,992,067 53

Du chef de pensions viagères ou temporaires et de rentes à servir, cet
avoir est grevé de charges représentées par les capitaux ci-après :

A. Pour pensions allouées à d'anciens ouvriers du Grand Central Belge, à des ouvriers de la compagnie de la Flandre Occidentale, à des ouvriers du département de la guerre, à d'anciens ouvriers devenus agents commissionnés, à des veuves, orphelins et ascendants . . 19,538,731 95 18,292,696 35

B. Pour pensions temporaires à des veuves, orphelins et ascendants d'ouvriers 45,955 14 40,963 56

C. Pour rentes. 1,318,429 95 1,119,402 30

D. Solde de la dotation constituée 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 20,150 » 24,075 »

Totaux. 20,923,267 04 19,477,157 21

L'avoir constaté ci-dessus étant de. 20,521,576 48 19,992,067 63

les opérations pour 1909 se traduisent par un excédent de charge de . 401,690 56

En 1908, elles se traduisaient par un boni de (1) 514,930 42

L'effectif ouvrier affilié à la caisse a été, en 1909, de 67,162. 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 1908 était de 66,787.

(1) En tenant compte de la partie de subside afférente à 1908 qui n'a été encaissée qu'après la clôture des comptes.



CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

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

Les dépenses liquidées en 1909 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael	fr.	12,492,721	41
Section de Florennes à Jambagne		1,646,846	22
Ligne de Bertrix vers Muno.		10,464,139	80
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.		7,336,231	00
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles		22,477,980	12
Ligne de Couillet à Acoz.		593,619	7
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.		833,231	62
Ligne de Stavelot à la frontière prussienne		103,701	15
Section de Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères		226,864	72
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne		3,303	59
Chemins de fer miniers de la Campine		2,598	66
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1909		6,797,593	20
Total.	fr.	63,023,053	23

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1909 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Travaux d'art	fr.	783,021	00
Bâtiments divers		891,121	83
Construction et aménagement de stations.		14,304,212	92
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.		1,874,567	22
Extension et amélioration des voies, etc.		13,506,917	40
Total.	fr.	31,559,840	37
Ensemble des deux paragraphes. fr.		94,582,893	60

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 804,044 20 en 1909 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

II. — Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1909 (1).

MÈTRES COURANTS :			
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'État	786,526	247,603	1,034,129
Lignes construites { à forfait pour compte de l'État	82,406	633,292	715,698
Lignes rachetées par l'État.	1,010,105	1,307,129	2,317,234
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.	1,879,037	2,188,024	4,067,061
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts des recettes ou loyer	160,515	83,751	244,266
Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État	6,493	4,218	10,711
Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (*)	2,046,045	2,275,993	4,322,038

Dans l'ensemble, 243^{km}.063 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y additionnant ceux de la deuxième, on arrive à un développement, en voies simples, pour la circulation des trains de 6,368^{km}. 085

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . . 3,871^{km}. 397

L'étendue totale, en voies simples, est de 10,239^{km}. 480

(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 1.92 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIV 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.433 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 1909.

La longueur effective du réseau, fin 1908, en y comprenant la ligne reprise de la compagnie de Termonde à St-Nicolas (1), était de. 4,313^{km}.755

Il a été livré à l'exploitation, en 1909, les sections suivantes :

Le 1 ^{er} janvier, le raccordement de Schaerbeek (F ^{on}) à Haren (Nord)	2 ^{km} .150		
Le 22 février, le raccordement direct de la ligne d'Hoboken à Wilryck à celle d'Anvers-Sud à Waerloos.	1 ^{km} .081		
Le 1 ^{er} octobre, le raccordement, à Neckerspoel, entre les lignes d'Anvers (C.) à Malines et d'Anvers-Sud à Muysen	1 ^{km} .393		
Le 15 octobre, le raccordement reliant Charleroy-Sud (Quai) à la ligne de Namur à Charleroy (Sud)	1 ^{km} .858		
		6 ^{km} .482	

A ajouter, par suite de modifications au tracé de certaines lignes (2) et de rectifications d'erreurs. 2^{km}.831

Soit ensemble 9^{km}.315

A retrancher par suite de la suppression du raccordement de Bruxelles (Allée-Verte) à Bruxelles-Entrepôt (ancien) 1^{km}.030

8^{km}.285

Longueur effective au 31 décembre 1909 (annexe XIII) 4,322^{km}.038

Les 6^{km}.482 livrés en 1909 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année et le raccordement de Bruxelles (Allée-Verte) à Bruxelles-Entrepôt — 1^{km}.030 — ayant été supprimé le 14 janvier 1909, il faut déduire au prorata du temps 2^{km}.616

La longueur *moyenne* des lignes exploitées par l'État a donc été de. 4,319^{km}.422

(1) Cette ligne a été exploitée pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire du 1^{er} janvier 1907 au 31 décembre 1908.

(2) Des modifications importantes ont été apportées notamment aux voies principales des lignes de Louvain à Muysen et Neckerspoel, d'Etterbeck à Tervueren et de Thuillies à Buvrinnes.

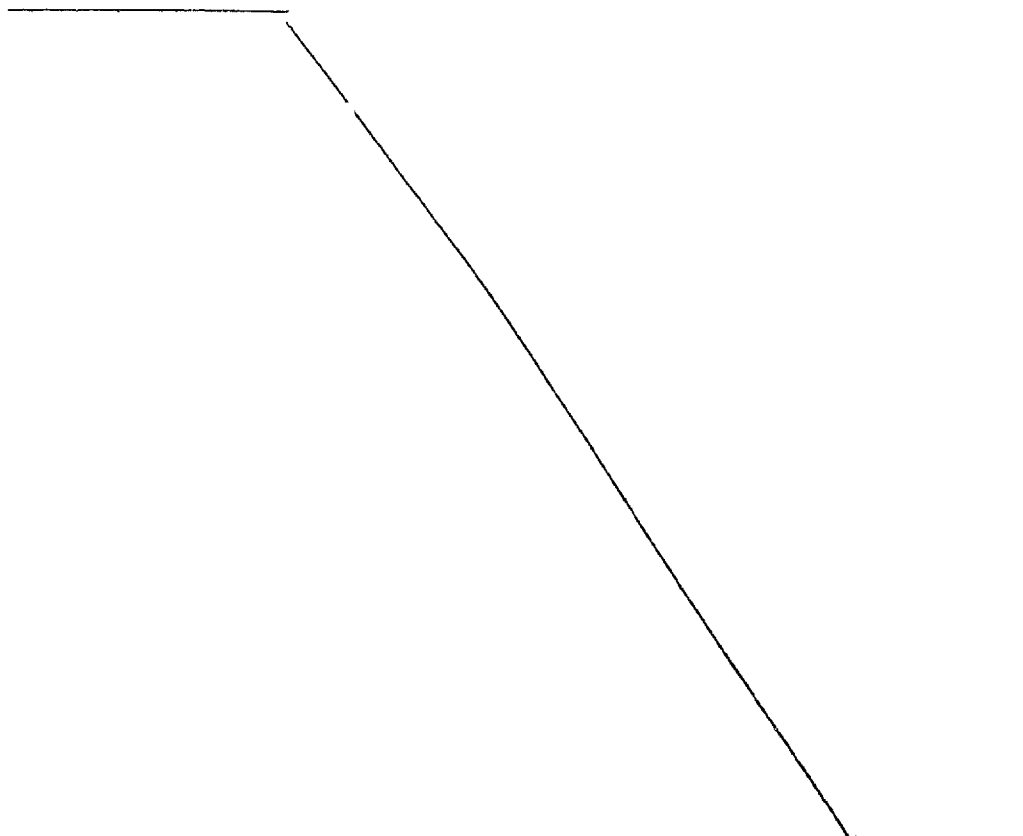
§ 3. — RAILS.

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

	1909.	1908.
<i>Acier.</i>		
Voies principales. .	12,395,502	12,172,050
— accessoires .	5,578,568	5,246,453
	<u>17,975,670</u>	<u>17,418,503</u>
<i>Fer.</i>		
Voies principales. .	62,967	87,243
— accessoires .	1,562,595	1,626,535
	<u>1,625,562</u>	<u>1,713,780</u>
Ensemble. . .	<u>19,599,232</u>	<u>19,132,283</u>

Les 12,395,502 mètres de rails d'*acier* représentent 99.49 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 5,578,568 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 91.71 p. c.

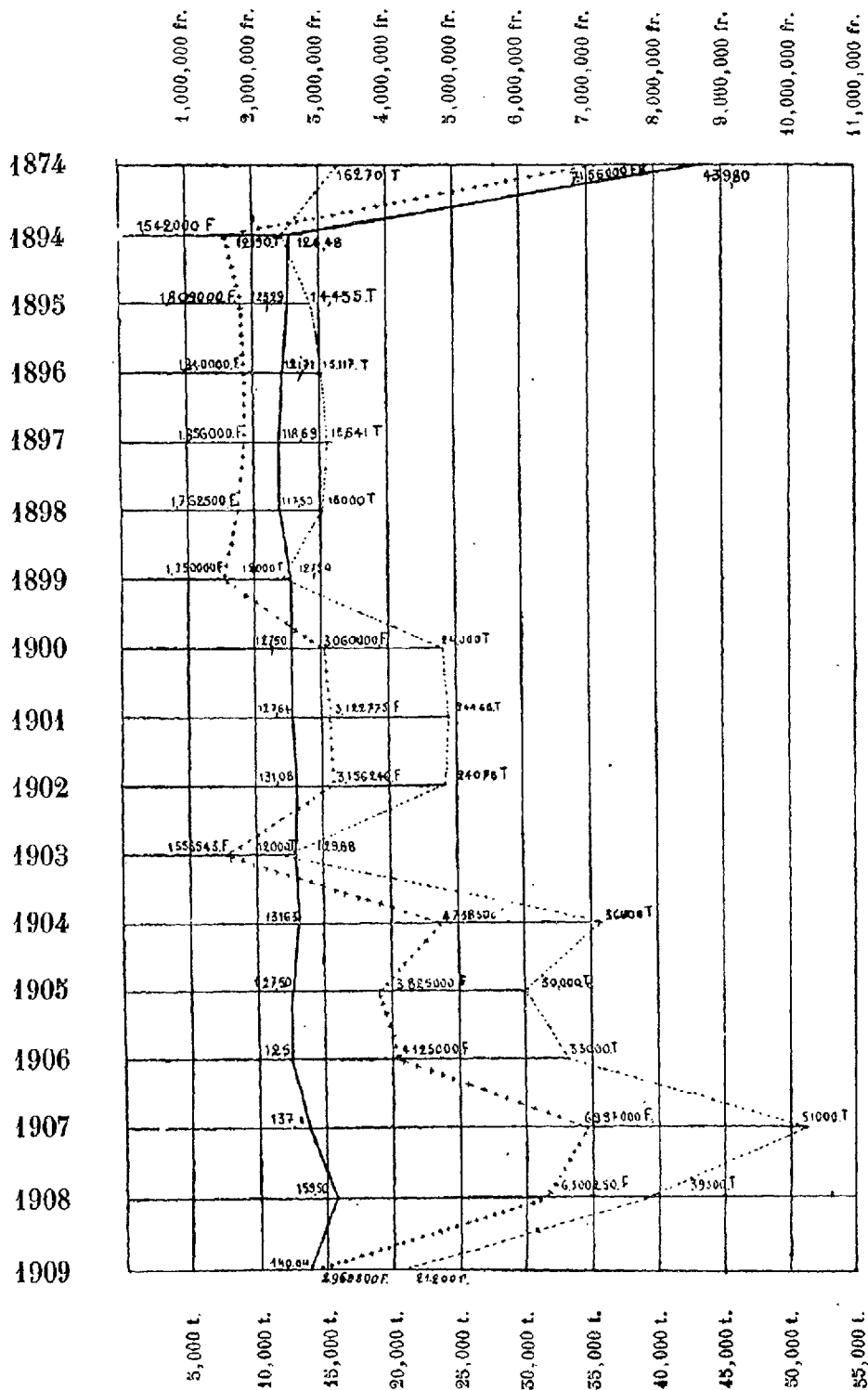
Les rails d'acier *utilisés* en 1909 ont une valeur de fr. 140.04 la tonne; ceux *utilisés* en 1908 revenaient en moyenne à fr. 159.50, soit une diminution de 12.20 p. c.



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=0.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées + + + + + (Échelle 0=0.01 par 1,000,000 de francs).
 Prix moyen par tonne (Échelle 0=0.002 par 10 francs).



Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889, et pour celles de 1886 à 1893, voir le diagramme de la page 14 du compte rendu de 1906.

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

Le nombre des billes en bois existant dans les voies était le suivant :
(voir annexe XIV.)

		1909.	1908.
Chêne	voies principales	7,210,194	6,996,263
	— accessoires.	3,552,661	3,144,052
Sapin	voies principales	37,424	42,020
	— accessoires.	172,758	184,022
Hêtre	voies principales	157,188	151,827
	— accessoires	4,722	2,270
Ensemble.		10,934,947	10,520,454

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises, pour 1909, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR.	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.81	0.55	(1) 6.36
—	2.60	0.26	0.15	5.23	0.47	5.70
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.79	1.56	6.35
—	2.60	0.26	0.15	4.15	1.33	5.46

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1909, était de 130,423 mètres.
Fin 1908, cette longueur était de 136,385 —
(voir détails à l'annexe XIV).

§ 5. — PROFIL ET COURBES.

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

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1908, avaient coûté en moyenne fr. 6-38, créosotage compris.

§ 6. — SIGNAUX.

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

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

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

		1909.	1908.	Différence en 1909.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.	3,254	3,263	— 11
	par un ouvrier destination, pontonnier, garde-tranchée, etc.	152	157	— 5
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	791	786	+ 5
	par une cabine Saxby . . .	148	140	+ 8
C. — Ouverts et non surveillés		2,136	2,145	— 9
Totaux.		6,481	6,493	— 12(1)

Les 3,254 passages à niveau existant fin 1909 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,210 personnes dont 1,900 hommes et 2,310 femmes; 491 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 3 millions 142,629 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

82 pendant . . . 12 heures.	401 pendant . . . 17 heures.
31 — . . . 13 —	358 — . . . 18 —
379 — . . . 14 —	221 — . . . 19 —
238 — . . . 15 —	77 — . . . 20 —
632 — . . . 16 —	835 — . . . 24 —

Aucun passage à niveau n'a été établi en 1909. Il en a été supprimé 51 qui sont renseignés à l'annexe XVI.

§ 8. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

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

(1) Ce nombre ne concorde pas avec celui des passages à niveau supprimés; cela provient de l'incorporation de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas dans le réseau de l'État.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Totaux.
Au 1 ^{er} janvier 1909.	1,280	88	1,568
Livrés à l'exploitation pendant l'année	58	5	41
Raccordements régularisés de la Flandre Occidentale	6	»	6
	1,324	91	1,415
Supprimés en 1909.	11	4	15
Situation au 31 décembre 1909	1,315	87	1,400

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1909 et 1908 se présentait comme il suit :

	1909	1908
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	121	114
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	94	92
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1909.

Il existait au 31 décembre 1909, dans les dépôts, sections et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 19,312,463 francs, savoir (annexe XVII) :

1^o *Matériaux en bon état (neuf et remploi) :*

Rails en acier	fr.	3,426,502	»
Rails en fer.		167,923	»
Accessoires de rails		2,408,173	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques		4,777,989	»
Billes et bois spéciaux		2,931,517	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc.		2,901,808	»
2 ^o <i>Matériaux mis hors d'usage.</i>		2,316,616	»

Total. . . fr. 18,930,328 »

Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer 771,075 »

Reste. . . fr. 18,159,253 »

3^o *Approvisionnements à la disposition des sections* . . . 1,153,210 »

Ensemble . fr. 19,312,463 »

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

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 1909 et 1908 se résume comme suit :

	1909.	1908.
	—	—
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	4,093	3,959
Tenders indépendants	2,888	2,814
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	10,033	9,752
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	82,302	80,300

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

La puissance des locomotives, le poids moyen des moteurs et des tenders font l'objet des annexes XXII et XXII^{bis}.

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

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

L'entretien et le renouvellement en 1909 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	Voitures automobiles.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (2)	marchandises.
Effectif au 31 décembre 1908.	3,913	3,875	46	9,669	80,300
Faits accomplis en 1909.					
{ Mise hors d'usage.	27	21	4	72	() 214
{ Reste.	3,886	3,854	42	9,597	80,089
{ Renouvellement (budget ordinaire) . .	21	2	»	32	420
{ Extension (budget extraordinaire) . .	444	438	»	325	4,793
Effectif de fin 1909	4,048	3,994	46	9,954	82,302
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	4,235	4,339	78	10,726	84,744
On trouve les différences suivantes : En moins.	487	345	33	772	2,442
Il restait à mettre en service au 31 décembre 1909 :					
1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire) . . .	456	92	4	611	3,254
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) . .	6	34	»	6	»

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 retiré du service, auquel il est substitué.

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une balance en plus de 509,725 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux retirés du service (voir annexe XXIII).

La puissance moyenne des moteurs étant de 6,145 kilogrammes (voir annexe XXII), la balance en plus correspond, en réalité, à $\left(\frac{509,725}{6,145}\right) = 83$ locomotives.

Les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 1,529,188 francs de plus que les moteurs retirés du service qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, la balance en plus correspond, fin 1909, à 6,142 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 58,098 tonnes de chargement.

A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 12¹.42 par wagon, cette balance équivaut à 131 voitures à voyageurs et à 4,677 wagons à marchandises.

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

(2) 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 automobiles (voir annexe XIX).

(3) Déduction faite de 8 véhicules dont 5 entrés par transformation (4 provenant du matériel de traction et 1 provenant de wagons locaux) et 3 entrés pour régularisation d'écritures.

Pour les wagons spéciaux, la balance en moins, estimée en essieux, est de 123.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 3,632,945 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation accuse une balance en plus de $(1,529,188 + 3,632,945) = 5,162,133$ francs.

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1908, le nombre de 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. 1,316

En 1909, il en a été agréé 123, et 16 ont été retirés du service. 107

L'effectif au 31 décembre 1909 est donc de . . . 1,423

se répartissant comme suit :

- 1,323 wagons-citernes;
- 26 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries;
- 59 wagons à hausselles;
- 1 truck pour chargement de masses indivisibles;
- 2 wagons plats dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour transport de pierres de taille;
- 7 wagons fermés, dont 6 pour transport de meubles et 1 pour transport de bière;
- 1 wagon plate-forme, à châssis tubulaire, pour transport de bois en grume, de rails et de poutrelles;
- 2 boxes pour transport de chevaux.

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 :

	1909.		1908.
Remorquant des trains de voyageurs(1) .	46,585,343	kil.	46,074,369
— — — de marchandises .	39,825,479	»	39,165,361
— — — de route	654,339	»	644,796
Circulant à vide	6,454,518	»	6,885,434
Faisant des manœuvres.	19,768,600	»	19,554,940
Ensemble (1) .	113,288,279	»	112,324,900

(1) Non compris 3,191 kilomètres en 1908 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 493,088 kilomètres en 1909 et 493,123 kilomètres en 1908 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

	En 1909.	En 1908.
Remorquant des trains de voyageurs . .	403,883 kil.	398,224 kil.
— — de marchandises .	73,615 »	67,075 »
Circulant à vide	51,237 »	53,543 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble . .	532,755 »	518,842 »

§ 5. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1909.	En 1908.	
Nombre annuel des trains de l'État	de voyageurs (1)	1,159,257	1,126,958	
	de marchandises	723,442	723,082	
	de route	51,163	28,524	
	Ensemble. . .	1,893,844	1,880,564	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. { trains lourds. .	57,879,344	57,589,475
		voyageurs. { trains légers (2). .	5,915,973	4,076,217
		marchandises	50,756,793	51,262,192
		PARCOURS PRODUCTIFS (2). .	72,550,312	72,927,884
	b) sur les lignes étrangères.	Pour le service de la route. .	652,254	654,564
		voyageurs . .	717,954	698,320
		marchandises . .	539,176	332,340
		Parcours total des trains de l'État (2) . .	74,259,696	74,592,908
Parcours kilomé- triques des trains étrangers	c) sur le réseau de l'État .	voyageurs . .	405,779	598,176
		marchandises . .	74,282	66,427
	PARCOURS PRODUCTIFS . .	480,061	464,605	
Résumé. . .	PARCOURS PRODUCT. P. ^r L'ÉTAT	voyageurs (2) . .	42,199,298	42,065,868
		marchandises . .	50,851,073	51,528,619
	Autres parcours. . . .	1,709,384	1,665,024	
	TOTAL GÉNÉRAL (2) . .	74,759,757	75,057,511	

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

(2) Non compris 3,191 kilomètres en 1908 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 493,088 kilomètres en 1909 et 495,125 kilomètres en 1908 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1909.	En 1908.	Différences pour 1909.	
				Nombre.	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,587,992	1,478,348	+ 109,644	7.42
	Autres marchandises	4,026,023	3,898,406	+ 127,919	3.28
Transports en service.	Divers	461,596	361,892	+ 100,296	17.83
	Combustibles	148,620	149,598	— 978	0.63
ENSEMBLE		6,224,233	6,087,944	+ 136,289	2.24

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

		En 1909.	En 1908
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	3 j 29	3 j 03
	en services mixtes et internationaux.	6 j 32	7 j 17
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation.	en service intérieur	5 j 41	5 j 17
	en services mixtes et internationaux.	6 j 56	7 j 46

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1909 et en 1908 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXV.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, briquettes, cokes divers, etc.), a été en 1909 de fr. 14.38 et en 1908 de fr. 17.06.

Les prix moyens des différents charbons pour locomotives acquis aux adjudications qui ont eu lieu de 1875 à 1909 sont renseignés au second diagramme ci-après.

§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

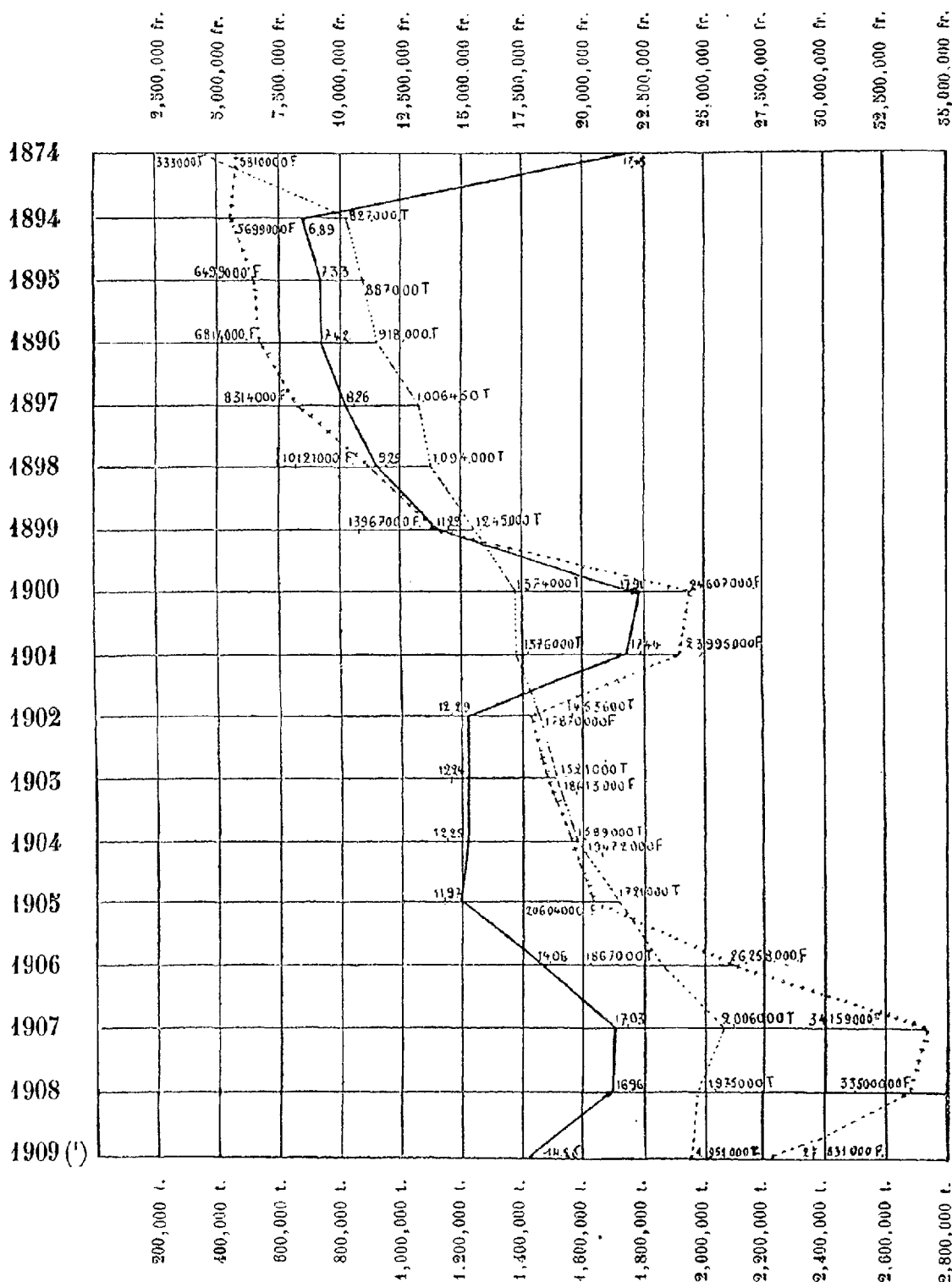
Le premier diagramme ci-contre figure les consommations de charbons, **MENUS ET GAILLETEUX**, de briquettes et de gailleteries (2), de 1874 et de chacune des années 1894 à 1909, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

(1) Chiffres rectifiés.

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

Consommation de combustibles.

Quantités consommées ----- (Echelle 0^m.04 par 200,000 tonnes.)
 Sommes dépensées . ++++++ (— 0^m.01 par 2,500,000 francs.)
 Prix moyen par tonne ————— (— 0^m.005 par franc.)



Pour les années antérieures à 1894, voir les comptes rendus de 1884 page 59, de 1885 page 55 et de 1904 page 26.

(1) Y compris 455,798 tonnes de briquettes et gailleries correspondant à une valeur de 8,084,360 francs.

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

§ 10. — COMBUSTIBLE CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES (CHARBONS ET BRIQUETTES).

L'annexe XXV donne le poids et la valeur du combustible consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras 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 1909.	En 1908.
Par train-kilomètre (1).	Quantité . . .	24 ^k .04	24 ^k .40
	Valeur . . .	0 ^f .540	0 ^f .412
Par locomotive-kilomètre avec train (2).	Quantité . . .	20 ^k .50	21 ^k .19
	Valeur . . .	0 ^f .290	0 ^f .358
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres (3).	Quantité . . .	15 ^k .76	16 ^k .20
	Valeur . . .	0 ^f .223	0 ^f .274

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Électricité. — L'annexe XXVI donne les prix de revient de l'énergie électrique produite par les usines du chemin de fer en 1909.

Gaz. — La consommation de gaz pour l'éclairage des stations a été de 4,070,296 mètres cubes; la dépense s'est élevée à fr. 515,453 42, soit fr. 0.127 par mètre cube. (*Voir annexe XXVII.*)

Le nombre de trains éclairés au gaz riche en 1909 était de 508. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 526,667 03, soit fr. 0.214 par mètre cube. (*Voir annexe XXVIII.*)

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 1909.		En 1908.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	9,002,659 litres.	F. 795,855 06	8,881,611 litres.	F. 949,444 21
Huile de colza épurée.	842,476 kilogr.	598,851 94	823,109 kilogr.	709,457 65
Torches-falots	4,989 pièces.	2,494 50	8,466 pièces.	4,233 00
Ensemble.		F. 1,397,161 50		F. 1,663,114 86

(1) Kilomètre de parcours d'un train en général conduit par une ou plusieurs locomotives de l'État.

(2) Kilomètre de parcours d'une locomotive attelée à un train, comme moteur principal ou supplémentaire.

(3) Kilomètre de parcours d'une locomotive en général, avec ou sans train.

L'augmentation de la consommation d'huile de pétrole est due, notamment, à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage ; quant à l'augmentation de la consommation d'huile de colza épurée, elle provient de l'extension du trafic.

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1909, il existait 53,659 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,315 calorifères de voitures de trains légers, soit 1,353 chaufferettes de plus et 3 calorifères de moins qu'en 1908.

§ 13. — GRAISSAGE.

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

		En 1909.		En 1908.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	6,003,697	927,194 52	5,935,818	1,208,626 44
	Suif et graisses.	293,830	224,359 20	347,784	252,864 53
	Totaux. . .	6,299,527	1,151,553 72	6,283,602	1,461,490 67
Graissage des véhicules. . . .	Huiles	(1) 596,555	196,979 14	(2) 603,435	204,428 98
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	472,567	173,875 53	443,401	208,496 84
	Suif et graisses.	16,839	11,908 87	34,473	24,668 24
	Totaux. . .	489,406	187,784 40	477,874	233,165 43
Ensemble. . .		7,585,266	1,538,297 26	7,294,911	1,888,784 78
Soit pour 1909		+ 90,335	—532,487 52	—	—

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

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

Locomotives. — L'administration possédait, au 31 décembre 1909, 526 locomotives à vapeur surchauffée, dont 22 à 4 cylindres égaux affectées à la remorque des trains express lourds sur lignes à inclinaisons moyennes.

Deux nouveaux types de moteurs actuellement en construction sont tout

(1) Non compris 114,575 kilogrammes d'huile de rempli.

(2) — 113,787 — — —

spécialement destinés à la ligne à fortes rampes du Luxembourg. L'un, pour trains express de voyageurs, est du modèle « Pacific » à 6 essieux dont trois accouplés ; l'autre, réservé aux marchandises, comporte également 6 essieux dont 5 accouplés. Ces deux types sont à 4 cylindres égaux et à surchauffe.

Un certain nombre de chaudières à grande grille de locomotives des anciens types ont été remplacées par des générateurs avec foyer mi-profond du modèle adopté depuis quelques années. Il en est résulté un accroissement de puissance d'environ 15 p. c., en même temps que les dépenses pour le combustible étaient réduites d'au moins 5 p. c. ; de plus, la stabilité de ces locomotives s'est trouvée sensiblement améliorée.

*
* *

Voitures. — L'administration a étudié de nouveaux types de véhicules à bogies destinés surtout au service international — voiture mixte 1^{re} et 2^e classe — voiture de 3^e classe — fourgon — wagon ABC.

Des véhicules de l'espèce figurent à l'Exposition de Bruxelles.

*
* *

Wagons. — L'administration a passé commande pour la fourniture de 10 wagons plats à bogies, de 40 tonnes, de 18 m. 50 de longueur, destinés spécialement aux chargements de pièces longues.

ELECTRICITÉ.

A. *Eclairage des gares et dépendances.* — L'éclairage électrique comportait, fin 1909, 10,878 lampes à incandescence et 3,598 lampes à arc (voir détail, annexe XXVII) réparties dans 67 installations, dont celles ci-après, au nombre de 8, réalisées en 1909 :

Anvers-Austruweel, comprenant 54 lampes à arc.

Nessonvaux, — 47 — à incandescence.

Tilff, — 40 — —

Méry, — 21 — —

Trooz, — 67 — —

La Brouck, — 21 — —

Hoboken, — 14 — à arc et 12 à incandescence.

Marcinelle, — 14 — à arc.

A Anvers-Austruweel, Nessonvaux, Trooz, Méry, Tilff et La Brouck, l'énergie électrique est fournie par l'industrie ; l'électricité utilisée à Hoboken et à Marcinelle est produite par les usines de l'administration des chemins de fer.

Les moyens de production des usines de l'électricité ci-après ont été renforcés : atelier central de Namur, ateliers centraux de Malines, Montignies, Charleroy-Sud. Ces renforcements ont permis respectivement d'appliquer l'électricité à la manœuvre d'un plus grand nombre de moteurs ; d'électrifier les installations de traction à Montignies ; enfin, d'éclairer la gare de Mar-

cinelle et une partie des ateliers centraux de Malines au moyen de lampes à arc.

D'autre part, 3 usines de production ont été supprimées au cours de l'année 1909 : Bruxelles (Allée-Verte) par suite de la désaffectation de cette gare; Luttre (remise) et Athus, dont les installations étaient devenues défectueuses. L'installation de Luttre ne comprenait que 4 lampes à arc ; celle d'Athus, 12 lampes à arc et 4 lampes à incandescence ; les lampes à arc y ont été remplacées par des foyers à incandescence par le pétrole et des lampes intensives au pétrole ont été substituées aux incandescences électriques d'Athus. Ces remplacements ont fait réaliser une économie au trésor, sans nuire aux nécessités du service.

La station de Bruxelles (Allée-Verte), désaffectée, était éclairée au moyen de 14 lampes à arc.

*
* * *

Les essais de lampes à incandescence à filament métallique ayant été concluants, et le prix de ces appareils ayant fortement baissé en ces derniers temps, l'administration a commencé, en 1909, la substitution de lampes de l'espèce à celles à filament de carbone en usage.

15 lampes à vapeur de mercure supplémentaires ont été installées, pour continuation d'essai, au cours de 1909.

*
* * *

B) *Eclairage des trains.* — Au 31 décembre 1909, l'administration possédait 1,472 voitures appareillées à l'éclairage électrique, savoir :

1,350 voitures au système Stone;			
114	—	—	série-parallèle ;
6	—	—	Aichelé (continuation d'essai) ;
1	—	—	Kull ;
1	—	—	Vicarino.

*
* * *

C) *Applications diverses.* — Un transbordeur électrique pour locomotives a été établi à la gare de Welkenraedt; un engin de l'espèce a été fourni pour la station de Bruxelles-Nord.

Au cours de l'année, les plaques tournantes des locomotives à Montignies et à Tournai, et celles destinées à Anvers (Central) et Bruxelles-Nord au virement du matériel des trains-blocs, ont été équipées pour la manœuvre à l'électricité.

Outre un grand nombre de moteurs électriques type E. B. acquis pour actionner les machines-outils des ateliers de Malines, Louvain (A. C.), Louvain (remise), Schaerbeek, Bruxelles (Q. L.), Berchem, Montignies, Tournai et Namur (A. C.), l'administration a fait fournir en 1909 :

Pour la station d'Alost, 2 ascenseurs pour bagages; pour la station de Tournai, 2 pompes triplex pour le service hydraulique et un moteur type 10 E. B. pour actionner l'appareil à lever les locomotives.

ÉCLAIRAGE PAR PROCÉDÉS AUTRES QUE L'ÉLECTRICITÉ.

1^o Stations.

A) *Gaz*. — L'éclairage au gaz a été étendu dans 55 stations, ateliers, etc. L'extension comporte 833 brûleurs (Auer et ordinaires). Le nombre total des brûleurs à gaz, qui était de 26,566 fin 1908, se chiffre, au 31 décembre 1909, à 26,874 unités (1) (voir détails annexe XXVII).

B) *Pétrole*. — L'éclairage au pétrole au moyen de lampes belges a été étendu dans 87 stations. Il a été placé 340 appareils en extension et 75 en remplacement des lampes ancien modèle à mèche plate.

97 lampes de ce dernier modèle ont été placées en extension dans 33 stations, haltes et points d'arrêt.

288 foyers à incandescence par le pétrole ont été placés en extension dans 25 stations (voir détail annexe XXVII).

2^o Trains.

Le fonctionnement des équipements d'éclairage des voitures par brûleur à incandescence à gaz paraissant donner satisfaction, l'administration a fait appliquer, en 1909, pour continuation d'essai, ce même équipement à 161 voitures de 3^e classe. Le nombre de véhicules équipés de la sorte est ainsi porté à 185.

Le personnel s'initie progressivement au fonctionnement des nouveaux appareils et il est remédié aux imperfections du système à mesure qu'elles se révèlent.

*
* *

Pendant le même exercice, 15 foyers puissants par incandescence au pétrole ont été acquis pour les wagons de secours.

*
* *

L'essai en vue de l'emploi du pétrole au lieu d'huiles grasses dans des lanternes de signaux de train et dans des lanternes à main de station a été poursuivi en 1909. L'administration escompte arriver à un bon résultat.

(1) En ajoutant les 833 brûleurs placés en extension au nombre total de brûleurs en service en 1908, on obtient 27,399 brûleurs ; mais ce chiffre doit être diminué de 525 brûleurs par suite de la substitution, dans certaines gares ou ateliers, de l'éclairage électrique ou de l'éclairage par incandescence au pétrole à l'éclairage au gaz.

(32 a)

1909/10

N° 116

Diagrammes des prix

moyens des charbons pour locomotives

cfr 35 mm film

1 plan(s)

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, pendant les exercices 1909 et 1908*, sont résumés dans le tableau suivant :

NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1909.	RECETTES		Différences pour 1909.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
en 1909.	en 1908.*		en 1909.	en 1908.*		en 1909.	en 1908.*	en 1909.	en 1908.*

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (1).	258,812	248,970	+	9,842	2,047,738 92	1,932,989 06	+	114,749 86	Kil. 85.02	Kil. 83.45	Fr. 7.974	Fr. 7.827
2 ^e —	2,087,097	2,077,195	+	9,902	6,614,053 70	6,403,531 84	+	210,521 86	49.68	48.33	3.169	3.083
3 ^e —	12,739,212	12,793,760	—	54,548	10,329,873 65	10,628,348 43	+	200,525 22	22.55	21.98	0.831	0.831
Totaux et moyennes.	15,075,121	15,117,928	—	43,807	19,490,665 27	18,964,869 33	+	525,796 94	27.33	26.60	1.293	1.254

b) Billets « aller et retour ».

1 ^{re} classe (1).	435,044	420,114	+	14,930	2,001,684 93	1,930,968 39	+	70,716 54	61.37	61.26	4.601	4.566
2 ^e —	6,206,410	6,230,730	—	24,320	10,026,701 44	9,842,841 82	+	183,859 62	31.66	30.96	1.601	1.580
3 ^e —	13,313,694	13,202,430	+	111,264	26,176,424 37	25,842,472 25	+	333,952 12	19.93	19.78	0.604	0.598
Totaux et moyennes.	19,955,148	19,853,274	+	101,790	38,204,810 74	37,616,282 46	+	588,528 28	21.80	21.53	0.785	0.754

c) Ensemble des billets simples et « aller et retour ».

1 ^{re} classe (1).	691,856	668,084	+	23,772	4,049,423 85	3,863,957 45	+	185,466 40	70.12	69.48	5.857	5.792
2 ^e —	8,293,513	8,307,928	—	14,415	16,610,755 14	16,246,373 66	+	364,381 48	36.19	35.30	2.005	1.956
3 ^e —	16,013,008	15,996,280	+	16,728	37,005,299 02	36,470,820 68	+	534,477 34	20.56	20.28	0.660	0.651
Totaux et moyennes.	24,998,377	24,972,292	+	57,983	57,665,477 01	56,581,151 79	+	1,114,325 22	23.08	22.71	0.887	0.871

d) Billets à prix réduits.

Militaires, enfants, électeurs, etc.	1 ^{re} classe (1).	17,602	16,629	+	1,973	49,550 08	47,814 25	+	1,735 83	59.36	61.32	2.783	2.875
	2 ^e —	307,051	292,564	+	14,487	413,186 70	400,747 67	+	12,439 03	42.19	42.95	1.346	1.370
	3 ^e —	1,973,304	1,884,475	+	88,829	1,033,147 15	1,613,344 47	+	40,802 68	45.40	46.14	0.838	0.872
Alimentaires ordinaires.	1 ^{re} classe (1).	619,382	583,680	+	35,702	1,219,196 45	1,121,816 65	+	97,379 80	53.51	53.05	1.968	1.983
	2 ^e —	6,451,114	6,211,786	+	239,328	7,591,731 73	7,250,597 95	+	341,133 78	44.56	44.38	1.170	1.167
	3 ^e —	12,958,926	12,437,160	+	521,766	7,972,857 74	7,660,273 11	+	312,584 63	38.84	36.91	0.615	0.616
Étudiants.	1 ^{re} classe (1).	31,914	24,868	+	7,046	10,076 33	11,398 80	—	1,322 45	17.55	20.04	0.316	0.458
	2 ^e —	2,273,376	2,254,420	+	18,956	415,001 60	403,097 11	+	11,904 49	15.85	14.78	0.183	0.179
	3 ^e —	2,387,699	2,274,936	+	112,763	266,800 13	251,170 60	+	15,629 53	12.16	11.78	0.112	0.110
d'ouvriers.	3 ^e —	16,214,976	15,705,770	+	509,206	8,457,194 92	8,429,457 82	+	27,737 10	18.79	18.79	0.128	0.128
Mécaniciens et leurs gardiens.	3 ^e —	82,745	76,876	+	5,869	196,863 80	189,646 20	+	7,217 60	51.38	52.87	0.971	0.999
Émigrants.	3 ^e —	97,988	68,913	+	29,075	200,766 03	152,123 43	+	57,642 60	113.27	110.80	2.141	2.207
Sociétaires.	1 ^{re} classe (1).	812	1,421	—	612	6,737 10	12,166 85	—	5,429 75	176.93	182.26	8.297	8.544
	2 ^e —	43,816	48,420	—	4,604	145,911 35	162,503 10	—	16,591 75	104.43	105.23	3.331	3.356
	3 ^e —	1,190,615	1,169,590	+	22,025	1,255,612 47	1,288,260 37	—	30,647 90	55.80	58.24	1.056	1.101
Trains de plaisir.	1 ^{re} classe (1).	20,020	18,060	+	1,960	57,353 45	52,561 05	+	4,792 40	89.82	91.25	2.865	2.917
	2 ^e —	114,032	109,295	+	4,737	190,006 31	183,310 82	+	6,695 49	88.15	91.74	1.666	1.670
	3 ^e —	52,233	62,766	—	10,533	367,245 11	377,202 44	—	9,957 33	90.02	80.10	7.031	6.010
Voyages circulaires.	1 ^{re} classe (1).	161,591	194,621	—	33,027	820,849 67	882,592 88	—	62,043 21	83.75	88.50	5.089	4.536
	2 ^e —	65,481	77,371	—	11,890	263,371 50	234,153 13	—	29,218 37	87.41	100.08	3.197	3.025
Total des billets à prix réduits.	1 ^{re} classe (1).	722,129	671,371	+	50,758	1,652,805 09	1,570,442 99	+	82,362 10	54.14	56.52	2.280	2.339
	2 ^e —	9,259,981	9,019,877	+	240,104	9,404,064 50	9,162,399 76	+	241,664 74	38.50	38.32	1.018	1.015
	3 ^e —	15,095,777	14,801,389	+	294,388	20,431,681 85	20,029,739 95	+	401,941 90	22.77	22.73	0.239	0.238
Totaux et moyennes.		25,077,887	24,492,637	+	585,250	31,508,551 44	30,752,582 70	+	755,965 74	24.54	24.48	0.330	0.328

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe (1).	1,413,095	1,338,455	+	74,640	5,702,278 94	5,434,400 44	+	267,878 50	61.95	62.98	4.033	4.060
2 ^e —	17,557,494	17,327,805	+	229,689	26,044,819 64	25,398,773 42	+	646,046 22	37.41	36.87	1.484	1.464
3 ^e —	141,139,683	139,800,689	+	1,338,994	57,456,979 87	56,500,560 63	+	956,419 24	21.89	21.75	0.406	0.404
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal.	160,107,172	158,408,929	+	1,640,243	89,204,028 45	87,333,734 40	+	1,870,293 98	23.95	23.76	0.556	0.556
Tickets d'entrée dans les stations.												
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Doussu.												
simples.	793,598	843,487	—	49,889	296,704 99	291,991 60	+	4,713 39	"	"	0.149	0.148
A. et R.	847,421	875,806	—	28,385	126,858 19	132,038 50	—	5,180 40	"	"	0.150	0.151
Abonem.	165,048	133,392	+	31,656	11,613 51	9,842 11	+	1,771 40	"	"	0.070	0.074
Résultats généraux.	61,913,242	60,319,504	+	1,593,048	89,756,235 21	87,892,482 15	+	1,863,753 05	23.91	23.75	0.552	0.546

* Non compris les résultats de la gestion provisoire de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas exploitée pour compte de l'État en 1908.

(1) Sont considérés comme 1^{re} classe, les « réservés » du service intérieur.

N. B. Les billets « aller et retour » sont comptés pour deux voyages.

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1908, l'année 1909 a produit :

Pour les billets simples	en plus . fr.	523,796 94
— « aller et retour »	en plus. . .	588,528 28
Pour l'ensemble des billets simples et « aller et retour »	en plus . fr.	1,114,525 22
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en plus . .	735,968 74
Pour la totalité des transports de voyageurs	en plus . fr.	1,870,293 96 ⁽¹⁾

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

	Billets simples.	Billets « aller et retour ». (20 p. c. de réduction.)	Ensemble.
Nombre. . .	15,074,121	49,955,154	65,029,275
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circu- laires, des enfants, des militaires, etc. soit		93,077,897	93,077,897
Ensemble. . .		145,033,051	160,107,172

l'on constate que sur 160,107,172 voyages, 145,033,051, soit 90.58 p. c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion était de 90.46 p. c. en 1908.

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. 1909.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1,231,112	90,950,574	89,719,262
Autres voyages	21,966,511	69,156,798	47,190,287
Ensemble.	23,197,623	160,107,172	136,909,549

Les voyageurs, non compris ceux de la ligne vicinale de Mons à Boussu, ont parcouru le nombre de kilomètres ci-après :

	1909.	1908.
En première classe	87,607,520	84,291,058
En deuxième classe	656,679,899	638,878,834
En troisième classe	3,089,949,651	3,040,533,783
Ensemble.	3,834,237,070	3,763,703,675
En plus pour 1909		70,533,395

(1) Sans tenir compte des recettes afférentes aux tickets d'entrée dans les stations et aux billets délivrés sur la ligne vicinale à traction électrique de Mons à Boussu.

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

Recettes moyennes par voyageur embarqué.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865 . . .	1.37	1880 . . .	0.88	1895 . . .	0.66
1866 . . .	1.15	1881 . . .	0.82	1896 . . .	0.64
1867 . . .	1.10	1882 . . .	0.81	1897 . . .	0.62
1868 . . .	1.19	1885 . . .	0.79	1898 . . .	0.59
1869 . . .	1.18	1884 . . .	0.78	1899 . . .	0.56
1870 . . .	1.14	1883 . . .	0.81	1900 . . .	0.551
1871 . . .	1.12	1886 . . .	0.75	1901 . . .	0.548
1872 . . .	0.95	1887 . . .	0.74	1902 . . .	0.550
1875 . . .	0.87	1888 . . .	0.75	1905 . . .	0.544
1874 . . .	0.84	1889 . . .	0.72	1904 . . .	0.544
1875 . . .	0.84	1890 . . .	0.70	1905 . . .	0.555
1876 . . .	0.80	1891 . . .	0.68	1906 . . .	0.534
1877 . . .	0.78	1892 . . .	0.68	1907 . . .	0.551
1878 . . .	0.76	1895 . . .	0.66	1908 . . .	0.546
1879 . . .	0.75	1894 . . .	0.69	1909 . . .	0.552

Sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur a continué à fléchir jusqu'en 1907. Elle s'est légèrement relevée en 1908 et en 1909.

Ces fléchissements proviennent surtout des causes suivantes : augmentation continuelle 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 « *aller et retour* ».

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES
DE L'ÉTAT, EN 1909. — PARCOURS MOYEN

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État en 1909, fait l'objet des tableaux annexes XXXIV à XXXIX. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

Le parcours moyen d'une tonne des grosses marchandises transportées par charges complètes fait l'objet de l'annexe XL.

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

MOUVEMENT.					RECETTES.		
	Unité.	1909.	1908 (*).	Différences pour 1909.	1909.	1908 (*).	Différences pour 1909.
Voyageurs	Voyage.	161,913,242	160,319,594	+ 1,593,648	89,460,530 31	87,600,490 55	+ 1,860,039 76
Tickets d'entrée . . .	Coupon.	2,957,049	2,919,916	+ 37,133	295,701 90	291,991 60	+ 3,713 30
Bagages	Quintal.	590,046	559,803	+ 30,243	2,544,156 24	2,432,866 73	+ 111,289 51
Petites marchandises.	Id.	6,572,452	6,202,182	+ 370,270	18,442,143 81	17,790,836 50	+ 651,307 31
Grosses —	Tonne (1).	51,025,008	50,981,418	+ 3,013,590	162,427,894 89	152,389,531 31	+ 10,038,363 58
Finances	—	— (2)	— (2)	—	258,192 75	455,704 65	— 197,511 90
Équipages	Nombre.	5,646	5,328	+ 318	184,497 54	114,559 90	+ 69,937 64
Chevaux et bestiaux .	Expédition.	115,363	108,864	+ 6,499	2,654,497 90	2,843,530 43	— 189,032 53
Produits extraordinaires	—	—	—	—	4,461,487 29	4,432,902 28	+ 28,585 01
Ensemble					280,729,105 63	268,352,413 95	+ 12,376,691 68
Produits divers					650,315 61	802,728 46	— 152,412 85
Totaux.					281,379,421 24	269,155,142 41	+ 12,224,278 83

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

1909					1908 (*).
	SERVICE Intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES Internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	62,870,354 60	14,663,979 91	11,926,165 80	89,460,530 31	87,600,490 55
Tickets d'entrée dans les stations.	295,704 90	»	»	295,704 90	291,991 60
Bagages	1,015,476 56	57,959 91	1,440,720 77	2,544,156 24	2,432,866 73
Petites marchandises	14,084,925 14	724,600 58	3,632,557 09	18,442,143 81	17,790,836 50
Grosses —	91,628,119 59	11,877,988 20	58,921,787 10	162,427,894 89	152,389,531 31
Finances	196,033 74	29,424 61	32,714 40	258,192 75	455,704 65
Équipages	142,978 42	10,062 96	31,456 16	184,497 54	114,559 90
Chevaux et bestiaux	2,284,903 18	95,760 21	293,800 51	2,654,497 90	2,843,530 43
Produits extraordinaires	4,461,487 29	»	»	4,461,487 29	4,432,902 28
Ensemble fr.	176,991,009 42	27,459,864 38	76,279,231 83	280,729,105 63	268,352,413 95
Produits divers fr.				650,315 61	802,728 46
Total . . . fr.				281,379,421 24	269,155,142 41

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

(*) 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 ».

(*) Non compris les résultats de la gestion provisoire de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas, exploitée pour compte de l'État en 1908.

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

	Services : intérieur,	mixtes,	internationaux.
En 1908, de	63.15	9.94	26.91
Elle est, en 1909, de	63.05	9.78	27.17
Différences pour 1909.	— 0.10	— 0.16	+ 0.26

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit.

	En 1909.	En 1908 (1)
Garde de bagages. fr.	170,392 97	165,151 70
Loyer des buffets.	125,403 55	125,151 21
Droit d'affichage	27,554 "	26,432 "
Remise à domicile de colis postaux et non postaux .	159,191 60	252,212 25
Amendes pour surcharge	32,690 76	29,057 96
Formalités en douane	595,025 20	569,476 28
Dépôt et magasinage	444,556 24	450,559 57
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	522,699 58	551,570 96
Location de locomotives, tenders, matériel, etc. .	19,272 66	23,457 02
— de tapissières.	228 40	352 50
Déchargement d'office	34,403 80	29,886 05
Entretien et traction sur raccordements.	556,989 12	544,016 37
Redevances pour usage de quais	4,983 45	4,525 20
Location de terrains, vidanges, etc.	89,147 96	89,224 07
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	1,867,601 56	1,498,555 60
Surtaxes non remboursées	1,585 72	1,250 44
Recettes diverses	512,184 96	814,427 50
Total. . fr.	<u>4,461,487 29</u>	<u>4,452,902 28</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

	En 1909.	En 1908.
élevés (voir annexe VII.) à fr.	650,515 61	802,728 46

§ 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,

(1) Non compris les résultats de la gestion provisoire de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas, exploitée pour compte de l'État en 1908.

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 1909.	En 1908 (1)
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . fr.	4,278,495 97	4,245,248 62
Ouvriers allant travailler hors frontière	182,595 72	172,895 59
Détenus et leurs gardiens (2)	196,865 60	189,646 20
Émigrants	209,766 03	152,123 45
Sociétaires	1,408,290 92	1,460,930 32
Trains de plaisir	247,559 76	255,885 87
Transports mili- taires en débet. { Hommes	694,796 24	675,764 58
{ Chevaux	74,509 70	72,055 95
{ Bagages et matériel de guerre.	117,936 77	125,640 21
Transports mili- taires soldés par les intéressés . . . { Bagages et mobiliers.	14,255 70	14,995 25
{ Equipages et chevaux	5,080 20	4,945 10
Chevaux de courses	"	(3) 11 60
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour { départements ministériels	25,500 55	27,157 58
{ armée et prisons.	184,808 75	175,465 60
{ divers	5,944 50	7,855 10
Ensemble. . fr.	<u>4,646,182 41</u>	<u>4,556,598 40</u>

II. Stations.

Le nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc., exploités par l'Etat au 31 décembre 1908, était de 1,392.

Ce nombre s'est accru en 1909 : a) de 5 stations et d'un point d'arrêt situés sur la ligne de Termonde à Saint-Nicolas, reprise par l'Etat depuis le 1^{er} janvier ; b) des haltes de Capelle-au-Bois (Terrassements) et de Hofstade (Terrassements) et des dépendances d'Etterbeek (Formation) et de Charleroy (Sud) (Quai), créées sur l'ancien réseau ; c) de 5 nouveaux points d'arrêt établis à Waesmunster (Biestraat), Belcele (Waterschoot), Hoelbeek, Chenois et Zillebeke.

Les 5 points d'arrêt de Heide, Thiméon, Hemptinne, Strichon et Faux ont été transformés en haltes.

D'un autre côté, la halte de Zee-Brugge (Ouest) a été supprimée.

Au 31 décembre 1909, il existait 775 stations (4), 72 dépendances, 28 bureaux intérieurs (5), 261 haltes et 270 points d'arrêt (6).

Il existe 21 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par

(1) Non compris les résultats de la gestion provisoire de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas, exploitée pour compte de l'Etat en 1908.

(2) Y compris, pour 1905, une somme de fr. 116,518.10, et pour 1908, une somme de fr. 112,828.50 représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(3) La réduction accordée pour le transport des chevaux de courses a été supprimée en 1908.

(4) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

(5) Y compris 14 stations (bureaux indépendants et le bureau belge de Douvres).

(6) Non compris 19 points d'arrêt de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

l'État Belge, ainsi que 16 stations (1) et un point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

Les stations de Grembergen et de Termonde ont cessé d'être communes, par suite de la reprise de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas.

*
* *

Des extensions de service ont été réalisées à la station de Sleydinge, ainsi qu'aux haltes de Gemmenich, Meslin-l'Évêque, Varsenaere et Waerloos.

*
* *

Les dénominations des stations de Haut-Pré et de Mille-Pommes ont été remplacées par celles de Liège (Haut-Pré) et de Sinay.

Les dénominations de la halte de Petit-Sinay et du point d'arrêt de Zillebeke ont été remplacées par celles de Klein-Sinay et de Kruiskalsijde.

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

§. I. — CAMIONNAGE.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile des colis par porteurs et par la poste, et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1909 à fr. 2,188,241.99 contre fr. 2,108,671.79 en 1908, soit une augmentation de fr. 79,570.20.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	1909.	1908.
a) Camionnage (déclarations) fr.	1,866,004.14	1,797,923.62
b) Van Gend (art. 10 de la Convention de 1867)	62,408.73	58,753.50
c) Remise à domicile des colis par porteurs		
à Alost et à Bruxelles	41,682.07	41,068.79
d) Port à domicile des colis exprès dans les		
autres localités et remise d'avis d'arrivée .	199,452.68	194,373.98
e) Remise à domicile par la poste	18,694.53	16,349.90
Totaux.	2,188,241.99	2,108,671.79

Un service de camionnage a été instauré à Erquelinnes et à Wervicq à partir, respectivement, du 1^{er} janvier et du 1^{er} juillet 1909, et a occasionné une dépense de fr. 2,819.84.

D'autre part, par suite de l'incorporation au réseau de l'État de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas, à partir du 1^{er} janvier 1909, les dépenses afférentes aux services de camionnage de cette ligne, à Saint-Nicolas et à Termonde, entrent également pour 3,840 francs dans l'augmentation de fr. 79,570.20 renseignée ci-dessus.

Le surplus, soit fr. 72,910.56, est dû au développement des services existants en 1908.

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

§ 2. — TRAINS DE VOYAGEURS.

Indépendamment de nombreuses modifications apportées aux horaires des trains existants, de nouveaux trains de voyageurs ont été mis en marche pour satisfaire à des demandes du public et pour répondre aux besoins du trafic, tant en service intérieur qu'en service international.

Janvier.

Depuis le mois de janvier, un nouveau train de luxe part de Varsovie pour Moscou le mardi à 8 heures 30 soir ; ce train est en coïncidence à cette dernière gare avec le Transsibérien-Express.

Afin de permettre aux voyageurs du nord et de l'ouest de l'Europe de profiter de ce nouveau service, le Nord-Express, qui est expédié d'Ostende (Quai) à 15 heures 32 et qui continuait un jour par semaine de Berlin sur Varsovie, a été prolongé sur ce parcours le mardi au lieu du vendredi.

En sens inverse, le nouveau train de luxe quitte Moscou le vendredi à 9 heures 45 matin et arrive à Varsovie le samedi à 11 heures matin, où il donne correspondance au train Nord-Express qui, antérieurement déjà, partait ce jour-là de Varsovie pour Berlin et Ostende à midi 22.

1^{er} mai.

Le service de nuit Amsterdam-Bruxelles-Paris a été sensiblement accéléré.

Le départ d'Amsterdam, qui avait lieu autrefois à 6 heures 30 soir (heure d'Amsterdam), a été reporté à 7 heures 40 ; grâce à une réduction des délais de parcours et des stationnements dans diverses gares intermédiaires, l'arrivée de ce train à Bruxelles (Midi) n'a été retardée que de 25 minutes seulement (23 heures 49 au lieu de 23 heures 26) et son arrivée à Paris a pu être maintenue à 5 heures 42 matin, comme antérieurement.

En outre, les voyageurs amenés par ce train et qui désirent aboutir à Bruxelles (Nord), trouvent à Anvers (Central) une correspondance immédiate par le train-bloc quittant cette gare à 22 heures 32.

*
* *

Des services supplémentaires de voitures directes Amsterdam-Bruxelles (Nord) ont été organisés dans les trains quittant Amsterdam, viâ Utrecht, à 6 heures soir, et viâ La Haye, à 6 heures 33 soir pour aboutir à Anvers (Central) à 22 heures 10 et à Bruxelles (Nord) à 23 heures 11.

Le retour de ces voitures s'effectue par le train quittant Bruxelles (Nord) à 5 heures 53 et Anvers (Central) à 7 heures 10 pour arriver à Amsterdam, viâ La Haye, à 11 heures 22, et viâ Utrecht, à 11 heures 33.

*
* *

Le train 14 allemand / 57 belge, qui partait de Cologne à 11 heures 10 soir, a été retardé jusqu'à minuit afin de relever la correspondance des

trains arrivant de Berlin à 11 heures 58 soir, et de Hambourg à 11 heures 47 soir.

Les voyageurs qui, pour atteindre à Cologne la correspondance du train 14 allemand / 57 belge, devaient autrefois partir de Berlin à 1 heure soir, et de Hambourg à 2 heures 44 soir, peuvent aujourd'hui quitter ces deux villes respectivement à 3 heures 33 et à 4 heures 36 soir.

*
* *

La correspondance qui existait autrefois à Luxembourg entre les trains 182, venant de Liège viâ Spa-Trois-Vierges, et le train 2 vers Bâle, et qui avait dû être supprimée par suite d'une avance de ce dernier train, a pu être rétablie, grâce à une accélération de la vitesse des deux trains en question.

*
* *

Le point de départ et d'arrivée du service de voiture directe (1^{re}/2^e classe) organisé entre Anvers, Altona et retour, viâ Wesel-Brême et Hambourg, a été reporté à Bruxelles (Nord).

L'horaire de ce service est fixé comme suit :

A l'aller, Bruxelles (Nord), départ 11 heures 55, Anvers (Central), départ 13 heures 12, Altona, arrivée 12 heures 27 matin. Au retour, Altona, départ 9 heures 15 matin, Anvers (Central), arrivée 19 heures 5, Bruxelles (Nord), arrivée 21 heures 8.

*
* *

En vue de faciliter les communications entre la Wesphalie et le littoral belge pendant la saison balnéaire, le parcours de la voiture directe Barmen-Anvers et vice versa des trains 103 et 104 a été prolongé sur Ostende (départ de Barmen à 6 heures 39 matin, arrivée à Ostende (Quai) à 15 h. 17; départ d'Ostende à 15 h. 10, arrivée à Barmen à 1 h. 4 matin).

*
* *

Les voitures directes de 1^{re}, 2^e et 3^e classe partant de Bruxelles (Nord) à 17 heures pour Altona ont été prolongées jusqu'à Kiel où elles arrivent à 9 heures 5 matin.

*
* *

Le service de restaurant, qui fonctionnait entre Herbesthal et Bruxelles dans le train 73 quittant la première de ces stations à 15 heures 56, a été transformé, depuis le 1^{er} mai 1909, en service de restaurant Hambourg-Bruxelles (Hambourg, départ 7 heures 39 matin, Bruxelles (Nord), arrivée 18 heures 56).

*
* *

Les éditions française et flamande du guide officiel des voyageurs ont été fusionnées, à dater du 1^{er} octobre, en une édition bilingue. Cette innovation a permis de réduire sensiblement le volume de l'indicateur et de réaliser ainsi une notable économie.

*Organisation d'un service particulier de location d'oreillers
et de couvertures de voyage.*

Le service particulier de location d'oreillers et de couvertures de voyage fonctionnant dans les stations de Bruxelles (Midi) et de Verviers (Ouest) a été étendu, le 12 octobre, à la station de Bruxelles (Nord), pour la commodité des voyageurs se dirigeant vers Bâle ou vers Calais.

Cours d'ambulanciers-brancardiers.

Il a été décidé d'organiser, là où la chose se justifie, des cours d'ambulanciers-brancardiers destinés à initier le personnel aux premiers soins à donner, avant l'arrivée du médecin, aux victimes d'accidents, et aux moyens à employer pour les transporter dans de bonnes conditions.

Comme première application de cette décision, un cours de l'espèce a été organisé à Anvers. Ce cours se donne en langue flamande par un médecin agréé résidant à Anvers.

Mesures préventives contre la propagation des maladies pestilentielles.

Ensuite de la publication de l'arrêté royal du 19 octobre 1908 relatif à la surveillance des voyageurs venant des régions contaminées, et des mesures d'exécution adoptées par le conseil supérieur d'hygiène publique, des dispositions complémentaires ont été prises pour empêcher la propagation des maladies pestilentielles.

Application d'un second garde-mains aux portières des voitures à voyageurs.

En vue de mieux prévenir les accidents occasionnés par la fermeture des portières des voitures à voyageurs et d'atténuer en même temps les vents coulis, il a été résolu d'appliquer un second garde-mains à celles de ces voitures qui peuvent en être munies sans inconvénient pour le passage des voyageurs.

§ 3. — TRAINS DE MARCHANDISES.

Dans leurs grandes lignes, les améliorations introduites dans le service des marchandises se résument ainsi qu'il suit :

a) *Lignes de Lamorteau à Marbehan, du Luxembourg et de l'Ourthe.*

L'importance des transports de minerais de fer en provenance du bassin de Briey pour les usines métallurgiques du bassin de Liège ayant plus que triplé, il a été organisé, pour y faire face, un service de trains directs de marchandises remorqués en triple traction entre Virton-Saint-Mard et Marloie, en double traction entre Marloie et Bomal et en simple traction au delà de cette station.

Ce mode d'exploitation permet de tirer complètement parti des moteurs

sur les différentes sections du trajet, tout en réduisant au minimum l'occupation des gares et de la pleine voie.

Actuellement, une dizaine de trains de l'espèce circulent chaque jour entre les relations envisagées ; au retour, la triple traction a également été appliquée sur le parcours de Marloie à Virton-Saint-Mard à trois trains du bassin de Liège pour la direction d'Ecouvies.

Grâce à ces mesures, le trafic des minerais est assuré dans d'excellentes conditions de régularité, et le matériel de l'Est français, qui y est utilisé, est rapatrié, à charge ou à vide, selon les circonstances, avec toute la célérité désirable.

En ce qui concerne particulièrement la ligne du Luxembourg, la triple traction a également été appliquée sur le parcours de Schaerbeek (Formation) à Arlon et vice versa, à quatre trains de marchandises à marche accélérée qui assurent une partie du trafic de transit entre Anvers et le Grand-Duché du Luxembourg, l'Alsace-Lorraine, la Suisse, l'Italie et le nord-est de la France ; deux trains de marchandises à marche lente, en double traction, ont été supprimés, par voie de conséquence, sur la ligne envisagée.

L'administration a, en outre, mis à l'étude la création de neuf services rapides, aller et retour, en triple traction, entre Arlon et Ronet et vice versa, destinés à remplacer les treize trains réguliers qui circulent actuellement dans chaque sens — la plupart en double traction — entre les stations précitées.

Elle compte réaliser ce projet dans le courant de l'année 1910, quand elle sera en possession des machines du type 52 à surchauffeur, à fournir sur les marchés en cours, et lorsque les installations nécessaires seront réalisées.

b) Lignes d'Athus à la Meuse et de la Molignée.

Le service des trains de marchandises organisé sur ces lignes en 1907 continue à fonctionner avec la régularité désirable.

En prévision des besoins de l'avenir, de nouveaux horaires ont été arrêtés entre Athus et Tamines, et vice versa, et l'on poursuit actuellement la construction des voies de croisement et de garage nécessaires à la circulation de quatre trains supplémentaires dans chaque sens.

c) Ligne de l'Est.

Les encombrements qui se sont produits à différentes reprises sur la ligne de l'Est et les difficultés nombreuses qu'on éprouve chaque hiver pour y assurer le service ayant démontré l'impérieuse nécessité de dégager notamment la section de Louvain à Liège (Guillemins), l'administration a détourné quatre trains de marchandises par la voie d'Aerschot-Hasselt-Liège (Vivegnis) : les 6976/6977 d'Anvers (Zurenberg) à Welkenraedt et retour, et les 6964/6965 d'Anvers (Zurenberg) à Kinkempois et retour ; elle a appliqué à ces trains les règles de remorque ci-après, tant dans le but de leur donner de fortes charges, qu'en vue d'utiliser les moyens de traction aussi complètement que possible, eu égard aux grandes variations du profil de la ligne à parcourir.

- A l'aller :* Simple traction d'Anvers (Zurenberg) à Hasselt ;
Double traction (2 machines en tête) de Hasselt à Glons ;
Triple traction (1 machine en tête et 2 en queue) de Glons à Liers ;
Double traction (2 machines en tête) de Liers à Liège (Guillemins).
- Au retour :* Double traction (2 machines en tête) de Liège (Guillemins) à Liège (Vivegnis) ;
Triple traction (1 machine en tête et 2 en queue) de Liège (Vivegnis) à Liers ;
Double traction (2 machines en tête) de Liers à Hasselt ;
Simple traction de Hasselt à Anvers (Zurenberg).

Ces détournements portent à six le nombre des trains acheminés par la voie précitée à la décharge de la ligne de Louvain à Liège (Guillemins) ; ils ont nécessité l'organisation du service de nuit sur toute la ligne d'Aerschot à Liège (Guillemins) via Hasselt, ainsi que dans les stations de Testelt, Diest, Schuclen, Beverst, Tongres, Glons, Liers, Milmort, Herstal et Liège (Vivegnis).

Grâce à ce moyen d'action et à la mise en exploitation prochaine de la seconde voie principale sur la section de Liers à Liège (Vivegnis), la ligne de l'est pourra bientôt être débarrassée, en outre, de la circulation de tous les trains facultatifs de marchandises d'Anvers (Zurenberg) et d'Austruweel pour au delà de Liège (Guillemins) et vice versa.

D'autre part, il a été tiré parti de machines du type 32 à surchauffeur pour relever la charge maxima de la plupart des trains de marchandises restant sur la ligne de Louvain à Liège (Guillemins) ; cette réforme, qui avait déjà été amorcée en 1908, a procuré une réduction journalière de 8 à 10 trains sur le mouvement général du chemin de fer considéré et a permis, concurremment avec les six détournements réalisés, d'y assurer le service d'une façon très satisfaisante pendant l'hiver 1909-1910.

d) Ligne de Châtelineau-Châtelet à Givet. — A raison de son profil accidenté, ainsi que de l'accroissement des transports de minerais français pour la région de Châtelineau-Châtelet, l'exploitation de cette ligne au moyen de machines du type 29 était devenue très onéreuse et très difficile.

En vue de la simplifier dans la plus large mesure possible, les ouvrages d'art y ont été renforcés et les voies de garage des stations intermédiaires allongées, afin de permettre de substituer les machines du type 23 aux moteurs précités pour la traction des trains de marchandises ; les augmentations considérables de charge qui en sont résultées ont permis de supprimer journalièrement deux trains réguliers et une moyenne de 5 à 6 trains extraordinaires en double traction pour les deux directions réunies.

La station de Doische a été dotée, en outre, d'un éclairage intensif à la faveur duquel le service de la douane peut fonctionner la nuit comme le jour ; tous les wagons de minerais entrant par Doische y sont ainsi dédoua-

nés pendant le stationnement des trains qui les y amènent et réexpédiés sans la moindre escale.

e) *Ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse.* — Cette ligne est affectée notamment à l'acheminement des transports de minerais du bassin de Briey pour Couillet et pour l'ouest de Charleroy; en raison de l'augmentation continue de ce trafic et des dépenses considérables que nécessitait la traction des trains au moyen de machines du type 29, l'administration a fait renforcer les ouvrages d'art en vue de l'utilisation de moteurs plus puissants.

L'emploi de machines du type 25 a permis, tout en donnant aux trains des charges sensiblement égales, de renoncer à la double traction entre Vireux-Molhain et Mariembourg, et de substituer la double à la triple traction entre Mariembourg et Walcourt.

En outre, en prévision des besoins futurs, une organisation de service de nuit a été arrêtée dans tous ses détails, afin de pouvoir y recourir du jour au lendemain si les circonstances venaient à l'exiger.

f) *Ligne de Jamioulx à Couillet.* — Cette ligne, qui était aussi exploitée en triple traction au moyen de machines du type 29, n'est plus parcourue actuellement que par des trains en double traction remorqués par des machines du type 25; cette réforme a permis d'augmenter la charge des dits trains, tout en réduisant de beaucoup leur prix de revient.

*
* * *

Dans l'ensemble, la réalisation de ces diverses mesures, ainsi que de quantité d'autres moins saillantes, a réduit le parcours kilométrique des trains de marchandises en 1909 :

— de 1 p. c. comparativement à 1908, alors que les recettes (marchandises et redevances pour l'emploi réciproque du matériel) ont augmenté de 6.8 p. c.

— de 5.3 p. c. comparativement à 1907, alors que les recettes de 1909 sont supérieures de 7.75 p. c. à celles de 1907.

*
* * *

Mouvement.

En général, le service a été assuré d'une manière satisfaisante; aucune perturbation sérieuse ne s'est produite.

En présence de la recrudescence du trafic et des bons résultats obtenus par l'application des changements réalisés en vue de dégager les lignes de l'Est et du Luxembourg, l'administration est intentionnée de s'appliquer sans relâche à la réorganisation du service dans le sens de la création de trains à forte charge, ainsi que de l'utilisation de voies concurrentes pour soulager les lignes les plus parcourues.

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

Comme les années antérieures, de nouvelles mesures ont été prises au cours de l'année 1909, dans le but :

1° D'assurer le transport des marchandises en général avec plus de célérité et de régularité, notamment des expéditions de détail, de chevaux, de bétail, de gibier, de volaille, de poissons, de moules, de crustacés, de pigeons voyageurs, de denrées alimentaires, de fruits, de légumes, de viandes, de lait, de fromages, d'œufs, de vendanges, de bière, de levures, de laines, de plantes, de fleurs, de dépêches postales, de journaux, etc;

2° De développer le trafic du transit, notamment par les ports de mer belges;

3° D'améliorer les conditions de transport, en Belgique, des marchandises expédiées par charges complètes, en service international;

4° D'améliorer les conditions de réexpédition de certaines stations frontières, après accomplissement des formalités en douane, des marchandises en provenance de l'étranger;

5° De dégager autant que possible les trains de voyageurs du transport des marchandises;

6° De mieux garantir la sécurité du transport et du séjour dans les stations des produits explosifs;

7° De diminuer les causes de manutention, en cours de route, des colis expédiés par les trains de transbordement et de réduire ainsi les risques d'avaries;

8° D'améliorer le service du personnel des ouvriers transbordeurs;

9° D'enrayer l'importation des journaux et publications présentant un caractère pornographique, immoral ou licencieux.

§ 5. — TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Service intérieur.*

Extension, à toutes les relations non desservies au moyen de billets à destination imprimée, de la délivrance de billets « aller et retour » pour les transports à prix réduits pour enfants et militaires.

Autorisation accordée aux porteurs d'abonnements scolaires à un déplacement par semaine — aller le lundi, retour le samedi — d'effectuer l'aller le mardi lorsque le lundi est un jour férié, et le retour le vendredi lorsque le samedi est un jour férié.

Autorisation donnée aux porteurs d'abonnements scolaires à un déplacement par semaine d'utiliser ces abonnements le lundi ou le samedi, lorsque ces jours sont fériés légaux, en lieu et place du dimanche.

Etablissement d'une taxe de confection de un franc pour le remplacement de toute carte d'abonnement, lorsque ce remplacement, nécessité par les

convenances des titulaires, ne donne pas lieu à majoration du prix de l'abonnement primitif.

Délivrance, à titre exceptionnel, d'abonnements scolaires, même aux personnes ayant acquis une position définitive et âgées de plus de 30 ans, qui suivent les cours temporaires de sylviculture organisés en 1909 et 1910 par le département de l'intérieur et de l'agriculture.

b) *Service mixte.*

Publication d'un premier supplément au tarif mixte Etat Belge-Chimay et Nord-Belge. Modifications diverses et extension des relations.

c) *Services internationaux.*

Publication :

1° De trois suppléments au tarif entre l'Angleterre, la France et la Belgique, d'une part, le Danemark, la Suède, la Norvège et la Finlande, d'autre part;

2° D'un premier supplément au tarif belge-français (relations avec la compagnie de l'Est). Modifications diverses ;

3° D'un tarif et d'un supplément à ce tarif entre l'Angleterre, la France et la Belgique, d'une part, et la Russie, d'autre part ;

4° D'un premier supplément au tarif franco-belge-allemand (relations avec l'Allemagne du Sud) ;

5° D'un nouveau tarif entre la Belgique, la France et l'Angleterre, d'une part, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie, la Serbie et la Turquie, d'autre part ;

6° D'un premier supplément au tarif entre la Belgique et les stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg ;

7° D'une nouvelle édition des tarifs spéciaux des voyages circulaires ou d'aller et retour en service international.

Substitution des taxes du barème intérieur de l'État à celles du barème international pour l'établissement des prix des billets de voyageurs émis par les agences de voyages.

Application des prix des billets simples du barème intérieur de l'État pour le calcul des taxes des billets combinables.

Suppression de l'obligation, pour les porteurs de billets « aller et retour » de et pour Paris, de faire timbrer le compartiment retour de ces billets par la gare de départ, au retour.

Conventions pour la vente de billets avec :

La Société coopérative « Shipping et Tourist society », à Londres ;

Le Reisebureau der Mährisch Ostrauer Handels und Gewerbe Bank, à Mahr-Ostrau.

§ 6. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

a) *Services intérieur et mixtes.*

Conditions réglementaires.

Les additions et modifications reconnues nécessaires ont été apportées aux conditions réglementaires des tarifs intérieur et mixte.

Classification générale des marchandises.

14 janvier.	Classification des <i>racines de manioc</i> , à la 3 ^e classe et au tarif spécial n° 46.
23 mars.	Classification des <i>balayures de métaux communs provenant d'ateliers</i> , à la 3 ^e classe.
15 mai.	Classification du <i>marbre en poudre</i> , à la 4 ^e classe.
22 mai.	Classification des <i>huiles de poisson brutes</i> , à la 2 ^e classe.
7 juin.	Admission des <i>tôles fines</i> , au tarif spécial n° 15.
15 juin.	Classification du <i>tar-macadam</i> , à la 4 ^e classe.
5 juillet.	Classification des <i>aciers battus ou martelés, en wagons fermés ou bâchés</i> , à la 2 ^e classe et aux tarifs spéciaux n°s 12, 13 et 36.
—	Classification des <i>aciers battus ou martelés, en wagons découverts et non bâchés</i> , à la 3 ^e classe et aux tarifs spéciaux n°s 12, 13 et 36.
—	Classification de <i>l'eau acidulée (mélange d'eau et d'acide sulfurique)</i> , à la 3 ^e classe.
—	Classification de <i>l'eau distillée destinée à des usages industriels</i> , à la 3 ^e classe.
—	Classification du <i>chlorure de magnésium</i> , à la 4 ^e classe.
1 ^{er} août.	Admission des <i>ardoises artificielles (ciment et asbeste) pour toitures</i> , au tarif spécial n° 8.
—	Classification des <i>plaques en ciment et asbeste</i> , à la 2 ^e classe et au tarif spécial n° 8.
28 août.	Classification des <i>tuyaux en béton comprimé</i> , à la 3 ^e classe et au tarif spécial n° 12.
8 octobre.	Classification des <i>voûtes en briques creuses en terre cuite</i> , à la 4 ^e classe et au tarif spécial n° 5.
50 octobre.	Classification des <i>matières pour l'épuration du gaz, composées de déchets de bois menus (sciure, etc.) imprégnés d'oxyde de fer hydraté (mélange de Laming, Tannéoxyde)</i> , à la 5 ^e classe.
15 décembre.	Admission des <i>tôles fortes</i> , au tarif spécial n° 15.
20 décembre.	Classification des <i>pulpes de pommes séchées et broyées, destinées à l'alimentation du bétail</i> , à la 4 ^e classe.
—	Classification des <i>pulpes de pommes fraîches destinées à l'alimentation du bétail</i> , à la 4 ^e classe et aux tarifs spéciaux n°s 36 et 59.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 13.

26 février.	Extension du tarif aux stations de Forest (Midi) et de Buysinghen.
25 mars.	Extension du tarif aux stations d'Anderlues, Blaton et Deschâssis.

14 avril.	Extension du tarif aux stations d'Audregnies, Basècles (Carrières), Frameries, Gilly-Sart-Allet et Pâturages.
1 ^{er} juin.	Extension du tarif à la station d'Ardoye-Coolscamp.
17 juillet.	Extension du tarif à la station d'Etterbeek.
20 septembre.	Extension du tarif aux stations de Flémalle-Grande et Vaulx.
—	Extension du tarif au point tarifé de Jemappes (ateliers de construction Canon-Legrand).
16 octobre.	Extension du tarif aux points tarifés de Flénu (charbonnages) (Couchant du Flénu n° 2) et Flénu (charbonnages) (Couchant du Flénu n° 5).
13 novembre.	Extension du tarif aux stations d'Ath et de Terdouck-Cluysen.

Tarif spécial n° 21.

14 août.	Extension du tarif à la gare de Zee-Brugge.
----------	---

Tarif spécial n° 22.

14 janvier.	Extension du tarif au point tarifé de Ransart (charbonnage d'Appaumée).
14 août.	Extension du tarif à la gare de Zee-Brugge.

Tarif spécial n° 26.

20 septembre.	Extension du tarif à la relation Anvers (Sud Quais) (transit) — Schaerbeek.
---------------	---

Tarif spécial n° 27.

16 juin.	Extension du tarif à la station de Gosselies.
----------	---

Tarif spécial n° 59.

20 décembre.	Extension du tarif, d'une manière générale, aux relations avec le chemin de fer Malines-Terneuzen.
--------------	--

Tarif spécial provisoire II.

22 juin.	Extension du tarif à la halte de Thiméon.
5 juillet.	Extension du tarif au point tarifé de Dampremy (charbonnages) (puits Piche et Campagne de Sacré-Madame).

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

25 mars.	Extension du tarif aux relations avec Heide.
----------	--

Tarif exceptionnel provisoire n° 83.

1 ^{er} mars.	Création d'un tarif applicable aux transports de laitier à effectuer, par quantités d'au moins 300,000 kilogrammes de La Louvière à Mons, au moyen du matériel de la compagnie du Nord.
-----------------------	---

b) SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Conditions réglementaires.

Diverses additions et modifications ont été apportées aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

Classification générale des marchandises.

1 ^{er} juillet.	Classification de la <i>calamine</i> , aux tarifs spéciaux n ^{os} XVII, XVIII et XXIX.
—	Classification du <i>coke</i> , des <i>briquettes de charbon</i> et des <i>boulets de houille</i> , au tarif spécial n ^o XXVIII.
1 ^{er} août.	Classification des <i>plaques en ciment et asbeste</i> , à la 2 ^e section.
30 octobre.	Classification des <i>matières pour l'épuration du gaz composées de déchets de bois menus (sciure, etc.) imprégnés d'oxyde de fer hydraté (mélange de Laming, Tannéoxyde)</i> , à la 3 ^e section.
20 novembre.	Admission des <i>graines de millet</i> , des <i>graines de lin</i> , des <i>pois secs</i> et des <i>vesces</i> , au tarif exceptionnel provisoire A.
15 décembre.	Classification des <i>tuyaux en béton comprimé</i> , à la 4 ^e section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o IV.

15 mai.	Extension du tarif à la station de Moen-Heestert.
5 septembre.	Extension du tarif à la station d'Eecloo.

Tarif spécial n^o XII.

15 février.	Extension du tarif à la gare de Schiedam.
-------------	---

Tarif spécial n^o XXIV.

1 ^{er} juillet.	Extension du tarif à la gare de Schiedam.
5 novembre.	Extension du tarif à Scheveningue (Kurhaus) et à Scheveningue (Duinstraat).

Tarif exceptionnel provisoire A.

1 ^{er} juillet.	Extension du tarif à la station de Stekene.
--------------------------	---

SERVICES ANGLO-BELGES.

Tarifs via Anvers-Harwich, Anvers-Grimsby et Anvers-Goole.

Novembre.	Admission au transport direct des objets pesant moins de 75 kilogrammes par mètre cube.
-----------	---

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGES-LUXEMBOURGEOIS.

Classification générale des marchandises.

1 ^{er} mars.	Extension du tarif spécial à petite vitesse par charges incomplètes aux articles ci-après : <i>appareils, outils et ustensiles</i> .
-----------------------	--

siles employés pour le flottage, ayant servi; déchets de bois rangés au tarif spécial III; poudre à nettoyer rangée au tarif spécial II.

Introduction des nouveaux produits suivants : *anneaux de plomb, formes en plomb, plomb de vitrier et plombs à plomber* (tarif spécial I pour le trafic local, tarif exceptionnel n° 2 pour le trafic de transit); *granit belge en tranches, non poli; poudre à nettoyer; résidus de solution de chlorure d'étain* (tarif spécial II); *pierres autres que les pierres de construction, sciées sur plusieurs faces, ayant 16 centimètres ou plus d'épaisseur; sulfate ferrique* (tarif exceptionnel n° 3); *épis de maïs égrenés* (tarif exceptionnel n° 4); *appareils, outils et ustensiles employés pour le flottage, ayant servi; brai de goudron de tourbe, chaux nitratée; nitrate de chaux; moules en plâtre, vieux, hors d'usage* (tarif spécial III).

Déclassement des marchandises ci-après : *déchets provenant du travail ou de la mise en œuvre de la laine*, destinés à être utilisés comme engrais ou à la fabrication des engrais artificiels, ou encore devant servir à la fabrication du carton (tarif exceptionnel n° 4); *déchets provenant du travail ou de la mise en œuvre du coton*, destinés à être utilisés comme engrais ou à la fabrication des engrais artificiels ou encore devant servir à la fabrication du papier, du carton ou de matière isolante (tarif exceptionnel n° 4); *déchets provenant du travail ou de la mise en œuvre du coton* (nou rangés au tarif exceptionnel n° 4) et *coton artificiel* (tarif spécial II); *ciment en trafic local* (tarif spécial III).

TARIF BELGE-ALLEMAND DU 1^{er} MARS 1904.

Tarif général.

1^{er} avril. Extension du tarif à de nouvelles gares belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

1^{er} avril. Extension à diverses nouvelles relations des tarifs exceptionnels nos 5^I, 7, 11^I, 11^{II}, 16^I, 19^I, 19^{II}, 21^I, 21^{II}, 23^I, 23^{II}, 25, 28^I, 29^{III} et 30, ainsi que du tarif exceptionnel pour le transport *des véhicules de chemins de fer*.

Création d'un nouveau tarif exceptionnel n° 12 pour le transport *d'engrais divers*, en remplacement des tarifs exceptionnels nos 8, 12, 13^I et 13^{II} applicables aux mêmes produits.

TARIFS BELGE-SUD-OUEST ALLEMAND ET BELGE PRINCE-HENRI.

Extension des tarifs généraux et des tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges et allemandes.

Mise en vigueur :

- 15 janvier. D'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *minerais de fer et des scories de fer* des ports de mer belges et de Terneuzen vers certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine;
- 10 février. D'un tarif exceptionnel pour le transport du *sable* de Couillet à Schaffhouse et à Singen;
- 1^{er} mars. D'un tarif exceptionnel pour le transport de la *dolomie frittée* de Marche-les-Dames à Saint-Ingbert;
- 1^{er} mai. D'un tarif exceptionnel pour le transport de *pyrolignite de chaux* (acétate de chaux impur) entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, et certaines stations badoises, d'autre part;
- 1^{er} août. D'un tarif exceptionnel pour le transport des *fers et aciers* et des *objets en fer et en acier* de Mannheim vers les ports de mer belges et celui de Terneuzen;
- 10 septembre. D'un tarif exceptionnel pour le transport du *superphosphate de chaux* entre Overpelt (Usines), d'une part, et Immendingen (Wurtemberg), d'autre part;
- 15 novembre. Extension au port de Hambourg des prix réduits du tarif exceptionnel du 10 avril 1902, applicables aux envois de *fontes brutes*, de *demi-fabrics* et de *fers façonnés* à l'exportation du Grand-Duché de Luxembourg et de la Lorraine allemande par les ports de mer belges et celui de Terneuzen en destination des ports de la mer Baltique.

TARIFS NÉERLANDO-BALE ET NÉERLANDO-SUD-OUEST ALLEMAND.

- 1^{er} avril. Additions et modifications diverses à la classification
- 1^{er} septembre. générale des marchandises.
Extension du tarif général et des tarifs exceptionnels à de nouvelles gares allemandes et néerlandaises.

TARIF ANGLO-SUD-OUEST ALLEMAND.

Extension du tarif à de nouvelles gares allemandes.

TARIFS EXCEPTIONNELS POUR LE TRANSPORT DES HOUILLES,
COKES ET BRIQUETTES DE CHARBON.

- 1^{er} juin. a) *Tarif belge-nord allemand* pour envois de l'Allemagne vers la Belgique.
b) *Tarifs belges-sud-ouest allemand et belge-Prince-Henri*.
Extension de ces deux tarifs exceptionnels à de nouvelles gares belges et allemandes.

TARIF BELGE-ALLEMAND POUR LE TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS.

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

SERVICE BELGE-SUISSE.

*Tarif général des marchandises belge-suisse orientale et
tarif exceptionnel pour le transport des houilles, cokes et bri-
quettes de charbon :*

Extension des dits tarifs à de nouvelles gares.

Tarif des produits métallurgiques belge-suisse :

1^{er} juillet. Introduction des taxes directes pour *plaques, tôles et
objets en fer ou en acier et pour plomb brut* en saumons ou
en lingots, au départ de Flémalle (Haute), Hoboken et Sclai-
gneaux.

SERVICE BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

1^{er} juin. Publication d'un nouveau fascicule B (prescriptions de
tarif, classification des marchandises et frais accessoires).

1^{er} août. Publication d'un 4^e supplément au Règlement (fasci-
cule A).

A. *Trafic avec l'Autriche.*

10 janvier. Introduction de la station de Borgerhout dans le tarif
exceptionnel pour *huiles minérales lourdes de la Galicie*.

1^{er} avril. Publication d'un nouveau fascicule 2 (tarifs exceptionnels
dits des ports de mer).

1^{er} juin. Création de nouveaux tarifs exceptionnels pour les articles :
*objets en bois, articles de la Thuringe, de la Bohême et de
Nuremberg*, marchandises à transporter par trains express,
alcool et soie artificielle.

1^{er} juillet. Introduction de la station de Haren (Nord) dans le tarif
exceptionnel pour *huiles minérales lourdes de la Galicie*.

B. — *Trafic avec la Hongrie.*

1^{er} avril. Publication d'un nouveau fascicule 4 (tarifs exceptionnels
dits des ports de mer).

SERVICE FRANCO-BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

1^{er} novembre. Publication d'un nouveau recueil de tarifs exceptionnels
étendus à des relations avec des stations du Nord Français
autres que Paris.

SERVICE BELGE-BAVAROIS.

10 mai. Introduction de la station de Forest (Midi) dans le tarif
exceptionnel n° 6, belge-Danube (pour *pétrole et benzine*).

1^{er} septembre. Introduction de nouvelles stations bavares dans le tarif
général et dans certains tarifs exceptionnels et création de
nouveaux tarifs exceptionnels pour les articles : *fers et
aciers et objets en fer et en acier, superphosphate de chaux
(phosphate acide de chaux)*.

SERVICE BELGE-ITALIEN.

- 15 novembre. Mise en vigueur d'un 3^e supplément au tarif belge-italien viâ Gothard (fascicule 1), comportant, notamment, l'introduction dans le tarif direct belge-italien de diverses marchandises, telles que : *plaques de revêtement en verre, asphalte, vélocipèdes, cadres pour meubles, goudron de lignite, goudron de houille, etc.*
- Réduction des taxes en faveur des *laines et déchets de laine* à destination de l'Italie, et des *fits, cordes et cordages de chanvre* au départ de l'Italie.
- Mise en vigueur d'un 3^e supplément au tarif belge-italien viâ Gothard (fascicule 2) comportant, notamment, l'extension de la tarification *des produits métallurgiques, du coton brut, des déchets de coton, de fil de coton et de twist* entre la Belgique et l'Italie.
- Publication d'un 2^e supplément au tarif exceptionnel pour le transport des *houilles* viâ Gothard.

SERVICE FRANCO-BELGE-NORD.

- 1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un 5^e supplément aux fascicules II, III, IV et V du tarif, comportant, notamment, des additions et modifications à la classification des marchandises consacrant des réductions de prix pour un grand nombre d'articles. Publication de nouvelles distances pour les parcours belges.

SERVICE FRANCO-BELGE-EST.

- 1^{er} juin. Mise en vigueur du 4^e supplément au fascicule II du tarif : additions et modifications à la classification des marchandises.
- Mise en vigueur du 3^e supplément au fascicule III du tarif : nouvelles distances pour les parcours belges et nouveaux prix pour le trafic de transit maritime.
- Publication d'un fascicule V contenant les prix réduits, sur le parcours français, pour les envois : 1^o de produits métallurgiques à l'exportation d'une gare quelconque du réseau de l'Est vers la Belgique, ainsi que de la Belgique à Delle (frontière) pour au-delà ; 2^o de marchandises en général d'une gare quelconque belge à Delle (frontière) pour au-delà ou inversement.

TARIFS COMBINÉS AVEC DES SERVICES DE NAVIGATION.

- 1^{er} mai. Modification des frets figurant dans le tarif avec la « John-
ston Line ».

IV. — Accidents.

Statistique comparative.

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 1900 à 1909.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et de 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.			
1900	51	79,0	661,289	59	68,3	420,100	110	36,6	531,924	36	"	5
1901	48	83,7	707,803	57	70,5	442,294	105	38,3	563,670	25	"	2
1902	61	65,9	574,308	62	64,9	433,203	123	32,7	503,182	36	"	2
1903	53	75,9	688,625	79	50,9	350,761	132	30,4	486,436	35	"	"
1904	46	87,1	812,255	77	52,1	367,648	123	32,6	533,924	43	3	1
1905	58	69,3	664,715	68	59,1	442,919	126	31,9	545,018	33	"	1
1906	56	72,1	711,345	65	62,1	448,834	121	33,4	501,841	40	"	4
1907	61	66,6	660,824	99	41,1	326,937	160	25,4	454,262	37	"	"
1908	81	52,9	523,543	61	70,2	522,894	142	30,2	521,553	37	44	3
1909	60	72 "	704,777	65	66,5	483,426	125	34,6	589,675	34	"	"
Moyennes des dix années.	53	72,5	670,049	69	60,6	423,912	127	32,6	532,146	36		

Les causes des collisions et déraillements de trains survenus pendant les années 1908 et 1909 sont indiquées en détail dans l'annexe XLI. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1888 à 1909.

	1888	1889	1890	1891	1892	1893
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	5,198	5,207	5,220	5,241	5,247	5,250
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	57,884	59,957	64,229	67,452	68,516	70,970
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	20,778	21,518	22,555	22,950	22,881	22,955
{ Voyageurs et marchandises. . . (—).	57,588	59,053	59,952	40,252	50,951	40,568
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	19	15	21	17	14	11
{ de marchandises	56	61	59	50	52	54
Ensemble	55	74	80	67	66	45
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	51	19	29	26	50	26
{ de marchandises	50	57	65	65	49	56
Ensemble	81	76	94	91	79	62
Total général des collisions et déraillements de trains.	156	150	174	158	145	107

Causes des collisions et déraillements. —

Voie.	Rails cassés	D.	•	2	1	1	2	5
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	{ C. D.	• 5	1 1	1 6	1 2	" "	" "
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	2	"	"	"	2	1
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	{ C. D.	" "	" 1	" 1	" "	" "	" "
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	3	2	5	1	4	1
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts	{ C. D.	6 1	5 2	5 1	2 4	5 5	8 1
	Avaries aux essieux	D.	6	7	5	5	7	12
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	{ C. D.	" 2	" 5	" 6	" 4	" 7	" 4
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	D.	8	6	13	16	2	10
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	D.	"	"	"	"	"	"
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	D.	1	1	2	2	5	1
	Autres défauts ou avaries au matériel roulant	{ C. D.	" "	" 2	1 5	" 1	1 4	1 4
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. D.	9 20	25 26	17 26	18 28	22 55	9 21
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	{ C. D.	12 "	7 "	24 "	11 "	19 1	17 "
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	{ C. D.	1 "	6 "	5 "	5 "	1 "	4 "
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	{ C. D.	" "	2 "	" "	2 "	" "	2 "
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	{ C. D.	12 "	10 "	6 "	14 "	10 "	5 1
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt ou arrêt tardif.	{ C. D.	4 "	5 "	6 "	3 1	" 1	5 "
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	{ C. D.	2 "	9 "	7 1	5 "	2 "	1 "
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente	C.	8	7	16	10	18	5
	Autres négligences	{ C. D.	14 5	14 9	19 9	11 4	11 7	5 1
	Causes diverses et indéterminées	{ C. D.	2 35	5 16	6 25	1 18	" 5	1 4
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	{ C. D.	5 6	11 4	12 5	8 10	9 4	5 "

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 1890, en 1897, en 1907 et en 1908, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État.

1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
3,260 74,775	3,270 76,957	3,502 82,677	3,511 91,560	3,693 101,938	4,011 114,838	4,031 123,710	4,020 124,454	4,021 127,110	4,024 132,605	4,008 136,410	4,019 143,472	4,056 152,258	4,064 161,185	4,283 160,520	4,319 161,915
25,960 41,287	24,810 42,653	25,869 44,544	26,784 46,691	29,360 50,874	32,260 55,831	33,726 58,312	33,974 59,185	35,055 61,891	36,620 64,540	37,564 68,675	38,553 71,615	39,835 72,682	40,510 72,682	42,164 74,001	42,287 75,709
11 34	15 19	14 27	8 29	19 27	20 32	20 27	18 24	26 31	19 36	15 25	18 20	27 34	12 44	32 27	22 28
45	32	41	37	46	52	47	42	57	55	38	58	61	56	50	47
8 16	29 35	17 27	32 55	22 27	28 35	31 52	50 55	53 51	34 43	51 54	40 48	29 31	49 55	49 54	58 40
24	64	44	67	49	65	63	65	66	77	83	88	60	104	85	78
69	96	85	104	95	115	110	105	125	132	125	126	121	160	142	125

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

2	1	2	1	3	2	1	5	2	2	4	4	4	6
2	1	2	1	5	1	1	5	4	1	1	1	1	5
2	1	2	1	1	1	1	1	4	4	2	8	5	5
2	2	1	2	1	1	1	1	1	6	1	1	1	1
1	5	1	2	1	1	1	1	1	1	6	5	5	5
4	2	5	5	2	2	5	5	6	5	5	5	5	5
5	1	1	8	7	9	9	9	9	12	16	14	9	10
1	1	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
2	2	5	2	2	1	2	1	2	1	4	1	1	1
3	15	5	8	4	15	6	8	12	5	8	5	3	8
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	2	1	1	5	1	2	2	1	1
2	1	1	1	5	4	2	4	1	5	5	1	2	4
9	6	5	2	9	5	15	8	12	11	5	12	3	12
7	15	15	18	12	14	13	14	20	25	22	21	15	35
14	14	15	9	15	15	9	16	21	15	16	16	19	16
5	1	1	1	1	5	1	1	9	1	4	7	8	9
5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	6	7	7	12	10	5	7	6	4	1	10	10
5	5	1	5	8	6	5	4	9	15	11	5	14	9
5	5	5	1	5	4	2	1	2	6	2	7	5	9
6	5	4	4	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1
4	5	1	5	4	2	3	2	5	4	4	1	9	5
2	2	1	5	1	2	1	2	1	5	4	15	30	18
5	2	5	1	2	5	2	4	2	1	1	8	6	11
5	10	7	19	18	17	22	19	12	21	16	22	12	35
5	5	2	8	5	15	1	5	11	5	5	4	15	9
5	5	2	2	2	1	1	1	6	1	4	2	2	2

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

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

Des 125 collisions et déraillements de trains constatés en 1909, 54 ont fait des victimes, savoir (annexe XLI) :

		1909.	1908.
Voyageurs . . .	{ Tués	»	44
	{ Blessés	2	54
	{ Contusionnés	210	696
	Totaux.	<u>212</u>	<u>794</u>
Agents du chemin de fer	{ Tués	»	5
	{ Blessés	17	18
	{ Contusionnés	42	60
	Totaux.	<u>59</u>	<u>81</u>
Ensemble.		<u>271</u>	<u>875</u>

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

A. Voyageurs (voir annexe XLII, littéra A) :

	1909.	1908.
Tués	6	5
Blessés	18	12
Contusionnés	235	259
Totaux.	<u>259</u>	<u>254</u>

B. Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, à l'exclusion des cas d'ivresse, de folie et de suicide (voir annexe XLII, littéra B) :

	1909.	1908.
Tuées	23	58
Blessées.	37	52
Contusionnées.	45	58
Totaux.	<u>105</u>	<u>108</u>

C. Agents de l'administration (voir annexe XLII, littéra C) :

	1909.	1908.
Tués.	42	41
Blessés	91	76
Contusionnés	363	389
Totaux.	<u>496</u>	<u>476</u>

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

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Dans les stations . . .	18	20	9	7	8	12	14	22	12	10
Dans les ateliers . . .	1	»	»	1	»	»	»	1	»	»
En accrochant des véhicules	1	3	1	2	»	2	3	3	3	4
En décrochant des véhicules	»	3	»	»	»	»	1	»	»	1
Gardes-barrières . . .	5	5	2	»	1	1	1	2	1	3
Gardes-route	3	2	1	1	2	3	3	»	»	4
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	1	2	2	»	»	»	»	2	1	1
Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	5	3	1	2	3	5	5	8	4	4
Agents atteints en dehors de tout service .	10	6	7	10	7	10	10	20	11	9
En réparant les voies et les bâtiments	2	1	8	4	7	7	7	5	7	5
Agents d'autres administrations	»	1	»	3	2	»	1	3	2	1
Ensemble . .	40	46	31	30	28	40	45	66	41	42

Résumé pour 1909.

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	»	2	210	212
par leur imprudence, par la faute des agents de l'administration ou par suite de défauts d'installations ou de defectuosités au matériel	6	18	233	250
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints				
dans les collisions et déraillements de trains	»	17	42	50
dans les stations, ateliers ou sur la voie par leur imprudence, défaut de précaution, manquement aux instructions, par suite de causes qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir, défaut d'installation, d'outillage ou de defectuosités au matériel	42	91	365	400
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc., par suite d'infractions au règlement sur la police des chemins de fer ou par la faute des agents de l'administration	25	57	45	105
Ivresse, folie et suicide	26	5	»	20
Ensemble pour l'année 1909 . .	97	168	895	1,160

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLIII.

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			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteint, en général.
1900	89	418	1,264	1,771	657,435	139,980	46,291	33,039
1901	80	266	970	1,316	730,816	222,501	61,016	44,974
1902	61	407	872	1,343	967,053	152,087	70,076	46,084
1903	58	283	766	1,107	1,109,308	227,349	83,995	58,121
1904	56	215	939	1,240	1,172,725	268,051	69,939	52,962
1905	67	134	924	1,125	1,024,955	512,477	74,320	61,042
1906	86	169	944	1,199	832,707	423,744	75,861	59,727
1907	101	176	846	1,123	719,623	412,066	85,012	64,721
1908	120	192	1,392	1,713	574,113	385,732	53,204	43,234
1909	71	165	895	1,131	1,038,159	446,723	62,357	65,172
Moyenne pour 10 années.	80	216	981	1,307	883,589	319,159	70,397	52,908

(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 214 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 125 voyageurs et 89 agents de l'administration (annexe XLIII).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 254 voyageurs et 2,636 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,537 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. ; 1,009 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1909, l'annexe XLII donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1909, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 1,084 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	196
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	19
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	19
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	56
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	225
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	72
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	470
Total. . .	1,084

Les contraventions constatées en 1908 étaient au nombre de 1,090.

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 1909 ⁽¹⁾.

MÈTRES COURANTS.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Chimay.	59,868	•	59,868
Gand à Terneuzen	26,488	14,590	41,078
Hasselt à Maeseyck.	40,567	•	40,567
Malines à Terneuzen	43,900	23,586	67,486
Nord-Belge	165,626	3,400	169,026
Taviers à Embresin ⁽²⁾	9,433	•	9,433
Longueur totale exploitée ⁽³⁾ (voir annexe XLIV).	345,882	41,576	387,458

⁽¹⁾ Il n'est pas tenu compte des tronçons de lignes de Menin à la frontière vers Tourcoing (1,200 mètres) et de Comines à la frontière vers Lille (1,050 mètres), exploités par la Compagnie du chemin de fer Nord-Français, ni des lignes d'Autelbas à Clémency (3,850 mètres) et d'Athus à Rodange (1,417 mètres), appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri.

⁽²⁾ Chemin de fer d'intérêt local.

⁽³⁾ 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 54,962 mètres à la fin de l'exercice 1909.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1909 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	344,631	99.64	41,576	100 »	386,207	99.68
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	1,251	0.56	»	»	1,251	0.52
Totaux . . .	345,882	100 »	41,576	100 »	387,458	100 »

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 150,050 mètres, représentant 38.73 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 237,408 mètres, représentant 61.27 p. c. de cette longueur.

L'annexe XLIV 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 1909.	En 1908 (1).
Voies principales.	Sections belges	495,932	495,661
	Prolongements sur territoire étranger . .	41,576	41,576
	Ensemble. . .	537,508	535,237
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		258,082	256,013
Totaux. . .		795,590	791,250

Les voies principales parcourues par les trains représentent 67.56 p. c. et les voies accessoires 32.44 p. c. du réseau exploité en 1909.

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

L'annexe XLV indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1909.

(1) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, du développement des voies en 1908 du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, repris par l'État le 1^{er} janvier 1909.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1908 ⁽¹⁾ :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1909	1908 (1)	1909	1908 (1)	1909	1908	Différences pour 1909.
Stations	86	85	11	11	97	96	+ 1
Haltes	45	45	»	»	45	45	»
Points d'arrêt.	45	44	»	»	45	44	+ 1
Totaux.	146	144	11	11	157	155	+ 2

Les 97 stations existant fin 1909 comprennent 40 ⁽²⁾ *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLV montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés à la fin de l'année 1909.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1909	1908 (1)	Différences pour 1909
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	40	40	»
Établissements reliés aux stations des compagnies	90	85	+ 5
Totaux.	130	125	+ 5

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, et un relié à la section étrangère du chemin de fer de Malines à Terneuzen.

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

Il y avait, au 31 décembre 1909, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés et l'on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux. Cette situation est la même qu'en 1908.

(1) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, du nombre de stations, ainsi que des raccordements industriels, existant en 1908 sur le chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, repris par l'État le 1^{er} janvier 1909.

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

II.

Situation du matériel roulant.

L'annexe XLVI 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 1909.	En 1908 (1).	Différences pour 1909.	
Locomotives		245	243	+	2
Tenders.		156	164	—	8
Véhicules	à voyageurs	293	301	—	8
	à bagages	166	164	+	2
	à marchandises	7,739	7,589	+	150
	pour services divers	34	28	+	6
Ensemble		8,232	8,082	+	150

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année (387^k,458), il y avait :

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1909.	En 1908 (1).
Matériel de traction.	Locomotives	0.63	0.63
	Tenders	0.40	0.42
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs	0.75	0.77
	Fourgons à bagages	0.42	0.42
	Wagons à marchandises	19.97	19.58
	Véhicules divers	0.08	0.07
Ensemble.		21.22	20.84

(1) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, du matériel roulant utilisé en 1908 par le chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, repris par l'État le 1^{er} janvier 1909.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVII montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1909, 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 1909 . .	2,748,427	»	2,748,427
		En 1908 (1)	2,736,060	»	2,736,060
Différences pour 1909		+ 12,367	»	+ 12,367	
Trains de marchandises . .	{	En 1909 . .	1,861,093	8,264	1,872,359
		En 1908 (1)	1,770,982	7,990	1,778,972
Différences pour 1909		+ 93,113	+ 274	+ 93,387	
Trains mixtes.	{	En 1909 . .	456,745	33,880	490,325
		En 1908 (1)	453,166	33,674	488,840
Différences pour 1909		+ 1,579	— 94	+ 1,485	
TOTAUX . . .	{	En 1909 . .	5,069,267	41,844	5,114,111
		En 1908 (1)	4,962,208	41,664	5,003,872
Différences pour 1909		+ 107,059	+ 180	+ 107,239	

(1) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, du parcours kilométrique effectué en 1908 par les trains de la compagnie de Termonde à Saint-Nicolas, reprise par l'État le 1^{er} janvier 1909.

IV.

Mouvement et recette des transports ⁽¹⁾.

Au point de vue de l'exploitation, la situation des chemins de fer gérés par des compagnies a subi, en 1909, la modification suivante :

La concession du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas a été reprise par le Gouvernement belge en exécution d'une convention conclue le 7 mai 1908 et approuvée par la loi du 24 décembre 1908. Cette ligne ferrée a été transférée définitivement dans le réseau national le 1^{er} janvier 1909; l'exploitation en avait été assurée, en 1908, par la société concessionnaire pour le compte de l'État.

*
* * *

Le mouvement et la recette des diverses catégories de transports se rapportant aux chemins de fer concédés gérés par des compagnies, s'établissent comme il suit :

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1909 et en 1908 ⁽²⁾, se résument ainsi (voir annexe XLVIII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1909.	1908. (²)	Différences pour 1909.	1909.	1908. (²)	Différences pour 1909.	1909.	1908. (²)	Différences pour 1909.
1 ^{re} classe	399,759	369,214	+ 30,545	709,297	713,498	— 4,201	1.774	1.932	— 0.158
2 ^e —	2,335,597	2,289,380	+ 46,217	1,719,455	1,796,359	— 76,904	0.736	0.785	— 0.049
3 ^e —	13,762,696	13,537,326	+ 225,460	4,511,079	4,376,795	+ 134,284	0.330	0.323	+ 0.007
Ensemble	16,498,052	16,195,830	+ 302,222	6,970,731	6,886,652	+ 84,079	0.423	0.425	— 0.002

(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 41,576 mètres en 1909 et en 1908, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

(²) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, des résultats de l'exploitation, en 1908, du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas qui avait continué d'être administré, en cette dernière année, par la société concessionnaire pour compte de l'État.

En 1909, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté respectivement de 1,87 et de 1,22 p. c. par rapport aux données correspondantes de 1908.

Le nombre de voyageurs a progressé en 1909 sur les trois railways concédés suivants : Nord-Belge (de 271,953 voyageurs), Chimay (de 23,061 voyageurs), Hasselt à Maeseyck (de 19,527 voyageurs). Ce mouvement a diminué sur les lignes de Gand à Terneuzen (de 7,758 voyageurs), Tavier à Embresin (de 4,447 voyageurs) et Malines à Terneuzen (de 116 voyageurs).

Quant aux recettes provenant de ces transports, elles se sont accrues, comme ceux-ci, sur les railways concédés du Nord-Belge (de 79,813 francs), de Hasselt à Maeseyck (de 6,278 francs) et de Chimay (de 4,756 francs); elles ont diminué également, comme ces transports, sur les lignes de Gand à Terneuzen (de 6,085 francs), de Tavier à Embresin (de 618 francs) et de Malines à Terneuzen (de 65 francs).

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs
En 1909.	42,580	17,990 93
En 1908 (1)	41,800	17,773 93
Différence pour 1909	+ 780	+ 217 »

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1909.	En 1908 (1).	En 1909.	En 1908 (1).
1 ^{re} classe	2.42 p. c.	2.28 p. c.	10.17 p. c.	10.36 p. c.
2 ^e —	14.16 —	14.14 —	24.67 —	26.08 —
3 ^e —	83.42 —	83.58 —	65.16 —	63.56 —
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 23.63 p. c. du produit total de l'exploitation en 1909 et 23.64 p. c. en 1908.

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1909.	1908 (1).	Différence pour 1909.	1909.	1908 (1).	Différence pour 1909.
Transports	taxés au minimum (colis).	10,494	9,721	+ 773	335,380	339,306	+ 16,054
	— au poids (quintaux).	120,330	119,524	+ 806			

(1) Voir renvoi (2) de la page 68.

Le produit de ces transports s'est accru, en 1909, de 16,084 francs ou de 4.73 p. c. ; il entre pour 1.20 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1909 et pour 1.17 p. c. en 1908.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

						MOUVEMENT.			RECETTE.					
						1909.	1908 (1).	Différences pour 1909.						
						1909.	1908 (1).	Différences pour 1909.	1909.	1908 (1).	Différence pour 1909.			
Envois	{	taxés au minimum (colis). . .	83,652	83,284	+ 568	{	1,858,457	1,769,928	+88,509					
		— au poids (quintaux). . .	882,256	870,259	+ 12,017									

La recette produite par cette catégorie de transports a augmenté en 1909 de 88,509 francs ou de 5 p. c. ; elle forme 6.30 p. c. de la recette totale en 1909 et 6.08 p. c. en 1908.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

MOUVEMENT.				RECETTE.		
1909.	1908 (1).	Différences pour 1909.		1909.	1908 (1).	Différence pour 1909.
Expéditions {	taxées au minimum (nombre).	13,581	14,433	— 872	17,467,059	16,796,457 + 670,622
	— au poids . . (tonnes).	16,976,616	16,854,954	+ 141,662		

La recette provenant des grosses marchandises, en 1909, présente donc une augmentation de 670,622 francs ou de 3.99 p. c. comparativement au chiffre correspondant de 1908.

En 1909, il y a eu accroissement de produits sur les lignes du Nord-Belge (de 754,297 francs), de Chimay (de 43,117 francs), de Hasselt à Maeseyck (de 20,456 francs) et de Gand à Terneuzen (de 9,222 francs) ; des diminutions de recettes se sont produites sur les lignes de Malines à Terneuzen (de 151,570 francs) et de Tavier à Embresin (de 4,900 francs).

* * *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 59.21 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1909 et 57.67 p. c. en 1908.

(1) Voir renvoi (2) de la page 68.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1909.	1908 (1).	Différence pour 1909	1909.	1908 (1).	Différence pour 1909
Groups	98,201	98,318	— 117	17,838	17,359	+ 479

La recette des articles de finances correspond à 0.06 p. c. du produit total de l'exploitation en 1909 comme en 1908.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1909.	1908 (1).	Différences pour 1909	1909.	1908 (1).	Différences pour 1909
Équipages { transportés à grande vitesse	"	"	"	"	"	"
— à petite —	2,450	2,411	+ 48	17,073	17,040	+ 33
Ensemble	2,450	2,411	+ 48	17,073	17,040	+ 33

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.06 p. c. de la recette générale en 1909 comme en 1908.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

(600) ANNEXE XLVIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1909.	1908 (1).	Différences pour 1909	1909.	1908 (1).	Différences pour 1909	
Transports effectués (2)	à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	227	211	+ 16	4,127	3,730	+ 397
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	5,104	5,746	— 642	86,857	93,709	— 6,852
		— par tête (animaux)	15,150	15,100	+ 50			
Ensemble : Transports		taxés par envoi (expéditions) . . .	5,331	5,957	— 626	90,984	97,529	— 6,545
		— par tête (animaux)	15,150	15,100	+ 50			

(1) Voir renvoi (2) de la page 68.

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

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.31 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1909 et pour 0.33 p. c. en 1908.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1909, à fr.	2,724,058
	en 1908 (1), à	3,201,771
	Diminution en 1909 . . . fr.	477,713

Les produits extraordinaires forment 9.23 p. c. de la recette totale en 1909 et 10.99 p. c. en 1908.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1909.	En 1908 (1).	Différences pour 1909.	
Voyageurs fr.	6,970,731	6,886,652	+	84,079
Bagages	555,560	339,506	+	16,054
Marchandises {	petites	1,858,437	+	88,509
	grosses	17,467,059	+	670,622
Finances	17,838	17,389	+	479
Équipages	17,073	17,040	+	33
Chevaux et bestiaux	90,984	97,529	—	6,545
Ensemble fr.	26,777,482	25,924,251	+	853,231
Produits extraordinaires	2,724,058	3,201,771	—	477,713
Totaux fr.	29,501,540	29,126,022	+	375,518

Les recettes totales opérées en 1909 ont ainsi augmenté de 375,518 francs ou de 1.29 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1908.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1909 présentent, par rapport aux produits perçus en 1908 (1), les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1909.	
	EN 1909.	EN 1908 (1).	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	918,495	885,575	+ 34,922	+ 3.95
Gand-Terneuzen	709,780	765,619	+ 6,161	+ 0.81
Hasselt-Maeseyck	544,946	318,160	+ 26,786	+ 8.42
Malines-Terneuzen	2,264,615	2,400,866	— 142,255	— 5.91
Nord-Belge	25,151,942	24,696,126	+ 455,816	+ 1.85
Tavers-Embresin	51,764	57,678	— 5,914	— 10.25
TOTAUX	29,501,540	29,126,022	+ 375,518	+ 1.29

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1909, se sont accrus sur quatre lignes concédées, principalement sur celles du Nord-Belge (de 455,816 francs), ensuite sur celles de Chimay (de 34,922 francs),

(1) Voir renvoi (2) de la page 68.

A
(73)

de Hasselt à Maeseyck (de 26,786 francs) et de Gand à Terneuzen (de 6,161 francs); ils ont diminué sur celles de Malines à Terneuzen (de 142,255 francs) et de Tavier à Embresin (de 5,914 francs). Proportionnellement, la plus forte augmentation se constate sur la ligne de Hasselt à Maeseyck et la plus forte diminution sur celle de Tavier à Embresin.

* * *

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

	En 1909.		En 1908 (1).
Voyageurs	23.65		23.64
Bagages.	1.20		1.17
Marchandises { petites	6.50	100. "	6.08
{ grosses.	59.21		57.67
Finances	0.06		0.06
Équipages	0.06		0.06
Chevaux et bestiaux	0.31		0.35
Produits extraordinaires.	9.23		10.99

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVIII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1909.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1908 (1) :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1909.	
	EN 1909.	EN 1908 (1).	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. o/o.
Chimay	572,493	534,979	+ 37,514	+ 7.01
Gand-Terneuzen	491,334	483,453	+ 8,481	+ 1.69
Hasselt-Maeseyck	294,790	302,509 (2)	- 7,719	- 2.55
Malines-Terneuzen	1,361,904	1,506,376	- 144,472	- 9.59
Nord-Belge.	10,469,766	10,535,857	- 366,091	- 3.47
Tavier-Embresin	32,951	32,715	+ 236	+ 0.72
TOTAUX. . .	12,923,238	13,393,589	- 472,351	- 3.53

Ainsi que le montre ce tableau, la diminution totale des dépenses en 1909, par rapport à celles de 1908, est donc de 472,351 francs ou de 3.53 p. c.

(1) Voir renvoi (2) de la page 68.

(2) Chiffre rectifié.

Les frais d'exploitation ont augmenté, en 1909, sur trois chemins de fer concédés : Chimay (de 37,514 francs), Gand à Terneuzen (de 8,181 francs) et Tavieré à Embresin (de 236 francs); ils ont diminué sur les lignes du Nord-Belge (de 366,091 francs), de Malines à Terneuzen (de 144,472 francs) et de Hasselt à Maeseyck (de 7,719 francs).

Proportionnellement, la plus forte diminution se constate sur la ligne de Malines à Terneuzen et la plus forte augmentation sur celle de Chimay.

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVIII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1909 par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1908 (1).

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1909.	
	En 1909.	En 1908 (1).	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	316,002	548,594	— 2,592	— 0.74
Gand-Terneuzen	278,446	280,466	— 2,020	— 0.72
Hasselt-Maeseyck	50,156	(2) 13,051	+ 34,505	+ 220.47
Malines-Terneuzen	902,709	900,490	+ 2,219	+ 0.25
Nord-Belge.	14,982,176	14,160,269	+ 821,907	+ 5.80
Tavieré-Embrésin	18,815	24,965	— 6,150	— 24.64
TOTAUX. . .	10,578,502	15,730,455	+ 847,869	+ 5.59

L'accroissement total des recettes nettes, en 1909, en comparaison de celles de 1908, est de 847,869 francs ou de 5.59 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1909 ont augmenté, par rapport au rendement de l'exploitation en 1908, sur trois railways concédés : Nord-Belge (de 821,907 francs), Hasselt à Maeseyck (de 34,505 francs) et Malines à Terneuzen (de 2,219 francs).

Les produits nets ont baissé sur les trois autres chemins de fer concédés : Tavieré à Embresin (de 6,150 francs), Chimay (de 2,592 francs) et Gand à Terneuzen (de 2,020 francs).

(1) Voir renvoi (2) de la page 68.

(2) Chiffre rectifié.

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a été très sensible pour le railway de Hasselt à Maeseyck (de 220.47 p. c.); elle a été de 5.80 p. c. pour le Nord-Belge. Quant à la dépression de ces recettes, elle s'applique principalement à la ligne de Tavers à Embresin (de 24.64 p.c.).

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1909, est indiqué à l'annexe XLVIII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1908 (1) :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1909.	
	En 1909.	En 1908 (1).	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	62.55	60.84	1.79	»
Gand-Terneuzen	65.85	65.27	0.58	»
Hasselt-Maeseyck	83.46	95.08(2)	»	9.62
Malines-Terneuzen	60.14	62.59	»	2.45
Nord-Belge.	40.45	42.66	»	2.25
Tavers-Embrasin	65.66	56.72	6.94	»
Réseaux réunis. . .	45.81	45.99	»	2.18

D'après les chiffres de ce tableau, le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1909, comparativement aux résultats de l'exercice 1908, a baissé sur trois lignes : Hasselt à Maeseyck (de 9.62 p. c.), Malines à Terneuzen (de 2.45) et Nord-Belge (de 2.25 p. c.).

Le coefficient d'exploitation a augmenté sur les trois autres railways concédés : Tavers à Embresin (de 6.94 p. c.), Chimay (de 1.79) et Gand-Terneuzen (de 0.58).

Pour l'ensemble de ces lignes, le coefficient a diminué de 2.18 p. c.

(1) Voir renvoi (2) de la page 68.

(2) Chiffre rectifié.

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1909, comparés à ceux de l'exercice 1908 (1), peuvent se résumer comme il suit :

	En 1909.	En 1908. (1)	Différences pour 1909.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	587km.458	587km.458	»
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLVII)	5,444,444km	5,003,872km	+ 440,572km
Recettes brutes (voir annexe XLVIII) . fr.	29,504,540	29,426,022	+ 78,518
Dépenses d'exploitation (—) . . .	12,923,238	15,595,589 (2)	— 472,351
Recettes nettes (—) . . fr.	16,578,302	13,830,433	+ 2,747,869
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes. . .	43.84 p. %	45.99 p. %	— 2.15 p. %

Par unité de trafic, ces résultats donnent, en 1909, pour chacune des compagnies exploitantes et pour l'ensemble de leurs lignes, les chiffres suivants :

	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ :			PAR TRAIN-KILOMÈTRE :		
	Recette.	Dépense.	Bénéfice.	Recette.	Dépense.	Bénéfice.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Chimay	45,342	9,563	5,779	2.6617	4.6590	4.0027
Gand à Terneuzen	48,739	11,964	6,778	3.3407	2.4134	4.4976
Hasselt à Maeseyck	8,503	7,267	4,236	2.4403	4.8294	0.3442
Malines à Terneuzen	33,557	20,184	43,376	3.7088	2.2286	4.4772
Nord-Belge.	448,805	60,467	88,638	6.7690	2.7329	4.0261
Taviers à Embresin	5,488	3,493	4,995	4.2944	0.8238	0.4703
Pour l'ensemble des lignes. { En 1909. . .	76,441	33,354	42,787	5.7720	2.5284	3.2436
{ En 1908. . .	75,172	34,573	40,599	5.8207	2.6770	3.4437
Différences en 1909 . .	+ 969	— 1,219	+ 2,188	—0.0487	—0.1486	+0.0999

IX.

Personnel.

L'annexe XLIX présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1909.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1908 (1):

	En 1909.	En 1908 (1).	Différences pour 1909.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	4,440	4,092	+ 348
Agents divers et ouvriers	3,473	3,453	+ 20
Totaux.	4,583	4,545	+ 38

(1) Voir renvoi (2) de la page 68.

(2) Chiffre rectifié.

X.

Accidents.

L'annexe L donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1909, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1908 (1), peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES				
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
A. Par le fait du service collisions et déraillements)	Voyageurs.	»	»	»	»	
	Agents des compagnies	»	»	»	»	
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs	»	»	»	»	
Ensemble. {		En 1909. . .	»	»	»	
		En 1908 (1) .	2	1	3	
Différences pour 1909. . .		»	— 2	— 1	— 3	
B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.)	Voyageurs.	»	5	6	11	
	Agents des compagnies	4	10	23	37	
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.	10	7	3	20	
Ensemble. {		En 1909. . .	14	22	34	70
		En 1908 (1) .	16	11	23	50
Différences pour 1909. . .		— 2	+ 11	+ 11	+ 20	
TOTAUX . . {		En 1909. . .	14	22	34	70
		En 1908 (1) .	16	13	24	53
Différences pour 1909. . .		— 2	+ 9	+ 10	+ 17	

(1) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, des accidents survenus en 1908 sur le chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, repris effectivement par l'État le 1^{er} janvier 1909.

XI.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1909 et 1908 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1909.	En 1908.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations.	2	8
Entraves apportées à la circulation des trains.	1	2
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	»	1
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	»	1
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	11	25
Voyageurs descendus des trains ou montés sur des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	6	6
Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public	»	2
Voyageurs ayant fumé dans des compartiments réservés aux non-fumeurs ou ayant ouvert, malgré les protestations des autres voyageurs, des glaces de portières du côté d'où venait le vent	1	»
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	3	»
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées par chemin de fer.	5	»
Totaux	<u>29</u>	<u>45</u>
Diminution pour 1909.	16	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1909, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

CHIMAY.

Mise en vigueur :

a) d'une nouvelle convention pour le trafic des marchandises entre la Belgique et les chemins de fer allemands et luxembourgeois ;

b) d'une nouvelle instruction générale relative au service des colis postaux et des petits paquets internationaux ;

c) de la mesure concernant l'obligation de remettre pour chaque envoi une lettre de voiture du modèle adopté.

Transports en débet avec réduction de 50 p. c. des envois pour le compte du Ministère des Colonies.

Pose d'un gabarit à la station de Momignies.

Construction d'un fournil à la station de Seloignes-Monceau et cimentage du pignon du bâtiment des recettes.

Pose, à la station de Chimay, d'un pont à peser de 40 tonnes, avec tablier métallique de 6 mètres de longueur, en renouvellement d'un appareil de 30 tonnes.

Établissement d'un contrôle électrique à l'aiguille n° 5.

Installation, au bâtiment des recettes, d'une sonnerie répétitrice du contrôle de disque à distance vers Beaumont.

Construction d'une annexe avec cave aux loges des passages à niveau n°s 7 et 9.

Exécution de divers travaux d'aménagement aux bâtiments des recettes des stations de Villers-la-Tour et d'Agimont (village), ainsi qu'aux loges des passages à niveau n°s 14, 15 et 54.

Emploi de 2,393 mètres cubes de ballast, tant pour la voie principale que pour les voies des stations.

Substitution des boîtes à huiles en acier aux boîtes de graissage en fonte des wagons à marchandises.

GAND A TERNEUZEN.

Mise en vigueur :

a) d'une nouvelle convention pour le trafic des marchandises entre la Belgique et les chemins de fer allemands et luxembourgeois ;

b) d'une nouvelle instruction générale relative au service des colis postaux et des petits paquets internationaux ;

c) de la mesure concernant l'obligation de remettre pour chaque envoi une lettre de voiture du modèle adopté.

Transports en débet avec réduction de 50 p. c. des envois pour le compte du Ministère des Colonies.

Allongement de 110 mètres de la voie d'évitement, à la station de Sas-de-Gand.

Achat de 50 wagons ouverts de 15 tonnes et de 30 wagons fermés de 15 tonnes.

HASSELT A MAESEYCK.

Mise en vigueur :

a) d'une nouvelle convention pour le trafic des marchandises entre la Belgique et les chemins de fer allemands et luxembourgeois ;

b) d'une nouvelle instruction générale relative au service des colis postaux et des petits paquets internationaux ;

c) de la mesure concernant l'obligation de remettre pour chaque envoi une lettre de voiture du modèle adopté.

Transports en débet avec réduction de 50 p. c. des envois pour le compte du Ministère des Colonies.

Mise en œuvre de 360 rails en acier de 9 mètres en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Placement d'une bille en plus par couple de rails de 9 mètres.

MALINES A TERNEUZEN.

Mise en vigueur :

a) d'une nouvelle convention pour le trafic des marchandises entre la Belgique et les chemins de fer allemands et luxembourgeois ;

b) d'une nouvelle instruction générale relative au service des colis postaux et des petits paquets internationaux ;

c) de la mesure concernant l'obligation de remettre pour chaque envoi une lettre de voiture du modèle adopté.

Transports en débet avec réduction de 50 p. c. des envois pour le compte du Ministère des Colonies.

Introduction d'un VIII^e supplément au tarif intérieur pour le transport des marchandises, tapissières, valeurs, etc.

Renouvellement de 5,036 mètres de voie.

Remplacement de 8,679 traverses par des billes en chêne.

Acquisition de terrain à Bornhem pour l'agrandissement de la gare.

Prolongement des voies de 581 mètres et suppression du passage à niveau n° 44, à la station de Saint-Nicolas.

Remplacement d'un pont à bascule à la station de La Clinge.

Etablissement d'un pont à peser pour charrettes, à la station de Hulst.

Acquisition de 2 grues mobiles à vapeur d'une puissance de 4 tonnes.

NORD-BELGE.

Mise en vigueur :

a) d'une nouvelle convention pour le trafic des marchandises entre la Belgique et les chemins de fer allemands et luxembourgeois ;

b) d'une nouvelle instruction générale relative au service des colis postaux et des petits paquets internationaux ;

c) de la mesure concernant l'obligation de remettre pour chaque envoi une lettre de voiture du modèle adopté.

Transports en débet avec réduction de 50 p. c. des envois pour le compte du Ministère des Colonies.

Publication d'un VII^e supplément au tarif intérieur, pour le transport des marchandises, tapissières, valeurs, etc.

Création d'un tarif spécial n° 16, en service intérieur, pour le transport de divers produits métallurgiques destinés à la construction ou à la réparation des navires ou bateaux dans les chantiers nautiques.

Établissement d'un service de camionnage à Amay, Engis, Erquelinnes, Flémalle-Grande, Flémalle-Haute et Yvoir.

Création d'un point d'arrêt nouveau pour les voyageurs à Neffe, entre Dinant et Waulsort.

Organisation, pendant la période d'été, de deux trains nouveaux, n° 1000 et 1001, les dimanches et jours de fêtes entre Liège (Guillemins) et Flémalle-Haute.

Octroi d'arrêts nouveaux : au train express n° 124, à Statte; au train n° 1582 à Genly.

Transformation du train-omnibus n° 5 en train express entre Namur et Liège (Longdoz) et modification de son horaire; pour compenser la suppression de certains arrêts de ce train, les trains n° 204 et 75 ont été prolongés entre Flémalle et Amay et inversement, et le train n° 215 a été créé entre Flémalle et Liège (Longdoz).

Modification, en vue d'améliorer les correspondances, de l'horaire des trains 1570D et 1577, en relation avec les trains de l'État à Mons.

Établissement d'une relation téléphonique entre les gares de Sclaigneaux, Namèche et Marche-les-Dames.

Installation, au passage à niveau n° 115 de Dinant, d'une sonnerie d'annonce actionnée par le garde-barrière du passage à niveau n° 116.

Installation dans la cabine de la bifurcation de Marchienne-Est, d'un répéteur de sonnerie d'annonce actionné par un commutateur placé dans la cabine de Marchienne-Zone.

Revision des signaux et enclenchements à la gare de Lobbes.

Contrôle de signaux et d'aiguilles à Erquelinnes, par suite de l'extension des voies de garage.

Amélioration de l'éclairage électrique des gares de Huy et d'Erquelinnes.

Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz, à la gare de Kinkempois.

Amélioration de l'éclairage des quais et des garages au moyen de lampes belges n° 1, des gares d'Yvoir, Fontaine-Valmont et Solre-sur-Sambre.

Mise en circulation de 6 machines tenders à 4 essieux accouplés.

Construction de 6 locomotives-tenders à simple expansion, à 2 essieux accouplés et à 2 bogies, pour le service des voyageurs.

Retrait de 2 locomotives et tenders-type Creusot.

Construction de 30 wagons plateformes de 20 tonnes et de 30 wagons plats de 40 tonnes.

Application du frein à vide à 56 fourgons à marchandises de 8 tonnes.

Construction d'un 4^e groupe de 4 logements, à Kinkempois.

Agrandissement des locaux affectés au personnel, à Flémalle-Haute.

Substitution des barrières oscillantes conjuguées aux barrières pivotantes de la traversée de la Concorde et allongement à 150 mètres des quais aux voyageurs, à Jemeppe.

Établissement d'un puits instantané avec pompe au passage à niveau n° 48, à Hermalle.

Amélioration des voies aux abords du quai à bestiaux et installation d'une grue hydraulique de 0,200, à la station de Huy.

Établissement d'une voie de manœuvre de 225 mètres, à la station d'Andenne.

Prolongement du quai à voyageurs, à Beez.

Aménagement d'une seconde salle d'attente de 3^e classe et extension des voies de garage, à Erquelinnes.

Reconstruction du pont n° 3 sur la Sambre, entre Labuissière et Fontaine-Valmont.

Modification des voies à la gare de Quévy.

Substitution de rails de 45 kilogrammes aux rails de 30 kilogrammes, et substitution de traverses.

Construction et agrandissement de maisons de gardes.

TAVIERS A EMBRESIN.

Remplacement de 1,343 traverses métalliques par des traverses en chêne.

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. -- *Bilan général*

I. — Premier établissement.			
A. — Lignes construites directement par l'État :			
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif fr.	577,505,786 30	}	675,654,670 65
b) — en construction (voir page 13).	65,025,055 23		
c) Travaux en cours d'exécution	24,220,995 98		
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc	10,904,837 14		
B. — Lignes construites à forfait :			
a) Lignes en exploitation	156,007,124 10	}	176,317,141 54
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	19,977,073 15		
— en cours d'exécution	553,944 20		
C. — Lignes rachetées :			
a) Coût des lignes (voir détails annexe IX)	814,654,558 04	}	978,017,027 58
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	156,556,786 54		
— en cours d'exécution	7,005,902 10		
D. — Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :			
a) Parachèvement effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	10,292,621 05	}	10,292,621 05
— en cours d'exécution			
E. — Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité : signaux, excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.			72,027,668 80
F. — Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier et frais de bureau, etc.			18,547,386 54
G. — Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :			
Commandé par l'État	625,175,678 65	}	719,188,821 50
Repris aux compagnies.	94,015,142 65		
Ensemble du capital de premier établissement fr.			2,650,945,337 92
II. Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1) .			11,090,458 79
III. Recettes.			
a) Recettes brutes de l'exploitation. (Recouvrements effectués)		}	6,744,566,566 92
b) Gestions provisoires pour compte de l'État des lignes de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas. — Sommes versées à valoir sur les produits nets :			
par la société de la Flandre Occidentale { en 1907 et en 1908	4,146,458 38	}	4,454,184 12
— en 1909 (solde).	27,927 87		
par la compagnie de Termonde à Saint-Nicolas. { en 1908	135,000 .		
— en 1909 (solde).	124,817 87		
c) Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer			10,099,987 50
IV Approvisionnements en dépôts. (Annexes XVII et XXX.)			54,122,095 77
Total de l'actif fr.			9,475,258,610 82

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

au 31 décembre 1909.

PASSIF.

I. Capital			
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :			
a) Dette consolidée (annexe IV).	fr. 281,970,032 29	330,109,780 08	350,104,617 22
b) Annuités de rachat (annexe IV)	37,220,747 70		
Amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.)	10,904,837 14		
Reste à amortir :			
a) Dette consolidée.	1,959,916,890 50	2,300,840,720 70	
b) Annuités de rachat.	340,925,830 11		
Montant du capital de premier établissement.	fr.		2,650,945,337 92
II. Charges financières du capital. (Annexe IV).			
Intérêts et amortissement			2,340,317,901 53
III. Redevances et loyers. (Annexe IV.)			
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes			256,808,754 13
Loyer de la ligne de Spa à la frontière			13,501,538 83
Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam			8,263,480 »
IV. Dépenses. (Annexe V.)			
Dépenses d'exploitation.			4,091,000,557 31
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique			24,274,236 »
Total du passif	fr.		9,385,108,385 72
Pour balance.	{ Parachèvement sur compte d'exploitation fr. 11,090,438 79 Approvisionnements en réserve dans les dépôts 54,122,095 77 Solde actif fin 1909 24,937,690 54		
			90,150,225 10
Ensemble fr.			9,475,258,610 82

DÉPENSES.

N° II. — *Compte définitif de*

Chapitres et articles du budget.			
Services communs.			
7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	578,270	19
8	Salaires des auxiliaires, des agréés et des ouvriers	169,822	15
9	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc.	1,141,744	96
10	Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge et de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale	107,500	"
11	Secours exceptionnels aux ouvriers.	196,332	89
12	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales; congrès des chemins de fer	9,625	87
		2,203,286	09
Voies et travaux.			
13	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés } entretien fr.	2,606,965	31
14	Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route.	(1) 439,535	58
15	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.	9,438,435	89
16	Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc.	4,979,535	85
		12,893,881	39
		50,357,195	60
Traction et matériel.			
17	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2,961,875	26
18	Salaires des agréés et des ouvriers	30,335,048	53
19	Primes d'économie et de régularité.	1,548,545	61
20	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	53,207,645	96
21	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	28,488,524	50
		99,762,637	66
Transports.			
22	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	17,142,881	70
23	Salaires des agréés, des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvre par chevaux	16,810,003	20
24	Primes de régularité	760,458	80
25	Frais d'exploitation	5,633,539	56
26	Publicité commerciale	519,645	74
27	Pertes et avaries	4,999,997	59
28	Primes pour constatation de fausses déclarations	9,999	10
		45,676,525	49
Perception des recettes et contrôles.			
29	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2,590,394	44
30	Salaires des auxiliaires et des ouvriers.	255,647	45
		2,846,041	87
Traitements de disponibilité.			
VI. 55	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer) fr.	84,567	39
Caisse des ouvriers.			
IX. 36	Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) fr.	3,146,722	"
	Ensemble. fr.	181,076,974	10
	A déduire pour être reporté au capital	459,555	58
	Reste pour les dépenses définitives de 1908	180,657,458	72
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique.	1,690,127	"
	Ensemble des dépenses du réseau exploité directement par l'État.	182,327,565	72
Dépenses exceptionnelles.			
Loi du 18 août 1907 litt. b du 2° de l'article 2.	Abonnement des lignes de la Flandre Occidentale autres que celle de Menin à Roulers fr.	17,672	"
Loi du 24 décembre 1908, litt. A du 2° de l'article 2.	Rachat des approvisionnements, des marchandises et des objets en fabrication de la ligne reprise de la société anonyme de Termonde à Saint-Nicolas. fr.	45,552	62
		63,204	62
	Dépenses totales fr.	182,390,770	34
	Excédent des recettes sur les dépenses. fr.	86,970,969	02
	Total fr.	269,361,739	36

(1) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget ordinaire, est déduite ci-dessous du compte d'exploitation pour être rattachée au capital de premier établissement, auquel elle incombe.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs fr.	87,600,490 55
	Tickets d'entrée dans les stations.	291,991 60
	Bagages.	2,432,866 73
	Petites marchandises.	47,790,836 50
	Grosses marchandises	452,389,531 31
	Finances	455,704 66
	Équipages.	114,559 90
	Chevaux et bestiaux	2,843,530 43
	Produits extraordinaires.	4,432,902 28
		268,352,443 95
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. (Voir annexe VII) .		802,728 46
Ensemble des recettes du réseau exploité directement par l'État fr.		269,155,142 41
Recettes accidentelles de la Trésorerie.		
Versement complémentaire effectué par la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907 fr.		50,000 »
Versement effectué par la société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de sa ligne pour compte de l'État pendant les exercices 1907 et 1908 fr.		435,000 »
Recouvrement des arriérés dus depuis 1902 par cette dernière société		21,596 98
Recettes totales fr.		269,361,739 36

DÉPENSES.

N° II^{bis}. — *Compte approximatif de*

Chapitres et articles du budget			
Services communs			
7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	356,470	»
8	Salaires des auxiliaires, des agréés et des ouvriers	484,778	»
9	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau	1,235,898	»
10	Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge et de la société des chemins de fer de la Flandre Occidentale	469,500	»
11	Secours exceptionnels des ouvriers	490,393	»
12	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales; congrès des chemins de fer	44,000	»
		2,659,736	»
Voies et travaux.			
13	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés { entretien . . . fr.	2,640,448	»
	{ construction	(1) 489,477	»
14	Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route.	9,817,526	»
15	Bitles, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	7,401,168	»
16	Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc.	(2) 14,465,744	»
		34,214,333	»
Traction et matériel.			
17	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2,990,340	»
18	Salaires des agréés et des ouvriers.	30,668,000	»
19	Primes d'économie et de régularité	1,566,071	»
20	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	28,908,600	»
21	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	33,093,371	»
		97,226,382	»
Transports.			
22	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	47,316,530	»
23	Salaires des agréés, des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvre par chevaux	47,011,763	»
24	Primes de régularité	812,990	»
25	Frais d'exploitation.	5,578,200	»
26	Publicité commerciale	338,896	»
27	Pertes et avaries.	7,675,000	»
28	Primes pour constatation de fausses déclarations	10,000	»
		48,773,379	»
Perception des recettes et contrôles			
29	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2,560,310	»
30	Salaires des auxiliaires et des ouvriers.	279,084	»
		2,839,394	»
Traitements de disponibilité.			
VI. 53	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer). fr.	93,702	»
Caisse des ouvriers.			
IX. 56	Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) fr.	3,351,793	»
Dépenses exceptionnelles.			
Loi du 18 août 1907, litt. b du 2° de l'art. 2.	Abonnement des lignes de la Flandre Occidentale, autres que celle de Menin à Roulers. fr.	5,088	»
	<i>Ensemble.</i> fr.	189,466,807	»
	A déduire pour être reporté au capital. fr.	489,477	»
	Reste pour les dépenses approximatives de 1909 fr.	188,677,330	»
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique fr.	1,862,793	»
	<i>Ensemble des dépenses.</i> fr.	190,540,123	»
	Excédent des recettes sur les dépenses fr.	90,992,043 98	
	Total fr.	281,532,166 98	

(1) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget ordinaire, est déduite ci-dessous du compte d'exploitation pour être rattachée au capital de premier établissement auquel elle incombe.

(2) Y compris un transfert d'allocation de 1817 francs provenant d'un exercice clos.

l'exploitation. — Exercice 1909.

RECETTES.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs fr.	89,460,530 31
	Tickets d'entrée dans les stations	298,704 90
	Bagages	2,544,156 24
	Petites marchandises	18,442,145 81
	Grosses marchandises	162,427,894 80
	Finances.	258,192 75
	Equipages	184,497 54
	Chevaux et bestiaux	2,654,497 90
	Produits extraordinaires	4,461,487 29
		280,729,105 63
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 (voir annexe VII) . .		650,513 61
Total. fr.		281,379,421 24
Recettes accidentelles de la Trésorerie.		
Solde du produit net de l'exploitation des lignes de la Flandre Occidentale pour compte de l'Etat, par la compagnie concessionnaire pendant les exercices 1906 et 1907 (voir annexes LI à LV du C. R. de 1908) fr.		27,927 87
Solde du produit net de l'exploitation du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas pour compte de l'Etat, par la société concessionnaire, pendant les exercices 1907 et 1908 (voir annexes LVI à LVIII du C. R. de 1908)		121,817 87
		152,745 74
Recettes totales fr.		281,532,166 98

DOIT.

N° III. — *Compte de profits et pertes. — Exercice 1909.*

AVOIR.

Charges financières (Annexe IV)		Réseau exploité par l'État.		Réseau exploité par l'État.	Versements se rappor- tant à d'autres réseaux.	Ensemble.
Dépenses approximatives de l'exploitation (annexe II ^{bis}). . . fr.		188,677,330 »		280,729,403 63	»	280,729,403 63
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique fr.		4,862,793 »		650,315 61	»	650,315 61
{ Intérêts de la dette consolidée. . fr. 60,412,705 07 des annuités de rachat . fr. 42,384,644 48		72,797,349 55		»	152,745 74	152,745 74
{ Amortissements. de la dette consolidée. . fr. 44,545,571 95 des annuités de rachat . fr. 3,790,803 21		48,336,377 16				
Parts des recettes des sociétés dont l'État exploite les lignes et loyer de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale fr.		5,886,468 02	Ensemble des recettes . . fr.	281,379,421 24	152,745 74	281,532,166 98
			Perte nette (approximative) de l'exercice.			6,027,850 75
Ensemble des dépenses et charges . . . fr.		287,560,017 73	Total. fr.			287,560,017 73

N° IV. — *Capital de premier établissement et charges financières
depuis l'origine.*

N° IV. — Capital de premier établissement et

ANNÉES.	DÉPENSES affectées à la fin de chaque exercice. Capital de premier établissement.)	CHARGES DES						
		DETTE CONSOLIDÉE.				ANNUITÉS DE RACHAT.		
		Intérêts.		Amor- tissement.	Total.	Intérêts.	Amor- tissements.	Total.
		Taux.	Montant					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	(1) 1 214 453 02	4 39	121,962 98	1,925 82	123,888 80	"	"	"
1836	13 188,488 26	4 39	403,861 43	11,801 11	415,662 54	"	"	"
1837	26 140,676 03	4 39	874,632 51	40,967 25	915,600 12	"	"	"
1838	40 274,414 81	4 32	1,437,690 22	80,932 86	1,518,623 08	"	"	"
1839	57 281,821 47	4 32	2,401,297 41	121,962 15	2,523,259 56	"	"	"
1840	77 908,806 12	4 88	3,251,855 50	179,702 11	3,431,557 61	"	"	"
1841	102 601,710 06	4 82	4,396,321 19	247,027 56	4,643,348 75	"	"	"
1842	123,976,105 45	4 82	5,501,153 32	329,072 06	5,830,225 38	"	"	"
1843	137,672,211 22	4 90	6,337,456 76	401,722 87	6,739,179 63	"	"	"
1844	144,745,810 20	5 05	6,483,533 70	453,629 21	6,937,162 91	"	"	"
1845	149,713,618 35	4 88	6,740,145 60	488,568 81	7,228,714 41	"	"	"
1846	156,292,012 08	4 66	6,915,610 96	517,656 44	7,433,267 40	"	"	"
1847	160,236,776 63	4 67	7,203,335 92	552,001 44	7,755,337 36	"	"	"
1848	163,515,611 23	4 71	7,406,067 88	580,137 01	7,986,204 89	"	"	"
1849	166,419,659 52	4 71	7,520,811 76	607,219 12	8,128,030 88	"	"	"
1850	167,407,263 92	4 71	7,560,060 20	633,915 99	8,193,976 19	"	"	"
1851	167,877,125 71	4 71	7,583,537 87	655,782 33	8,239,320 20	"	"	"
1852	168,920,020 16	4 73	7,620,229 11	676,788 61	8,297,017 72	"	"	"
1853	170,147,427 32	4 73	7,641,826 71	700,212 71	8,342,039 42	"	"	"
1854	174,010,037 50	4 54	7,418,721 40	721,898 99	8,140,620 39	"	"	"
1855	178,000,726 50	4 54	7,586,675 02	758,250 19	8,344,925 21	"	"	"
1856	182,389,578 80	4 54	7,741,132 81	795,939 37	8,537,072 18	"	"	"
1857	190,878,747 89	4 54	7,795,210 30	829,877 96	8,625,088 26	661,643 31	10,686 66	672,330 "
1858	203,011,870 81	4 51	7,892,723 29	803,453 48	8,756,176 77	661,102 33	11,227 67	672,330 "
1859	204,018,140 "	4 51	7,939,008 61	808,606 88	8,837,615 52	660,533 93	11,796 67	672,330 "
1860	208,383,870 86	4 51	7,966,278 67	827,653 49	8,893,932 16	659,936 75	12,393 25	672,330 "
1861	211,112,111 09	4 52	8,101,182 61	862,135 "	9,063,317 61	659,309 33	13,030 67	672,330 "
1862	217,142,681 47	4 52	8,300,511 30	1,005,461 97	9,305,973 27	658,650 17	13,678 83	672,330 "
1863	223,902,418 90	4 53	8,560,371 36	1,053,707 01	9,614,078 37	657,957 62	14,372 33	672,330 "
1864	229,203,813 14	4 53	8,782,158 57	1,105,230 01	9,887,388 58	657,230 02	15,009 98	672,330 "
1865	234,271,025 13	4 53	9,055,986 95	1,151,174 26	10,207,161 21	656,465 59	15,681 41	672,330 "
1866	252,703,720 15	4 53	9,535,516 82	1,215,961 20	10,751,478 02	655,462 45	16,367 55	672,330 "
1867	261,185,937 79	4 52	9,976,217 49	1,293,720 03	11,270,937 52	651,315 65	17,011 35	672,330 "
1868	265,418,727 15	4 52	10,201,655 74	1,359,905 69	11,561,561 43	653,932 15	17,697 85	672,330 "
1869	270,310,548 17	4 51	10,392,656 67	1,411,483 81	11,804,140 48	653,000 76	18,329 24	672,330 "
1870	270,402,061 88	4 51	10,612,333 35	1,470,145 31	12,082,478 66	652,022 21	19,007 70	672,330 "
1871	319,432,101 55	4 50	11,036,198 13	1,541,469 47	12,577,667 60	1,191,309 13	48,020 87	1,239,330 "
1872	359,547,023 43	4 51	12,736,581 25	1,686,957 43	14,423,538 68	1,193,311 "	51,269 "	1,241,590 "
1873	648,081,018 9 "	4 49	16,091,103 81	1,837,497 91	17,928,601 72	1,197,937 19	51,291 81	1,248,330 "
1874	580,060,972 63	4 49	17,619,314 62	2,182,710 39	19,802,025 01	1,027,702 93	431,132 07	5,361,835 "
1875	597,500,700 10	4 49	18,601,020 03	2,312,258 88	20,913,278 91	1,009,959 31	432,080 69	5,362,040 "
1876	671,450,682 60	4 22	21,555,377 82	2,461,602 "	24,016,980 82	1,091,130 28	470,469 72	5,461,800 "
1877	900,021,334 53	4 23	22,108,113 73	2,760,131 63	25,168,245 36	12,021,749 32	960,073 36	13,881,822 08
1878	951,381,150 07	4 23	23,881,169 96	2,931,111 48	26,812,281 44	12,631,549 98	998,397 02	13,832,037 "
1879	991,213,747 56	4 23	25,723,309 18	3,178,761 36	28,902,070 54	12,815,683 36	1,012,033 22	13,857,721 58
1880	1,044,588,811 23	3 98	25,737,167 87	3,393,331 76	29,130,499 63	12,751,991 31	1,081,020 69	13,833,012 "
1881	1,103,631,952 03	3 96	25,001,366 87	3,445,870 97	31,647,237 84	12,708,210 70	1,125,862 30	13,833,012 "
1882	1 171,2 1,095 11	3 94	30,081,981 45	3,519,086 12	33,601,067 57	12,682,697 77	1,170,899 23	13,833,012 "
1883	1 201,140,331 99	3 93	31,618,026 61	4,552,832 32	36,900,858 93	12,616,315 26	1,218,773 71	13,834,092 "
1884	1,220,574,053 36	3 93	32,415,388 91	4,469,600 62	36,911,939 53	12,568,990 60	1,267,476 40	13,833,467 "
1885	1 232,288,669 41	3 93	32,878,697 41	4,661,757 01	37,540,454 42	12,511,686 01	1,310,880 96	13,861,567 "
1886	1,241,837,019 21	3 91	31,700,541 23	4,836,512 93	36,537,054 16	9,001,607 57	777,934 43	9,779,542 "
1887	1,257,889,300 20	3 57	33,515,183 15	6,279,918 12	39,795,101 27	8,961,831 93	609,635 07	9,771,467 "
1888	1,270,925,008 25	3 57	33,791,356 32	6,476,938 "	39,268,294 32	8,928,781 59	612,632 11	9,771,417 "
1889	1,285,788,556 01	3 56	33,928,372 18	6,680,670 36	39,609,042 54	8,891,382 74	676,581 26	9,771,367 "
1890	1,303,086,423 33	3 57	34,462,490 18	6,895,422 69	41,357,912 87	8,854,576 30	912,741 70	9,771,317 "
1891	1,320,270,483 51	3 55	34,670,291 66	6,121,989 66	40,792,281 32	8,818,250 82	949,366 18	9,767,617 "
1892	1,339,193,033 45	3 53	34,889,312 73	6,359,120 19	41,248,432 92	8,776,425 61	988,116 30	9,764,542 "
1893	1,352,905,485 51	3 52	35,133,820 96	6,665,489 63	41,799,310 59	8,736,060 68	1,029,466 42	9,764,517 "
1894	1,376,830,709 74	3 52	35,553,219 12	6,844,913 12	42,398,132 24	8,691,012 29	1,071,039 71	9,765,092 "
1895	1,391,583,046 02	3 16	32,357,914 90	7,120,980 25	39,478,895 15	8,650,276 03	1,111,166 17	9,764,412 "
1896	1 473 001 659 30	3 16	33,356,779 62	7,387,807 81	40,744,587 43	8,601,712 20	1,160,274 71	9,765,017 "
1897	1 775 492 621 51	3 15	39,970,614 06	7,730,109 12	47,701,053 18	11,094,792 74	2,099,678 22	13,191,470 96
1898	1 813 168 915 81	3 13	40,693,461 23	8,610,253 63	49,303,714 81	11,221,619 82	2,126,371 68	13,350,021 50
1899	1 862 000 601 28	3 13	42,326,809 33	9,020,433 77	51,347,243 12	10,878,885 39	1,891,331 61	12,770,207 "
1900	1 914 704 501 29	3 13	43,893,559 67	9,552,683 62	53,446,243 29	11,609,686 51	2,217,053 18	13,826,739 69
1901	2 008 663 370 29	3 13	45,152,232 22	9,961,751 93	55,113,984 15	11,691,108 50	2,330,250 10	13,921,364 00
1902	2 074 646 910 35	3 125	47,101,007 10	10,461,202 30	57,562,209 40	11,605,476 82	2,418,878 37	13,921,152 10
1903	2 131 233 927 56	3 12	48,669,152 72	10,960,618 01	59,629,770 73	11,418,577 93	2,503,111 74	13,910,710 89
1904	2 201 532 834 72	3 115	50,296,381 09	11,482,852 60	61,779,233 69	11,381,400 85	2,598,766 31	13,921,157 10
1905	2 271 319 253 10	3 11	52,028,931 33	12,031,388 97	64,060,320 30	11,237,951 68	2,688,608 11	13,936,610 89
1906	2 330 672 030 77	3 11	53,807,815 88	12,607,026 93	66,414,842 81	11,131,040 31	2,793,969 35	13,925,009 09
1907	2 480 326 074 36	3 108	55,053,858 40	13,150,445 12	68,204,303 52	11,012,600 10	2,812,420 "	13,914,720 10
1908	2 581 291 392 35	3 109	56,139,291 11	13,813,407 58	70,952,698 69	11,021,165 53	2,884,702 66	16,305,868 10
1909	2 680 015 337 02	3 113	59 412 705 07	14 545 571 05	74 058 277 02	12 381 644 48	3 260 805 21	16 175 449 69
			1,610,193,275 62	281,970,032 29	1,892,163,307 91	300,910,845 83	67,240,747 79	419,149,323 62

(1) Dont fr 811,941.59 engagés fin 1834

charges financières depuis l'origine.

CAPITAUX.			Parts des compagnies conces- sionnaires.	Loyer de la ligne de Spa à la frontière.	Loyer de la ligne Amers-Rotterdam.	Total général.	ANNÉES.
ENSEMBLE.							
Intérêts.	Amor- tissement.	Total.					
10	11	12	13	14	15	16	17
121,962 98	1,925 82	123,888 80	"	"	"	123,888 80	1835
403,860 13	11,801 14	415,661 27	"	"	"	415,661 27	1837
874,832 84	40,967 98	915,800 12	"	"	"	915,800 12	1837
1,437,090 22	80,932 88	1,518,023 08	"	"	"	1,518,023 08	1838
2,401,297 14	121,932 15	2,523,229 29	"	"	"	2,523,229 29	1839
3,285,855 50	179,762 14	3,465,617 64	"	"	"	3,465,617 64	1840
4,196,321 18	217,087 56	4,413,408 74	"	"	"	4,413,408 74	1841
5,501,153 32	329,072 06	5,830,225 38	"	"	"	5,830,225 38	1842
6,337,456 76	401,722 67	6,739,179 43	"	"	"	6,739,179 43	1843
6,483,638 70	463,629 21	6,947,267 91	"	"	"	6,947,267 91	1844
6,740,145 60	488,568 64	7,228,714 44	"	"	"	7,228,714 44	1845
6,975,010 96	517,656 44	7,492,667 40	"	"	"	7,492,667 40	1846
7,303,335 12	552,001 44	7,855,336 56	46,368 32	"	"	7,901,705 88	1847
7,406,007 89	580,187 01	7,986,194 90	149,890 58	"	"	8,136,085 48	1848
7,520,811 76	607,219 42	8,128,031 18	305,511 87	"	"	8,433,542 05	1849
7,580,939 20	633,915 99	8,214,855 19	388,155 61	"	"	8,603,010 80	1850
7,583,937 87	655,782 33	8,239,720 20	402,078 40	"	"	8,641,798 60	1851
7,620,229 44	676,788 01	8,297,018 05	424,031 15	"	"	8,721,049 20	1852
7,611,826 72	700,212 71	8,312,039 43	607,760 64	"	"	8,919,800 07	1853
7,418,721 40	721,898 99	8,140,620 39	880,853 61	"	"	9,021,474 03	1854
7,588,676 02	758,250 19	8,346,926 21	1,201,437 75	"	"	9,548,363 96	1855
7,741,412 81	795,939 37	8,537,352 18	1,424,423 90	"	"	9,961,776 08	1856
8,166,883 61	840,561 62	9,007,445 23	1,509,080 71	"	"	10,516,525 94	1857
8,553,831 72	874,631 15	9,428,462 87	1,683,006 08	"	"	11,111,518 95	1858
8,599,632 67	910,422 05	9,509,054 72	1,767,652 77	"	"	11,277,711 49	1859
8,620,215 42	910,046 74	9,530,262 16	1,800,173 68	"	"	11,330,436 84	1860
8,760,492 14	975,455 67	9,735,947 81	1,990,516 15	"	"	11,726,463 96	1861
8,959,183 47	1,019,164 60	9,978,348 07	2,000,911 10	"	"	11,979,259 17	1862
9,218,331 93	1,068,079 39	10,286,411 32	2,147,471 22	"	"	12,433,882 50	1863
9,439,388 59	1,120,379 99	10,559,768 58	2,357,471 18	"	"	12,917,239 76	1864
9,712,431 65	1,170,038 67	10,882,470 32	2,480,408 34	"	"	13,362,878 66	1865
10,191,179 27	1,232,638 76	11,423,818 03	3,080,420 11	"	"	14,504,238 13	1866
10,631,066 14	1,313,231 38	11,944,297 52	3,372,308 88	"	"	15,316,606 40	1867
10,858,587 89	1,378,303 54	12,236,891 43	3,671,291 68	"	"	15,908,183 11	1868
11,045,667 43	1,432,812 05	12,478,479 48	3,682,695 18	"	"	16,041,084 66	1869
11,201,355 56	1,490,453 10	12,691,808 66	3,473,132 97	"	"	16,257,941 63	1870
12,827,607 26	1,589,490 31	14,417,097 57	3,917,687 76	"	"	17,334,785 33	1871
13,929,892 25	1,718,236 43	15,648,128 68	9,988,903 31	118,538 83	"	25,783,120 82	1872
17,291,411 "	1,868,590 72	19,159,001 72	10,933,325 51	600,000 "	"	30,813,357 23	1873
22,577,019 55	2,610,842 46	25,187,862 01	10,914,315 02	601,000 "	"	36,808,177 03	1874
23,510,979 31	2,791,369 67	26,302,348 98	11,210,368 99	600,000 "	"	38,045,667 90	1875
26,176,858 10	2,935,071 72	29,111,929 82	10,034,785 75	500,000 "	"	39,946,715 57	1876
36,332,603 05	3,720,207 99	39,053,071 04	3,261,685 10	500,000 "	"	42,814,756 14	1877
36,715,719 91	3,929,521 60	40,645,241 51	3,461,483 63	600,000 "	"	44,609,732 07	1878
33,583,997 61	4,220,791 68	37,804,789 29	3,620,121 41	500,000 "	"	46,880,216 53	1879
33,181,159 18	4,171,312 45	37,352,471 63	4,501,122 39	500,000 "	298,080 "	48,068,304 02	1880
40,709,616 67	4,771,533 27	45,481,149 94	4,590,599 83	500,000 "	497,800 "	51,069,549 87	1881
42,748,602 22	5,120,385 35	47,868,987 57	4,210,748 28	500,000 "	497,800 "	53,077,993 85	1882
41,263,311 87	5,474,606 06	46,737,917 93	4,233,350 34	500,000 "	497,800 "	55,016,110 21	1883
45,011,379 51	5,737,077 02	50,748,456 53	4,138,796 97	500,000 "	497,800 "	55,885,053 50	1884
45,393,383 48	5,411,637 97	50,805,021 45	3,920,998 41	501,000 "	497,800 "	55,723,819 89	1885
43,702,418 20	5,611,417 36	49,313,835 56	3,821,382 90	501,000 "	497,800 "	55,138,779 06	1886
42,177,315 09	6,089,553 49	48,266,868 57	4,051,731 73	500,000 "	497,800 "	53,619,101 30	1887
42,720,110 91	6,319,620 11	49,039,731 02	4,130,011 43	500,000 "	497,800 "	51,167,585 75	1888
42,892,754 92	6,557,654 02	49,450,408 94	4,355,906 14	500,000 "	497,800 "	51,831,115 68	1889
43,321,066 76	6,808,161 59	50,129,228 37	4,576,115 63	500,000 "	497,800 "	55,703,145 90	1890
43,488,512 18	7,073,355 81	50,561,868 99	4,653,667 91	500,000 "	497,800 "	56,213,366 23	1891
43,661,769 31	7,347,216 58	51,008,985 89	4,495,228 91	500,000 "	497,800 "	56,505,013 83	1892
43,889,681 54	7,633,916 95	51,523,598 49	4,789,958 27	500,000 "	497,800 "	57,290,583 76	1893
44,252,234 41	7,915,902 83	52,168,137 24	5,079,797 30	219,800 "	497,800 "	57,265,151 51	1894
41,008,220 89	8,235,140 32	49,243,361 21	5,083,513 98	219,800 "	497,800 "	55,044,231 19	1895
41,981,621 81	8,518,082 62	50,499,703 43	5,290,080 33	219,800 "	497,800 "	56,517,081 06	1896
51,086,436 80	9,820,087 31	60,906,524 11	5,282,707 09	219,800 "	"	60,397,831 23	1897
51,323,111 10	10,766,029 21	62,089,140 31	5,140,533 56	219,800 "	"	67,914,872 87	1898
52,205,691 71	11,014,700 33	63,220,391 04	5,630,318 14	219,800 "	"	69,970,103 26	1900
55,501,216 18	11,739,716 80	67,240,932 98	4,723,818 60	219,800 "	"	72,158,111 51	1901
57,033,310 72	12,292,011 12	69,325,321 84	4,595,566 56	219,800 "	"	74,140,518 40	1902
58,608,512 92	12,879,878 67	71,488,391 59	4,663,391 73	219,800 "	"	76,369,116 32	1903
60,085,730 67	13,169,789 76	73,255,520 43	4,787,811 97	219,800 "	"	78,562,902 39	1904
61,620,781 81	14,079,608 91	75,700,390 72	5,035,622 67	219,800 "	"	80,955,612 96	1905
63,290,585 91	14,733,056 08	78,023,641 99	5,125,208 11	219,800 "	"	83,341,749 13	1906
64,738,856 02	15,301,066 30	80,039,922 32	5,409,512 96	219,800 "	"	85,769,085 28	1906
69,116,368 69	17,302,865 12	86,419,233 81	5,712,625 65	(1)	"	92,121,810 36	1907
70,780,456 77	17,318,510 24	88,098,966 01	5,736,407 34	"	"	94,015,374 35	1908
72,797,349 55	18,337,377 16	91,134,726 71	5,884,168 02	"	"	97,119,894 72	1909
2,001,118,121 45	339,192,780 08	2,340,310,901 53	256,805,734 13	13,501,333 83	8,263,481 "	2,618,888,454 49	

(1) Ce loyer, qui était imputé antérieurement sur le budget de la dette publique, est compris, à partir de 1907, dans les parts de recettes allouées aux compagnies dont l'État exploite les lignes.

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

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (kilom.)	RECOUVREMENTS		PARTS DES RECETTES versées aux sociétés conces- sionnaires.	ENSEMBLE ou recettes brutes.	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	PENSIONS.	ENSEMBLE.
		effectués au profit du Trésor.						
		Recettes du trafic.	Produits divers (annexe VII).					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	13.5	208,097 50	365 »	»	209,362 50	168,847 44	»	168,847 44
1836	35.7	825,132 85	461 16	»	825,594 01	431,135 67	»	431,135 67
1837	90.8	1,416,962 94	892 24	»	1,417,855 18	1,189,958 72	»	1,189,958 72
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	»	3,098,267 66	2,768,616 64	»	2,768,616 64
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	»	4,282,886 86	3,082,994 23	»	3,082,994 23
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	»	5,355,946 38	3,077,994 08	»	3,077,994 08
1841	340.5	6,226,333 66	55,475 43	»	6,281,809 09	4,469,387 95	»	4,469,387 95
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 20	»	7,501,862 49	4,490,399 13	»	4,490,399 13
1843	485.5	8,994,439 33	34,382 54	»	9,028,821 87	5,393,854 52	»	5,393,854 52
1844	559.8	11,226,310 87	21,149 88	»	11,247,460 75	5,977,027 03	80 »	5,977,107 03
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	»	12,420,850 21	6,306,285 15	826 »	6,307,111 15
1846	559.8	13,572,573 03	26,996 19	»	13,599,571 22	7,153,278 78	1,263 »	7,154,541 78
1847	569.6	14,650,387 30	79,652 48	46,368 32	14,776,388 10	9,290,956 69	1,319 »	9,292,275 69
1848	594.9	12,077,885 03	76,050 68	149,890 58	12,302,826 29	8,857,512 47	1,768 »	8,859,280 47
1849	624.6	12,935,920 91	50,096 75	305,510 87	13,291,528 53	8,164,106 73	1,920 »	8,166,026 73
1850	624.6	14,663,625 10	47,250 06	388,155 61	15,099,030 77	9,194,867 39	4,113 »	9,198,980 39
1851	624.6	15,885,458 47	49,826 62	402,976 40	16,338,291 40	8,698,922 94	5,831 »	8,614,753 94
1852	624.6	16,913,207 54	70,829 46	424,031 15	17,408,068 15	8,495,317 18	5,355 »	8,500,672 18
1853	631.4	19,070,468 26	67,683 16	607,760 64	19,745,912 06	10,013,360 08	5,327 »	10,018,687 08
1854	636.6	21,767,883 59	80,835 29	899,853 64	22,748,571 52	11,292,448 49	5,281 »	11,297,729 49
1855	652.4	23,230,743 73	114,083 72	1,201,437 75	24,546,265 20	13,058,256 70	4,750 »	13,063,015 70
1856	713.1	23,061,148 25	126,548 44	1,424,423 90	24,612,169 59	14,638,288 67	7,325 »	14,645,613 67
1857	744.6	24,143,081 94	91,327 42	1,509,080 71	25,743,490 07	14,520,858 79	21,449 »	14,542,307 79
1858	745.7	25,621,238 09	102,880 30	1,683,006 08	27,407,124 47	14,961,971 94	27,050 »	14,989,021 94
1859	745.7	26,313,346 93	96,469 40	1,767,652 77	28,177,489 10	14,505,769 13	27,773 »	14,533,542 13
1860	747.2	27,760,404 15	84,026 45	1,800,374 68	29,644,505 28	14,272,024 50	28,163 »	14,300,187 50
1861	748.6	30,919,514 04	81,927 03	1,990,516 15	32,991,957 22	14,623,661 37	31,901 »	14,655,562 37
1862	748.6	30,589,840 21	113,455 61	2,090,941 10	32,793,236 92	15,209,555 36	32,340 »	15,241,905 36
1863	748.6	31,721,263 37	107,978 72	2,147,171 22	33,978,414 31	15,783,963 70	40,317 »	15,824,280 70
1864	748.6	33,741,531 40	230,914 32	2,357,471 18	36,329,916 90	17,373,116 15	43,410 »	17,416,526 15
1865	749.2	35,609,687 78	104,866 80	2,480,408 34	38,193,962 92	19,762,285 54	53,519 »	19,815,804 54
1866	789.8	34,891,537 91	117,961 64	3,090,420 11	37,889,919 66	23,401,115 07	72,064 »	23,473,179 07
1867	862.7	36,814,562 40	165,165 72	3,372,306 88	40,352,035 »	24,242,467 65	81,936 »	24,324,343 65
1868	862.7	38,194,890 83	135,402 58	3,671,291 68	42,001,675 09	24,075,064 05	79,526 »	24,154,590 05
1869	862.7	39,849,772 91	122,274 75	3,562,595 18	43,531,642 84	24,681,372 77	78,391 »	24,759,763 77
1870	868.7	41,825,030 69	65,195 36	3,473,132 97	45,366,359 22	25,470,738 87	87,294 »	25,558,032 87
1871	1,422.2	57,172,844 33	64,498 47	8,947,687 76	66,185,030 56	35,305,235 06	91,997 »	35,397,132 06
1872	1,469.6	58,428,526 16	172,088 04	9,988,803 31	68,590,317 51	42,629,106 65	91,199 »	42,720,305 65
1873	1,871.1	61,789,273 08	153,768 14	10,933,325 51	72,867,366 73	54,980,042 29	102,232 »	55,082,274 29
1874	1,925.1	77,182,403 81	125,834 43	10,914,315 02	88,222,555 25	60,576,364 07	102,451 »	60,678,815 07
1875	1,966.5	76,393,950 69	107,889 78	11,240,308 29	87,742,148 76	58,786,881 59	121,582 »	58,908,463 59
1876	2,053.2	80,470,164 97	109,735 42	10,634,785 75	90,614,686 14	57,946,882 91	127,747 »	58,074,629 91
1877	2,144.7	87,179,918 82	107,656 99	3,261,085 10	90,549,290 91	55,436,139 29	143,941 »	55,580,080 29
1878	2,435.3	90,909,890 86	98,794 68	3,461,453 63	94,473,169 17	56,291,548 37	188,130 »	56,479,678 37
1879	2,552.0	96,187,064 46	105,708 93	3,620,424 41	99,913,197 86	58,660,393 71	193,161 »	58,853,554 71
1880	2,724.0	109,317,042 72	85,786 01	4,504,122 39	113,909,951 12	68,657,314 40	193,346 »	68,850,660 40
1881	2,869.5	108,953,600 62	102,343 69	4,590,590 83	113,646,535 14	71,604,554 55	202,845 »	71,867,399 55
1882	3,004.0	115,133,863 74	90,131 37	4,210,746 28	119,434,741 39	74,808,908 32	217,030 »	75,025,938 32
1883	3,074.1	117,599,308 14	101,086 62	4,283,359 31	121,933,754 07	73,571,033 27	258,207 »	73,829,240 27
1884	3,129.0	118,099,536 77	90,255 39	4,138,796 97	120,328,619 13	72,424,791 77	296,529 »	72,721,320 77
1885	3,173.1	115,700,015 10	104,474 24	3,020,998 44	119,725,487 78	70,454,673 50	309,249 »	70,763,913 50
1886	3,199.9	113,467,194 40	89,837 36	3,824,382 90	117,381,461 66	65,916,550 15	351,731 »	66,268,281 15
1887	3,216.6	120,115,735 50	79,981 89	4,054,734 73	124,230,452 12	66,817,567 41	353,876 »	67,201,443 41
1888	3,226.8	127,221,757 71	87,506 41	4,130,024 43	131,439,288 55	69,985,250 66	386,182 »	70,371,432 66
1889	3,235.4	132,469,463 73	64,714 47	4,385,906 14	136,920,084 34	74,714,532 80	437,617 »	75,152,149 80
1890	3,248.6	136,614,780 22	60,923 32	4,576,715 53	141,251,819 07	84,045,523 46	464,579 »	84,510,102 46
1891	3,289.4	138,086,302 »	80,344 49	4,653,667 91	142,820,314 40	84,224,514 76	482,550 »	84,707,064 76
1892	3,275.8	136,268,975 10	89,247 92	4,493,228 91	140,853,451 93	82,480,428 76	509,296 »	82,989,721 76
1893	3,278.7	140,735,750 88	62,857 08	4,789,256 27	145,587,864 23	81,593,514 69	533,238 »	82,126,752 69
1894	3,288.6	147,811,219 50	84,529 18	5,079,797 30	152,975,875 98	85,307,962 42	561,209 »	85,869,171 42
1895	3,298.8	149,543,634 71	67,853 73	5,083,513 98	154,695,002 42	90,831,177 25	615,012 »	91,446,189 25
1896	3,502.1	155,079,703 21	86,617 29	5,290,080 33	160,456,430 83	91,590,429 18	675,629 »	92,266,058 18
1897	3,831.6	174,754,436 78	68,639 86	5,282,707 09	180,105,783 73	103,262,679 60	724,113 »	103,986,792 60
1898	4,039.9	182,910,902 13	80,477 47	5,120,533 56	188,111,913 16	108,141,324 68	764,366 »	108,905,690 68
1899	4,039.6	198,993,969 97	88,418 62	5,530,348 14	204,612,736 73	120,871,091 30	809,395 »	121,680,486 30
1900	4,060.1	204,334,675 83	101,571 41	4,725,848 56	209,162,095 80	141,034,479 39	919,620 »	141,954,099 39
1901	4,048.5	203,114,952 23	138,269 98	4,505,586 56	207,846,788 77	140,488,210 86	906,299 »	141,393,509 86
1902	4,049.3	210,716,113 33	226,212 74	4,013,394 73	215,605,720 80	135,304,948 60	960,367 »	136,265,315 60
1903	4,052.0	220,094,070 03	312,594 47	4,787,811 97	225,104,506 47	134,223,878 78	1,170,789 »	135,394,667 78
1904	4,036.0	227,279,145 31	468,414 74	5,035,823 97	232,783,182 12	138,472,607 92	1,256,340 »	139,728,997 92
1905	4,046.5	242,413,523 38	507,371 33	5,125,208 14	248,136,102 83	153,963,908 33	1,375,016 »	153,338,924 33
1906	4,064.1	253,424,407 15	716,420 24	5,109,512 96	269,550,370 35	164,109,137 31	1,497,569 »	165,507,006 31
1907	4,289.2	263,233,246 44	769,796 17	5,742,625 65	269,736,668 26	(1) 183,004,413 74	1,576,317 »	184,580,760 74
(2) 1908	4,300.8	262,822,603 56	802,728 46	5,736,407 34	269,361,739 36	180,700,643 34	1,690,121 »	182,390,770 34
(3) 1909	4,319.4	(4) 271,647,689 35	(5) 830,315 61	5,889,108 02	(6) 281,582,191 38	(7) 188,677,730 »	(8) 1,892,710 »	(9) 190,570,123 »
		6,492,145,016 91	10,099,987 30	156,805,734 13	6,759,100,738 34	4,091,000,357 31	24,274 236 »	4,115,274,593 31

(1) Chiffres rectifiés. — (2) Chiffres définitifs. — (3) Chiffres provisoires. — (4) Y compris les soldes des produits nets de l'exploitation des lignes des sociétés anonymes de la Flandre Occidentale et de Termonde. — Saint-Nicolas pour compte de l'Etat, respectivement fr. 27,947.87 et 424,817.87. (V. comptes de liquidation, annexes I I à LVIII du compte rendu de 1908).

par l'État, depuis 1855 jusqu'en fin 1909. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

RECETTES NETTES.	CHARGES FINANCIÈRES. (Voir annexe IV.)	SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.		COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.		
10	11	12	13	14	15	16	17
100,515 06	123,888 80	"	23,373 74	"	23,373 74	82 68	1835
394,458 34	418,661 27	"	24,202 93	"	47,576 67	52 22	1836
227,896 46	915,870 12	"	687,912 66	"	735,490 33	83 03	1837
329,651 02	1,518,623 08	"	1,188,972 06	"	1,924,462 39	89 36	1838
1,199,892 63	2,225,269 29	"	1,026,376 66	"	2,950,839 05	71 98	1839
2,277,932 30	3,463,817 64	"	1,187,665 34	"	4,138,504 39	57 47	1840
1,812,421 14	4,643,351 74	"	2,830,930 60	"	6,969,434 99	71 15	1841
3,005,463 36	5,833,225 38	"	2,827,762 02	"	9,797,197 01	59 94	1842
3,834,967 35	6,739,179 43	"	3,104,212 08	"	12,901,409 09	59 74	1843
5,270,353 72	6,937,187 91	"	1,658,814 10	"	14,568,223 28	53 14	1844
6,113,739 06	7,228,714 44	"	1,114,975 28	"	15,683,198 66	50 78	1845
6,445,029 44	7,493,267 40	"	1,048,237 96	"	16,731,436 62	52 "	1846
5,484,113 01	7,801,708 68	"	2,317,595 67	"	19,049,032 29	59 94	1847
3,443,545 82	8,136,145 47	"	4,692,599 65	"	23,741,631 91	69 94	1848
5,125,501 80	8,433,572 05	"	3,308,070 25	"	27,040,702 19	60 09	1849
5,900,050 38	8,603,040 80	"	2,702,990 42	"	29,752,692 61	69 93	1850
7,723,537 55	8,842,896 60	"	919,159 05	"	30,671,851 66	51 28	1851
8,907,395 97	8,721,049 20	186,346 77	"	"	30,485,504 89	47 46	1852
9,727,224 98	8,949,800 07	777,424 91	"	"	29,708,079 93	49 57	1853
11,350,845 03	9,043,474 03	2,407,371 "	"	"	27,300,708 98	48 52	1854
11,483,249 50	9,546,362 96	1,936,886 54	"	"	25,363,822 44	51 71	1855
9,966,546 92	9,961,796 08	4,750 84	"	"	25,359,071 60	58 02	1856
11,201,182 28	10,806,528 97	394,653 31	"	"	24,964,418 29	61 53	1857
12,418,102 53	11,111,518 95	1,306,583 58	"	"	23,657,834 71	53 25	1858
13,643,925 97	11,277,618 29	2,365,308 68	"	"	21,291,526 03	50 07	1859
15,313,717 78	11,366,636 84	3,977,080 91	"	"	17,314,445 09	47 57	1860
18,336,304 85	11,726,463 96	6,609,830 89	"	"	10,704,514 20	43 74	1861
17,461,331 56	11,979,269 37	5,482,062 19	"	"	5,222,452 01	45 80	1862
18,152,133 61	12,433,582 59	5,718,551 02	"	498,099 01	"	46 11	1863
18,913,390 75	12,917,239 76	5,996,150 99	"	6,492,250 "	"	47 70	1864
18,378,159 38	13,362,678 56	5,015,279 82	"	"	11,507,529 62	51 39	1865
14,416,740 59	14,504,228 13	"	87,487 54	11,420,042 28	"	60 78	1866
16,027,691 35	15,316,604 40	711,086 95	"	12,131,129 23	"	60 29	1867
17,847,085 04	15,908,183 11	1,938,901 93	"	14,070,031 16	"	57 36	1868
18,774,879 07	16,041,034 66	2,733,814 47	"	10,803,845 67	"	58 30	1869
19,809,326 35	16,257,941 63	3,550,384 72	"	20,354,230 29	"	55 66	1870
30,787,858 50	23,864,685 36	7,423,203 14	"	27,777,433 43	"	52 41	1871
25,870,011 86	25,783,460 82	86,551 04	"	27,863,984 47	"	60 57	1872
17,785,092 44	30,613,357 23	"	12,828,264 79	15,035,719 68	"	72 50	1873
27,543,740 19	36,608,177 03	"	9,064,436 84	5,971,282 81	"	69 06	1874
29,833,635 17	38,045,657 20	"	9,211,972 03	"	3,240,689 19	65 75	1875
32,540,056 23	39,916,715 57	"	7,406,659 34	"	10,647,348 53	63 83	1876
34,969,210 62	42,814,756 14	"	7,845,545 52	"	18,492,894 05	61 25	1877
37,993,499 80	44,609,732 07	"	6,616,241 27	"	25,109,135 32	59 66	1878
41,059,613 15	46,880,216 53	"	5,820,573 38	"	30,929,708 70	58 69	1879
45,039,290 72	49,266,304 02	"	3,207,013 30	"	34,136,722 "	60 03	1880
47,779,135 29	51,069,549 67	"	9,290,405 38	"	43,427,127 38	62 79	1881
44,408,803 07	53,077,593 85	"	8,868,790 78	"	52,095,918 16	62 59	1882
48,154,513 80	55,016,110 24	"	6,861,596 44	"	58,957,514 60	60 26	1883
47,607,298 36	55,885,053 50	"	8,277,756 14	"	67,235,269 74	60 16	1884
48,981,574 28	55,723,819 89	"	6,762,245 61	"	73,997,515 35	58 96	1885
51,113,183 51	54,138,779 06	"	3,025,595 55	"	77,023,110 90	56 92	1886
57,079,003 71	53,619,403 39	3,459,605 41	"	"	73,563,505 49	54 07	1887
61,067,855 89	64,167,585 75	6,900,270 14	"	"	66,563,235 35	53 54	1888
61,767,934 54	54,874,115 64	6,933,818 86	"	"	59,729,416 49	54 89	1889
56,741,716 61	55,703,145 90	1,038,570 71	"	"	58,600,846 78	59 83	1890
58,113,249 64	56,513,365 23	1,889,883 41	"	"	56,790,962 37	59 31	1891
57,863,722 17	56,505,043 81	1,358,683 34	"	"	55,432,279 03	59 27	1892
63,461,111 54	57,290,883 76	6,170,227 78	"	"	49,262,051 25	56 40	1893
67,109,701 56	57,965,451 54	9,141,253 02	"	"	40,120,798 23	56 13	1894
63,248,813 17	55,041,281 19	8,204,531 98	"	"	31,916,266 25	59 20	1895
68,190,372 65	56,517,084 66	11,673,287 99	"	"	20,242,978 26	57 51	1896
76,118,991 13	66,397,831 23	9,721,159 90	"	"	10,521,818 36	61 02	1897
79,206,222 48	67,934,872 87	11,271,349 61	"	749,531 25	"	56 87	1898
82,932,250 43	69,970,403 26	12,961,847 17	"	13,711,378 42	"	60 47	1899
67,207,996 41	72,188,411 54	"	4,980,415 13	8,739,963 29	"	67 86	1900
66,452,278 91	74,140,518 40	"	7,688,239 49	1,042,723 80	"	64 05	1901
79,340,405 30	76,369,416 32	2,970,988 98	"	4,013,712 78	"	63 23	1902
88,799,888 69	78,562,962 39	11,236,876 30	"	15,259,589 08	"	60 12	1903
93,054,184 20	80,935,612 95	12,085,571 25	"	27,349,169 33	"	60 03	1904
92,797,178 50	83,344,749 13	9,452,429 37	"	36,801,589 70	"	62 60	1905
93,943,364 04	85,719,065 28	8,174,298 76	"	44,975,888 46	"	63 81	1906
85,155,907 52	92,121,849 35	"	6,965,941 84	38,009,946 62	"	60 18	1907
89,970,969 02	94,015,374 35	"	7,044,403 33	30,965,541,20	"	67 74	1908
96,162,043 08	97,019,894 73	"	6,027,870 75	24,937,600 54	"	67 71	1909
2,643,820,145 03	2,618,888,454 49	193,290,977 65	198,353,287 11				

No V bis. — POUR MÉMOIRE. — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer.

ANNÉES.	Soldes effectifs, toutes dépenses et charges liquidées.		TAUX D'INTÉRÊT.	BALANCE du COMPTE D'INTÉRÊTS.		SOLDE en tenant compte des intérêts		
	ANNUELS.			ACTIF.	PASSIF.	ANNUELS.		ACCUMULÉS.
	ACTIF.	PASSIF.				ACTIF.	PASSIF.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	>	23,373 74	4.39	2,206 31	"	"	21,167 43	21,167 23
1836	"	24,202 93	4.39	7,729 10	"	"	16,473 83	37,641 26
1837	"	687,913 66	4.39	3,349 66	"	"	684,564 "	722,205 26
1838	"	1,133,972 06	4.32	"	24,078 81	"	1,213,050 87	1,935,256 13
1839	>	1,026,376 66	4.32	"	57,685 38	"	1,084 062 04	3,019,318 17
1840	>	1,187,665 34	4.88	"	91,760 69	"	1,279,426 03	4,298,744 20
1841	>	2,630,930 60	4.89	"	165,894 89	"	2 996 825 49	7,295,569 69
1842	>	2,827,762 02	4.89	"	283,269 78	"	3,111,031 80	10,406,601 49
1843	>	3,104,212 08	4.90	"	420,866 77	"	3,525,078 85	13,931,680 34
1844	>	1,666,814 19	4.66	"	528,417 06	"	2,193,231 25	16,124,911 59
1845	>	1,114,975 38	4.66	"	608,970 76	"	1,723,946 14	17,848,857 73
1846	>	1,648,237 96	4.66	"	681,587 58	"	1,729,825 54	19,578,683 27
1847	>	2,217,595 67	4.67	"	787,353 17	"	3,104,948 84	22,683,632 11
1848	>	4,692,599 65	4.71	"	990,833 43	"	5,683,433 14	28,367,065 25
1849	>	3,308,070 25	4.71	"	1,222,577 98	"	4,530,648 23	32,897,713 48
1850	>	2,702,990 42	4.71	"	1,419,677 17	"	4,122,667 59	37,020 381 07
1851	>	919,159 05	4.71	"	1,571,260 73	"	2,490,419 78	39,510 800 85
1852	186,346 77	>	4.73	"	1,668,229 31	"	1,481,882 54	40,992 683 39
1853	777,424 91	>	4.73	"	1,723,278 59	"	945,853 68	41,938,537 07
1854	2,407,371 >	"	4.54	"	1,664,502 08	742,868 92	"	41,195,668 15
1855	1,936,886 54	>	4.54	"	1,636,886 21	300,000 33	"	40,895,667 82
1856	4,750 84	>	4.54	"	1,662,757 12	"	1,658,006 28	42,553,674 10
1857	394,653 31	>	4.51	"	1,700,613 81	"	1,305,960 50	43,859,634 60
1858	1,306,583 58	"	4.51	"	1,735,993 10	"	429,409 52	44,289,044 12
1859	2,366,308 68	"	4.51	"	1,729,625 91	636,682 77	"	43,652,361 35
1860	3,977,080 94	"	4.51	"	1,663,319 11	2,313 761 83	"	41,338,599 52
1861	6,609,930 89	"	4.52	"	1,499 087 84	5,116,843 05	"	36,227,756 47
1862	5,482,062 19	"	4.52	"	1,288,089 77	4,193,972 42	"	32,033,784 05
1863	5,718,551 02	"	4.53	"	1,088,618 02	4,629,933 "	"	27,408 851 05
1864	5,996,150 99	"	4.53	"	866,402 87	5,129,748 12	"	22,274,102 93
1865	5,015,279 82	"	4.53	"	648,932 82	4,366,347 "	"	17,907,755 93
1866	"	87,487 54	4.53	"	554,453 69	"	641,941 23	18,549,697 16
1867	711,086 95	"	4.52	"	552,434 63	158,652 32	"	18,391,044 84
1868	1,938,901 93	"	4.52	"	510,902 30	1,427,999 63	"	16,963,045 21
1869	2,733,814 41	"	4.54	"	424,803 41	2,309,011 "	"	14,654 034 21
1870	3,550,384 72	"	4.54	"	294,484 26	3,255,900 46	"	11,393,133 75
1871	7,423,203 14	"	4.50	"	21,511 50	7,401,691 64	"	3,996,442 11
1872	86,551 04	>	4.51	174,577 27	"	261,128 31	"	3,735,313 80
1873	>	12,828,264 79	4.29	"	33,999 56	"	12,852,264 35	16,587,578 15
1874	>	9,064,436 84	4.29	"	365,630 93	"	9,430,067 77	26,017,645 92
1875	>	9,211,972 03	4.29	"	749,504 07	"	9,961,476 10	35 979,122 02
1876	>	7,406,659 34	4.29	"	1,071,491 27	"	8,478,150 61	44,457,272 63
1877	>	7,845 545 52	4.26	"	1,229,159 51	"	9,074,705 03	53,531,977 66
1878	>	6,616,241 27	4.23	"	1,544,689 16	"	8,160,930 43	61,692 908 09
1879	>	5,880,573 35	4.23	"	1,828,345 54	"	7,648,918 92	69,341,827 01
1880	>	3,207,013 30	3.96	"	1,958,757 87	"	5,165,771 17	74,507,598 18
1881	>	9,290,405 38	3.96	"	2,233,924 15	"	11,524,329 53	86,031,927 71
1882	>	8,668,790 78	3.94	"	2,636,613 20	"	11,305,403 08	97,337,331 69
1883	>	6,861,596 44	3.93	"	3,055 027 09	"	9,916,623 53	107,253,955 22
1884	>	8,277,755 14	3.93	"	3,459,131 06	"	11,736,886 20	118,990,841 42
1885	>	6,762,245 61	3.93	"	3,889,499 53	"	10,651,745 14	129,642,586 56
1886	>	3,025,595 55	3.91	"	4,225,944 40	"	7,251,539 05	136,894,126 51
1887	3,459,605 41	"	3.57	"	3 982,247 75	"	522,642 34	137,416,768 85
1888	6,900,270 14	"	3.57	"	3,925,099 09	2,975,171 05	"	134,441,597 80
1889	6,933,818 86	"	3.56	"	3,860,281 62	3,133,537 24	"	131,308,060 56
1890	1,038,570 71	"	3.57	"	3,792,202 51	"	2,753,631 80	134,061,692 36
1891	1,899,883 41	"	3.55	"	3,845,743 46	"	1,945,860 05	136,067,552 41
1892	1,358,683 34	"	3.53	"	3,894,373 98	"	2,535,690 44	138,543 242 85
1893	6,170,227 78	"	3.52	"	3,879,258 78	2,290,969 "	"	136,252,273 85
1894	9,141,253 02	"	3.52	"	3,731,632 71	5,406,620 31	"	130,845,653 54
1895	8,204,531 98	"	3.16	"	3,242,845 84	4,961,686 14	"	125,833,967 40
1896	11,673,287 99	"	3.16	"	3,011,243 67	8,662,044 32	"	117,221,023 08
1897	9,721,159 90	"	3.15	"	2,596,027 81	7,125,132 09	"	110,096,790 99
1898	11,271,349 61	"	3.13	"	2,305,675 27	8,965,674 34	"	101,131,116 65
1899	12,961,847 17	"	3.13	"	1,973,150 92	10,988,696 25	"	90,142,420 40
1900	"	4,980,415 13	3.13	"	1,862,698 89	"	6,843,114 02	96,985,534 42
1901	"	7,688,239 49	3.13	"	2,082,763 03	"	9,771,003 42	106,756,537 84
1902	2,970,988 98	"	3.125	"	2,172,744 77	798,244 21	"	105,958,293 03
1903	11,236,876 30	"	3.12	"	1,983,137 37	9,253,738 93	"	96,704,554 70
1904	12,093,571 25	"	3.115	"	1,644,878 04	10,453,693 21	"	86,250,861 49
1905	9,452,429 37	"	3.11	"	1,322,517 43	8,129,911 94	"	78,120,949 55
1906	8,174,298 76	"	3.11	"	1,056,275 39	7,118,023 37	"	71,002,026 18
1907	"	6,965,941 84	3.108	"	972,688 55	"	7,938,630 39	78,941,856 67
1908	"	7,044,405 33	3.109	"	1,191,501 73	"	8,235,907 06	87,177,463 63
1909	"	6 1927,850 75	3.113	"	1,389,161 49	"	7,417,012 24	94 591 475 87
TOTAL	193,299,277 65	168,453,287 11		187,862 34	119,720,018 75	134,501,683 20	227,096,159 07	

N° VI. — *Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs
et trains de marchandises. — 1835-1909.*

N° VI. — Recettes brutes de l'exploitation par
1835-

TRAINS DE VOYAGEURS.									
Années.	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprès. (Services intérieurs et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	268,997 50	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,399,988 58	"	16,994 36	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	"	103,421 39	"	"	"	"	"	"
1839	3,636,544 24	"	132,514 48	"	"	"	"	68,597 50	"
1840	4,046,930 33	"	132,253 60	"	"	"	4,577 61	123,978 "	"
1841	4,113,754 78	"	127,249 40	"	"	"	25,113 97	130,718 80	"
1842	4,682,134 64	"	297,570 89	"	"	"	28,607 "	176,932 "	"
1843	5,454,906 10	"	339,131 17	"	"	5,904 12	29,289 05	170,515 97	"
1844	6,166,548 04	"	394,731 12	"	"	33,088 95	39,616 90	205,334 "	"
1845	6,393,309 20	"	421,525 24	"	"	59,360 34	43,060 60	192,379 "	"
1846	6,883,047 51	"	484,136 65	"	"	46,721 54	41,338 07	201,650 30	"
1847	6,835,748 14	"	530,050 37	"	"	91,591 98	48,047 65	170,988 "	"
1848	6,007,225 "	"	415,766 88	"	"	105,390 22	45,035 06	93,188 45	"
1849	6,461,472 "	"	486,181 "	"	"	71,256 22	55,076 01	71,976 "	"
1850	7,312,524 97	"	608,915 99	"	"	62,593 40	58,244 57	86,828 89	"
1851	8,233,619 12	"	691,798 46	"	"	95,025 20	72,124 52	81,750 30	"
1852	8,289,339 49	"	617,793 34	"	"	128,624 04	76,863 79	60,389 30	"
1853	8,763,922 "	"	631,399 "	"	"	172,169 36	75,495 "	57,505 "	17,851 65
1854	9,248,930 "	"	608,193 50	"	"	183,631 37	121,054 25	34,956 "	31,775 10
1855	9,755,740 32	"	670,546 42	"	"	223,131 10	124,601 "	35,783 "	60,530 05
1856	10,100,181 18	"	623,796 21	"	"	286,764 "	121,933 96	24,608 "	61,766 45
1857	10,429,324 47	"	627,043 24	"	"	323,725 34	142,496 20	21,703 80	88,027 85
1858	10,458,462 86	"	556,393 61	"	"	319,062 01	144,465 53	18,173 20	88,179 90
1859	10,721,142 36	"	549,707 31	"	"	332,207 32	165,568 81	19,334 50	87,917 07
1860	11,305,873 53	"	516,015 36	"	"	389,818 93	169,338 38	16,231 60	108,190 70
1861	11,908,610 58	"	522,992 04	"	"	328,426 30	144,713 91	16,669 50	124,345 40
1862	12,403,172 44	"	548,592 64	"	"	417,493 36	113,376 39	14,919 30	114,535 55
1863	12,888,147 28	"	544,136 89	"	"	457,996 95	131,976 93	16,879 30	142,250 84
1864	13,477,303 79	"	557,402 99	"	"	462,010 87	146,920 05	14,925 60	119,446 97
1865	14,589,835 79	"	598,940 05	"	"	491,055 83	156,625 10	13,990 70	47,094 20
1866	13,335,386 39	"	508,092 19	"	221,704 62	498,918 09	198,989 40	12,256 91	54,129 06
1867	15,043,107 "	"	628,746 03	"	276,594 53	523,458 84	217,574 40	11,741 60	49,274 27
1868	15,239,140 76	"	640,300 14	"	319,073 07	578,100 25	261,445 13	14,896 14	48,325 30
1869	16,023,449 95	"	653,264 05	"	325,504 76	613,230 32	271,501 75	15,236 17	45,161 14
1870	16,139,076 72	"	676,395 77	"	354,258 10	693,785 14	313,548 92	16,784 87	66,525 94
1871	20,468,183 91	"	964,208 94	"	480,576 40	1,144,950 07	353,321 87	24,483 22	75,212 68
1872	21,648,343 43	"	805,543 45	"	503,232 03	854,305 23	334,900 12	18,117 37	80,166 04
1873	23,258,092 83	"	749,774 55	"	600,148 47	377,868 30	338,427 74	16,480 05	66,977 14
1874	27,806,549 16	"	881,514 84	"	752,942 22	975,014 61	323,684 24	24,074 38	77,716 23
1875	29,266,933 54	"	878,118 28	"	822,130 42	1,024,714 47	317,529 19	21,659 03	95,135 55
1876	29,608,665 55	"	853,295 62	"	823,125 56	963,727 72	339,457 01	18,969 "	94,119 24
1877	29,159,970 10	"	806,630 96	"	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,285 67	91,831 03
1878	29,881,415 61	"	830,824 21	"	897,906 66	374,436 81	262,022 40	22,080 43	92,682 80
1879	30,476,152 64	"	833,692 76	"	915,317 39	372,916 36	244,357 75	21,364 41	110,282 48
1880	37,767,012 36	"	902,272 28	"	964,981 "	1,179,855 59	228,500 52	38,311 69	119,073 46
1881	36,168,888 33	"	900,806 56	"	951,504 83	1,337,869 39	243,045 73	43,605 27	145,158 13
1882	38,707,890 03	"	937,051 03	"	973,648 88	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20	147,290 95
1883	39,425,171 80	"	967,797 45	14,272 "	1,084,362 73	2,142,762 12	215,152 17	48,824 77	154,197 25
1884	39,491,766 99	"	1,022,163 52	21,619 50	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	140,574 14
1885	41,725,313 05	"	1,043,266 60	28,196 50	999,285 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	157,575 05
1886	38,731,149 66	99,549 50	974,431 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,689 21
1887	40,003,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,684 78	198,611 24	45,760 21	167,756 59
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,112 56	32,535 50	1,054,707 45	1,891,609 59	209,781 11	50,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,081 26	35,115 "	1,085,687 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 60	173,570 39
1890	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 "	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	184,413 62
1891	46,099,527 15	155,870 60	1,108,934 92	43,064 "	1,149,377 76	2,030,088 78	234,976 73	57,994 46	178,744 98
1892	46,343,225 46	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47	177,646 98
1893	47,123,591 84	163,308 70	1,396,902 77	61,638 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 51	191,931 55
1894	51,369,632 14	170,231 40	1,541,544 91	72,516 64	1,234,890 05	2,234,600 97	179,468 30	72,403 30	202,263 08
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	198,706 76
1896	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,294,551 58	2,046,974 76	269,436 18	66,433 82	207,833 96
(1) 1897	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	218,659 86
(1) 1898	59,077,629 84	208,134 80	1,896,262 30	77,804 03	1,559,965 "	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63	243,950 85
1899	64,631,570 72	222,201 30	2,026,675 "	80,137 20	1,719,613 52	2,705,921 69	349,981 73	86,817 86	271,992 12
1900	68,560,602 64	233,340 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,846 98	334,261 76	88,820 62	273,401 97
1901	68,512,292 93	234,209 10	2,032,531 38	87,882 15	1,722,231 44	2,961,239 99	334,825 50	88,463 04	277,212 73
1902	70,083,242 59	236,513 10	2,009,748 96	91,544 67	1,757,342 73	3,312,875 22	366,692 57	91,901 76	288,926 73
1903	72,181,916 34	241,664 20	1,998,838 54	95,910 11	1,841,191 16	3,470,597 92	383,939 80	96,211 95	302,507 27
1904	74,279,290 46	249,354 90	2,025,499 61	99,350 66	1,978,000 99	3,619,091 31	397,258 55	99,582 82	313,227 82
1905	80,876,581 52	262,929 30	2,196,198 62	104,943 11	1,938,883 63	3,959,655 63	418,063 59	105,094 16	331,092 86
(1) 1906	81,421,974 67	271,602 00	2,231,084 12	111,824 22	2,106,363 99	4,207,819 20	444,242 65	111,833 70	352,691 09
(1) 1907	85,750,012 43	284,126 60	2,346,794 74	113,852 79	2,143,373 45	4,382,744 91	452,330 13	113,894 61	359,201 00
(1) 1908	87,800,490 55	291,991 60	2,432,860 73	113,575 33	2,165,050 72	4,204,836 88	455,704 65	114,559 90	360,273 31
(1) 1909	80,460,530 31	293,704 90	2,344,156 24	452,158 95	2,094,729 12	3,483,955 56	258,102 78	184,497 54	303,409 11
	2,250,291,830 11	4,876,881 70	71,377,373 43	2,182,642 03	50,987,539 30	90,755,118 56	15,953,923 81	4,640,721 06	6,932,284 67

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

trains de voyageurs et trains de marchandises.

1909.

TRAINS DE MARCHANDISES.							ENSEMBLE. (Col. 12 + 17.)	Années.
PRODUITS extraordinaires	TOTAL. (Col. 2 à 11.)	MESSAGÈRES. (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL. (Col. 13 à 16.)		
11	12	13	14	15	16	17	18	19
"	268,997 50	"	"	"	"	"	268,997 50	1835
"	825,132 85	"	"	"	"	"	825,132 85	1836
"	1,416,982 94	"	"	"	"	"	1,416,982 94	1837
"	3,039,239 12	"	58,594 28	"	"	58,594 28	3,097,833 40	1838
"	3,837,636 22	"	412,168 82	"	"	412,168 82	4,249,805 04	1839
"	4,307,759 54	92,448 22	908,287 51	17,193 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,187 03	1840
"	4,396,836 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,496 71	6,226,333 66	1841
"	5,185,214 63	408,164 13	1,758,027 43	54,171 35	53,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842
"	5,998,846 41	412,052 61	2,266,951 71	85,060 48	30,928 12	2,935,591 92	8,994,439 33	1843
"	6,839,319 91	866,449 10	3,288,162 84	124,810 "	107,539 02	4,386,090 06	11,225,310 87	1844
"	7,109,614 38	949,748 32	4,131,203 16	87,621 85	123,542 51	5,292,115 81	12,401,759 22	1845
"	7,656,934 10	950,380 96	4,672,771 33	91,803 80	200,682 74	5,915,628 93	13,572,573 03	1846
"	7,676,726 14	930,511 12	5,781,622 76	98,973 "	178,902 60	7,020,069 48	14,696,735 62	1847
20,350 "	6,886,976 61	715,990 19	4,679,949 54	98,038 67	46,821 60	5,540,890 "	12,227,775 61	1848
16,240 "	7,162,204 23	522,028 78	5,359,913 "	129,791 "	67,494 77	6,079,227 55	13,241,431 78	1849
14,285 "	8,155,392 62	572,940 60	6,097,302 23	133,517 "	92,628 "	6,896,387 89	15,051,780 71	1850
14,610 "	9,188,927 69	578,192 93	6,207,597 49	148,909 13	164,927 63	7,099,537 18	16,288,464 87	1851
15,092 50	9,187,101 46	621,303 63	7,236,662 46	146,056 28	150,682 74	8,150,134 23	18,572,573 03	1852
14,790 "	9,732,635 01	828,219 54	8,769,355 "	161,789 35	186,230 "	9,945,593 89	19,678,228 90	1853
12,760 "	10,241,000 22	1,013,617 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,739 01	22,097,739 24	1854
13,097 50	10,873,438 39	1,133,492 90	11,984,451 "	230,151 95	288,582 50	13,636,678 35	24,510,116 74	1855
14,462 50	11,231,552 30	1,127,327 09	11,632,312 "	190,904 55	344,413 84	13,341,988 08	24,578,540 38	1856
21,910 "	11,654,270 50	1,161,310 44	12,085,996 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,507,617 32	1857
16,980 "	11,601,716 11	1,237,959 09	13,717,133 60	201,528 24	519,588 93	15,676,209 91	27,277,926 01	1858
18,629 90	11,891,527 27	1,309,285 37	14,128,704 30	255,551 24	501,931 52	16,186,472 43	28,080,990 70	1859
23,200 55	12,519,639 05	1,334,321 86	14,906,968 60	247,103 97	474,320 90	17,092,355 33	29,601,914 38	1860
23,265 "	13,069,222 82	1,596,794 19	17,430,385 97	283,472 60	529,851 61	19,810,007 37	32,910,030 19	1861
10,995 55	13,638,085 23	1,013,757 95	16,403,538 52	290,382 43	602,501 61	18,920,180 53	32,548,265 76	1862
10,161 90	14,191,549 79	2,013,958 30	16,759,994 87	295,159 91	607,672 72	19,676,885 80	33,868,435 59	1863
11,092 "	14,789,244 27	2,086,181 86	18,063,365 06	352,014 11	808,197 28	21,309,758 31	36,099,002 58	1864
10,914 99	15,910,156 76	2,088,608 53	18,616,025 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,318,789 18	1865
10,939 90	14,849,306 62	1,836,106 95	19,766,880 06	480,239 79	1,285,280 94	23,348,577 74	38,188,974 36	1866
12,404 51	10,767,201 18	2,072,214 48	18,568,661 10	445,539 10	1,153,774 09	23,239,191 77	40,001,392 95	1867
13,441 66	17,118,722 45	2,458,704 11	20,538,401 77	471,491 33	1,262,011 32	24,733,698 53	41,852,330 98	1868
17,162 "	17,966,513 04	2,456,438 41	20,704,235 18	454,614 71	1,805,423 59	25,420,741 86	43,387,254 90	1869
23,264 60	18,265,650 06	2,452,424 09	22,136,638 03	481,939 54	1,949,827 58	27,020,820 22	45,306,479 28	1870
22,190 31	23,547,132 44	3,189,611 06	34,600,824 87	634,230 62	4,929,440 30	43,363,126 83	65,906,259 20	1871
21,214 74	24,245,832 41	3,012,906 67	38,574,124 70	615,108 65	3,219,196 03	45,418,456 05	69,664,288 46	1872
18,612 49	25,476,401 60	3,755,853 87	40,950,848 80	580,011 89	1,871,680 47	47,163,173 03	72,644,574 61	1873
176,918 57	31,016,424 25	3,762,871 85	49,941,687 50	739,166 70	2,638,041 73	66,181,767 81	87,200,192 66	1874
187,374 35	32,613,653 83	3,993,416 94	49,950,672 21	835,224 88	1,731,047 95	56,510,364 98	89,124,045 61	1875
220,404 62	32,921,755 32	3,949,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,858,972 71	57,598,167 52	99,519,922 84	1876
232,802 09	32,333,064 59	4,008,959 29	50,858,582 12	867,849 72	2,221,249 12	57,476,640 25	99,309,704 81	1877
236,835 67	32,568,224 64	4,694,335 66	53,713,810 78	875,540 39	2,353,973 67	61,637,690 50	94,205,915 14	1878
235,852 51	33,269,916 30	4,943,395 25	58,475,819 35	855,622 07	1,910,813 42	66,215,650 01	99,425,586 30	1879
274,682 29	41,474,889 22	4,697,766 65	61,466,188 32	1,062,220 32	2,126,016 40	72,352,191 76	113,826,881 "	1880
360,185 36	40,154,065 89	4,915,535 52	65,536,716 17	1,093,185 07	1,673,681 17	73,149,117 93	113,303,181 53	1881
317,770 96	42,801,823 61	5,156,598 52	65,596,247 14	1,012,940 73	1,716,012 26	76,481,793 67	119,283,622 31	1882
372,300 77	44,449,861 06	5,201,355 95	69,276,702 66	1,113,859 91	1,858,808 88	77,452,806 35	121,682,667 45	1883
416,252 39	44,209,683 37	5,703,419 65	67,269,807 29	1,109,724 87	1,916,098 56	76,028,650 37	120,238,333 74	1884
458,534 22	46,533,670 92	5,219,047 98	61,848,711 44	1,086,111 20	1,913,472 "	73,067,342 62	119,621,013 64	1885
413,106 36	43,600,561 51	5,331,670 78	64,175,169 31	1,176,364 90	2,038,046 30	72,724,811 29	116,325,402 80	1886
476,716 23	44,934,168 40	5,437,806 63	70,355,527 43	1,136,810 18	2,328,538 64	79,276,271 81	124,209,470 23	1887
466,675 71	47,182,773 70	5,503,500 26	75,022,381 95	1,159,668 21	2,418,458 02	84,169,008 41	131,351,782 14	1888
470,716 23	48,267,581 57	5,565,845 39	79,065,600 35	1,195,361 69	2,759,980 96	88,587,788 30	136,855,369 67	1889
448,748 29	50,150,989 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75	1890
448,041 57	51,505,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,028 35	3,019,506 59	91,229,588 38	142,739,211 33	1891
442,850 90	51,976,126 66	6,188,589 "	77,663,755 87	1,224,460 21	2,883,479 14	87,960,975 22	139,937,101 88	1892
448,424 85	53,067,582 83	6,220,583 41	81,856,771 18	1,343,596 83	3,056,604 74	92,179,556 16	145,547,138 99	1893
461,304 19	57,138,744 98	6,449,554 31	84,828,963 46	1,394,130 58	2,679,654 47	95,451,301 82	152,891,046 80	1894
439,109 17	56,537,883 76	6,653,189 66	86,302,149 99	1,369,618 12	3,537,454 84	97,862,403 61	151,400,287 37	1895
416,918 20	59,152,887 24	7,089,583 03	90,006,157 44	1,432,542 74	2,696,481 25	101,194,781 46	160,347,651 70	1896
431,910 62	63,910,968 58	7,360,757 71	94,778,202 59	1,507,148 05	2,787,833 44	106,434,031 79	170,345,009 37	1897
444,551 52	67,204,348 37	8,147,346 73	103,050,988 97	1,691,470 26	3,709,365 26	116,589,171 21	181,793,509 59	1898
444,021 76	72,566,232 90	8,981,155 09	113,758,904 37	1,899,924 26	3,986,520 48	128,590,504 20	201,142,737 10	1899
451,776 85	76,931,435 83	9,032,971 19	117,799,075 23	1,918,930 11	3,409,955 71	132,160,932 24	209,096,369 07	1900
459,038 77	78,729,912 01	8,984,827 95	117,035,914 01	1,910,733 02	2,975,832 85	130,917,317 86	207,647,259 87	1901
487,330 15	78,726,022 48	9,178,206 28	123,205,423 02	1,991,473 69	2,173,352 15	136,545,455 14	215,271,477 62	1902
761,291 09	81,357,084 37	9,616,127 76	129,192,181 35	2,085,079 85	2,621,434 67	143,514,823 63	224,881,912 "	1903
467,580 49	81,523,237 67	9,896,231 05	134,044,991 47	2,158,972 74	2,710,364 51	148,789,529 70	232,314,707 38	1904
532,224 74	90,771,765 18	10,388,014 67	142,266,032 20	2,282,110 50	1,860,808 83	155,796,936 32	247,588,731 50	1905
524,106 57	91,873,542 81	11,001,065 92	152,161,159 16	2,430,979 78	1,364,203 44	166,910,407 30	254,831,950 11	1906
543,840 21	96,480,171 01	11,194,338 04	154,893,237 78	2,475,850 73	171,183 63	168,389,262 70	264,870,433 71	1907
546,947 16	98,286,093 83	11,307,573 57	162,189,531 31	2,483,255 12	3,181,958 12	170,066,315 12	265,352,413 95	1908
489,142 10	99,547,876 58	12,401,700 18	162,427,894 89	2,351,098 78	3,980,945 19	181,181,229 05	280,729,107 63	1909
15,553,270 33	2,							

N° VII. — Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers

Années

ANNÉES.	AMORTISSEMENTS INDIRECTS soustraits du capital.			LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides, cessions de bâtiments à d'autres administrations, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	Total.	de terrains.	de bâtimens.	de cafés- restaurants. (1)	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges. (1)	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	9	10	11	12
1835	"	"	"	"	"	"	"	"	363	"	"
1836	"	"	"	461 18	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	"	832 24	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	"	23	"	"	"	"	"	409 26	"
1839	"	"	"	1,170 69	"	"	"	"	30,997 90	893 23	"
1840	"	"	"	11,258 65	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1841	"	15,043 31	15,043 31	19,804 19	"	"	"	"	24,314 93	11,256 31	"
1842	"	249,515 77	249,515 77	23,571 91	"	"	"	106 "	17,189 61	2,220 48	"
1843	"	319,862 07	319,862 07	24,534 91	"	"	"	70 "	3,110 40	6,067 14	"
1844	"	63,338 53	63,338 53	16,052 50	"	15 "	"	56 34	2,256 65	2,769 30	"
1845	"	151,624 06	151,624 06	15,377 37	"	52 "	"	350 16	50 "	3,270 46	"
1846	"	305,630 90	305,630 90	13,512 40	"	26 "	"	306 50	208 "	2,480 18	"
1847	"	70,619 62	70,619 61	18,988 44	"	22,853 46	"	782 24	2,372 80	3,553 90	"
1848	"	59,933 38	59,933 38	17,025 86	"	22,158 47	"	712 18	12,839 70	3,479 20	"
1849	"	86,651 54	86,611 54	9,304 04	"	13,041 93	9,818 98	509 84	3,077 53	94 "	2,830 05
1850	"	38,953 90	38,953 91	9,050 78	"	12,899 "	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	661,10
1851	"	25,591 17	25,591 17	8,787 65	"	12,223 37	8,918 15	583 "	3,988 25	2,060 32	3,450 25
1852	"	2,745 59	2,745 50	8,700 19	"	27,021 87	11,545 45	612 50	5,749 35	7,838 22	3,555 83
1853	"	775 "	775 "	8,817 69	"	26,815 69	7,733 35	562 50	2,907 20	2,000 05	5,090 "
1854	"	4,533 22	4,533 22	8,879 49	"	26,738 65	10,334 10	577 "	5,371 80	3,346 70	4,947 60
1855	"	9,130 30	9,130 30	9,028 14	"	28,236 65	10,391 15	647 50	4,962 50	3,705 40	47,547 25
1856	"	6,385 50	6,385 50	10,313 62	68 50	28,236 65	12,508 15	833 "	14,536 40	1,156 20	51,189 50
1857	(2) 1,361,892 09	14,708 74	1,380,602 73	10,463 68	355 "	26,870 90	12,038 32	813 "	13,203 70	5,119 70	12,484 50
1858	"	43,187 92	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,384 05	919 "	2,154 50	4,171 50	7,130 55
1859	278,299 24	39,003 13	317,302 37	10,195 07	241 67	29,435 58	9,228 30	1,931 "	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1860	"	34,139 02	34,139 02	9,658 12	3,759 "	30,328 75	11,769 30	1,984 "	199 "	3,429 80	3,975 50
1861	"	26,503 03	26,503 03	9,149 66	877 25	32,231 05	11,460 13	2,154 "	2,461 70	3,234 63	3,591 50
1862	"	1,306 11	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 01	1,108 63	17,910 90	1,990 "	5,975 50
1863	104,000 "	1,005 83	105,005 83	12,034 57	1,145 93	33,867 15	9,147 76	1,015 "	18,248 30	3,812 20	5,237 20
1864	3,000 "	53,113 28	56,113 28	9,320 19	1,247 78	29,003 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,468 30	3,236 50
1865	"	13,306 60	13,306 60	29,060 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,390 "	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1866	744 11	6,241 39	6,028 53	11,417 70	6,927 05	60,217 59	7,738 "	1,261 "	8,068 60	6,127 95	3,379 50
1867	5,138 50	19,063 12	24,201 62	29,538 98	960 "	54,844 56	10,638 06	1,241 50	37,591 "	9,777 "	4,755 54
1868	"	2,805 33	2,805 33	9,914 40	1,485 "	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 23	2,927 50
1869	"	129,148 73	129,148 73	10,559 05	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761 "
1870	"	19,250 69	19,250 69	19,970 24	1,882 88	"	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 00	14,309 "
1871	"	15,308 49	15,308 49	11,235 57	1,334 18	"	13,564 53	3,479 30	9,406 "	13,457 76	11,089 70
1872	"	5,344 09	5,344 09	11,823 27	20,296 61	"	15,521 41	2,600 26	95,498 30	16,629 65	7,750 40
1873	"	2,423 48	2,423 48	11,417 02	9,248 47	"	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1874	"	11,229 65	11,229 65	12,746 70	9,641 29	"	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,936 "
1875	"	71,573 50	71,573 50	12,299 23	10,815 03	"	12,156 74	2,094 66	6,482 40	23,150 50	10,911 80
1876	"	105,708 65	105,708 65	13,867 69	19,453 69	"	13,460 61	2,628 15	4,127 "	26,898 15	5,484 72
1877	"	45,233 89	45,233 89	24,198 77	20,115 79	"	13,291 05	1,723 83	16,244 "	22,347 10	7,104 40
1878	"	227,271 63	227,271 63	32,057 75	18,246 43	"	21,739 18	2,516 20	5,807 "	11,334 80	5,495 85
1879	"	100,057 16	100,057 16	28,230 64	10,388 94	"	21,418 50	2,163 20	16,386 "	12,314 30	7,248 51
1880	"	123,263 86	123,263 86	29,262 65	15,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,448 50	8,880 25	5,174 66
1881	"	235,102 03	235,102 05	29,062 87	13,260 13	"	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 "	7,590 16
1882	"	104,265 53	104,268 53	27,595 89	14,094 "	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,623 86
1883	"	121,460 57	121,460 57	28,077 19	18,324 30	"	14,518 05	2,554 "	16,172 45	16,056 20	3,206 91
1884	"	77,598 36	77,598 36	21,598 10	16,523 35	"	13,228 95	344 34	6,949 "	18,139 10	10,721 50
1885	"	80,212 78	80,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	"	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1886	"	69,853 21	69,853 21	26,219 55	13,292 91	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	6,685 70
1887	"	161,583 43	161,583 43	22,084 43	14,429 95	"	11,865 95	"	11,812 "	12,475 20	4,094 70
1888	"	111,474 39	111,474 39	22,326 35	11,089 19	"	11,673 34	"	15,707 84	18,437 98	5,982 01
1889	"	86,070 63	86,070 63	22,137 88	4,744 07	"	10,059 96	"	10,559 96	12,215 73	2,950 80
1890	"	63,168 35	63,168 35	20,976 68	6,464 56	"	7,480 54	"	5,700 "	15,120 42	2,161 50
1891	"	43,780 79	43,780 79	19,783 26	7,129 21	"	7,424 75	"	19,608 62	15,824 "	6,433 "
1892	356,970 24	37,105 89	394,076 12	21,442 90	6,921 87	"	7,601 85	"	6,415 "	19,543 35	23,074 16
1893	"	49,479 95	49,479 95	19,171 57	6,797 85	"	8,309 61	"	7,560 15	12,545 91	5,140 83
1894	209,409 37	52,571 56	261,980 93	19,520 27	7,157 43	"	6,781 45	"	22,338 45	18,290 31	6,832 06
1895	"	19,617 11	19,617 11	18,430 46	7,575 15	"	7,432 91	"	4,973 "	13,783 94	11,916 70
1896	1,886,108 22	48,047 78	1,934,156 "	26,531 30	10,844 92	"	6,964 82	"	12,097 40	15,326 99	7,817 75
1897	"	19,706 38	19,706 38	20,796 14	7,977 42	"	5,923 10	"	11,526 "	12,737 50	6,556 20
1898	"	50,015 02	50,015 02	20,229 66	12,223 20	"	0,103 47	"	16,180 90	13,785 01	7,372 00
1899	"	30,728 13	30,728 13	20,269 60	11,014 58	"	4,868 32	"	9,980 30	24,991 23	14,380 23
1900	(2) 1,361,892 09	19,874 40	1,342,018 59	18,209 40	7,619 64	"	4,135 67	"	18,171 32	21,783 "	26,551 50
1901	"	44,639 84	44,639 84	19,590 55	30,832 23	"	3,583 88	"	29,276 "	26,775 40	19,344 40
1902	"	84,475 98	77,206 86	111,682 34	21,471 64	146,231 83	2,912 63	"	14,756 14	24,992 52	10,409 36
1903	"	93,607 20	85,739 55	186,346 75	23,157 14	216,608 68	3,038 56	"	32,518 90	21,614 39	10,568 88
1904	"	134,133 49	69,877 79	201,011 28	117,674 11	267,325 23	5,138 49	"	28,500 50	21,198 16	23,125 21
1905	"	137,699 76	69,284 "	236,983 76	34,259 98	429,341 82	3,326 02	"	59,922 10	24,174 83	11,545 85
1906	"	26,973 93	281,586 60	308,560 53	31,630 42	542,931 05	2,444 35	"	82,068 80	28,426 73	23,316 80
1907	2,291,448 44	61,655 84	2,353,104 03	31,853 85	106,033 76	"	3,121 45	"	82,873 12	30,091 32	20,768 12
1908	"	16,137 69	612,722 61	528,850 10	39,948 06	661,301 08	2,235 29	"	123,602 12	29,959 75	29,276 40
1909 (3)	"	5,589 23	39,814 61	45,403 84	53,398 36	458,547 20	3,246 13	"	72,130 67	25,042 20	33,764 84
		5,704,375 17	5,209,461 97	10,004,831 14	1,301,242 04	3,627,312 86	700,805 42	691,432 03	58,940 83	1,340,580 43	902,812 08
											652,163 77

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

(2) Cession de la section Landon-Saint-Front, laquelle a été reprise en 1900 en suite du rachat de la ligne de Saint-Trois à Hasselt.

(3) Chiffres provisoires.

encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer.
1855 à 1909.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage. (1)	Excédents de droits d'ancien sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Relevances résultant des art. 6 et 12 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Droits de magasinage. (1)	Àcomptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 5 n 10).	TOTAUX. (col. 4 et 20).	ANNÉES.
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
							365 »	365 »	1835
							461 16	461 16	1836
							892 24	892 24	1837
							434 26	434 26	1838
							33,061 82	33,061 82	1839
							20,779 33	20,779 33	1840
							55,475 43	55,475 43	1841
							43,088 20	291,603 97	1842
							34,382 54	345,244 61	1843
							21,149 88	54,498 41	1844
							19,009 99	176,721 04	1845
					10,465 11		26,908 19	332,629 09	1846
					31,171 64		79,652 48	150,272 09	1847
		2,345 44			16,589 83		75,030 68	134,984 06	1848
		48 42			10,771 36		50,026 75	136,748 20	1849
178 59		124 81			15,073 68		47,250 06	89,235 96	1850
87 79		101 84			9,023 »		49,826 62	76,417 79	1851
					5,778 05		70,829 46	73,574 96	1852
285 77					14,381 »		67,683 16	68,458 16	1853
146 87					20,493 08		86,833 29	85,368 51	1854
					9,575 13		114,083 72	123,214 02	1855
615 75					7,082 67		126,548 44	132,933 94	1856
228 60					9,300 02		91,327 42	1,471,030 16	1857
2,089 61					30,327 10		102,589 30	146,168 22	1858
673 46					20,222 11		96,469 40	413,771 77	1859
992 96					17,910 02		84,026 45	118,165 47	1860
1,032 »					15,411 81		81,927 03	108,520 06	1861
730 57					32,449 94		113,455 61	114,761 72	1862
330 81					107,978 72		213,884 55	1863	
1,067 56					19,088 24	140,000 »	230,914 32	287,027 60	1864
279 95					9,276 13	20,000 »	104,886 80	118,173 40	1865
666 59	1,425 60				730 06	20,000 »	117,961 84	123,990 17	1866
1,160 60	13,468 85				189 63	20,000 »	165,165 72	189,367 34	1867
1,509 70	16,296 55				122 64		135,492 58	138,297 01	1868
1,076 24	19,398 85				48 »		122,474 75	261,423 48	1869
772 73							68,195 36	86,446 05	1870
511 43							64,498 47	79,806 96	1871
2,020 74							172,888 04	178,332 13	1872
2,501 60			7,483 80				153,768 14	156,191 62	1873
1,325 27			22,223 97				125,834 43	137,064 08	1874
2,010 99			22,508 42				107,889 78	179,463 28	1875
1,899 94			21,915 47				109,735 42	215,444 07	1876
2,028 51							107,656 99	132,890 88	1877
1,547 47							98,794 68	326,006 31	1878
1,556 90							105,708 99	205,766 15	1879
3,245 87							88,785 61	212,049 87	1880
1,271 46							102,343 69	337,445 74	1881
1,765 67							90,131 37	194,309 90	1882
2,177 43							101,086 82	222,547 19	1883
2,779 05							90,285 39	167,883 75	1884
2,738 65							104,474 24	184,687 02	1885
1,919 23				323 61			89,887 36	159,740 57	1886
1,947 86				371 80			79,981 89	241,550 32	1887
1,802 40				487 27			87,506 41	198,060 80	1888
1,481 95				563 68			64,714 47	150,794 10	1889
2,127 26				913 36			60,923 32	124,001 67	1890
2,210 32				2,031 34			80,344 49	124,125 28	1891
2,939 69				1,409 06			89,247 92	483,324 04	1892
2,345 95				979 21			62,857 08	112,337 03	1893
3,176 48				732 73			84,829 18	346,810 11	1894
3,065 10				676 46			67,853 73	87,170 84	1895
4,781 68				282 43			86,647 29	2,020,803 29	1896
3,827 18				296 32			68,639 88	88,346 24	1897
3,723 25				859 78			80,477 47	130,402 49	1898
2,931 82				782 54			88,418 62	119,146 75	1899
4,064 33				1,036 46			101,571 41	1,240,447 18	1900
3,910 49				2,927 03			128,289 98	232,173 46	1901
3,366 86				2,068 66			226,212 74	337,895 08	1902
2,749 10				2,338 82			312,694 47	497,941 22	1903
3,077 24				2,375 80			468,414 74	672,426 02	1904
3,360 23				1,439 90			567,371 33	791,335 09	1905
4,217 48				1,284 61			716,420 24	1,024,980 77	1906
3,485 96				2,127 96			780,786 17	3,113,901 15	1907
3,660 74				3,932 04			802,728 46	1,331,688 66	1908
3,153 02				893 19			650,315 61	693,719 45	1909
119,183 62	50,680 85	2,520 51	74,131 66	30,237 26	342,037 42	200,000 »	10,099,987 30	21,901,821 44	

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES	Parts des lignes	RESTE	AU COURS	APRÈS LA FIN
	de l'exploitation. (a)	concedées et exploitées par L'ÉTAT. (b)	pour le Trésor. (a)	de l'exercice.	de l'exercice.
1835	268,997 50	"	268,997 50	268,997 50	"
1836	825,132 85	"	825,132 85	825,132 85	"
1837	1,416,982 94	"	1,416,982 94	1,227,245 06	189,737 88
1838	3,097,833 40	"	3,097,833 40	2,786,901 31	310,932 09
1839	4,249,825 04	"	4,249,825 04	3,815,897 95	403,927 09
1840	5,335,167 05	"	5,335,167 05	5,335,167 05	"
1841	6,226,333 66	"	6,226,333 66	6,225,625 56	703 10
1842	7,458,774 29	"	7,458,774 29	7,458,774 29	"
1843	8,904,439 33	"	8,904,439 33	8,939,284 17	55,155 16
1844	11,216,310 87	"	11,225,310 87	11,119,913 60	106,397 27
1845	12,101,750 22	"	12,401,750 22	12,322,553 18	79,097 04
1846	13,572,573 03	"	13,572,573 03	13,572,573 03	"
1847	14,610,735 62	46,368 32	14,650,367 30	14,597,691 70	62,673 60
1848	12,227,775 61	149,590 58	12,077,855 03	11,923,132 43	154,552 60
1849	13,241,431 58	305,510 87	12,935,920 91	12,595,467 42	"
1850	15,051,780 71	348,155 61	14,693,625 10	14,661,625 10	"
1851	16,288,464 87	492,976 40	15,845,488 47	15,835,188 47	"
1852	17,337,235 69	425,031 15	16,913,207 54	16,913,207 54	"
1853	19,078,228 90	607,769 64	19,070,468 26	19,070,468 26	341,453 49
1854	22,667,739 23	879,853 61	21,767,885 59	21,269,619 90	501,235 69
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,692,389 83	428,382 90
1856	24,575,140 38	1,414,423 90	23,154,116 48	22,433,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 32	1,509,081 71	23,998,536 61	23,061,030 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,683,006 08	25,594,919 93	24,559,007 73	1,062,230 35
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,313,346 93	25,561,874 37	651,472 56
1860	29,631,991 38	1,800,374 68	27,801,619 70	26,606,046 32	1,154,037 83
1861 (c)	32,910,030 19	1,990,516 15	30,919,514 04	29,744,328 64	1,175,185 40
1862	32,548,265 76	2,000,941 10	30,547,324 66	29,093,873 79	1,492,366 42
1863	33,868,415 59	2,147,171 22	31,721,244 37	30,232,274 77	1,478,989 60
1864	36,099,002 53	2,357,471 18	33,741,531 40	32,396,931 "	1,344,600 40
1865	38,318,780 18	2,480,498 31	35,838,281 81	33,714,008 25	1,894,679 53
1866	38,188,974 36	3,080,420 11	35,108,554 25	32,788,930 61	1,902,707 30
1867	40,001,392 95	3,372,308 88	36,629,086 07	32,168,933 95	4,645,628 45
1868	41,832,330 93	3,671,291 83	38,161,039 30	36,614,955 73	1,579,925 10
1869	43,787,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	38,474,577 82	2,075,105 09
1870	45,306,470 28	3,473,132 97	41,833,336 31	38,413,318 69	3,411,712 20
1871	66,906,259 29	8,947,687 76	57,958,571 53	49,965,954 42	7,204,989 91
1872	69,664,288 46	9,984,503 31	59,679,785 15	54,163,427 34	4,265,098 82
1873	72,644,574 63	10,973,323 51	61,711,251 12	54,993,538 99	6,784,714 09
1874	87,200,192 06	10,914,315 02	76,285,877 04	69,617,469 99	7,564,935 82
1875	89,124,045 81	11,240,308 29	77,883,737 52	73,545,506 50	2,848,444 19
1876	90,519,922 84	10,034,785 75	80,485,137 09	76,593,078 90	3,577,086 07
1877	91,399,704 84	3,261,646 10	87,048,019 74	83,873,058 58	3,306,890 24
1878	94,205,915 14	3,454,483 63	90,741,431 51	85,705,176 35	4,204,414 51
1879	99,425,588 39	3,620,424 41	95,805,161 98	91,428,519 79	4,759,544 67
1880	113,526,481 "	4,504,122 39	109,322,758 61	103,121,670 82	4,194,371 90
1881	113,303,183 53	4,590,590 83	108,712,592 70	104,765,692 19	5,187,908 43
1882	119,283,622 31	4,210,746 28	115,072,876 03	111,375,879 64	3,758,184 06
1883	121,882,667 45	4,263,359 31	117,599,308 14	113,676,564 36	3,922,743 78
1884	120,235,333 74	4,138,796 97	116,099,536 77	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,621,013 54	3,920,998 44	115,700,015 10	113,260,619 62	2,439,395 48
1886	116,325,402 80	3,824,382 90	112,501,019 90	110,619,693 83	2,847,500 57
1887	121,200,470 23	4,054,734 73	120,145,735 50	116,970,065 90	3,175,869 60
1888	131,351,762 14	4,130,024 43	127,221,737 71	124,524,097 90	2,697,639 81
1889	136,855,369 87	4,385,906 14	132,469,463 73	128,545,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,835 75	4,576,115 53	136,614,720 22	133,470,451 31	3,135,128 88
1891	142,736,211 33	4,653,667 91	138,082,543 42	135,333,210 13	2,753,091 87
1892	139,937,101 88	4,495,228 91	135,441,872 97	131,143,332 31	3,125,642 79
1893	145,547,138 99	4,789,256 27	140,737,482 72	137,133,541 61	3,602,209 27
1894	152,801,046 80	5,079,792 30	147,721,254 50	145,330,059 62	2,481,189 88
1895	154,400,287 37	5,083,513 98	149,316,773 39	146,097,265 71	3,446,763 "
1896	160,347,651 70	5,290,080 33	155,037,731 37	151,469,754 74	3,609,918 47
1897 (d)	180,177,173 39	5,262,707 69	174,894,466 30	171,960,574 28	3,693,562 50
1898	191,427,039 81	6,120,533 55	187,546,573 25	177,679,365 46	5,231,536 67
1899	201,142,737 10	5,530,348 14	195,612,388 95	195,176,238 88	3,817,731 09
1900	201,086,368 07	4,715,948 56	204,470,519 51	201,175,434 86	3,159,010 97
1901	207,647,259 87	4,593,586 56	203,053,673 31	199,783,376 46	3,331,575 77
1902	215,274,477 62	4,663,394 73	210,611,082 89	206,194,518 48	4,517,594 85
1903	224,881,912 "	4,787,811 97	220,094,070 03	216,828,410 21	3,265,659 82
1904	232,314,767 38	5,035,022 07	227,279,745 31	223,994,145 90	3,284,999 41
1905	247,563,731 50	5,125,208 14	242,438,523 36	239,677,216 20	2,766,307 16
1906	258,433,950 11	5,409,512 96	253,024,437 15	250,240,857 18	3,143,549 97
1907 (e)	268,975,872 09	5,742,625 65	263,233,246 44	258,834,354 84	4,398,931 80
1908 (f)	268,537,413 95	5,736,407 31	262,801,006 61	260,770,981 "	2,051,622 56
1909 (g)	289,881,861 37	6,846,168 02	276,727,683 76	272,685,939 11	2,100,484 24
	6,740,000,751 04	226,856,734 13	6,492,195,018 81		

sement des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES	Parts du Trésor	ANNÉES.	Observations.
POUR	DEPUIS	à	dans les recettes		
chaque exercice.	L'ORIGINE.	RECOURRER.	du		
			chemin de fer.		
			(a)		
268,997 50	268,997 50	"	268,997 50	1835	
825,112 85	1,094,130 35	"	1,094,130 35	1836	
1,416,982 94	2,511,113 29	"	2,511,113 29	1837	
3,097,813 40	5,608,946 69	"	5,608,946 69	1838	
4,249,815 04	9,858,771 73	"	9,858,771 73	1839	
5,335,167 05	15,193,938 78	"	15,193,938 78	1840	
6,226,333 66	21,420,272 44	"	21,420,272 44	1841	
7,458,774 29	28,879,046 73	"	28,879,046 73	1842	
8,994,439 33	37,873,486 06	"	37,873,486 06	1843	
11,226,310 87	49,099,796 93	"	49,099,796 93	1844	
12,401,750 22	61,501,547 15	"	61,501,547 15	1845	
13,572,573 03	75,074,120 18	"	75,074,120 18	1846	
14,650,367 30	89,724,487 48	"	89,724,487 48	1847	
12,077,885 03	101,802,372 51	"	101,802,372 51	1848	
12,935,920 91	114,738,293 42	"	114,738,293 42	1849	
14,663,625 10	129,401,918 52	"	129,401,918 52	1850	
15,885,488 47	145,287,408 99	"	145,287,408 99	1851	
16,913,207 54	162,200,614 53	"	162,200,614 53	1852	
19,070,468 26	181,271,082 79	"	181,271,082 79	1853	
21,767,885 59	203,038,068 38	"	203,038,068 38	1854	
23,230,743 73	226,269,712 11	77,935 28	226,347,647 37	1855	
23,061,189 25	249,330,900 36	170,863 49	249,501,763 85	1856	
24,143,081 94	273,473,982 30	26,318 16	273,500,300 46	1857	
25,621,238 09	299,095,220 39	"	299,095,220 39	1858	
26,313,348 93	325,408,567 32	"	325,408,567 32	1859	
27,760,104 15	353,168,671 47	41,515 55	353,210,187 02	1860	
30,919,514 04	384,088,185 51	41,515 55	384,129,701 06	1861	
30,588,840 21	414,677,025 72	"	414,677,025 72	1862	
31,721,264 37	446,398,290 09	"	446,398,290 09	1863	
33,741,531 40	480,139,821 49	"	480,139,821 49	1864	
35,608,087 78	515,748,509 27	229,684 06	515,978,193 33	1865	
34,691,537 91	550,440,047 18	645,760 40	551,084,747 58	1866	
36,814,562 40	587,254,609 58	645,224 07	587,715,833 65	1867	
38,194,890 83	625,449,500 41	447,372 54	625,896,872 95	1868	
39,349,772 91	665,209,273 32	422,259 35	665,721,532 67	1869	
41,825,030 80	707,124,804 21	430,574 77	707,554,878 98	1870	
57,172,844 33	764,297,148 54	1,216,301 07	765,513,450 51	1871	
58,428,526 16	822,725,674 70	2,463,260 96	823,188,935 66	1872	
61,780,273 08	884,505,947 78	2,384,237 "	885,910,181 78	1873	
77,182,405 81	961,688,353 59	1,467,708 23	963,185,061 82	1874	
76,393,950 69	1,038,082,304 28	2,987,495 06	1,041,069,799 34	1875	
80,470,164 97	1,118,552,469 25	3,002,467 18	1,121,554,916 43	1876	
87,179,948 82	1,205,732,418 07	2,870,539 10	1,208,601,936 17	1877	
90,908,590 86	1,295,642,308 93	2,702,078 75	1,298,344,387 68	1878	
98,187,064 46	1,392,829,373 39	2,320,176 27	1,395,149,549 66	1879	
109,317,042 72	1,502,146,418 11	2,325,892 18	1,504,472,308 27	1880	
108,952,600 62	1,611,100,016 73	2,084,884 24	1,613,181,890 97	1881	
115,134,863 74	1,726,233,880 47	2,023,896 53	1,728,257,777 "	1882	
117,599,308 14	1,843,833,188 61	2,023,896 53	1,845,857,085 14	1883	
116,089,536 77	1,959,932,725 38	2,023,896 53	1,961,956,621 91	1884	
115,700,015 10	2,075,632,740 48	2,023,896 53	2,077,656,637 01	1885	
113,467,194 40	2,189,069,931 88	1,057,722 03	2,190,157,656 91	1886	
120,145,735 50	2,309,245,670 38	1,057,722 03	2,310,303,392 41	1887	
127,221,757 71	2,436,467,428 09	1,057,722 03	2,437,525,150 12	1888	
132,409,463 73	2,568,936,891 82	1,057,722 03	2,569,991,613 85	1889	
136,614,780 22	2,705,551,672 04	1,057,722 03	2,706,609,394 07	1890	
138,086,302 "	2,843,637,974 04	1,053,963 45	2,844,691,937 49	1891	
136,268,975 10	2,979,906,949 14	226,861 32	2,980,133,810 46	1892	
140,735,150 83	3,120,642,700 02	248,993 16	3,120,891,693 18	1893	
147,811,249 50	3,268,453,919 52	248,593 16	3,268,702,942 68	1894	
148,543,634 71	3,417,997,584 23	22,131 84	3,418,019,716 07	1895	
155,079,703 21	3,573,077,287 44	"	3,573,077,287 44	1896	
174,754,436 78	3,747,831,724 22	140,029 52	3,747,971,753 74	1897	
182,910,902 13	3,930,742,626 35	3,535,623 64	3,931,278,241 99	1898	
198,993,909 97	4,129,736,593 32	154,042 63	4,129,890,638 95	1899	
201,334,675 83	4,334,071,272 15	189,858 31	4,334,261,158 46	1900	
203,114,952 23	4,537,186,224 38	126,827 39	4,537,312,851 77	1901	
210,716,113 33	4,747,902,337 71	21,596 95	4,747,923,934 66	1902	
220,094,070 03	4,967,998,407 74	21,596 95	4,968,018,004 69	1903	
227,279,145 31	5,195,275,553 05	21,596 95	5,195,297,150 "	1904	
242,443,523 36	5,437,710,076 41	21,596 95	5,437,740,673 36	1905	
243,424,407 15	5,691,143,483 56	21,596 95	5,691,165,080 51	1906	
263,233,240 44	5,964,376,730 "	21,596 95	5,964,398,326 95	1907	
262,822,603 56	6,217,199,313 56	"	6,217,199,313 56	1908	
274,992,681 36	6,472,185,016 91	"	6,492,185,016 91	1909	

a) Non compris les produits divers (voir annexe VII).

b) Non compris jusqu'en 1906 inclus les loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam. A partir de 1907, le loyer de la ligne de Spa à la frontière est compris dans les parts des compagnies dont l'État exploite les lignes.

c) Y compris fr. 978,498-72 représentant le boni de la gestion provisoire de la ligne de Mons à Namur.

d) Y compris fr. 9,852,175-02 provenant des gestions provisoires des lignes reprises en 1896 et en 1897. (Anvers à Gand, Liégeois-Limbourgeois, Gand-Eecloo-Bruges et Grand Central Belge). Voir page 106 du Compte général des Finances pour les années 1898, 1899 et 1900.

e) Y compris le versement de fr. 4,096,458 38 effectué par la société de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ces lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907.

f) Y compris les versements de 50,000 et de 135,000 francs effectués respectivement par les sociétés de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de leurs lignes pour compte de l'État.

g) Y compris les soldes des produits nets de l'exploitation des lignes de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, pour compte de l'État, par les sociétés concessionnaires, respectivement fr. 27,927 87 et 124,817.87.

**N° IX. — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement
des lignes exploitées moyennant
Pour les années antérieures à 1898,**

	1895	1896	1897	1898	1899
A. Lignes construites directement par l'Etat :					
Lignes exploitées { Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation.	402,185,917 45	414,072,670 80	420,347,304 21	428,221,440 21	435,221,913 99
Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 8,111,280 40	(a) 12,540,510 64	(a) 16,983,136 89	(a) 22,106,644 73	(a) 25,771,368 04
Lignes en construction	(a) 9,081,276 61	(a) 6,324,108 71	(a) 9,316,435 59	(a) 16,279,898 70	(a) 18,400,168 65
Ensemble pour lignes construites directement par l'Etat	419,378,474 46	433,037,290 15	446,646,876 69	466,607,973 64	479,393,180 68
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat :					
Lignes construites en extension des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{re} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878 :					
Para- Travaux livrés à l'exploitation	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10
chèvement. — d'extension non achevés à fin d'exercice	12,602,588 93	13,517,953 31	14,651,400 28	15,265,006 01	15,611,379 16
(a) 65,858 54	(a) 81,315 44	(a) 3,793 10	(a) 27,504 74	(a) 98,680 62	
Ensemble pour lignes construites à forfait	168,675,371 57	169,609,422 85	170,662,317 48	171,299,634 85	171,747,183 88
C. Lignes rachetées					
Mons à Manago (capital représentatif des annuités)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27
Pepinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes (rachat par annuités en 1876 et comptant en 1877)	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbekeul	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »
Lierre à Turnhout	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
Marbehan à Vireux et à Lamorteau, y compris les parachèvements effectués au moyen de cotisations faites sur le prix d'achat	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59
Réseau des Flandres	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités)	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »
Luxembourg	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	14,700,550 »	14,700,550 »	14,700,550 »	14,700,550 »	14,700,550 »
Liègeois-Limbourgeois	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50
Gand-Ecclou	7,734,600 »	7,734,600 »	7,734,600 »	7,734,600 »	7,734,600 »
Grand Central Belge	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27
Platoux de Herve	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25
Sichon à Montaigny	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26
Liège à Visé	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20
Hesbaya-Condruz	24,738,160 »	24,738,160 »	24,738,160 »	24,738,160 »	24,738,160 »
Saint-Trond-Hasselt	4,180,600 »	4,180,600 »	4,180,600 »	4,180,600 »	4,180,600 »
Flandre Occidentale	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»
Para- Travaux prévus lors du rachat	13,101,927 16	(1) 13,152,112 27	(3) 13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38
Autres travaux livrés à l'exploitation	62,015,558 56	66,348,692 22	(4) 74,486,162 58	79,609,984 44	87,012,003 50
Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 788,937 82	(a) 878,871 08	(a) 992,269 39	(a) 2,192,325 76	(a) 2,457,084 34
Ensemble pour lignes rachetées	795,775,332 89	810,271,373 12	817,484,554 90	853,808,433 13	861,475,210 77
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :					
Para- Travaux livrés à l'exploitation	9,761,877 07	10,178,036 19	(5) 8,120,228 05	8,316,528 20	8,449,208 88
chèvement. — non achevés à fin d'exercice	(a) 80,395 07	(a) 61,887 14	(a) 52,709 95	(a) 13,640 62	(a) 88,657 59
Ensemble pour lignes louées par l'Etat	9,842,273 04	10,239,923 33	8,181,938 »	8,330,168 82	8,537,866 47
E. Dépenses des stations : électricité, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, caudénières, éclairage électrique et au gaz, etc.					
	42,710,961 08	45,439,144 71	46,907,168 74	49,615,724 60	52,014,985 20
F. Dépenses générales pour études de projets de construction.					
	12,369,380 38	12,845,287 95	13,311,090 93	13,614,834 79	14,044,308 35
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.).					
1 ^{re} Commande par l'Etat	277,032,190 19	291,374,981 54	318,336,501 12	357,215,341 83	395,260,630 37
2 ^{re} Repris aux compagnies	89,381,932 22	(2) 90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63
Ensemble pour le matériel roulant, etc	366,414,122 41	381,548,246 17	408,509,765 75	447,388,606 46	485,433,895 »
Total du capital de premier établissement	1,815,168,915 83	1,862,990,691 28	1,941,704,561 28	2,008,685,376 29	2,072,646,940 35
Pour faire ressortir le capital engagé dans le domaine exploité, il faut déduire :					
1 ^{re} Pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéra ci-dessus)	18,127,548 44	19,989,723 01	21,348,344 72	40,620,004 55	46,815,069 24
2 ^{re} Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissements lin directs)	8,156,270 54	8,180,998 67	(6) 6,844,980 08	6,040,893 56	7,052,565 90
Reste capital utile fr.	1,788,885,096 85	1,834,813,969 60	1,907,511,236 49	1,961,104,488 18	2,018,778,405 21

(1) Y compris une somme de fr. 50,180-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.
(2) Y compris une somme de fr. 2,699-71, remboursée au Grand Central Belge pour acquisition de matériel en extension pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.
(3) Y compris une somme de fr. 1,553-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1898.
(4) Y compris fr. 2,313,566-51 pour la ligne de Hesbaya-Condruz, rachetée en 1900.
(5) Déduction faite de fr. 2,313,566-51.

*du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement
parts des recettes ou loyer.
voir l'annexe IX du compte rendu de 1905.*

1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	Différences entre 1908-1909
446,006,019 94 (a) 26,963,929 51 (a) 20,918,705 14 495,998,653 39	452,920,784 31 (a) 38,401,909 74 (a) 30,302,072 40 521,623,766 45	486,733,158 56 (a) 26,651,918 33 (a) 37,965,072 "	502,789,478 23 (a) 28,987,165 52 (a) 47,225,015 75 578,981,619 50	517,265,362 79 (a) 18,860,000 88 (a) 51,830,800 54 617,950,773 19	574,917,186 42 (a) 22,215,490 16 (a) 50,830,482 09 648,033,154 67	584,110,623 44 (a) 24,220,993 95 (a) 63,023,053 23 675,654,870 63	13,433,437 02 (a) 2,005,503 82 (a) 12,192,571 14 27,631,511 98
156,007,124 10 16,273,445 73 "	156,007,124 10 17,039,028 67 (a) 29,600 86	156,007,124 10 17,894,465 16 (a) 60,085 95	156,007,124 10 18,162,432 57 (a) 67,394 "	156,007,124 10 19,075,536 19 (a) 67,079 29	156,007,124 10 19,549,979 31 (a) 169,537 29	156,007,124 10 19,877,073 15 (a) 332,914 29	" 427,093 84 (a) 163,417 "
172,280,599 83	173,075,753 83	173,931,675 21	174,236,950 67	175,149,739 58	175,726,630 70	176,317,141 54	580,510 84
10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 7,734,600 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,180,600 " "	10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 7,734,600 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,259,166 08 "	10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 7,734,600 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,259,166 08 "	10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 7,734,600 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,259,166 08 "	10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 (8) 7,719,800 " 7,719,800 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,259,166 08 52,257,569 " 3,520,748 31 13,193,665 38 126,140,936 86 "	10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 7,719,800 " 7,719,800 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,259,166 08 52,257,569 " 3,520,748 31 13,193,665 38 135,262,418 51 "	811,654,338 94 "	" "
13,193,665 38 93,567,791 40 (a) 2,075,159 87 867,649,074 20	13,193,665 38 100,891,913 68 (a) 3,185,357 73 876,162,020 42	13,193,665 38 111,484,023 84 (a) 2,482,926 26 886,051,630 11	13,193,665 38 117,322,851 46 (a) 2,548,783 73 891,566,124 20	13,193,665 38 126,140,936 86 (a) 3,572,978 03 954,041,172 90	13,193,665 38 135,262,418 51 (a) 5,086,388 36 968,196,811 19	13,193,665 38 143,163,121 16 (a) 7,005,902 10 978,017,027 58	" 7,900,702 63 (a) 1,919,513 74 9,820,216 39
8,724,595 42 "	9,073,281 11 "	9,444,483 67 "	9,605,347 86 "	9,893,354 73 "	10,047,573 65 "	10,292,621 95 "	245,048 30 "
8,724,595 42	9,073,281 11	9,444,483 67	9,605,347 86	9,893,354 73	10,047,573 65	10,292,621 95	245,048 30
53,201,186 43	54,798,877 03	57,566,643 07	61,463,017 81	64,987,074 43	69,922,464 56	72,527,668 56	3,005,204 "
14,725,966 69	15,365,878 49	15,796,113 30	16,216,683 75	17,143,275 39	17,672,818 73	18,547,380 34	874,567 61
432,500,681 97 90,173,261 63 522,764,949 40	464,249,992 76 90,173,264 61 554,423,257 39	491,005,314 38 90,173,264 63 581,178,579 01	508,039,922 35 96,173,264 63 598,213,186 98	517,433,588 51 93,719,095 63 641,154,684 14	599,963,539 22 93,719,095 63 693,702,934 85	625,173,678 65 (9) 94,015,142 65 719,188,821 30	25,189,839 43 206,047 02 25,485,846 46
2,135,233,997 56	2,204,532,834 72	2,275,319,283 16	2,330,672,930 77	2,480,326,074 36	2,583,292,392 35	2,650,945,337 92	67,632,945 57
51,957,795 32 7,237,912 65 2,076,038,289 50	71,918,970 73 7,441,923 93 2,125,171,940 06	67,160,002 54 7,668,907 69 2,200,490,372 93	78,828,359 00 7,977,468 22 2,243,867,103 55	74,331,467 72 10,330,573 20 2,395,661,033 44	78,301,887 90 10,859,433 30 2,494,131,071 15	94,582,893 60 10,904,837 14 2,545,457,607 18	16,281,005 70 45,403 84 51,326,536 03

(6) Déduction faite de la somme de fr. 1,361,892-99, valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, comprise dans les amortissements indirects depuis 1857 et réintroduite dans le capital utile en 1900, ensuite du rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(7) Règlement définitif du prix de rachat de la ligne Saint-Trond-Hasselt.

(8) Déduction faite d'une somme de 15.000 francs, pour non exécution par la compagnie intéressée, des clauses prévues au littéra B de l'article 9 de la convention de rachat du 22 avril 1897.

(9) Déduction faite d'une somme de 481 francs annulée sur le crédit de 3,515,831 francs engagé en 1907 pour le rachat du matériel de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale.

N° X. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1903-1909)
et de la dernière année (1904) de la période précédente.

	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, { double voie. an 31 décembre. } simple voie.	1,770,159	1,801,170	1,832,161	1,908,285	2,010,448	2,016,045
	2,259,882	2,245,750	2,238,700	2,191,891	2,285,079	2,275,993
Ensemble.	4,030,041	4,046,912	4,070,821	4,101,174	4,295,427	4,322,058
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes { double voie. appartenant à l'État } simple voie.	1,609,550	1,654,547	1,664,889	1,741,711	1,845,440	1,879,037
	2,145,555	2,129,589	2,122,415	2,075,301	2,168,010	2,188,024
Ensemble.	3,755,065	3,783,936	3,787,002	3,817,012	4,013,450	4,067,061
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.	4,058,041	4,016,487	4,004,458	4,002,457	4,285,478	4,519,422
				6,197	60,142	78,637
voies principales.	2,925,605	2,926,778	2,928,947	2,927,801	2,944,254	2,937,704
de 52 — — — — —	2,255,008	2,803,111	5,416,706	4,035,474	4,786,620	5,270,674
de 40.6 — — — — —	5,856,550	5,516,293	4,890,958	4,424,532	4,278,372	5,990,759
de 38 kilog. — — — — —	168,057	167,492	158,425	136,408	102,082	108,828
de 35 kilog. et moins par mètr.						
voies de garage, de char- gement et de décharge- ment.	53,822	40,454	42,904	41,871	61,882	98,742
de 57 kilog. par mètre	41,958	68,084	156,852	171,007	108,098	201,557
de 40.6 — — — — —	5,498,059	5,508,565	4,081,677	4,596,404	4,660,479	4,959,207
de 38 kilog. — — — — —	405,165	408,898	249,501	241,032	555,894	542,062
de 35 kilog. et moins par mètr.						
en acier						
de 57 kilog. par mètre	2,959,487	2,967,252	2,971,851	2,969,753	5,006,216	5,055,440
de 52 — — — — —	2,294,966	2,571,195	5,575,558	4,404,481	4,054,718	5,472,051
de 40.6 — — — — —	9,551,569	8,944,036	8,972,615	8,820,756	8,938,831	8,958,966
de 38 kilog. — — — — —	571,202	576,590	577,726	567,460	458,576	450,590
de 35 kilog. et moins par mètr.	153,181	158,556	127,244	95,107	87,245	62,967
voies principales	1,865,292	1,851,870	1,780,512	1,715,675	1,626,555	1,562,593
voies de garage, de chargement et de déchargement	2,020,475	1,970,252	1,907,750	1,810,780	1,715,780	1,625,512
en fer						

Consommation annuelle de rails d'acier	{ quantités totales (tonnes)		50,000	50,000	55,000	51,000	50,800	21,200
	{ sommes totales dépensées		4,758,500	5,825,000	4,125,000	6,987,000	6,500,250	2,968,800
	{ prix moyen par tonne		151.65	127.50	125.00	157.00	159.50	140.04
Nombre de billes en bois existant dans les voies	{ chène		6,475,020	6,480,124	6,549,877	6,650,050	6,996,265	7,210,104
	{ voies principales		2,577,851	2,691,951	2,888,990	3,041,058	3,144,052	3,552,661
	{ voies accessoires		9,050,860	9,481,075	9,438,867	9,671,988	10,140,515	10,562,855
	{ Ensemble		28,924	24,918	9,458	10,557	42,020	57,421
Nombre de billes en bois existant dans les voies	{ sapin		201,474	191,015	182,532	179,755	184,022	172,758
	{ voies principales		252,598	218,951	191,080	196,270	226,042	210,182
	{ voies accessoires		57,284	70,765	105,855	153,352	151,827	157,188
	{ Ensemble		4,889	1,906	2,555	2,082	2,270	4,722
Prix moyen (crésotage compris) des billes en chêne de 0m.28 sur 0m.14 acquises dans l'année	{ hêtre		59,145	72,671	108,188	156,254	154,097	161,910
	{ voies principales		6.39	6.40	6.27	6.55	6.38	6.50
	{ voies accessoires		46,819	20,900	28,952	27,709	15,599	12,747
	{ Ensemble		128,926	124,500	124,942	127,030	122,988	117,076
Longueur des lignes armées	{ du block-system (—)		1,222,015	1,214,585	1,425,548	1,492,850	1,535,176	1,552,062
	{ de grosses sonneries (—)		695,595	679,556	615,557	612,337	605,079	605,079
	{ munis de barrières manœuvrées sur place et à la main		5,359	5,298	5,271	5,254	5,422	5,406
	{ — — à bascules ou roullantes, manœuvrées à distance		855	848	830	841	926	939
Nombre de passages à niveau	{ ouverts et non surveillés		2,006	2,003	2,002	2,024	2,145	2,156
	{ Ensemble		6,180	6,149	6,125	6,069	6,495	6,481
	{ Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau		2,819,459	2,814,550	2,802,459	5,051,077	5,175,069	5,142,629
	{ Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année		58	45	55	52	50	51
Nombre de raccords et de gares privées	{ Nombre de raccords		1,245	1,280	1,504	1,535	1,568	1,400
	{ Nombre de passages à niveau		96	90	102	105	114	121
	{ Nombre de passages à niveau		86	87	80	91	92	94
	{ Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux		15,806,708	17,510,105	21,511,159.54	24,895,199	24,869,081	19,512,465

N° XI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1905-1909)
et de la dernière année (1904) de la période précédente.*

	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
Nombre de locomotives.	5,186	5,509	5,427	5,658	5,915	4,048
— de voitures automotrices.	24	24	25	25	30	29
— de tenders (indépendants de la locomotive).	2,170	2,551	2,570	2,518	2,814	2,888
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	6,570	6,845	6,855	7,079	7,404	7,050
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, voitures postales, wagons fermés pour petits colis, etc.).	2,047	2,084	2,092	2,196	2,268	2,574
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique.	12	16	16	16	16	16
— de voitures remorquées —	20	20	20	20	20	20
— de wagons à marchandises.	68,590	70,720	71,710	74,585	78,664	80,150
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,501	1,401	1,619	1,652	1,656	2,172
— de bâches.	22,956	24,686	25,615	28,267	27,472	27,935
Parcours kilométrique des locomotives de l'État	59,917,859 ⁽¹⁾	41,509,238 ⁽¹⁾	42,745,951 ⁽¹⁾	45,850,661 ⁽¹⁾	40,074,569 ⁽¹⁾	46,585,345 ⁽¹⁾
{ produits de recettes.	55,122,165	36,564,920	38,401,442	39,600,842	39,165,561	59,825,479
{ pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre.	21,840,322	25,267,038	24,925,405	26,561,970	27,085,170	26,877,457
Consommation de charbon des locomotives	1,452,159	1,582,875	1,714,490	1,841,981	1,819,070	1,785,038
{ quantités (tonnes)	12,16	11,91	14,05	16,99	16,89	14,16
{ prix moyen par tonne.	17,058,805	18,849,915	24,001,119	31,288,550	30,719,510	25,277,268
{ dépenses	14,00	15,62	10,15	10,75	16,20	15,76
Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général.	0,183	0,186	0,227	0,264	0,274	0,235

Nombre annuel de trains	{ de voyageurs de marchandises de service	1,008,811	1,037,006	1,063,517	1,075,002	1,126,938	1,139,237
		679,511	694,886	721,555	740,402	725,082	728,442
		52,606	55,078	55,763	51,588	98,234	51,163
Parcours des trains, produits de recettes	{ voyageurs marchandises	57,286,049 ⁽¹⁾	58,474,553 ⁽¹⁾	59,716,046 ⁽¹⁾	49,228,074 ⁽¹⁾	42,005,808 ⁽¹⁾	42,169,298 ⁽¹⁾
		27,809,258	29,506,574	51,203,015	51,716,864	51,528,619	50,851,073
Parcours des trains de service		548,545	671,459	632,828	719,449	654,504	632,254
électrique	{ nombre d'installations — de lampes à arc — de lampes à incandescence — total de lampes puissance totale des lampes en kilowatts	50	51	36	59	62	67
		2,278	2,428	2,782	5,156	5,441	5,398
		6,442	6,862	7,603	9,118	10,564	10,878
		8,720	9,290	10,583	12,254	13,805	14,476
		1,510	1,485	1,647	1,987	2,075	2,201
éclairage	{ nombre de becs consommation totale, en mètres cubes dépense totale quantités consommées, en litres dépense totale	26,909	27,065	27,252	26,417	26,866	26,874
		5,001,259	4,781,421	4,702,049	4,786,198	4,786,250	4,070,296
		615,225	579,576	575,656	579,197	589,275	515,455
		7,008,126	7,049,955	7,930,265	8,540,567	8,881,611	9,002,659
pétrole	{ quantités consommées, en litres dépense totale	336,987	480,100	625,501	750,654	949,414	705,855
		667,209	691,517	769,507	803,857	825,109	842,476
huile de colza épurée	{ quantités consommées, en kilog dépense totale	525,817	537,066	415,810	588,438	709,458	596,852
Graissage (huiles, suif et graisses)	{ consommation totale, en kilog dépense totale	4,535,455	5,251,220	6,186,952	6,958,552	7,294,911	7,585,566
		904,506	1,066,918	1,538,495	1,845,487	1,888,785	1,556,297
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel		28,914,250	29,545,595	29,888,209	54,825,802	57,859,731	54,809,655

(1) Non compris 5,191 kilomètres en 1908, 9,872 en 1907, 10,120 en 1906, 10,103 en 1905 et 1,025 en 1904, se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal ; 495,088 kilomètres en 1909, 495,125 en 1908, 495,890 en 1907, 430,559 en 1906, 426,545 en 1905 et 431,827 en 1904, se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

N° XII. — *Exploitation et recettes*
Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale

		UNITÉ.	1901.		1902.	
			MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur . . .	Voyages.	121,507,938	57,127,251 13	128,766,197	61,215,164 29
	— mixtes . . .	"	8,964,815	7,915,512 91	9,915,955	8,889,827 21
	— internationaux . . .	"	4,568,786	9,051,475 35	5,518,557	10,535,611 99
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Roussu.		"	1,568,062	205,271 05	1,471,155	216,978 05
Ensemble . . .		"	136,409,599	74,279,290 46	145,471,624	80,875,581 52
Bagages.	service intérieur . . .	Quintaux	274,222	861,925 19	281,665	910,605 09
	— mixtes . . .	"	24,352	68,301 15	26,992	74,822 08
	— internationaux . . .	"	158,640	1,095,075 27	176,145	1,210,768 55
	Ensemble . . .	"	457,194	2,025,499 61	484,800	2,196,196 62
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	4,144,822	10,952,624 50	4,216,820	11,461,890 25
	— mixtes . . .	"	540,209	990,958 40	554,456	1,020,051 16
	— internationaux . . .	"	915,786	5,619,091 51	975,258	5,956,655 65
	Ensemble . . .	"	5,400,877	15,562,674 01	5,526,543	16,438,597 04
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	25,750,452	74,567,494 29	26,545,612	78,054,671 20
	— mixtes . . .	"	5,442,566	12,419,011 79	5,758,597	12,785,611 05
	— internationaux . . .	"	14,429,051	47,058,455 39	16,164,548	51,447,749 45
	Ensemble . . .	"	45,621,869	134,044,961 47	48,448,555	142,266,032 26
Finances.	service intérieur . . .	Groups	(1)	532,806 80	(1)	557,816 40
	— mixtes . . .	"	(1)	17,975 65	(1)	18,505 58
	— internationaux . . .	"	(1)	56,476 10	(1)	61,745 81
	Ensemble . . .	"	(1)	397,258 55	(1)	418,063 59
Équipages.	service intérieur . . .	Voitures	3,267	76,515 74	2,965	79,864 21
	— mixtes . . .	"	109	5,243 73	90	5,558 96
	— internationaux . . .	"	296	20,025 55	568	21,590 99
	Ensemble . . .	"	3,672	99,582 82	3,427	105,094 16
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	65,760	1,799,998 80	68,938	1,885,695 64
	— mixtes . . .	"	10,132	84,536 88	9,582	86,812 86
	— internationaux . . .	"	11,945	587,864 88	10,386	642,696 91
	Ensemble . . .	"	87,835	2,472,200 56	83,906	2,613,203 44
Autres produits.	Tickets d'entrée dans les stations.	—	"	249,554 90	"	262,929 50
	Produits extraordinaires.	—	"	5,185,945 "	"	2,593,035 57
	Produits divers . . .	—	"	468,414 74	"	567,371 33
	Ensemble . . .	—	"	3,901,714,64	"	3,223,334 20
Recettes totales . . .		Francs.	"	232,783,182 12	"	248,136,102 83
Recette brute kilométrique		"	"	57,676 12	"	61,521 66
Dépense d'exploitation kilométrique		"	"	54,620 51	"	58,388 78
Recette nette kilométrique		"	"	25,055 81	"	22,952 88
Recette moyenne par voyageur embarqué		"	"	0 544	"	0 555
Parcours moyen d'un voyageur		Kilom.	"	22 57	"	22 64
Produit moyen par tonne de grosses marchand.		Francs.	"	2 94	"	2 94
Parcours moyen d'une tonne de grosses marchandises		Kilom.	"	—	"	—
Stations, haltes, points d'arrêt, etc. au 31 déc.		Nombre.	"	1,305	"	1,514

(1) L'absence d'indications relatives au mouvement d'expéditions « finances » résulte de ce que cette rubrique comporte, outre les remboursements, »

*d'après les droits constatés.
(1905-1909) et de la dernière année (1904) de la période précédente.*

1906.		1907.		1908.		1909.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
151,907,841	57,034,450 40	159,058,675	59,798,917 85	158,995,100	61,944,754 55	159,968,550	62,615,852 74
15,518,575	15,554,481 90	14,069,020	14,477,250 69	15,666,250	14,177,911 57	14,090,585	14,665,979 97
5,502,507	10,584,082 09	5,682,559	11,215,861 75	5,805,579	11,211,088 79	6,048,257	11,926,195 80
1,640,218	258,954 22	1,704,299	258,002 16	1,852,665	266,750 06	1,806,070	236,501 86
152,237,941	81,421,974 67	161,184,533	85,750,012 43	160,319,594	87,600,490 55	161,913,242	89,460,530 31
270,449	905,588 76	310,854	951,229 96	557,676	1,015,187 50	554,452	1,045,476 56
26,719	75,256 55	27,007	75,881 02	20,928	58,454 57	20,947	57,958 01
184,921	1,252,258 81	195,755	1,519,683 76	201,199	1,561,224 86	214,007	1,440,720 77
491,089	2,231,084 12	532,194	2,346,794 74	559,803	2,432,866 73	590,046	2,544,156 24
4,418,599	12,121,958 91	4,515,841	12,546,746 97	4,850,858	12,674,279 15	5,119,260	14,084,926 14
558,225	1,007,515 19	551,718	1,104,857 51	254,878	911,920 47	270,010	734,660 58
1,045,539	4,297,819 20	1,029,515	4,582,744 01	1,116,516	4,304,658 88	1,185,172	5,652,557 09
5,802,181	17,517,073 33	5,897,072	17,834,329 19	6,202,182	17,790,836 50	6,572,452	18,442,143 81
28,803,699	82,528,401 85	29,222,688	84,038,959 57	29,166,120	86,288,859 55	30,907,557	91,628,110 50
6,185,565	15,751,909 60	6,109,907	15,816,179 24	5,515,610	11,428,482 80	5,652,084	11,877,988 20
17,506,658	55,885,815 71	17,680,455	56,088,118 97	16,499,658	54,672,200 16	17,484,687	58,921,787 10
52,294,722	152,164,158 16	53,013,048	154,893,237 78	50,981,418	152,389,531 31	54,025,008	162,427,894 89
(¹)	357,270 05	(¹)	365,895 79	(¹)	375,549 15	(¹)	196,055 74
(¹)	19,904 93	(¹)	20,041 58	(¹)	16,541 95	(¹)	29,424 61
(¹)	67,067 69	(¹)	68,592 96	(¹)	65,615 57	(¹)	52,714 40
(¹)	444,242 65	(¹)	452,330 13	(¹)	455,704 65	(¹)	258,192 75
5,640	81,465 29	6,287	86,029 71	5,112	88,511 90	5,417	142,978 42
106	5,591 87	126	5,616 49	102	2,085 01	108	10,062 96
621	25,778 54	575	24,248 41	114	25,262 99	121	51,456 16
4,367	111,833 70	6,786	113,894 61	5,328	114,559 90	5,646	184,497 54
72,555	1,992,168 72	72,545	2,029,114 59	82,044	2,082,942 56	86,942	2,264,908 18
10,527	93,588 52	10,774	94,028 71	9,054	77,610 28	9,594	95,789 21
10,582	698,115 65	16,525	711,908 49	17,766	682,977 62	18,827	293,800 51
93,244	2,783,670 87	99,642	2,835,051 79	108,864	2,843,530 43	115,363	2,654,497 90
"	271,802 60	"	284,126 60	"	291,991 60	"	298,704 90
"	1,888,510 01	"	369,656 44	"	4,452,902 28	"	4,461,487 29
"	716,420 24	"	760,798 17	"	802,728 46	"	650,515 61
"	2,876,332 85	"	1,414,579 21	"	5,527,622 34	"	5,407,507 80
"	259,550,370 35	"	265,640,229 88	"	269,155,142 41	"	281,379,421 24
65,865 57		64,914 70		62,855 65		65,142 84	
40,748 57		41,908 75		42,565 51		44,111 25	
25 115 20		20,006 04		20,270 54		21,051 61	
0 554		0 551		0 546		0 552	
22 65		25 31		25 75		25 95	
2 91		2 92		2 99		5 01	
—		80,7		79,4		79,6	
1,526		1,555		1,592		1,406	

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

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

		DATES des reprises	1909.			1908.
			DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites directement par l'État. . .		—	786,526	(1) 247,603	1,034,129	1,025,168
B. — — — à forfait pour son compte		—	82,406	632,292	715,698	714,187
C. Lignes rachetées.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,441	"	24,441	24,441
	Luxembourg	1 janv. 1873	277,455	30,834	308,289	308,540
	Bassins-Houillers. . . .	1 janv. 1871	248,388	357,190	605,578	605,270
	Pepinster à Spa	16 sept. 1872	11,987	"	11,987	11,987
	Dendre-et-Waes(2) . . .	1 mai 1876	100,097	596	100,693	101,723
	Lignes des Flandres . .	1 janv. 1878	27,714	196,605	224,319	224,788
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	"	9,211	9,211	9,211
	Anvers à la frontière néer- landaise.	1 juillet 1880	26,910	"	26,910	26,910
	Marbehan à Virton . . .	15 mars 1881	"	32,012	32,012	32,012
	Lierre à Turnhout . . .	1 mars 1882	20,442	18,195	38,637	38,637
	Anvers à Gand(3) . . .	1 janv. 1896	13,923	35,419	(4) 49,342	49,775
	Gand à Ecclœlo(5) . . .	1 janv. 1897	"	13,865	13,865	13,865
	Grand Central Belge (6) .	1 janv. 1897	226,511	203,331	429,842	429,814
	Liégeois-Limbourgeois(7)	1 janv. 1896	"	102,441	102,441	102,441
	Sichem à Montaigny . .	1 juillet 1898	"	3,594	3,594	3,594
	Plateaux de Herve (8) .	7 sept. 1897	"	32,729	32,729	32,729
	Heshaye-Condroz (9) . .	1 janv. 1900	"	74,228	74,228	74,228
	Liège-Longdoz à la fron- tière hollandaise.	1 janv. 1899	17,913	"	17,913	17,913
Saint-Trond à Hasselt (10)	1 juillet 1900	"	17,801	17,801	17,801	
Flandre Occidentale (11).	1 janv. 1906	14,321	161,720	176,041	176,386	
Termonde à St-Nicolas (12)	1 janv. 1907	"	17,328	17,328	"	
			1,010,105	1,307,429	2,317,234	2,302,095
Longueur totale des lignes appartenant à l'État .		"	1,879,037	2,188,024	4,067,061	4,041,450
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts des recettes ou loyer.	Tournai à Jurbise. . . .	14 juillet 1847	44,099	"	44,099	44,099
	Hai à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	44,878	"	44,878	44,878
	Braine-le-Comte à Gand.	29 janv. 1867	55,404	"	55,404	55,404
	Jonction belge-prussienne.	29 juillet 1872	16,134	2,420	18,554	18,554
	Spa à la frontière grand- ducale.	16 sept. 1872	"	54,773	54,773	54,773
	Ecclœlo à Bruges(13) . . .	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 (14) .		"	6,493	4,218	10,711	10,711
Longueur totale exploitée par l'État		"	2,046,045	2,275,993	4,322,038	4,296,427

(1) Y compris : A. — 2k.582, raccordement de Mons-Midi à Ciply, exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la compagnie propriétaire; B. — La ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k.286, donnée en jouissance en 1856 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 1855 au 1^{er} mai 1876, et racheté à cette dernière date.

(3) — pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1^{er} janvier 1896 au 1^{er} juillet 1897.

(4) Non compris 455 mètres de passage d'eau.

(5) Exploité pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, pendant le 1^{er} semestre 1897.

(6) — — — par le Grand Central Belge, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898.

(7) — 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.

(8) Exploités par l'État moyennant part de recettes du 25 juillet 1872 au 7 septembre 1897 et rachetés à cette dernière date.

(9) Ligne exploitée par l'État moyennant part de recettes du 22 novembre 1875 au 1^{er} janvier 1900 et rachetée à cette dernière date.

(10) 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.

(11) Exploité pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1^{er} janvier 1906 au 31 décembre 1907.

(12) — pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1^{er} janvier 1907 au 31 décembre 1908.

(13) — moyennant part des recettes, par la Société de Gand-Ecclœlo, pour compte de l'État, pendant le 1^{er} semestre 1897.

(14) Savoir : voies communes dans les stations de Chimay, Erquennes, Flémalle-Haute, Hazebrœuck, Liège (Longdoz), Lobbes, Puers, Saint-Gilles (Waes), Selzacte, Willebroeck et Yvoir.

N° XIV. — Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1909 et 1908.

A. Rails et billes.

		1909.			1908.	
		Voies principales.	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 57 kilog. . . .	78,637	»	78,637	60,142
		» de 32 »	2,957,704	93,742	3,053,446	3,006,216
		» de 40.6 »	5,270,674	201,537	5,472,031	4,954,718
		» de 38 »	5,999,759	4,939,207	8,938,966	8,938,851
		Hilff de 29 kilog.	156	150,541	150,497	161,418
		divers de 7, 18, 23, 30, 33, 34 et 35 kilog.	108,572	191,721	300,093	294,158
		Ensemble. . . .	12,595,502	5,578,568	17,975,670	17,418,505
	Rails en fer	62,967	1,562,593	1,625,562	1,715,780	
	Total	12,458,269	7,140,965	19,599,252	19,152,285	
Nombre de billes		en chêne	7,210,194	5,552,661	10,562,855	10,140,515
		en sapin	37,424	172,758	210,182	226,042
		en hêtre	157,188	4,722	161,910	154,097
		Total. . . .	7,404,806	5,550,141	10,954,947	10,520,454

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1909.			1908.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff	»	45,550	45,550	52,753	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	141	141	141	
Traverses De Soignies	»	1,059	1,059	1,059	
-- Wautherin	5,481	40,587	45,868	48,784	40k.17 par traverse.
-- A en acier, mod. Post.	6,620	7,572	13,998	10,199	Type néerl. 75 k. par traverse.
-- B -- Braet.	640	9,749	10,389	10,079	Type néerl. 75 k. par traverse.
-- C -- Bernard.	»	752	752	761	Type néerl. 105 k. par traverse.
Types divers : G.C.B; L L; etc. .	»	12,606	12,606	12,610	
ENSEMBLE. . .	12,747	117,670	130,425	156,385	

(1) Mètres courants de voie simple.

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

			Longueur	En p. c.	
Pentes et rampes . . .	au-dessus de . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	5,020,567	47.45	
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	1,122,525	17.65	
			10 — 15 — — . . .	585,206	9.19
			15 — 20 — — . . .	524,926	5.10
			20 — 30 — — . . .	49,987	0.78
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.		81,196	1.28	
Paliers			1,185,878	18.59	
			(¹)6,368,085	100. »	
Alignements droits			4,174,545	65.55	
Courbes à rayon . . .	de plus de . . .	de 200 mètres et moins	57,725	0.59	
		200 à 500 mètre.	89,559	1.40	
			300 à 500 —	468,950	7.57
			500 à 700 —	249,686	3.92
			700 mètres	1,518,000	21.17
			(¹)8,568,085	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 diagonales possibles de		NOMBRE de signaux d'aiguilles	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopédales.
	du block system.	de grosses sonneries.	signaux enclenchés.	signaux non enclenchés.			
Bruxelles-Nord	208,197	98,089	50	86	15	11	29
Liège	144,214	155,620	82	61	42	15	24
Gand	227,452	46,705	78	51	2	6	16
Tournai	140,815	85,719	64	56	8	12	29
Mons	94,901	52,699	114	19	39	15	14
Bruxelles-Midi	197,528	69,915	64	34	19	6	20
Charleroy	64,741	17,549	98	55	11	10	17
Namur	148,000	18,000	69	51	19	11	21
Arlon	126,829	69,208	60	14	16	11	14
Auvers	112,965	"	71	41	"	5	10
Hasselt	55,557	15,517	27	46	1	4	5
Bruges	5,015	"	38	45	12	6	5
	1,552,062	605,079	795	561	144	110	202

(¹) Mètres courants de voie simple, non compris les 5,871,597 mètres de voies d'évitement et de manœuvre

N° XVI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1909.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES À NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
1	Anvers à Eschen. . . .	Calmphout et Eschen.	N° 50, chemin privé. .	—
2	Id.	Anvers (Dam) et Eeckeren	N° 11, id. .	—
5	Gand (Waes) à Anvers (Wae-)	Zwyndrecht et Melsele .	N° 7, chemin dit Gaver- straat	240 58
4	Court-St-Étienne à Ransart .	Faux et La Roche (Bra- bant)	N° 64, —	485 65
5	Id.	Id.	N° 65, —	565 95
6	Id.	Fleurus et Ligny (Car- rières)	N° 89, —	454 65
7	Id.	Id.	N° 90, —	—
8	Id.	Id.	N° 91, —	—
9	Id.	Id.	N° 92, —	—
10	Laeken à Alost	Laeken et Jette	N° 9, chemin d'Essegheem	1.512 55
11	Id.	Ternath et Eschen-Lom- beek	N° 32, Heide weg . .	—
12	Id.	Id.	N° 32bis, chemin d'ex- ploitation	—
15	Id.	Station d'Alost	N° 56, Hooghe Verten- straat	—
14	Id.	Id.	N° 57, Molendries . .	—
15	Id.	Id.	N° 58, Moltestraat . .	—
16	Id.	Id.	N° 59, quai du Canal .	10.546
17	Id.	Id.	N° 60, chemin de halage	—
18	Alost à Gand	Id.	N° 61, rue de la Dendre	—
19	Id.	Id.	N° 62, chaussée de Ter- mond	—
20	Lodelinsart à Châtelineau .	Station de Montigny- sur-Sambre	N° 12, vieux chemin .	—
21	Charleroy à Namur	Charleroy (Sud) et Couil- let	N° 114, route de Marci- nelle à Couillet . . .	2.615 29
22	Charleroy à Vireux	Cerfontaine et Senzeille.	N° 188, chemin vicinal.	668 65
23	Walcourt à Florennes (Sud).	Saint-Lambert et Hempt- inne	N° 18, chemin communal	547 18
24	Id.	Id.	N° 19, chemin de vidange	—
25	Id.	Id.	N° 20, id.	—
A reporter. . . . fr.				17.268 02

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION	ÉCONOMIE annuelle réalisée.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE	DES PASSAGES A NIVEAU.	
			Report. . . fr.	17,208 02
26	Walcourt à Florennes (Sud)	Halte de Hemptinne. .	N° 21, chemin communal	275 75
27	Id.	Hemptinne à Saint-Aubin	N° 23, chemin de vidange	—
28	Id.	Id.	N° 24, id.	—
29	Id.	Id.	N° 25, id.	—
30	Id.	Id.	N° 27, id.	—
31	Id.	Id.	N° 28, id.	—
32	Gand (Ceinture)	Gand (champ des manœuvres) et Gand (Port)	N° 10, chaussée de Termonde	2,241 73
33	Id.	Id.	N° 12, chaussée d'Anvers	3,148 15
34	Denderleeuw à Audenarde .	Station d'Audenarde .	N° 80, sentier. . . .	—
35	Bruges à Eccloo	Steenbrugge et Bruges.	N° 150, —	1,266 35
36	Id.	Id.	N° 151, —	—
37	Gand à Bruges	Bruges et Oostcamp .	N° 60, —	2,171 35
38	Id.	Id.	N° 61, —	—
39	Id.	Id.	N° 62, —	—
40	Bruges à Ostende	Zandvoorde et Ostende (ville)	N° 92, —	—
41	Id.	Id.	N° 93bis, —	—
42	Id.	Id.	N° 96, —	—
43	Id.	Id.	N° 97, —	—
44	Id.	Id.	N° 98, —	—
45	Hasselt à Achel	Houthaelen et Helchteren	N° 10, —	550 55
46	Id.	Id.	N° 10bis, —	—
47	Aerschot à Lierre	Aerschot et Boisachot.	N° 50bis, ancienne route de Malines. . . .	—
48	Courtrai à Mouscron. . .	Station de Mouscron .	N° 120, —	1,585 90
49	Tournai à Basècles . . .	Vaulx et Antoing . .	Sentier des Baudets . .	—
50	Grammont à Ath	Grammont et Acren .	N° 95, —	—
51	Ath à Blaton	Ladeuze et Huissignies.	N° 21, —	528 50
			Total . . fr.	28,415 10

N° XVII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1909.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	QUANTITÉ ou TONNAGE.	VALEUR.	
1 ^o Matériaux en bon état: (neuf et remploi).				
Rails { en acier {	de 57 kilog . . .	tonne	1,898	237,250
	de 52 — . . .	id.	7,045	802,009
	de 40.6 — . . .	id.	41,333	4,105,441
	de 38 — . . .	id.	42,344	4,253,402
	en fer	id.	1,735	167,923
Billes en bois	pièce	575,153	2,462,869	
Traverses métalliques.	tonne	4,243	93,225	
Bois spéciaux	mètre cube	5,746	468,648	
Voies { système Hilff. {	Rails	tonne	423	28,200
	Longrines	id.	99	7,425
Croisements et traversées {	en rails de 52 kil. .	pièce	4,523	536,737
	en rails de 40.6 kil.	id.	2,932	1,338,359
	ordinaires.	id.	3,806	976,528
Excon- triques {	en rails de 52 kil.	id.	680	483,879
	id. de 40.6 kil.	id.	4,781	735,404
	id. ordinaires	id.	4,205	606,732
Lattes de calage.	id.	182	3,637	
Plaques tournantes.	id.	262	850,714	
Ponts à peser	id.	48	76,160	
Accessoires de rails, tels que boulons, écli- ses, tire-fonds, ver- rous d'enclenche- ment, etc. {	pour rails de 57 k.	tonne	4,704	304,944
	— 52 k.	id.	4,425	654,416
	— 40.6 k.	id.	2,192	602,996
	ordinaires. .	id.	4,542	845,817
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, con- trepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	"	"		420,883
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussi- nets pour rails, croisements, ex- centriques, etc., etc.	"	"		1,550,414
2 ^o Matériaux mis hors d'usage . .	"	"		2,346,616
En dépôt fin 1909	"	"		48,930,328
Vendu {	restant à livrer fr. . . .	"		774,075
	livré (pour mémoire) 528,099	"		"
A la disposition de l'administration fin 1909	"	"		48,159,253
3 ^o Approvisionnements à la disposition des sections	"	"		4,153,210
Ensemble fr. . .				49,312,463

N° XVIII. — *Effectif du matériel*

		1907.	1908.	
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales	Locomotives à voyageurs	1,116 1,076	
		" mixtes (types 28, 30, 32 et 33) munies du frein Westinghouse (1).	962 (7) 871	
		" à marchandises	1,453 (7) 1,424	
		" de gare	401 403	
		Total.	5,912 5,774	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	34 37	
		" tenders type 11	102 102	
		Voitures à vapeur (partie « moteur »)	25 24	
		" électriques automotrices (id. id.).	6 6	
	Total.	163 169		
	pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	16 16	
		Ensemble des moteurs (2) (3)	4,093 3,959	
Tenders indépendants (3)		2,888 2,814		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4) {	Salons et de 1 ^{re} classe	67 69
			2 ^e classe	1,762 1,752
			3 ^e —	4,229 4,075
		Fourgons à bagages.	mixtes.	520 507
			1,551 1,297	
		Voitures. {	chaudières	2 2
			cellulaires	25 25
			funéraires	9 9
		Wagons fermés pour petits colis.	postales	77 77
			554 328	
		Trucks et wagons fermés pour équipages		157 157
		Boxes et wagons pour chevaux		570 521
		Wagons pour le transport de gaz riche		52 52
		Total. (5)		8,935 8,647
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. {	1 ^{re} classe	10 10
			2 ^e —	174 175
			5 ^e —	556 556
			mixtes	126 126
			fourgons	118 118
		Fourgons à bagages indépendants.		17 17
		— — adhérents aux locomotives.		34 37
		Voitures à vapeur (partie « voiture »)		25 24
		— électriques automotrices (partie « voi- ture »)		6 6
		Total (5).		1,064 1,069
	pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)		16 16
		Voitures remorquées		20 20
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5) (6)		10,035 9,752		

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

(2) Voir annexes nos XXII et XXII^{bis} 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.

(6) Voir annexe n° XX pour la situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes.

(7) Chiffres rectifiés.

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1907	1908.
Fourgons	1 1/2	1,700	1,666
	5	126	128
Wagons fermés	10	10,506	10,503
	15	8,098	7,197
— pour coton et laine	10	815	789
— — — — —	12	518	514
— — — — —	13	202	202
— pour coke, laine et minerais	10	1,909	1,922
— — — — —	12	1,162	1,165
— — — — —	15	740	741
— pour charbon	10	19,865	20,378
— — — — —	7	20	115
— — — — —	8	20	79
— — — — —	12	7,587	7,410
— — — — —	15	14,513	14,460
— — — — —	20	6,037	5,141
— plats à 4 roues	10	2,756	2,764
— — — — —	7	1	2
— — — — —	15	1,909	1,702
— — 6 — — — — —	15	9	9
— — 6 — — — — —	20	11	11
— — 8 — — — — —	20	1,735	1,655
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	35	50	50
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.) 8		5	5
Total pour le service commercial (1) .		80,450	78,664

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	8	8
— pour embranch ^{ts} de charbonnages. (2) 7 1/2		998	1,001
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2		648	116
— — le transport de plaques tourn. 10		15	15
— — — — — de roues . . . } 8		5	5
— — — — — } 10		132	129
— — transp ^t de combust. en paniers . . .	"	52	33
— — vérification de ponts à peser. . .	"	12	12
— bâches à eau	"	25	25
— de secours	"	72	74
— citernes pour pétrole.	"	41	41
— freins pour les plans inclinés . . .	"	37	37
— dynamomètre.	"	1	1
— pour expéditions d'approvisionne- ments entre les ateliers, dépôts et stations	"	146	159
Total pour les services divers (1) . . .		2,472	1,636
ENSEMBLE DES WAGONS (1) (3) .		82,902	80,300

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS.

92,355 90,052

Bâches pour couvrir les chargements (1) 27,955 27,472

(1) Voir annexe n° XIII du compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.
(2) Tonnage moyen.
(3) Voir annexe n° XXI pour la situation du matériel à marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

N° XIX. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement.

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.	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER.	En plus.	En moins.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL		Changement de classification.		MATÉRIEL							
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.						
Locomotives.														
1885	35	»	46	»	81	»	33	»	33	+ 48	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	»	41	»	119	»	19	»	19	+ 100	2,257	2,220	37	»
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»	7
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+ 46	2,617	2,661	»	44
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+ 73	2,690	2,771	»	81
1901	176	»	26	»	202	17	36	»	53	+ 149	2,839	2,930	»	91
1902	133	»	65	»	198	1	69	»	70	+ 128	2,967	3,063	»	96
1903	200	»	»	»	200	»	79	»	79	+ 121	3,088	3,263	»	175
1904	173	»	»	»	173	»	75	»	75	+ 98	3,186	3,436	»	250
1905	70	»	98	»	168	»	45	»	45	+ 123	3,309	3,506	»	197
1906	111	»	29	»	140	»	22	»	22	+ 118	3,427	3,617	»	190
1907	193	»	32	»	225	»	14	»	14	+ 211	3,638	3,810	»	172
1908	284	»	3	»	287	»	12	»	12	+ 273	3,913	4,094	»	181
1909	151	»	21	»	162	»	27	»	27	+ 136	4,048	4,235	»	187
Tenders (*).														
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	68
1890	49	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69
1895	31	»	31	»	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	312	»	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	151	»	31	»	185	29	30	»	59	+ 126	2,203	2,354	»	151
1902	208	»	50	»	258	1	61	1	63	+ 195	2,398	2,562	»	164
1903	201	»	»	»	201	»	115	6	121	+ 80	2,478	2,763	»	285
1904	185	»	»	»	185	»	82	3	85	+ 100	2,578	2,948	»	370
1905	153	»	92	»	245	»	58	2	60	+ 185	2,763	3,101	»	338
1906	63	»	38	»	101	»	25	»	25	+ 76	3,341	3,666	»	325
1907	175	»	43	»	218	»	24	»	24	+ 194	3,835	3,841	»	306
1908	360	»	»	»	360	»	20	»	20	+ 340	3,875	4,201	»	326
1909	131	»	2	»	110	»	20	1	21	+ 119	3,994	4,339	»	345

(*) 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° XIX (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement.

ANNÉES Pour les années antérieures à 1895. voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.				SORTIES.				LUCRATIFS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement. Changement de classification.	A RENOUEVER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER	En plus.	En moins
	Extensions. Matériel nouf.	Changement de classification.	MATÉRIEL				MIX HORS DE SERVICE.	transformé.						
			neuf.	transformé.										
Voitures automotrices (à vapeur et électriques).														
1888	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	14	14	»	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	+	59	54	5	»
1899	12	»	»	»	12	»	»	»	»	+	71	66	5	»
1900	»	»	»	»	»	»	5	»	5	—	66	66	»	»
1901	»	»	»	»	»	»	5	»	5	—	61	66	»	5
1902	4	»	»	»	1	»	16	»	16	—	56	67	»	21
1903	»	»	»	»	»	»	6	»	6	—	40	67	»	27
1904	»	»	»	»	»	»	4	»	4	—	36	67	»	31
1905	4	»	»	»	4	»	»	»	»	+	40	71	»	31
1906	»	»	»	»	»	»	1	»	1	—	39	71	»	32
1907	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	39	71	»	32
1908	7	»	»	»	7	»	»	»	»	+	46	78	»	32
1909	»	»	»	»	»	»	4	»	1	—	45	78	»	33
Véhicules pour trains de voyageurs.														
1888	77	»	5	»	82	»	78	5	83	—	4,192	4,068	124	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+	4,726	4,665	61	»
1895	471	»	493	»	364	»	21	2	23	+	5,623	5,306	317	»
1896	317	»	60	»	377	»	76	»	76	+	5,924	5,623	301	»
1897	400	»	2	44	446	»	65	»	65	+	5,975	5,723	252	»
1898	783	»	»	»	783	»	91	»	91	+	6,667	6,506	161	»
1899	219	»	5	4	225	»	65	»	65	+	6,827	6,725	102	»
1900	258	»	»	»	258	»	54	»	54	+	7,031	6,983	48	»
1901	649	»	2	25	676	»	93	99	492	+	7,515	7,632	»	117
1902	845	»	4	»	846	»	112	23	435	+	8,226	8,477	»	251
1903	387	»	»	»	387	»	136	22	458	+	8,455	8,864	»	409
1904	225	»	»	»	225	»	141	7	448	+	8,562	9,089	»	527
1905	401	»	»	4	402	»	86	9	95	+	8,869	9,490	»	621
1906	53	»	»	29	82	»	59	4	65	+	8,888	9,543	»	655
1907	365	»	4	»	366	»	29	6	35	+	9,210	9,908	»	699
1908	493	»	42	»	505	»	54	4	55	+	9,669	10,401	»	732
1909	325	»	32	»	357	»	72	»	72	+	9,954	10,726	»	772
Véhicules pour trains de marchandises.														
1888	4	»	404	6	411	»	593	»	593	—	44,414	42,814	»	1,400
1890	764	»	400	24	888	»	411	9	420	+	43,523	44,586	»	1,063
1895	583	»	4,156	3	1,742	»	498	»	498	+	46,390	45,517	873	»
1896	4,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	+	47,558	46,718	840	»
1897	2,148	»	4,197	55	3,400	»	628	65	693	+	50,265	48,866	1,399	»
1898	8,914	»	740	»	9,654	»	621	»	621	+	59,298	57,780	1,518	»
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	825	»	825	+	60,548	59,852	696	»
1900	3,627	»	621	13	4,261	»	587	»	587	+	64,222	63,479	743	»
1901	1,480	»	»	403	1,283	»	633	24	657	+	64,843	64,659	189	»
1902	1,447	»	3	26	1,476	»	996	»	996	+	65,328	66,106	»	778
1903	3,237	»	»	32	3,269	»	738	»	738	+	67,859	69,343	»	1,484
1904	2,731	»	»	40	2,741	»	700	»	700	+	69,900	72,074	»	2,174
1905	2,724	»	»	17	2,741	»	421	»	421	+	72,220	74,793	»	2,578
1906	997	»	494	142	1,633	»	493	25	518	+	73,335	75,798	»	2,460
1907	2,897	»	430	7	3,034	»	472	»	472	+	76,497	78,692	»	2,195
1908	4,259	»	»	2	4,261	»	453	»	453	+	80,300	82,934	»	2,634
1909	4,793	»	420	8	2,221	»	219	»	219	+	82,302	84,744	»	2,442

(1) Non compris 34 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 45 - parties voitures - de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

N° XX. — Situation du matériel à voyageurs

ANNÉES.	ENTRÉES : PLACES OFFERTES.					SORTIES : PLACES OFFERTES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER Établissement	À RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel			— CHANGEMENT de classification	Matériel		
			neuf	transformé.			démoli	trans-formé.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875 . .	9,516	»	2,740	»	12,036	»	5,055	97	5,152
1876 . . .	2,594	»	4,175	»	6,767	»	5,068	»	5 068
1877 . .	2,776 ⁹⁴	»	1,558	»	4,114 ⁹⁴	»	2,687	»	2,687
1878 . . .	7,454	»	4,785	»	12,217	»	1,589	»	1,589
1879 . . .	7,544 ⁵¹⁷	»	1,515	»	8,857 ⁵¹⁷	»	2,455	»	2,455
1880 . . .	9,045	»	11,960	»	21,005	»	2,265 ⁴⁷	24	2,289 ⁴⁷
1881 . . .	428	»	» ⁴⁷	34	462 ⁹⁴	»	2,702 ⁴⁷	40	2,742 ⁴⁷
1882 . . .	3,253	34	»	540	5,029	»	1,805 ⁴⁷	596	2,199 ⁴⁷
1883 . . .	2,611	»	52	»	2,663	»	1,226	97	1,525
1884 . . .	»	»	54	»	54	»	2,916	»	2,916
1885 . . .	2,535	108	585	»	5,115	»	1,091	»	1,091
1886 . . .	597 ³²⁵	»	186 ¹⁵	»	583 ³⁴⁰	»	2,152	1,651	5,766
1887 . . .	1,116 ³⁴⁵	»	4,155	»	5,271 ³⁴⁵	»	1,812	»	1,812
1888 . . .	14,880 ⁴⁵	102	160	»	15,112 ⁴⁵	»	700	»	700
1889 . . .	8,252	»	714	2,064	11,910	»	1,418	2,949	4,567
1890 . . .	2,524	»	5,206 ²¹²	2,075	7,805 ²¹²	»	1,968	2,286	4,254
1891 . . .	2,240	»	»	88	2,528	»	1,108	96	1,204
1892 . . .	9,072	»	»	290	9,562	»	452	208	640
1895 . . .	»	»	15,572	56	15,428	»	1,158	68	1,206
1894 . . .	9,148	»	»	54	9,202	»	982	»	982
1895 . . .	5,084	»	10,862	»	15,946	»	284	48	552
1896 . . .	12,655	»	725	24	15,402	»	2,225	»	2,225
1897 . . .	4,174	»	»	»	4,174	»	1,860	»	1,860
1898 . . .	17,092	»	»	»	17,092	»	5,218	»	5,218
1899 . . .	8,857	»	»	»	8,857	»	1,220	»	1,220
1900 . . .	12,511	»	»	»	12,511	»	1,177	26	1,205
1901 . . .	22,526	»	»	16	22,542	»	5,081	»	5,081
1902 . . .	32,280	»	»	1 029	35,509	»	1,478	»	1,478
1905 . . .	15,496	»	»	77	15,575	»	2,412	»	2,412
1904 . . .	5,292	»	»	1,142	6,434	»	2,052	»	2,052
1905 . . .	17,006	»	»	70	17,166	»	1,150	»	1,150
1906 . . .	1,860	»	»	526	2,586	»	1,015	542	1,557
1907 . . .	15,700	»	»	6,166	19,866	»	458	5,720	4,158
1908	12,565	»	448	2,285	15,096	»	662	1,927	2,589
1909	9,804	»	1,524	706	12 054	»	1,198	650	1,854

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

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

au point de vue des places offertes.

Augmentation ou diminution du PARC.	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		BALANCE de renouvellement en places offertes.		Observations.
	EXISTANT (1).	devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2).	En plus.	En moins.	
1	12	13	14	15	...
»	71.540	69.475	1,895	»	Cette situation comprend les voitures à vapeur qui sont représentées par les chiffres en italiques.
+ 8.924	80,264	78.791	1,475	»	
+ 5,702	85,966	81,385	2,581	»	
+ 94	94	94		»	
+ 1,427	85,395	84,161	1,252	»	
+ 94	94	94		»	
+ 10,628	96,021	91,595	4,426	»	
+ 517	611	611		»	
+ 6,424	102,445	99,159	3,506	»	
+ 611	611	611		»	
+ 18,716	121,161	108,184	12,977	»	
+ 47	658	658		»	
- 2,280	118,881	108,612	10,269	»	
+ 658	658	658		»	
+ 1,450	120,511	111,901	8,505	»	
+ 47	611	658		»	
+ 1,540	121,651	111,512	7,092	»	
+ 611	611	658		»	
- 2,882	118,769	114,512	4,210	»	
+ 611	611	658		»	
+ 1,122	119,891	117,242	2,653	»	
+ 53	664	658		»	
- 5,185	116,708	117,659	»	910	
+ 340	1,004	983			
+ 5,459	120,167	118,755	1,455	»	
+ 345	1,349	1,328		»	
+ 14,412	154,609	155,757	895	»	
+ 45	1,394	1,373		»	
+ 7,545	142,152	141,989	204	»	
+ 1,394	1,394	1,373		»	
+ 5,549	145,701	144,495	1,441	»	
+ 212	1,606	1,373		»	
+ 1,124	146,825	146,755	325	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 8,722	155,547	155,805	»	25	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 12,222	167,769	155,805	12,197	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 8,220	175,989	164,955	11,269	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 15,614	191,605	170,057	21,799	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 11,179	202,782	182,690	20,525	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 2,514	205,096	186,861	18,465	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 15,874	218,970	205,956	15,247	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 7,617	226,587	212,795	14,027	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 11,408	257,945	225,104	12,824	»	
+ 1,356	1,356	1,373		»	
+ 19,281	257,778	247,450	9,759	»	
+ 784	784	1,373		»	
+ 51,851	289,781	279,710	9,510	»	
+ 612	612	1,373		»	
+ 11,161	501,069	295,206	6,975	»	
+ 485	485	1,373		»	
+ 5,802	504,958	298,498	5,485	»	
+ 418	418	1,373		»	
+ 16,056	520,974	515,594	4,425	»	
+ 418	418	1,373		»	
+ 1,029	522,026	517,454	5,591	»	
+ 395	395	1,373		»	
+ 15,708	557,754	551,151	5,602	»	
+ 395	395	1,373		»	
+ 12,507	550,241	545,517	5,746	»	
+ 395	395	1,373		»	
+ 10,200	560,441	555,521	6,142	»	
+ 395	395	1,373		»	

N° XXI. — Situation du matériel pour trains de

ANNÉES.	ENTRÉES : TONNES.					SORTIES : TONNES.			
	Premier établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf.	Changement de classification	Matériel.				Matériel.		
			neuf.	transformé			démoli.	transformé.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875. . .	48,773 1/4	»	7,481 1/2	»	56,254 3/4	1,264 1/4	2,096 3/4	20	3,381
1876. . .	11,567 1/2	»	5,880	10	17,257 1/2	»	4,519 1/4	»	4,519 1/4
1877. . .	5,190	»	7,676 1/4	»	12,866 1/4	60	4,890 3/4	»	4,950 3/4
1878. . .	10,940	»	2,460	»	13,400	»	5,786	50	5,816
1879. . .	10,104 1/2	»	5,200	»	15,304 1/2	»	5,861 1/2	10	5,871 1/2
1880. . .	34,811	»	75	5	34,889	»	5,000 1/2	690	5,690 1/2
1881. . .	35,856	»	602 1/2	1,210	36,668 1/2	»	2,028 1/2	527 1/2	2,556
1882. . .	39,048	»	»	217 1/2	39,265 1/2	»	3,154 1/2	520	3,471 1/2
1883. . .	4,651 1/2	»	4,240	»	8,891 1/2	»	4,515	55	4,550
1884. . .	2,000	»	5,860	785	8,645	»	5,512 1/2	»	5,512 1/2
1885. . .	»	»	1,540	»	1,540	»	4,950	55 1/2	4,985 1/2
1886. . .	»	»	2,075	172 1/2	2,247 1/2	»	5,761	140	5,901
1887. . .	»	»	»	400	400	»	5,490 1/2	72 1/2	5,563
1888. . .	2,700	»	17,500	100	20,100	»	2,411	157 1/2	2,548 1/2
1889. . .	7,064 1/2	»	2,525	125 1/2	9,715	»	2,261 1/2	1,457 1/2	3,599
1890. . .	7,665 1/2	»	1,000	240	8,905 1/2	»	3,415 1/2	472 1/2	3,888
1891. . .	»	»	»	5 515	5,515	»	2,752	2,967 1/2	5,719 1/2
1892. . .	190	»	7,547 1/2	2,500	9,837 1/2	»	2,759 1/2	1,801 1/2	4,541
1893. . .	1,650	»	1,142 1/2	1,664	4,456 1/2	»	3,859	1,762 1/2	5,601 1/2
1894. . .	1,060	»	18,025	525	19,610	»	3,264 1/2	410	3,674 1/2
1895. . .	6,689	»	15,159 1/2	500	22,528 1/2	»	4,924	470	5,394
1896. . .	16,040	»	9,551 1/2	25,619	49,190 1/2	»	8,107	1,165	9,272
1897. . .	29,997	»	14,102	2,212 1/2	46,311 1/2	»	6,421	650	7,051
1898. . .	94,758	»	11,100	»	105,858	»	5,775 1/2	»	5,775 1/2
1899. . .	25,720	»	50	»	25,750	»	8,250	»	8,250
1900. . .	51,554	»	9,200	»	60,554	»	4,980 1/2	»	4,980 1/2
1901. . .	15,125	»	»	775	15,900	»	5,445	469	5,902
1902. . .	19,798	»	»	1,270	21,068	»	8,856	805	9,751
1903. . .	47,781	»	»	210	47,991	»	6,507	»	6,507
1904. . .	41,027	»	»	»	41,027	»	6,580	260	6,610
1905. . .	42,069	»	»	100	42,169	»	3,777	»	3,777
1906. . .	11,159 1/2	»	4,620	27,646	45,425 1/2	»	4,519	27,550	52,049
1907. . .	48,064 1/2	»	1,950	16,065 1/2	66,078	»	1,589 1/2	15,198	14,787 1/2
1908. . .	67,765	»	7 1/2	18,047 1/2	85,820	»	1,560	15,608 1/2	15,258 1/2
1909. . .	28,664 1/2	»	8,375	7,706	44,805 1/2	»	1,959 1/2	8,506	10,265 1/2

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation
(2) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées

marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

Augmentation ou DIMINUTION du PARC 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.		BALANCE de renouvellement en tonnes de capacité.		OBSERVATIONS. 16
	existant (1).	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2).	En plus.	En moins.	
11	12	13	14	15	
»	211,022	196,812	14,210	»	
+ 52,875 1/2	263,897 1/2	241,521	19,574 1/2	»	
+ 12,758 1/2	276,654	253,688 1/2	20,945 1/2	»	
+ 7,915 1/2	284,540 1/2	260,818 1/2	25,751	»	
+ 7,584	292,155 1/2	271,758 1/2	20,575	»	
+ 11,430	303,585 1/2	281,860	21,705 1/2	»	
+ 51,198 1/2	354,782	316,671	18,091	»	
+ 35,312 1/2	388,074 1/2	350,527	17,547 1/2	»	
+ 55,794	403,868 1/2	380,575	14,293 1/2	»	
+ 4,541 1/2	408,410	394,226 1/2	14,185 1/2	»	
+ 5,532 1/2	411,742 1/2	396,226 1/2	15,516	»	
- 5,445 1/2	408,299	396,226 1/2	12,072 1/2	»	
- 5,655 1/2	404,645 1/2	396,226 1/2	8,419	»	
- 5,165	401,482 1/2	396,226 1/2	5,256	»	
+ 17,551 1/2	410,054	398,926 1/2	20,107 1/2	»	
+ 6,516	425,550	405,991	19,559	»	
+ 5,017 1/2	430,567 1/2	415,056 1/2	16,711	»	
- 2,404 1/2	427,965	415,056 1/2	14,506 1/2	»	
+ 5,296 1/2	435,259 1/2	415,846 1/2	19,415	»	
- 1,165	412,094 1/2	415,476 1/2	16,618	»	
+ 15,955 1/2	418,050	416,556 1/2	51,495 1/2	»	
+ 16,954 1/2	464,964 1/2	425,225 1/2	41,759	»	
+ 59,918 1/2	504,885	459,265 1/2	65,617 1/2	»	
+ 59,260 1/2	544,145 1/2	469,262 1/2	74,881	»	
+ 100,082 1/2	644,226	564,020 1/2	80,205 1/2	»	
+ 17,500	661,726	589,740 1/2	71,985 1/2	»	
+ 55,555 1/2	717,279 1/2	641,074 1/2	76,205	»	
+ 9,998	727,277 1/2	656,199 1/2	71,078	»	
+ 11,517	738,594 1/2	675,997 1/2	62,597	»	
+ 11,484	780,078 1/2	725,778 1/2	58,500	»	
+ 54,587	814,465 1/2	761,805 1/2	49,660	»	
+ 58,592	852,857 1/2	806,874 1/2	45,985	»	
+ 11,576 1/2	864,254	818,054	46,200	»	
+ 51,200 1/2	915,524 1/2	866,098 1/2	49,426	»	
+ 70,561 1/2	986,086	955,805 1/2	52,222 1/2	»	
+ 54,540	1,020,626	962,528	58,098	»	

ou de la diminution du parc (col. 11).
dans les colonnes 2 et 5 et en retranchant celles de la colonne 7.

N° XXII. — Importance du matériel de traction en 1909.

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL.				ENSEMBLE.			
	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre es-sieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives- tenders.	Totaux ou moyennes.	
Nombre d'unités (1)	798	2,961	286	2 939	1,106	4,045	
Nombre d'essieux moteurs	1,596	8,853	1,144	8.274	3,349	11.623	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	3,726,603	18,894,006	2,236.055	19,643,254	5,213,410	24,856,664
	Par locomotive. . .	4,670	6,381	7,818	6.670	4,714	6,145
	Par essieu moteur . .	2,335	2,127	1,954	2,374	1,557	2,139
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	24,196,030	120,436,690	17,684.240	118,771,340	43,515,640	162,306,980
	Par locomotive. . .	30,308	40.674	61,833	40,412	39,363	40,125
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	34,993,355	113,081,165	13,760,980	121,132,065	40,613,433	161,745,500
	Par locomotive. . .	43,739	38,190	42,115	41,215	36,721	39,878
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	39,231,355	126,403,470	17,729,600	132,233,145	51,136,280	184,369,425
	Par locomotive . .	49,166	42.691	61,991	44.992	46,235	45,332

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.	2,388
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout 42,771,950
	Par tender 14,810
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout 89,173,570
	Par tender 30,877

1) Non compris 45 voitures automotrices et 5 locomotives électriques. (Voir ann. XIX.)

N° XXII^{bis}. — *Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile.*

ANNÉES.	EFFECTIF des locomotives au 31 décembre. (1)	PUISSANCE moyenne de traction des locomotives figurant dans l'effectif au 31 décembre.	POIDS MOYEN des locomotives en service au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à bogie au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives équipées au frein Westinghouse au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à surchauffe au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives Compound au 31 décembre.	NOMBRE de chevaux-heures utiles développés par les locomotives pendant l'exercice considéré.
1889	1,811	Kg. 4.618	Kg. 37,256	»	682	»	»	308,763,478
1890	1.923	4.700	37,359	»	698	»	»	329,119,159
1891	2.016	4,815	37,643	»	729	»	»	351.580,000
1892	2,037	4,826	37,877	»	756	»	»	320,274,783
1893	2,031	4,850	37.970	»	786	»	»	320,780,453
1894	2,079	4,828	38,120	»	818	»	»	326,177,391
1895	2.150	4,854	38,150	»	821	»	»	347,946.956
1896	2,157	4,900	38,309	»	827	»	»	361,268,261
1897	2.237	4,988	38,611	»	860	»	»	399,802,174
1898	2.571	5,070	39,016	5	930	»	»	420,642.6.8
1899	2,617	5,084	38,892	5	942	»	»	504,522,174
1900	2,690	5,009	39,160	60	1,001	»	»	538.105,217
1901	2,854	5,091	39,808	148	1,147	»	»	538,468,261
1902	2 967	5,246	40,616	197	1,292	»	»	596.050,433
1903	3,088	5,338	41, '85	266	1,409	2	»	629,046,087
1904	3.186	5,507	41,900	310	1,484	3	»	633.267.591
1905	3,309	5,603	42,902	431	1,609	36	44	716,792,174
1906	3,425	5.706	43,450	445	1,694	63	53	778,803.045
1907	3.633	5,897	44,229	467	1,890	115	74	822,714,783
1908	3,910	6,027	44,734	501	2,163	236	79	813,153,378
1909	4,043	6,143	45,332	548	2,303	326	79	803.239.474

(1) Non compris les locomotives électriques et les voitures à vapeur.

N° XXIII. — *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.*

D A T E S.	EN PLUS. KILOGRAMMES.	EN MOINS. KILOGRAMMES.	BALANCE.
31 décembre 1874.			+ 232,659
— 1875.	»	20,328	+ 212,331
— 1876.	»	34,708	+ 177,623
— 1877.	»	19,662	+ 157,961
— 1878.	»	43,350	+ 114,611
— 1879.	74,342	»	+ 188,953
— 1880.	»	41,218	+ 147,735
— 1881.	138,153	»	+ 285,891
— 1882.	68,934	»	+ 354,825
— 1883.	»	22,274	+ 332,551
— 1884.	»	40,906	+ 291,645
— 1885.	103,033	»	+ 394,678
— 1886.	»	80,683	+ 314,015
— 1887.	»	158,480	+ 155,535
— 1888.	»	139,484	+ 16,071
— 1889.	96,478	»	+ 112,540
— 1890.	119,887	»	+ 232,436
— 1891.	254,464	»	+ 486,900
— 1892.	»	59,756	+ 447,144
— 1893.	19,396	»	+ 466,540
— 1894.	»	36,668	+ 429,872
— 1895.	79,700	»	+ 509,572
— 1896.	75,470	»	+ 585,042
— 1897.	215,008	»	+ 798,050
— 1898.	»	174,252	+ 623,798
— 1899.	»	166,230	+ 457,568
— 1900.	»	153,754	+ 304,814
— 1901.	»	30,586	+ 271,428
— 1902.	40,597	»	+ 312,025
— 1903.	»	323,900	— 15,873
— 1904.	»	288,530	— 302,423
— 1905.	432,809	»	+ 150,584
— 1906.	113,351	»	+ 243,935
— 1907.	229,893	»	+ 473,828
— 1908.	»	35,500	+ 440,328
— 1909.	69,397	»	+ 509,725
	2,129,153	1,832,009	
Balance (période de 1875 à 1909).		277,006	
Report des résultats au 31 déc. 1874.		+ 232,659	
Balance au 31 décembre 1909 . . .		+ 509,725	

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6,714,8 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères ;

d — le diamètre des cylindres, en mètres ;
l — la course des pistons, en mètres ;
D — le diamètre des roues motrices, en mètres.

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

N° XXIV. — 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 en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgétaires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	Ensemble.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	12,002,988	597,690	»	12,600,678	16,014,073	183,800	16,194,873	+ 3,594,195
1885	15,254,104	1,930,094	»	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	1,243,521	»	27,500,225	30,262,403	4,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	1,327,243	»	28,827,468	32,095,153	4,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	1,140,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,353
1898	29,937,830	2,105,653	»	32,043,483	36,443,183	186,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,108,355	»	34,151,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,151,838	2,439,810	»	36,591,648	36,861,512	549,672	37,411,184	+ 819,536
1901	36,591,648	2,078,222	»	38,669,870	37,411,184	1,945,618	39,356,802	+ 686,932
1902	38,669,870	4,068,202	»	42,738,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 1,594,805
1903	42,738,072	4,437,065	»	47,175,137	44,332,877	»	44,332,877	- 2,842,260
1904	47,175,137	4,147,065	»	51,322,202	44,332,877	»	44,332,877	- 6,989,325
1905	51,322,202	2,691,039	»	54,013,241	44,332,877	7,672,010	52,004,887	- 2,008,404
1906	54,013,241	1,316,935	»	55,330,176	52,004,887	2,445,085	54,449,972	- 910,304
1907	55,330,176	737,274	»	56,067,450	54,449,972	2,881,244	57,331,216	+ 1,233,666
1908	56,067,450	621,623	»	56,689,073	57,331,216	275,295	57,606,511	+ 887,338
1909	56,689,073	920,480	»	57,609,553	57,606,511	4,562,330	59,138,841	+ (*) 1,529,288
Matériel de transport.								
1880	18,602,742	1,121,424	1,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	+ 7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	34,111,647	266,105	31,377,752	+ 2,628,452
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	+ 3,287,291
1895	37,138,248	1,117,440	1,265,268	39,520,956	47,213,864	3,641,302	50,855,166	+ 11,334,210
1896	38,255,638	2,177,797	1,397,964	41,831,449	50,855,166	2,445,783	53,300,949	+ 14,469,500
1897	40,433,485	1,950,864	1,389,816	43,774,165	53,300,949	3,782,541	57,083,490	+ 13,309,325
1898	42,384,349	1,918,272	1,642,508	45,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	+ 13,405,845
1899	44,302,621	2,397,660	1,390,980	48,091,261	59,350,974	50,575	59,407,549	+ 11,316,588
1900	46,700,281	1,762,296	1,390,980	49,853,557	59,407,554	2,473,814	61,881,368	+ 12,028,111
1901	48,462,577	1,990,804	1,377,012	51,830,393	61,881,368	97,000	61,978,368	+ 10,148,275
1902	50,453,381	2,982,318	1,377,012	54,812,711	61,978,368	36,840	62,015,208	+ 7,202,797
1903	53,435,690	2,890,355	1,377,012	57,703,066	62,015,208	»	62,015,208	+ 4,312,442
1904	56,326,054	2,608,678	1,377,012	60,311,744	62,015,208	»	62,015,208	+ 1,703,764
1905	58,934,732	1,588,235	1,377,012	61,899,979	62,015,208	»	62,015,208	+ 115,529
1906	60,522,967	1,398,729	1,380,504	63,302,200	62,015,208	1,591,130	63,606,338	+ 304,438
1907	61,921,696	636,068	1,337,436	63,895,200	63,606,338	379,210	63,985,548	+ 90,648
1908	62,557,764	736,170	1,340,053	64,633,987	63,985,548	193,920	64,179,468	- 454,519
1909	63,293,934	992,466	1,350,203	65,636,603	64,179,468	5,089,780	69,269,248	+ (*) 3,632,645

(1) Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui sert d'appoint au budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(2) Au 31 décembre 1909, il restait à fournir, sur fonds de renouvellement, du matériel de traction d'une valeur d'inventaire de 753,860 francs et du matériel de transport d'une valeur d'inventaire de 144,240 francs.

ANNÉE.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSOMMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
		Kilogrammes.	Fr.	Francs.	Kilogrammes.	Fr.	Francs.
1909.	Charbon menu demi-gras. . .	881,748,115	12 89	14,368,988 95	875,324,000	12 89	11,282,926 36
	— menu gras. . . .	218,288,626	13 64	2,977,740 77	212,735,000	13 64	2,901,978 20
	— menu maigre. . . .	339,406,400	11 77	3,995,221 52	354,410,000	11 77	4,167,874 70
	— gailleteux. . . .	75,365,000	18 39	1,386,015 43	75,780,000	18 39	1,393,594 20
	— gailleteries pour lo- comotives	622,832	18 15	11,304 81	583,000	18 15	10,531 45
	Briquettes, type I	144,381,009	17 45	2,519,861 »	144,239,000	17 45	2,516,970 55
	— type II	289,771,000	19 23	5,572,086 87	288,976,000	19 23	5,557,008 48
	<i>Total des charbons menus et gailleteux, gailleteries et briquettes.</i>	1,949,583,023	14 28	27,831,219 35	1,981,767,000	14 26	27,830,933 94
	Charbon « anthracite » . .	559,000	29 32	16,390 90	559,000	29 32	16,390 90
	— « grains lavés » . . .	1,880,000	14 61	27,470 »	1,830,000	14 61	27,470 »
	— pour forges	12,772,000	14 82	189,321 50	12,840,000	14 82	190,288 80
	— gailletins	3,904,000	24 64	96,187 »	3,904,000	24 64	96,187 »
	— p ^r fours à réchauffer.	8,573,000	19 07	163,470 50	8,747,000	19 07	166,805 29
	— pour fours Radelet, 60 p.c. de gros.	150,000	19 90	2,985 »	150,000	19 90	2,985 »
	Coke industriel	95,000	20 13	1,912 50	95,000	20 13	1,912 50
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	8,651,210	22 04	190,693 95	8,651,210	22 04	190,693 95
	Coke spécial lavé pour fonderie	2,655,000	28 13	74,125 »	2,636,000	28 13	74,125 »
	Ensemble	1,938,802,233	14 38	28,593,775 70	1,991,228,210	14 36	28,597,792 38
	Charbon menu demi-gras. . .	891,161,383	15 79	14,074,083 »	938,393,000	15 79	14,785,615 47
	— menu gras. . . .	193,296,390	16 02	3,127,809 61	207,227,000	16 02	3,319,776 54
	— menu maigre. . . .	312,626,250	14 26	4,456,343 »	332,713,000	14 26	4,744,487 38
	— gailleteux. . . .	62,317,500	20 44	1,274,014 10	69,291,000	20 44	1,416,308 04
	— gailleteries pour lo- comotives.	7,830,318	19 90	155,849 37	9,822,000	19 90	195,457 80
	Briquettes, type I	125,672,500	20 29	2,549,272 99	130,331,000	20 29	2,644,243 09
	Briquettes, type II. . . .	274,909,500	22 09	6,074,033 09	289,673,000	22 09	6,398,876 57
	<i>Total des charbons menus et gailleteux, gailleteries et des briquettes.</i>	1,869,813,841	16 96	31,714,403 16	1,975,440,000	16 96	33,504,764 89
	Charbon « anthracite » . .	330,000	36 36	12,000 30	330,000	36 36	12,000 30
	— pour forges	13,262,000	17 03	225,864 »	13,228,000	17 03	225,272 84
	— gailletins	2,870,000	27 40	78,645 »	2,870,000	27 40	78,645 »
	— p ^r fours à réchauffer.	10,235,000	21 03	215,241 50	9,950,000	21 03	209,248 50
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	160,000	21 34	3,415 »	160,000	21 34	3,415 »
	Coke industriel	545,000	24 36	13,275 »	545,000	24 36	13,275 »
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	9,200,950	24 34	223,957 16	9,200,950	24 34	223,957 16
	Coke spécial lavé pour fonderie	2,240,000	31 14	69,760 »	2,240,000	31 14	69,760 »
	Ensemble	1,908,656,791	17 06	32,533,563 12	2,013,963,980	17 03	34,340,338 69

(1) Pour les parcours, voir pages 23 et 24.

CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES.								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotive-kilomètre avec train (1).		par locomotive-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Francs.	K.	F.	K.	F.	K.	F.
806,763,400	42 89	40,399,480 23						
499,082,300	43 64	2,745,073 37						
343,468,000	44 77	4,042,618 36						
5,703,500	48 39	404,887 37						
552,600	48 15	40,029 69	24 04	0.310	20.50	0.290	15.76	0.223
442,567,400	47 45	2,487,801 43						
286,930,700	49 23	5,517,677 36						
4,785,037,900	44 16	25,277,267 51						
874,661,100	45 79	13,763,528 77						
495,264,300	46 02	3,428,434 09						
322,596,900	44 26	4,600,231 79						
5,519,500	20 44	412,818 58						
7,969,000	49 90	458,583 40	24.40	0.412	21.19	0.358	16.20	0.274
430,300,400	20 29	2,643,795 12						
285,759,400	22 09	6,312,418 52						
1,849,070,300	46 89	30,719,509 97						

Annexe XXVI. — *Prix de revient de l'énergie électrique*

NOMS DES USINES.	DÉPENSES.					
	Charges financières.	Matières.	Main- d'œuvre.	Réparation du matériel.	Entretien et réparation des bâtiments	Frais divers.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Berchem	17,519 28	47,217 54	10,214 20	1,514 80	—	—
Gand-Sud	15,126 40	45,107 52	9,544 30	4,080 18	257 97	65 59
Anvers-Nord	10,556 »	52,078 87	4,621 58	570 85	125 »	11 90
Quaregnon-Central	17,562 »	44,554 16	10,054 05	594 18	409 97	—
Namur (atelier central)	15,418 53	24,009 61	4,849 20	782 19	15 »	10 27
Malines (usine centrale)	9,258 50	26,955 51	14,278 »	458 41	255 26	291 99
Anvers-Sud	8,525 48	58,018 05	5,881 50	2,272 06	75 »	—
Montignies	8,593 39	15,255 16	9,015 42	452 54	552 20	280 01
Liège-Guillemins	7,400 91	12,163 68	6,506 »	11,026 64	—	1,008 67
Charleroy (Sud)	8,652 10	14,289 99	7,026 56	1,628 12	82 40	75 17
Ans	4,020 99	8,257 46	6,575 69	20 75	100 »	282 50
Arlon	7,585 69	17,454 17	6,225 10	451 69	150 »	—
Esschen	5,470 02	11,047 82	5,487 55	120 92	—	694 »
Mons.	5,219 64	14,882 15	5,195 22	1,851 45	180 29	—
Namur (remise)	6,426 05	12,213 83	4,540 58	100 54	785 14	208 45
Ronet	6,415 49	9,937 22	6,993 10	5,886 57	40 »	65 77
Welkenraedt	7,045 58	11,059 95	5,082 46	556 46	—	57 03
Gentbrugge (a. c. de wagons)	4,086 05	9,841 70	5,506 29	777 »	—	101 94
Malines (grande usine)	6,684 41	6,750 12	5,704 30	1,082 50	8 »	21 62
Saint-Nicolas	2,596 87	4,742 41	5,650 60	15 60	50 »	244 97
Courtrai	5,592 55	12,760 51	5,557 60	1,698 58	44 95	—
Louvain (a. c. de locomotives)	4,427 57	10,521 90	2,520 82	—	—	—
Marchienne-au-Pont	5,952 75	5,819 01	4,116 50	279 25	—	—
Luttre (atelier central)	1,559 57	5,560 20	1,544 21	—	26 52	—
Renory	2,578 27	5,588 62	5,025 08	1,691 62	9 60	51 68
Ath	5,889 58	5,577 25	5,005 59	84 86	120 »	—
Lodelinsart	1,545 66	6,005 58	5,927 51	765 69	65 »	1 55
Cuesmes	2,425 65	2,706 49	1,244 67	585 97	240 »	—
Alost	1,576 99	4,688 55	3,540 »	509 46	—	—
Saint-Michel	785 81	5,004 05	1,107 10	47 90	—	—
Gentbrugge (a. c. de locomotives)	1,551 22	1,491 76	945 60	78 74	—	0 37
Luttre (remise)	812 50	5,264 55	1,817 10	—	20 »	—

produite dans les usines du chemin de fer en 1909.

Frais généraux. Fr.	TOTALES. Fr.	Puissance maxima débitée. Kwh.	Production totale. Kwh.	Consomma- tion dans l'usine Kwh.	Consomma- tion en dehors de l'usine. Kwh.	Coût du kwh. utile. Fr.	Observations.
4,699 75	80,785 64	160	875,558	8,864	866,774	0 095	
4,555 48	76,625 44	175	684,256	5,405	678,851	0 112	
2,976 64	50,720 62	126 500	445,090	3,500	459,590	0 115	
4,432 98	77,407 32	290	667,271	28,425	658,848	0 121	
2,375 30	47,457 90	510	501,252	248	500,984	0 094	
5,578 96	54,854 32	211.200	545,674	769	544,905	0 159	
5,699 74	58,471 60	98.600	514,693	5,776	508,917	0 189	
1,881 25	55,789 95	62.040	250,228	8,268	241,960	0 159	
2,456 40	40,562 50	55.775	217,251	2,778	214,455	0 189	
1,845 04	55,569 18	60	222,056	9,566	212,670	0 157	
1,219 47	20,485 86	72 910	169,095	2,522	166,571	0 122	
1,940 88	55,887 55	66	161,640	1,569	160,271	0 209	
1,797 58	24,617 49	48.875	168,005	5,379	162,626	0 151	
1,768 56	27,095 27	44.400	159,559	1,668	157,871	0 171	
1,418 04	25,694 61	57.800	159,215	5,968	153,247	0 165	
1,675 81	29,099 96	59.168	140,517	5,765	156,554	0 212	
1.557 27	25,098 75	55	157,477	1,650	155,827	0 184	
1,282 15	21,595 15	52.200	152,557	5,662	128,675	0 166	
1,085 52	21,556 27	54 680	122,164	5,251	118,955	0 179	
855 47	15,955 92	44.610	116,596	5,520	115,076	0 125	
1,588 92	27,042 91	59.010	105,520	2,480	100,840	0 268	
1,045 42	18,515 71	67.650	96,571	—	96,571	0 192	
817 18	16,984 67	18 095	75,855	5,882	71,955	0 256	
457 60	7,128 19	57.220	71,621	—	71,621	0 099	
841 75	15,556 60	14.605	60,025	2,402	58,521	0 251	
846 85	15,521 91	17.550	49,582	2,527	47,055	0 325	
801 05	12,969 82	9.856	40,259	1,458	58,821	0 554	
516 57	7,519 55	27.680	37,011	—	37,011	0 198	
597 69	10,512 67	6.500	26,106	—	26,106	0 595	
550 61	5,295 44	12	24,915	—	24,915	0 212	
169 52	4,017 01	5.040	15,104	11	15,095	0 506	
408 12	6,521 87	4	12,659	—	12,659	0 499	Usine supprimée.

N° XXVII.—Éclairage des stations, ateliers et dépendances.

A. — Éclairage électrique.

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE LAMPES																PUISSANCE TOTALE DES LAMPES EN KILOWATTS	PUISSANCE LUMINEUSE TOTALE EN BOUGIES.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
		A incandescence.										A arc.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		de 8 bougies.	de 10 bougies.	de 15 bougies.	de 20 bougies.	de 25 bougies.	de 32 bougies.	de 50 bougies.	de 100 bougies.	Normal de 63 bougies.	à vapeur de mercure.	Total.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.			de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 26 ampères.	Total.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
1885	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	48	59	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	

N° XXVII (suite). — Éclairage des stations, ateliers et dépendances.

B. — Éclairage au gaz.

ANNÉES.	NOMBRE DE BRULEURS.				PUISSANCE luminense totale en bougies.	CONSUMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.		Quantités.	Dépenses.	
						Mètres cubes.	r. f. C.	Fr. C.
1885	219	7,384	42,812	20,312	305,130	4,331,962	688,559 98	0.159
1890	597	8,496	43,950	23,043	345,645	5,477,043	754,704 31	0.138
1895	674	8,596	44,723	23,993	380,910	5,899,431	717,240 58	0.122
1896	709	8,781	44,985	24,575	388,140	5,823,578	696,143 48	0.120
1897	758	8,860	45,168	24,786	563,805	5,832,352	692,645 41	0.119
1898	787	9,199	45,517	25,503	589,545	5,865,455	682,204 48	0.116
1899	842	9,490	45,378	25,710	622,410	5,623,926	656,705 05	0.117
1900	1,050	9,619	45,340	26,039	864,883	5,423,075	659,322 54	0.122
1901	1,496	9,653	45,247	26,096	869,520	4,969,049	582,736 48	0.117
1902	1,217	9,731	45,100	26,048	928,020	4,561,330	555,391 50	0.122
1903	1,271	9,869	45,286	26,426	962,263	4,780,258	574,582 48	0.120
1904	1,409	10,589	44,914	26,909	994,070	5,001,259	613,224 22	0.123
1905	1,524	10,538	44,953	27,065	1,051,315	4,781,421	579,375 93	0.121
1906	1,393	10,840	44,999	27,232	1,074,660	4,702,049	573,656 »	0.122
1907	1,454	10,954	44,039	26,447	1,123,480	4,788,198	579,197 20	0.121
1908	1,550	10,817	44,179	26,566	1,116,330	4,786,250	589,275 46	0.123
1909	1,603	10,813	44,398	26,874	1,121,145	(1) 4,070,296	513,153 42	0.127

C. — Éclairage au pétrole.

ANNÉES.	LAMPES A MÈCHES					LAMPES A INCANDESCENCE				PUISSANCE luminense totale en bougies.
	Lampes à mèche plate de 15 m/m. (6 bougies).	Lampes à mèche plate de 25 m/m. (11 bougies).	Lampes intensives petit modèle (36 bougies).	Lampes intensives grand modèle (35 bougies).	Total.	Lampes réservoirs (700 bougies).	Lampes avec réservoirs indépendants (700 bougies).	Lampes pour wagons de secours (700 bougies).	Total.	
1905	5,354	9,723	9,339	11,293	35,714	»	18	»	18	780,801
1906	5,409	9,592	9,546	11,335	35,882	»	25	»	25	800,387
1907	5,422	9,648	9,818	11,821	36,679	46	100	»	155	915,833
1908	5,420	9,589	10,235	12,008	37,252	150	178	4	341	1,063,089
1909	5,421	9,604	10,446	12,212	37,689	387	253	19	644	1,238,022

N° XXVIII. — Éclairage des trains au gaz riche.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE DE PRODUCTION DE GAZ en matières et salaires.			
			TOTALES.		ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE
		Mètres cubes.	Fr.	C.	Fr. C.	Fr. C.
1885	130	238,781	105,191	72	809 47	0.364
1890	155	362,490	115,996	80	744 37	0.320
1895	218	433,234	110,026	67	504 71	0.254
1896	217	480,430	116,755	46	538 04	0.243
1897	253	555,567	136,202	81	534 15	0.245
1898	290	624,026	152,254	86	525 02	0.242
1899	310	692,833	225,433	80	719 89	0.322
1900	348	861,112	298,887	67	858 87	0.347
1901	374	918,866	266,118	30	711 55	0.290
1902	395	958,074	220,950	»	550 37	0.231
1903	435	1,076,582	218,726	»	495 92	0.200
1904	478	1,192,779	279,092	»	583 87	0.234
1905	528	1,408,304	269,062	»	509 58	0.191
1906	521	1,554,870	322,543	06	619 08	0.207
1907	484	1,730,820	381,649	01	788 53	0.220
1908	449	1,681,430	397,943	74	813 79	0.236
1909	508	1,526,494	326,667	03	643 04	0.214

(1) Ce chiffre représente la quantité de gaz consommée exclusivement pour l'éclairage. Les chiffres correspondants des années antérieures expriment la quantité de gaz utilisée pour l'éclairage et le chauffage.

N° XXIX. — *Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.*

		PARCOURS UTIL.		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 princ- pales.	{	Locomotives à voyageurs	33,359,270	728,527	74,360	1,088,191	1,714,823	36,965,171	1,051	35,171
		— mixtes	8,793,044	15,010,325	158,540	1,644,271	2,375,153	27,981,333	692	31,389
		— à "marchandises	516,824	23,674,318	395,276	3,222,741	8,430,476	36,230,635	1,423	25,467
		— de gare	55,306	306,910	17,705	314,757	6,764,724	7,459,402	397	18,789
Matériel pour les lignes secon- daires.	{	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,390,251	100,261	8,075	141,257	369,611	3,009,455	102	29,501
		Locomotives-fourgons	346,630	2,069	"	20,655	41,399	410,983	35	11,712
		Voitures à vapeur	103,741	"	"	4,058	17,369	125,164	23	5,443
Locomotives assimilées aux moteurs légers.		1,020,277	3,039	383	18,385	55,025	1,097,112	35	32,346	
Ensemble pour 1909 (1)		(3) 46,585,343	39,625,477	654,339	6,451,518	19,768,600	(3) 113,288,279	3,958	28,623	
		(3) 66,410,822		26,677,457						
Ensemble pour 1908.		(4) 46,074,369	39,165,361	644,796	6,885,434	19,554,910	(4) 112,321,909	3,810	29,482	
		(4) 85,239,730		27,065,176						
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.										
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1909 (2).		405,883	75,615	"	51,267	"	532,755	"	"	
		481,498		51,257						
— — Ensemble pour 1908.		396,224	67,075	"	53,543	"	518,842	"	"	
		465,299		53,543						

(1) Y compris . . .	{ la multiple trac- tion	{ sur le réseau de l'Etat . .	4,073,542	8,573,436	2,085	"	"	12,649,062	"	"
		{ sur les lignes étrangères . .	328	156,075	"	"	"	156,403	"	"
		{ le parcours sur les lignes étran- gères	718,282	495,251	"	48,534	"	1,252,067	"	"
(2) Y compris la double traction			104	1,333	"	"	"	1,437	"	"

(3) Non compris 493,038 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.
(4) Non compris 3,401 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 495,123 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*. Depuis le 1^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale l'un ou l'autre de ces transports.

N° XXX. — *Approvisionnements et matériel en magasin.*

Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1908 (tarif de 1909).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1909 (tarif de 1909.)	restant à fournir en 1910 sur les marchés de 1909.	Totaux.	
<i>1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1909.</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,165,651 15	,095 »	1,171,726 15	1,392,994 46
Combustibles	57,866 91	»	57,866 91	75,070 52
Huile d'éclairage	154,905 55	91,461 56	226,367 09	282,510 76
Huiles et matières de graissage	514,648 87	255,464 95	550,115 82	524,122 55
Bois de construction	1,775,185 34	»	1,775,185 34	2,547,087 68
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	3,543,271 65	145,775 87	3,691,047 50	3,508,018 68
Aciers, fontes et fers divers	951,558 72	3,012 76	954,551 48	1,051,578 15
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	2,504,596 08	»	2,504,596 08	2,255,006 56
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	144,044 92	35,495 84	179,555 76	181,177 34
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	475,508 06	152,804 56	606,112 62	586,065 06
Matières et objets divers	5,854,295 62	961,095 55	4,795,388 95	5,361,501 34
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1) .	172,652 64	»	172,652 64	179,547 82
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (1)	917,220 25	»	917,220 25	1,526,027 66
Total. . .	17,786,982 72	1,615,201 87	19,400,164 59	18,671,106 56
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	8,506,581 28	»	8,506,581 28	9,654,268 87
Sections	76,570 77	»	76,570 77	82,541 14
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons	8,639,718 »	»	8,639,718 »	8,922,589 50
Valeur totale des approvisionnements .	54,809,652 77	1,615,201 87	56,422,854 64	57,510,406 07

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

N° XXXI. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours.*

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,054	803,498	58.35	11.20	12.15	101,360 »	20,509 60	115,160 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,573	28.50	10.45	13. »	160,022 19	27,042 87	178,720 53
1874 . .	257,692	196,682	1,720,456	28.50	10.45	13. »	204,015 79	33,065 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,321,400	28.50	10.45	13. »	228,060 »	35,107 20	518,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,553,412	26.20	10.95	13.70	244,703 »	47,919 80	532,558 42
1877 . .	380,522	508,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	283,883 05	50,909 »	547,706 35
1878 . .	412,056	582,950	5,001,172	25.05	11.50	13.45	296,740 »	62,015 90	580,944 59
1879 (1) .	(2) 515,480	456,174	2,097,018	28.05	10.78	12.14	384,791 15	74,157 50	558,701 10
1880 (2) .	800,855	615,215	4,266,676	51.75	14.50	12.00	601,809 »	96,555 »	401,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	55.15	12.85	15.18	645,707 22	130,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	56.81	15.27	13.25	1,020,618 08	178,659 »	710,527 60
1883 (3) .	1,780,802	1,201,796	7,025,506	56.48	12.99	13.80	1,275,282 86	192,548 »	805,220 70
1884 . .	2,608,088	1,251,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	58.24	12.28	14.89	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	3,520,890	1,547,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,551,917 19	107,954 55	982,298 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,025,510	58.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,412,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	58.27	12.67	14.64	3,075,655 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,136	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	3,308,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	3,529,520 18	256,980 78	1,725,455 09
1891 . .	5,238,906	1,789,016	16,209,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,405 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,588	17,027,012	59.12	15. »	14.76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 51
1895 (4) .	6,304,650	2,066,970	18,421,574	59.04	15.02	14.74	4,989,219 11	504,755 55	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,074	19,848,086	59.58	12.90	14.75	5,844,545 28	519,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,575,212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	59.57	12.91	15.01	6,575,967 77	555,574 29	2,418,740 20
1897 (5) .	8,671,458	2,561,556	50,185,821	59.24	15.05	15.15	6,999,522 56	552,252 56	5,597,555 86
1898 . .	9,579,716	2,951,596	55,773,906	59.54	12.85	16.95	7,457,006 50	401,457 62	4,179,152 59
1899 . .	10,588,466	3,204,236	42,267,855	58.90	15.14	17.14	7,786,005 46	425,651 60	5,057,025 45
1900 . .	11,158,760	5,245,742	48,222,259	58.58	12.95	17.20	8,091,652 12	459,887 01	5,906,226 59
1901 . .	12,081,962	5,415,226	47,417,175	58.77	15.27	17.26	8,906,855 54	459,449 20	5,740,615 92
1902 . .	12,974,986	5,555,918	48,578,452	58.86	15.44	17.27	9,669,958 59	485,167 16	5,891,195 65
1905 (7) .	14,167,628	5,609,952	51,450,598	59.21	12.84	17.28	10,871,255 40	489,174 69	6,254,880 65
1904 . .	15,205,081	5,795,644	52,981,114	59.28	15.49	17.25	11,987,554 26	527,562 01	6,455,601 95
1905 . .	17,456,552	5,850,746	58,060,495	56.94	15.71	17.25	14,578,169 62	551,526 01	7,092,469 82
1906 . .	17,495,480	4,085,976	65,444,456	59.40	15.86	17.25	14,286,052 04	597,910 99	7,851,875 20
1907 . .	18,165,710	4,524,208	67,071,491	59.60	15.95	18.77	15,547,501 81	617,805 01	8,755,557 75
1908 . .	19,214,626	4,554,250	65,706,770	59.86	15.51	18.79	16,052,717 71	665,666 51	8,429,457 82
1909 . .	20,042,422	4,692,976	66,214,976	59.81	15.98	18.79	16,745,785 92	691,958 08	8,457,194 92

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce 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. du prix des abonnements ordinaires de 3^{me} classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.

(7) Institution d'abonnements de cinq jours à partir du 1^{er} août 1903. (Voir annexe suivante.)

N° XXXII. — Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours.

ANNÉES.	DURÉE des ABONNEMENTS.	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)	15 jours	2,232	0 248	11,518	10,828	111,600 »	237,424 »	283,700 »	632,724 »
1894		4,888	15,769	23,810	46,497	244,575 »	599,222 »	646,000 »	1,489,807 »
1895		5,428	16,965	27,757	50,128	271,400 »	644,594 »	693,425 »	1,609,419 »
1896		6,500	19,513	31,009	57,024	324,323 »	741,551 »	775,223 »	1 841,101 »
1897 (2)		6,501	15,782	43,893	65,978	338,446 »	620,798 »	1,028,651 »	1 987,875 »
1898		5,505	15,461	48,713	69,682	302,830 »	618,440 »	1,120,443 »	2,041,713 »
1899		(3) 892	22,087	51,081	74,060	49,000 »	885,480 »	1,174,803 »	2,107,403 »
1900		»	23,640	49,304	72,944	»	913,600 »	1,153,992 »	2,079,592 »
1901		(4) 42	27,098	56,972	84,112	2,520 »	1,083,920 »	1,310,336 »	2,396,766 »
1902		1,324	27,723	65,233	92,280	70,440 »	1,108,920 »	1,434,330 »	2,613,710 »
1903 (5)	15 jours.	1,465	25,402	58,733	85,699	87,900 »	1,019,680 »	1,350,903 »	2,458,483 »
1904	5 »	363	17,383	49,750	67,698	10,890 »	347,700 »	372,123 »	950,713 »
	15 »	1,636	22,469	51,479	75,604	90,560 »	898,760 »	1,181,017 »	2,182,157 »
1905	5 »	1,595	36,224	99,736	137,575	41,830 »	724,480 »	1,147,194 »	1,913,524 »
	15 »	2,006	27,601	56,879	87,586	174,510 »	1,105,479 50	1 307 496 50	2,583,285 »
1906	5 »	5,110	69,712	179,493	252,317	95,217 50	1,595,640 »	2,063,430 50	3,550,327 »
	15 »	2,436	28,035	59,570	88,059	144,333 »	1,029,093 50	1,333,217 50	2 528,644 »
1907	5 »	2,838	53,282	147,436	203,576	84,668 22	1 032,319 50	1 077,084 48	2,814 072 20
	15 »	2,819	27,790	60,233	90,853	107,025 73	1,008,000 50	1,370,316 23	2,635,432 50
1908	5 »	3,403	62,836	163,523	229,764	100,813 81	1,211,011 »	1,860,096 85	3,201,921 69
	15 »	2,638	27,302	62,190	92,150	139,381 25	1,092,020 »	1,430,370 »	2,681,771 25
1909	5 »	3,406	61,740	163,303	230,458	102,110 »	1,231,980 »	1,900,984 30	3,238,104 50
Janvier	15 jours	139	1,834	5,857	5,810	8,340 »	73,310 »	88,251 »	169,951 »
	5 »	218	2,942	6,304	9,724	6,540 »	58,840 »	75,486 »	140,860 »
Février	15 »	109	1,596	5,396	5,501	6,340 »	63,840 »	82,708 »	133,088 »
	5 »	178	5,008	6,912	10,098	5,540 »	60,160 »	79,488 »	114,988 »
Mars	15 »	132	1,901	4,310	6,343	7,900 »	76,040 »	103,730 »	187,670 »
	5 »	208	5,263	7,623	11,096	6,240 »	63,300 »	87,664 50	139,204 50
Avril	15 »	185	1,891	4,667	6,746	11,080 »	75,740 »	107,511 »	194,161 »
	5 »	268	4 411	10,389	15,268	8,010 »	88,320 »	121,773 50	218,035 50
Mai	15 »	163	1,921	4,832	6,938	9,880 »	76,840 »	111,596 »	198,316 »
	5 »	274	5,144	12,767	18,185	8,220 »	102,880 »	146,820 50	257,920 50
Juin	15 »	221	2,308	5,415	7,945	13,440 »	92,300 »	124,499 »	230,239 »
	5 »	286	5,231	12,383	18,100	8,370 »	104,020 »	141,704 30	257,894 30
Juillet	15 »	533	5,346	6,939	10,858	31,910 »	133,820 »	160,037 »	325,817 »
	5 »	405	7,020	19,102	26,523	12,680 »	140,400 »	219,673 »	372,133 »
Août	15 »	698	4,457	10,265	15,420	41,800 »	178,280 »	236,093 »	456,173 »
	5 »	601	11,745	37,089	49,433	18,650 »	231,900 »	426,323 50	679,433 50
Septembre . . .	15 »	333	5,193	7,276	10,824	21,160 »	127,800 »	167,348 »	316,308 »
	5 »	427	8,889	26 431	35,767	12 810 »	177,770 »	304,186 30	494,766 30
Octobre	15 »	149	2,063	5,129	7,341	8,920 »	82,320 »	117,967 »	209,407 »
	5 »	303	4,381	11,823	16,709	9,130 »	91,620 »	133,964 50	236,734 50
Novembre . . .	15 »	132	1,801	4,312	6,303	7,920 »	74,440 »	103,778 »	186,136 »
	5 »	241	5,321	7,797	11,562	7,320 »	70,420 »	89,663 50	167,403 50
Décembre . . .	15 »	118	1,394	3,302	4,814	7,080 »	53,760 »	73,946 »	138,786 »
	5 »	229	3,147	8,066	11,442	6,870 »	62,930 »	92,759 »	162,539 »
Totaux	15 jours.	2,937	27,770	61,318	95,025	176,000 »	1,110,720 »	1,479,314 »	2,766 034 »
pour 1909 . . .	5 »	3,641	62,904	167,366	235,911	109,210 »	1,238,060 »	1,924,709 »	3,291,979 »

- (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) Abonnements pour voitures-salons et compartiments réservés, à partir de décembre 1901.
(5) Création d'abonnements de 5 jours, au mois d'août 1903.

N° XXXIII. — *Mouvement et recettes*

ANNÉES.	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE. — PRIX					
	UN VOYAGE SIMPLE PAR JOUR.			UN VOYAGE « ALLER ET RETOUR » PAR JOUR.		
	6 jours.	7 jours.	Total.	6 jours.	7 jours.	Total.

A. — **Mouvement**

1896	5,206	108	5,314	1,551,456	134,002	1,685,458
1897.	6,585	101	6,486	1,885,667	156,668	2,042,555
1898.	11,056	496	11,552	2,532,008	189,995	2,522,005
1899.	21,178	885	22,063	2,712,756	264,120	2,976,865
1900.	21,155	925	22,058	5,167,565	265,575	5,432,958
1901.	24,515	1,027	25,542	5,125,966	242,880	5,566,846
1902.	25,042	862	24,804	5,198,029	242,657	5,440,666
1903.	20,029	1,206	50,295	5,342,698	260,227	5,602,925
1904.	31,678	1,594	55,272	5,422,059	240,577	5,671,576
1905.	52,441	1,605	54,044	5,744,615	280,701	4,025,516
1906.	55,655	1,598	55,651	4,151,954	295,185	4,425,119
1907.	54,626	1,555	55,959	4,595,855	286,089	4,879,944
1908.	56,140	1,996	58,156	4,552,055	255,591	4,787,644
1909.	54,506	1,618	56,184	4,545,118	276,615	4,819,751

B. — **Re-**

1896.	5,859 60	90 50	5,949 90	2,425,554 23	207,705 10	2,651,257 53
1897.	4,504 25	81 65	4,585 90	2,785,645 61	218,165 70	5,005,809 51
1898.	11,048 55	850 95	11,899 50	5,105,207 69	351,112 65	5,456,320 34
1899.	14,569 05	770 65	15,559 70	5,692,671 84	425,278 50	4,115,950 14
1900.	15,990 45	750 80	14,741 25	4,576,510 59	431,916 98	4,808,427 57
1901.	16,711 50	891 55	17,002 65	4,280,846 92	390,092 80	4,671,859 72
1902.	15,654 45	698 45	16,552 90	4,591,047 55	386,650 07	4,777,677 40
1903.	19,409 15	1,054 60	20,445 75	4,608,188 70	412,775 82	5,020,962 52
1904.	21,014 15	1,282 70	22,296 85	4,726,455 92	597,449 20	5,125,905 12
1905.	21,196 50	1,274 75	22,471 05	5,187,652 85	451,682 69	5,659,515 52
1906.	21,754 45	1,100 85	22,855 50	5,758,495 54	468,770 74	6,207,264 28
1907.	22,585 20	1,085 40	25,470 60	6,400,795 16	457,504 47	6,858,299 65
1908.	24,850 15	1,842 45	26,692 60	6,550,911 38	409,792 76	6,740,704 14
1909.	22,257 04	1,424 15	25,681 19	6,541,992 75	442,708 55	6,761,701 20

des abonnements d'ouvriers.

NORMAUX.		AGRÉÉS ET OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION. Demi-prix.				TOTAL GÉNÉRAL.
Un voyage «aller et retour» par semaine.	Total des prix entiers.	Un voyage simple par jour (6 ou 7 jours).	Un voyage «aller et retour» par jour (6 ou 7 jours.)	Un voyage «aller et retour» par semaine (12 déplacements)	Total des demi-prix.	

(nombre de billets).

180,688	1,871,440	1,596	529,121	2,656	555,175	2,204,615
250,822	2,299,645	1,858	595,298	2,795	599,931	2,699,594
581,847	2,915,402	5,489	545,798	2,899	552,186	3,267,588
594,547	5,595,475	6,185	581,999	5,074	591,256	5,081,751
727,057	4,182,055	6,571	599,227	5,329	408,927	4,590,980
687,526	4,079,714	5,828	408,811	5,518	416,157	4,495,871
707,975	4,175,415	6,469	425,441	5,977	455,887	4,609,550
766,759	4,599,979	9,115	485,271	5,190	497,574	4,897,555
785,195	4,488,045	9,008	540,828	4,647	551,485	5,042,526
860,682	4,920,042	9,007	590,655	5,257	604,919	5,524,961
984,806	5,445,066	7,519	617,980	4,812	650,111	6,075,177
1,162,854	6,078,757	6,291	602,689	5,299	614,279	6,693,056
1,119,014	5,944,794	7,126	428,024	5,699	459,449	6,584,245
1,104,208	5,960,125	6,092	459,514	5,650	449,256	6,409,389

cettes.

186,952 15	2,822,159 40	505 25	289,785 75	6,511 80	296,600 80	5,118,740 20
245,785 25	3,254,178 46	605 85	559,005 50	6,568 25	515,177 40	5,597,555 86
487,444 55	5,955,664 59	1,408 05	255,870 05	6,189 90	245,468 -	4,179,152 59
654,992 41	4,766,282 25	2,187 75	262,268 95	6,284 50	270,741 20	5,057,025 45
796,887 52	5,620,056 54	2,095 80	276,260 60	7,815 85	286,170 25	5,906,226 59
760,572 70	5,449,815 07	1,968 50	280,759 20	8,095 15	290,800 85	5,740,615 92
791,451 68	5,585,461 98	2,005 50	294,459 07	9,289 50	505,755 67	5,891,195 65
864,685 28	5,906,091 55	5,418 80	555,458 85	11,911 45	548,789 10	9,254,880 65
890,690 68	6,056,892 65	5,179 90	582,690 80	10,858 60	596,709 50	6,455,601 95
994,166 75	6,655,955 52	2,915 45	421,288 70	12,514 55	456,516 50	7,092,469 82
1,169,561 82	7,599,681 40	2,282 60	458,582 35	11,526 85	452,191 80	7,851,875 20
1,411,280 22	8,295,050 45	2,029 90	428,265 95	12,195 45	412,487 28	8,755,557 75
1,555,850 12	8,125,226 86	4,024 25	295,511 50	8,865 41	506,250 96	8,429,457 82
1,556,278 42	8,144,660 87	2,657 50	501,166 80	8,729 75	512,554 05	8,457,104 92

N° XXXIV. — *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 1909.*

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.	115,875	15,959	9,519	139,351
Acier { en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 15, 28 et 56).	150,490	1,578	51,458	205,506
laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12, 15 et 56)	254,746	15,452	79,784	347,962
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	9,955	209	665	10,829
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe et T. sp. 58).	647,264	45,080	95,646	785,990
par 50 tonnes (T. sp. 59)	12,556	9,464	55	21,875
Bières en fûts (5 ^e classe).	41,775	774	75	42,622
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (5 ^e classe).	427,109	29,619	7,186	465,914
Bois divers, vieilles billes, billettes, etc. (4 ^e classe)	492,811	54,091	45,018	570,520
de chauffage, broussailles, etc. (4 ^e cl., sp. 56).	190,492	24,556	18,880	235,928
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	252,535	4,207	1,998	258,758
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	219,512	25,790	14,651	257,955
réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	55,552	5,148	22,495	80,995
Carreaux { en ciment, en grès, en terre céra- mique, en pierre et marbre, etc. (5 ^e classe, sp. 12).	55,905	5,198	4,665	61,768
et dalles { en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4 ^e classe, sp. 5).	4,955	245	122	5,298
Cendrées (4 ^e classe, sp. 56 et 57)	250,056	5,616	45,154	298,786
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, maïs, riz, etc. (5 ^e classe, sp. 46)	650,510	45,021	45,581	740,712
Chaux et plâtre : chaux, cen- { 4 ^e cl., sp. 2 et 5	486,051	50,079	71,054	587,144
dres et poussière de chaux, { sp. 56	57,965	1,184	56,694	75,841
plâtre et gypse.				
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	1,575	"	"	1,575
en racines sèches et en cossettes (5 ^e classe, sp. 12)	18,462	115	155	18,750
Chiffons (5 ^e classe et T. sp. 12)	61,002	1,627	5,258	65,947
Ciment (5 ^e classe, T. sp. et excepté)	597,570	10,005	22,557	629,910
Clous, pointes et vis (2 ^e classe T. sp. 9 et 56) .	26,852	855	10	27,717
Colis vides (1 ^e classe)	22,150	159	88	22,577
A reporter.	4,858,915	504,565	572,468	5,735,746

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTALS GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Report . . .	4,836,915	504,565	572,466	5,755,746
Combustibles mi- néraux: houille,	(4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42). 2,125,311	324,653	508,212	2,756,156
coke, briquettes et boulets de houille.	(sp. 2) 349,522	1,570	1,145	552,237
	(sp. 54) 93,505	6,958	1,018	101,261
	(except. provisoire n° 6) 1,597,019	61,748	173,976	1,832,743
	(id. id. n° 31). 6,412,057	637,094	274,572	7,323,723
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45).	22,067	15	122	22 202
Cuirs et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	17,598	548	1,551	19,477
Déchets de carrières { (4 ^e classe, sp. 56). 73,249	950,124	17,552	7,520	98,321
et graviers. { (sp. 2, 5, 24 et 57)		52,951	58,966	1,042,021
Déchets de textiles, { déchets d'étoupe, de de fils d'étoupe, de chanvre, de lin (3 ^e cl. chanvre, de laine, et sp. 12) 10,210	14,344	21	541	10,772
de lin et de coton. { déchets de laine et de co- ton (2 ^e cl. et sp. 18)		254	547	15,145
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 36 et 59)	455,060	4,614	46,098	505,772
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe)	8,953	666	1,009	10,608
Épiceries et denrées coloniales (1 ^{re} classe) . .	5,478	103	160	5,741
Engrais divers { 4 ^e classe 89,498	166,731	2,609	4,611	96,808
		81,299	94,502	745,217
		2,246	45,557	212,534
Escarbilles (4 ^e classe)	2,865	"	941	5,809
Étoupes (3 ^e classe).	10,916	16	10	10,982
Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	15,751	401	411	14,593
Farine, féculé et son (3 ^e classe, sp. 46) . . .	468,871	26,208	35,964	551,043
Fers en général. { Fers battus, en { (2 ^e classe). 21,432	112,761	765	1,432	25,649
		11,563	6,995	170,258
		97	2,511	115,569
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	12,445	25	462	12,932
Fontes { brutes et massiaux (4 ^e classe, sp. 15, 28, 43) 250,515	41,538	37,751	72,149	560,215
		1,897	5,860	40,295
Fruits { Pommes, poires, prunes frai- et ches, etc. (2 ^e classe, sp. 9). 20,732	177,471	767	1,635	23,134
légumes frais. { Oignons, pommes de terre, etc. (3 ^e classe, sp. 12).		24,074	19,185	220,728
A reporter . . .	19,084,874	1,602,458	1,738,157	22,425,489

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Report.	19.084,874	1,602,458	1.758.157	22,425,469	
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	28,925	1,047	1.020	50,992	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles miné- rales (4 ^e classe, sp. 40).	57,184	5,794	8,751	71,729	
Graines et semences fourragères (3 ^e classe).	10,654	970	798	12,420	
Huiles diverses. {	Pétrole, naphle, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	96,553	5,955	1,796	104,104
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 5 ^e cl.).	15,649	1,952	2,621	20,202
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes)	5,659	1,125	574	7,156
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	1,938	181	"	2,119
Laines. {	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe).	3,965	214	152	4,509
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	16,177	95	254	16,526
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 56, 57).	159,532	2.810	60,190	222,532	
Lin {	teillé (2 ^e classe)	28,680	"	670	29,550
	en tiges (4 ^e classe).	25,258	82	5,024	28,344
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	24,955	1,462	1,675	28,072	
Marbre {	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	9,524	515	612	10,651
	en blocs (4 ^e classe)	17,095	8,078	202	25,575
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 5, 24, 56, 57)	144,511	15,184	1,509	161.294	
Mélasse ordinaire en fûts (3 ^e classe).	28,060	"	410	28,470	
Minerais {	de fer, de manganèse et mangané- sifères (4 ^e classe, sp. 2, 5, 25, 24, 23 et 26)	1,107,055	246,534	6,624	1,360,013
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 25).	155,550	102,585	665	258,400
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 25).	2,510	"	55	2,545
Mitraille et limaille {	de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 13 et 28)	295,249	20,552	42,957	358,758
	d'autres métaux et déchets de mé- taux communs (2 ^e classe, sp. 8).	2,904	102	287	5,295
Moellons et pierres calcaires {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5, 24 et 56).	70,667	2,855	7.025	80,525
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 57).	451,956	52,007	87,111	571,054
Paille et fourrages. {	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3 ^e cl.)	81,758	4.764	12,549	99,051
	Foin (4 ^e classe)	9,578	441	4,265	14,282
A reporter	21,895,958	2.077,920	1,985,757	25,955,615	

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 . . .	21,895,958	2,077,920	1,985,757	25,958,615	
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	55,465	433	2,087	57,985	
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (3 ^e classe).	40,795	409	6,042	47,246	
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 3)	441,400	28,925	27,225	497,548	
Pierres.	Pierres brutes, bouchardées en grès artif brutes sciées sur une face, meulières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 3).	168,851	9,832	7,456	186,150
	Pierres en grès artif taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres tail- lées, etc. (3 ^e cl., sp. 12)	144,870	13,309	2,158	160,557
Planches et planchettes (3 ^e classe, sp. 21)	67,751	6,254	4,972	78,977	
Ploinb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	7,020	844	1,286	9,150	
Produits sidérur- giques.	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9).	166,706	9,978	25,001	201,685
	Bandages de roues, longe- rons.	89,921	5,995	66,677	160,591
	poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. . .	9,210	29	1,969	11,208
	accessoires, tuyaux en fonte, etc.	55,982	100	9,215	65,295
Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 25, 24, 23 et 26).	87,261	14,025	5,275	104,559	
Sable	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 3)	156,921	11,226	6,781	154,928
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41)	746,641	36,068	16,095	798,802
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 25, 24, 23 et 26)	161,807	52,922	10,662	205,591	
Sels	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	25,457	986	710	25,155
	de soude (carbonate) (3 ^e classe, sp. 12).	55,959	1,495	2,759	40,175
Sucre	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17)	27,418	15,144	2,385	44,947
	brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., excep ^t prov. 15)	137,072	1,430	9,649	148,180
Sulfate	de potasse et de soude (4 ^e classe)	59,755	1,095	855	41,705
	de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5)	10,045	1,051	288	17,364
A reporter.	24,582,220	2,207,477	2,191,258	29,010,954	

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	24,532,229	2,267,477	2,191,258	29,010,964
Tanins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exoti- ques (5 ^e classe, sp. 12)	8,038	550	511	9,508
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	10,773	1,417	1,439	15,649
non dénommés (3 ^e classe)	13,538	182	84	15,604
terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 36)	25,650	167	2,010	27,827
Terres et terrils. { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales par 10 t. (4 ^e cl. et sp. 5).	65,458	11,126	28,037	101,621
{ Terres à pipes, kaolin, china-clay, ball- clay, etc. par 50 t. (4 ^e cl., sp. 2, 11 et excep. prov. 31	44,454	2,404	8,500	55,198
{ par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 36).	60,011	"	80	60,091
{ par 50 t. (sp. 24 et 37) . . .	25,556	"	51	25,587
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 13 et 56)	38,050	4,558	1,545	45,955
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 13, 15 et 56)	118,511	7,721	47,164	173,396
Tourteaux (4 ^e classe)	128,508	3,167	105	131,580
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 5)	50,691	2,417	1,129	54,237
Verrerie et gobeletterie. { (2 ^e classe)	12,720	356	1,307	14,585
{ (sp. 9 et 11)	12,553	50	10,861	23,264
Verres à vitres et verres spéciaux. { (2 ^e classe)	57,303	6,625	65	43,991
{ (sp. 9 et 12)	155,388	8,062	57	163,487
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	56,530	4,082	12,319	52,751
Marchandises autres	3,756,750	171,170	351,601	4,239,521
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	29,152,251	2,491,598	2,657,725	34,261,372

N° XXXV. — *Mouvement général des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1909.*

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).	"	40	"	"	40
Acide sulfurique, nitrique . . .	50,479	374	"	22	50,875
Amidon	458	58	"	6	222
Ardoises { brutes pour toitures.	2,609	22	"	"	2,631
{ en tables.	"	"	41	"	41
Argile . { brute	244	8,110	"	70	8,424
{ calcinée ou grillée. .	"	"	"	398	398
Asphalte.	"	568	"	"	568
Avoine.	40	4,836	1,234	40	3,090
Bières en fûts.	43	43,984	36	2,817	46,830
Bois { Bois d'essences ne faisant pas l'ob- jet d'une exploi- tation forestière et agricole en Europe centrale en grumes, bûches et rondins.	304	664	4,755	92	2,815
	52	467	477	10	406
	85	999	55	29	4,468
	98	2,070	2,432	69	4,369
	"	494	"	"	494
	43	4,940	8	"	4,961
	556	876	38	285	4,755
	4,820	10,960	218	3,663	46,601
Briques réfractaires	42	62	301	"	405
Cacao	"	42	4,174	"	4,186
Céréales (sauf l'avoine).	805	8,416	43,864	50	22,832
Céruse.	432	48	"	238	418
Charbon de bois.	408	33	"	25	468
Chaux.	4,428	268	"	283	4,669
Chicorée { en racines ou en cos- settes.	12,891	"	"	"	42,891
{ fabriquée.	61	"	"	"	61
Chiffons	8,469	2,604	4,229	2,952	15,254
Chlorure de calcium.	25	4,818	"	417	2,260
Chlorure de chaux.	20	271	43	6,708	7,042
Chromate et bichromate de po- tasse — Chromate et bichro- mate de soude	40	90	"	"	400
A reporter.	82,832	56,386	22,272	48,144	179,634

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	82,832	56,386	22,272	48,444	479,634	
Ciment.	49,046	2,436	28	494	21,374	
Combustibles {	par 40 tonnes .	58,497	749,283	52	3,080	780,912
	par 45 — .	»	225,966	»	400	226,066
	par 50 — .	46,664	»	»	»	46,664
	par 100 — .	30,485	»	»	»	30,485
	par 200 à 300 t.	»	132,474	»	323,532	456,006
Coton brut et déchets de coton.	4,377	4,433	46,603	277	49,390	
Crasses de hauts-fourneaux . .	6,915	389	»	7	7,314	
Créosote	2,043	869	»	90	3,002	
Cuir et peaux {	verts et salés ainsi	4,214	3,874	7,242	1,741	44,068
	que séchés.	128	512	608	457	4,405
Dégra.	»	5	»	24	26	
Eau minérale.	6	3,086	44	940	4,043	
Engrais. {	Phosphates minéraux	45,707	450	5	16	45,878
	et superphosphates.	4,078	2,475	45	15,812	49,440
	Scories Thomas (sco-	4,473	51	394	»	4,913
	ries phosphatées). .	433	523	46,459	60	47,475
	Guano	3,043	34,044	2,692	869	40,648
Farines alimentaires.	284	462	457	400	4,003	
Fers, fonte et aciers. {	Fers et aciers laminés,	2,774	28,546	2,314	243,057	276,688
	etc. (sauf les tuyaux	4,274	6,562	4,355	25,674	34,865
	en fer et les poutrel-	17,509	42,496	40,279	48,376	88,660
	les).	487	453	200	44	557
	Tuyaux en fer	3,462	46,758	2,608	43,255	35,783
	Fonte brute, mitraille.	7	424	30	4,051	4,512
	Machines agricoles . .	»	4,060	249	80	4,389
	Autres machines et	2,597	47,428	487	94,942	444,854
	pièces de machines.	»	30	459	»	489
	Poutrelles.	4,055	45	395	405	4,600
Fibres brutes.	de lin, de chanvre, de	2,954	94	437	64	3,249
Fils {	jute, de twist et d'é-	4,756	31	4,930	»	3,747
Foin.	toupes	45	40	»	»	25
Fromages						
A reporter.	274,482	4,296,825	86,714	764,755	2,422,473	

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	274,482	1,296,825	86,741	764,755	2,422,473
Fruits frais.	45,812	93	6,203	25	22,438
Glace (eau congelée).	"	"	49	477	496
Goudron minéral	826	1,509	3,021	267	5,623
Graines { de betteraves	5	4,488	"	40	4,473
{ fourragères	48	25	332	"	405
Graisses { cambouis, saindoux	46	24	2,169	"	2,209
{ suif et autres graisses.	948	69	267	"	1,284
Groupages	440	3,847	3,208	8,989	16,454
Houblon	216	922	90	4,470	2,698
{ végétales	754	39	4,568	74	2,432
{ de goudron de houille.	121	453	458	377	809
{ minérales lourdes.	58	782	449	22	981
Huiles { minérales demi-lourdes	"	33	474	79	283
{ minérales à graisser	260	394	3,239	67	3,957
{ de pétrole raffiné et naphte.	460	4,430	6,351	100	10,741
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	"	1,276	"	2,995	4,271
Laines { brutes lavées et dé- chets de laine.	42,858	3,612	6,686	233	23,089
{ laine peignée	9,250	104	330	"	9,684
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	30	"	"	30
Lard, jambons	"	23	84	"	107
Légumes secs.	214	45	640	20	859
Lins, flasses de lin, d'étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre	4,209	456	708	47	2,390
Marbres { en blocs	1,573	56	4,977	"	5,706
{ en tranches.	715	"	13	"	728
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	8	"	"	"	8
{ de fer et de 10 tonnes.	4,510	709	4,974	23	4,216
{ manganèse { 45 ou 50 tonnes.	720	57	49,489	"	49,966
Minerals { de zinc et de 10 tonnes.	882	36	2,431	"	2,349
{ plomb { 45 ou 50 tonnes.	8,469	375	36,978	"	45,822
{ autres { 10 tonnes.	330	332	590	248	1,470
{ { 45 ou 50 tonnes.	1,486	426	507	5	2,424
Nitrate de potasse (salpêtre).	464	40	4,528	"	2,029
OEufs	252	4,028	975	41	2,296
A reporter.	333,433	4,318,542	490,314	779,961	2,621,997

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	333,483	4,318,542	190,311	779,961	2,621,997	
Oignons comestibles.	4,619	23	400	"	1,772	
Objets en ciment	46	126	"	453	295	
Os concassés	829	59	483	40	4,384	
Paille	362	845	47	"	4,254	
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	5	2,238	291	436	2,690	
brutes ou de construction	21,532	4,384	478	2,053	28,447	
Pierres.	ouvrees et pierres taillées de toute espèce	3,377	473	25	427	4,002
	meulières et meules à aigui- ser ou à émoudre	77	689	"	467	933
	lithographiques.	"	134	"	85	219
	Pavés	4,915	579	405	"	2,599
	Pierrailles, macadam	4,204	789	15	75	2,083
	Moellons bruts	2,184	610	403	30	2,927
	Castines	"	405	40	"	415
	Plâtre	4,475	3,732	"	476	5,383
Plomb.	4,143	4,891	48	527	3,579	
Pommes de terre	35,546	586	80	"	36,212	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	40	556	442	4,466	4,844
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel. Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence.	968	4,776	40	2,504	5,258
	Briques de revêtement.	443	2,686	"	3,867	6,966
		"	2,275	"	"	2,275
	Radicelles	1,675	136	61	"	4,872
Résines.	Colophane (brai sec végétal)	40	25	1,160	"	4,493
	Térébenthine	97	803	582	"	4,482
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	146	191	291	"	598	
Sels.	Chlorure de sodium (sel gemme).	30	5,001	5	67	5,403
	Sel de glauber (sulfate de soude).	526	30,667	71	404	31,368
Scories autres que pour engrais .	2,780	212	40	4,080	4,082	
Son	7,869	276	4,719	"	12,864	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude)	423	483	40	5	321	
Stéarine	975	5	61	"	4,041	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	"	83	95	27	205	
Tabacs.	46	46	65	"	427	
A reporter.	420,405	4,380,716	499,048	792,320	2,792,489	

NATURE		TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
DES MARCHANDISES.		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	420,103	1,380,716	199,048	792,320	2,792,189
Tanins.	{ Eau de tan	96	24	310	"	430
	{ Écorces à tan	3,351	187	678	"	4,216
	{ Tanins divers	1,560	124	1,398	14	3,096
Teinture.	{ Bois de teinture et racines de bois de teinture	68	25	41	"	104
	{ Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	372	27	437	"	886
	{ Alizarine, cachou, gambier.	"	6	652	255	913
Terres.	{ Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	46	627	533	72	1,278
	{ Terres ordinaires et terres réfractaires	1,847	10,079	72	250	12,248
	{ Terres à couleurs	354	1,755	20	723	2,852
	{ Sable	2,844	2,612	"	"	5,456
	Tissus	73	300	433	2,631	3,439
Verres.	{ Verres à vitres	3,477	481	63	1,333	7,354
	{ Verrerie creuse	413	6,935	86	3,503	10,937
	Vins	5	197	58	24	284
	Vitriol de fer (vitriol vert)	170	79	"	"	249
	Zinc	11,767	366	100	1,194	13,427
	Marchandises autres	51,301	52,005	38,096	36,619	178,021
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne.		499,851	1,456,545	242,045	838,938	3,037,379

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)	734	"	"	"	734	
Acide sulfurique, nitrique . . .	130	"	"	40	440	
Amidon	"	"	"	"	"	
Ardoises { brutes pour toitures.	3,349	40	"	63	3,422	
{ en tables.	"	"	"	"	"	
Argile { brute	"	"	6	"	6	
{ calcinée ou grillée	"	"	"	"	"	
Asphalte	"	253	40	40	303	
Avoine.	45	"	4,727	"	4,742	
Bières en fûts.	"	40	"	40	20	
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale. en poutres, en madriers ou en blocs. en planches.	"	"	"	"	"	
	"	"	40	"	10	
	en grume, bûches et rondins.	67	2,228	75	"	2,370
	sciés.	589	4,005	4,204	117	2,915
	perches à houblon.	"	30	"	"	30
	pour mines.	40	427	"	"	437
	objets en bois.	"	40	26	60	96
Briques réfractaires	263	188	4,088	"	4,539	
Cacao	"	"	298	"	298	
Café.	75	"	4,433	"	4,208	
Céréales (sauf l'avoine).	364	4,175	36,022	40	37,571	
Céruse.	126	"	48	"	174	
Charbon de bois.	4,437	"	"	"	4,437	
Chaux.	120,556	439	"	"	120,995	
Chicorée { en racines ou en cossettes	4,419	"	"	"	4,419	
{ fabriquée.	4,821	"	"	"	4,821	
Chiffons	553	435	35	437	4,160	
Chlorure de calcium.	42	15	"	"	57	
Chlorure de chaux.	"	"	"	"	"	
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	"	"	"	"	"	
Ciment	8,361	723	34	"	9,118	
A reporter.	139,641	6,648	47,743	717	194,749	

NATURE		TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
DES MARCHANDISES.		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. . . .	439,644	6,648	47,743	717	494,749
Combustibles	{ par 40 tonnes . . .	750,416	90	284	"	750,790
	{ — 50 — . . .	33,001	"	"	"	33,001
	{ — 100 — . . .	464,443	"	"	"	464,443
Coton brut et déchets de coton .		204	552	4,543	"	2,299
Crasses de hauts-fourneaux. . .		"	"	"	"	"
Créosote		1,427	"	"	"	1,427
Cuirs et peaux	{ verts et salés, ainsi que séchés	281	386	3,307	779	5,223
	{ tannes	33	26	317	"	376
Dégras		"	"	"	"	"
Eau minérale		"	504	"	25	529
Engrais.	{ Phosphates minéraux et su- perphosphates	8,287	"	"	"	8,287
	{ Scories Thomas (scories phosphatées)	86	4,983	"	49,570	54,639
	{ Guano	"	"	"	"	"
	{ Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	92	"	3,866	"	3,958
	{ Autres engrais	344	4,091	40	406	4,848
Farines alimentaires		430	45	98	"	243
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les pou- treilles).		257	33,208	4,224	404,313	438,999
Tuyaux en fer		42	786	4,308	40,252	42,386
Fonte brute, mitraille		808	196,774	3,477	453,788	354,544
Machines agricoles		"	10	252	8,027	8,289
Autres machines et pièces de ma- chines.		505	962	5,432	"	6,599
Poutrelles		48	584	"	29,268	29,867
Fuel économiseurs, radiateurs. .		32	"	64	"	93
Fers et aciers ouvrés (autres). .		710	4,004	824	3,289	5,824
Fibres brutes		7	"	470	"	477
Fils de coton, de laine.		87	"	430	"	517
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.		46	40	"	"	86
Foin.		448	6	554	"	1,005
Fromages.		"	"	"	6,047	6,047
Fruits frais		45	91	400	"	506
Glace (eau congelée).		"	"	"	"	"
Goudron minéral		59	288	"	"	347
Graines de betteraves		"	"	5	"	5
A reporter. . . .		4,098,323	248,009	74,497	666,484	2,083,710

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 (suite).					
Report.	1,098,323	248,009	71,497	666,481	2,033,740
Graines fourragères.	47	76	208	38	339
Graisses, cambouis, saindoux.	28	"	1,646	"	1,674
Graisses, suif et autres graisses.	39	5	428	"	472
Groupages	734	1,923	45,844	9,686	28,484
Houblon	431	876	"	260	4,287
Huiles végétales	777	"	153	"	930
— de goudron de houille	47	"	"	"	47
— minérales lourdes.	"	"	67	"	67
— minérales demi-lourdes.	"	"	"	"	"
— minérales à graisser.	209	"	5,513	40	5,732
— de pétrole raffiné et naphte	22	53	5,213	"	5,288
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	"	"	"	"	"
Laines brutes lavées et déchets de laine.	790	611	9,480	"	10,581
Laines peignées.	2,340	5	439	"	2,484
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	"	40	21	2,642	2,673
Lard, jambons	6	"	45	"	51
Légumes secs.	214	425	2,463	"	2,502
Lins, filasse de lin, étoupes, chanvre, filasse de chanvre et fil de caret de chanvre	40	25	244	40	289
Marbres en blocs	462	11	427	"	600
— en tranches.	50	"	"	"	50
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	"	"	46	"	46
Minerais de fer } 10 tonnes et de manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	" " "	" 4,214,292 "	" 439,938 "	" " "	" 1,354,250 "
Minerais de zinc } 10 tonnes et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	" "	" "	" "	" "	" "
Minerais autres } 10 tonnes } 45 ou 50 tonnes	" "	" "	40 "	" "	40 "
Nitrate de potasse (salpêtre)	291	"	"	"	291
A reporter.	1,404,480	1,466,021	251,869	678,827	3,501,197

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 (suite).					
Report	1,104,480	1,466,021	251,869	678,827	3,501,197
Oeufs	50	41	58	»	449
Oignons comestibles.	226	»	20	»	246
Objets en ciment	15	442	»	42	469
Os concassés	40	»	44	»	24
Paille	4,173	10	»	»	4,183
Pâte de bois et cellulose de bois. pâte de paille et cellulose de paille	»	40	419	»	429
Pierres brutes ou de construction	3,746	4,856	41	»	8,613
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	31	403	»	»	434
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	»	493	»	41	536
— lithographiques	»	»	»	»	»
Pavés	62	3,849	»	»	3,916
Pierrailles, macadam	»	»	»	»	»
Moellons bruts	2,423	71	»	»	2,494
Castines	»	»	»	»	»
Plâtre	46	480	»	»	496
Plomb	303	»	5	»	308
Pommes de terre	44,141	44	»	»	44,182
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	74	397	63	449	683
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	935	409	67	452	4,263
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	469	429	»	428	426
Briques de revêtement.	»	20	»	»	20
Radicelles	433	»	»	»	433
Résines { Colophane (brai sec vé- gétal).	47	»	32	»	49
{ Térébenthine	»	»	»	»	»
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	401	»	613	»	4,014
Sels { Chlorure de sodium (sel gemme)	»	4,328	»	»	4,328
{ Sel de glauber (sulfate de soude)	»	73	»	»	73
A reporter.	4,425,410	4,481,115	252,868	679,339	3,538,732

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 (suite).						
Report.	4,125,410	4,481,415	252,368	679,339	3,538,732	
Scories autres que pour engrais.	41,335	"	"	"	41,335	
Son	4,645	487	529	"	5,331	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	20	53	259	490	522	
Stéarine	20	"	40	"	30	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	220	"	62	"	282	
Tabacs.	"	8	224	37	266	
Tanins. {	Eau de tan	"	465	"	2,250	
	Écorces à tan	849	33	"	852	
	Tanins divers.	2,282	"	334	"	2,613
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	"	"	"	"	
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier.	284	"	460	"	441
	Alizarine, cachou, gambier	34	"	442	"	473
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay)	45	"	4,024	"	4,039
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	457	3,910	40	"	4,077
	Terres à couleurs	47	43	40	4,402	4,442
	Sable	22,335	"	"	"	22,335
Tissus	434	7	4,549	24	4,684	
Verres {	Verres à vitres	4,539	"	"	6	4,545
	Verrerie creuse	45	48	"	4,082	4,145
Vins.	"	"	93	59	452	
Vitriol de fer (vitriol vert)	40	"	"	"	40	
Zinc	435	"	"	"	435	
Marchandises autres	40,323	2,905	6,404	3,327	22,959	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	1,484,306	4,489,065	263,840	685,436	3,619,647	

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'Autriche-Hongrie					
Amidon	»	»	»	»	»
Arbres et arbustes.	159	»	»	»	159
Bière.	»	2,074	»	415	2,489
Bois.	»	248	51	65	364
Briques réfractaires	403	55	»	»	458
Cellulose.	»	»	»	»	»
Chicorée en racines et cossettes.	4,545	»	»	»	4,545
Combustibles.	578	»	»	»	578
Cuirs et peaux	»	479	66	658	903
Eaux minérales	»	485	»	25	510
Écorces à tan.	»	»	»	»	»
Engrais	»	»	72	»	72
Fers et aciers	499	94	98	253	644
Fils	499	406	4,319	»	4,624
Fruits et marmelades	»	70	»	447	487
Graines et semences.	93	70	»	»	163
Grais et lard	»	»	»	»	»
Graphite	»	20	»	»	20
Groupages	»	»	4,489	»	4,489
Houblon	»	250	»	484	434
Huiles	952	5,455	32	598	7,037
Lait condensé, lait conservé, farine lactée.	»	»	»	390	390
Laines { brutes lavées et déchets de laine	3,609	79	356	47	4,061
peignées	623	22	»	»	645
Machines.	»	»	»	»	»
Malt.	»	464	»	»	464
Matières textiles	397	325	639	»	4,361
Meubles	20	599	»	296	915
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer.	»	»	44	»	44
Œufs	»	212	»	514	726
Papiers et cartons.	»	398	»	88	486
Pétrole et naphle	»	40	»	»	40
Pierres et marbre	2,335	»	14	»	2,349
Sable.	»	»	»	»	»
Tabac	»	495	»	478	368
Verres, glaces et verrerie creuse.	686	456	»	83	925
Vin	40	»	»	8	48
Volailles et gibiers tués	»	366	»	186	552
Marchandises autres.	497	4,058	342	507	2,374
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	42,005	42,987	4,492	4,277	33,461

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	228	52	446	"	726
	{ sulfurique et nitrique.	8,871	4,689	696	337	14,613
Asphalte, goudron et résines . .		4,584	5,287	62	485	10,418
Betteraves		40	6,473	"	"	6,213
Bois	{ à brûler.	87	4,650	"	"	4,737
	{ de construction de toute espèce	734	46,717	988	238	48,677
	{ de teinture et racine de bois de teinture .	"	47	"	"	47
	{ autres.	5,718	52,833	553	2,764	61,868
Briques	{ à bâtir	4,477	2,135	56	44	6,742
	{ réfractaires	5,839	4,162	4,923	469	9,093
Carreaux en ciment et en terre cuite.		962	4,332	"	328	2,622
Céréales et farine.		3,525	47,629	47,077	340	38,571
Chiffons et drilles.		6,806	45,793	460	2,953	25,742
Chaux		489,700	4,335	53	64	491,472
Ciment.		48,733	3,923	27	40,270	32,953
Combustibles	{ 40 tonnes. . . .	4,139,798	202,592	4,762	30	4,344,482
	{ 50 tonnes	670,919	66,996	200	"	738,415
	{ 100 tonnes et plus	810,897	5,836	"	"	816,733
Coton brut et déchets de coton .		4,409	5,382	2,977	4,848	14,316
Cuirs et peaux		4,364	7,253	4,482	4,459	14,258
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)		428,334	4,920	432	2,742	433,428
Engrais		94,955	74,395	4,485	5,514	173,046
Faïences et poteries		4,407	4,856	372	2,420	8,755
Fil de coton, de jute et de lin. .		929	4,358	66	4,247	3,570
A reporter. . . .		3,409,046	522,335	29,947	32,939	3,694,207

NATURE		TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
DES MARCHANDISES.		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	3,109,016	522,335	29,917	32,939	3,694,207	
Fontes et mitrailles	23,537	73,768	4,120	9,218	110,643	
Fruits et légumes frais.	2,285	7,174	320	415	10,494	
Glaces avec ou sans tain	1,369	680	50	1,166	3,265	
Graines et semences.	653	945	194	230	2,022	
Laine brute et déchets de laine.	13,202	36,552	9,942	2,275	61,971	
Légumes secs.	863	812	4,755	24	6,454	
Lin, chanvre et étoupes	9,555	49,802	23,716	2,462	85,235	
Machines et mécaniques	3,996	2,109	1,875	2,488	10,468	
Minerais	6,982	219,114	50,136	160	276,392	
Paille et fourrage	1,542	45,430	704	264	17,937	
Papiers et pâtes à papier.	1,356	1,092	2,124	1,095	5,667	
Pierres {	de construction, moel- lons, etc.	493,751	19,015	423	1,479	514,668
	Marbres.	20,819	1,835	2,706	389	25,749
	Pavés.	43,412	15	19	"	43,446
	calcaire, dolomie, cas- tine, etc.	11,015	251	64	"	11,330
Pommes de terre	11,993	16,204	40	3,606	31,843	
Produits métallurgiques	37,136	66,884	2,845	110,187	217,052	
Pulpes et drèches	27,082	487	87	71	27,727	
Scories de forges et de laminoirs.	6,745	38,970	"	5,532	51,247	
Sels et soude	238	12,587	35	13,374	26,234	
Sucre	22	463	78	35	298	
Terres {	en général.	120,435	5,716	5,318	708	132,177
	réfractaires	38,227	6,591	"	183	45,001
Tourteaux	5,580	5,660	462	160	11,862	
Verreries et gobeletteries.	5,718	3,373	16	4,348	13,455	
Vins.	"	4,917	24	9,714	14,652	
Plomb, zinc et crasses de zinc. .	13,844	4,430	54	661	18,989	
Marchandises autres	71,688	90,701	16,768	17,933	197,090	
Ensemble des transports de et vers la France	4,082,061	4,207,612	156,789	220,813	5,667,275	

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).	469	"	58	"	527
Acide sulfurique, nitrique . . .	"	"	"	"	"
Amidon	382	"	"	"	382
Ardoises brutes pour toitures. .	405	"	"	"	405
Argile brute	"	"	"	"	"
Asphalte	5	267	"	"	272
Avoine	"	"	"	"	"
Bières en fûts.	"	"	"	"	"
Bois en grume bûches, et rondins.	44	428	"	"	439
— sciés	"	264	"	55	319
— (objets en bois)	"	45	"	22	37
Briques réfractaires	44	"	284	"	295
Cacao	"	"	451	"	451
Café.	"	"	444	"	444
Céréales	"	"	"	"	"
Chicorée { en racines ou en cos- settes	240	"	"	"	240
fabriquée	5	"	"	"	5
Chiffons	28	20	"	"	48
Chlorure de calcium.	32	"	"	"	32
Chlorure de chaux.	"	"	"	"	"
Ciment.	"	5	"	44	46
par 40 tonnes. .	4,592	"	"	"	4,592
Combustibles { — 50 —	25,430	"	"	"	25,430
— 400 —	60,976	"	"	"	60,976
— 250 —	550	"	"	"	550
Coton brut et déchets de coton .	5	40	443	"	428
Cutrs { verts et salés, ainsi et que séchés	"	75	43	236	324
peaux { tannés	48	"	23	"	41
Dégras.	"	"	"	"	"
Engrais. { Phosphates minéraux et superphosphates.	2,955	"	40	"	2,955
Salpêtre du Chili	"	"	245	"	245
Autres engrais	44	"	20	"	64
Farines alimentaires.	40	"	"	"	40
Fers { Fers et aciers laminés, fontes { etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	490	36	4,004	422	4,372
Tuyaux en fer	349	24	728	120	4,221
Fonte brute, mitraille	"	9	89	447	245
Machines agricoles	9	"	88	"	97
A reporter.	96,386	873	2,940	683	100,882

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		96,386	873	2,940	683	100,882
Fers fontes et aciers.	Autres machines et pié- ces de machines	91	88	916	2,493	3,288
	Fuel économiseurs, radia- teurs	"	"	48	"	48
	Poutrelles	"	"	"	"	"
	Fers et aciers ouvrés (autres)	440	12	149	266	867
Fibres brutes		"	"	44	"	44
Fils	de coton, de laine	31	"	40	"	44
	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes	65	"	"	"	65
Fromages		"	"	"	270	270
Fruits frais		"	8	"	"	8
Graines fourragères		"	"	22	"	22
Graisses	Cambouis, saindoux	"	"	44	"	44
	Suif et autres graisses	40	"	43	"	23
Groupages		1,463	1,068	2,388	86	5,005
Huiles	végétales	288	"	28	"	316
	de goudron de houille	"	"	"	"	"
	minérales lourdes	13	46	"	"	29
	— à graisser	75	"	269	"	344
de pétrole raffiné		"	"	"	"	"
Laines	brutes, lavées et déchets de laine	76	"	928	23	1,027
	Laine peignée	439	"	"	"	439
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée		"	"	"	2,595	2,595
Lard, jambons		"	"	"	"	"
Lins, flasses de lin, étoupes et chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre		"	"	"	"	"
Marbres	en blocs	60	"	40	"	70
	en tranches	30	"	"	"	30
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail		"	"	31	"	31
Minerais de fer et de manganèse .		"	"	20	"	20
Minerais de zinc et de plomb 40 t.		"	"	"	"	"
Nitrate de potasse		"	"	"	"	"
Oeufs		"	"	"	8	8
Objets en ciment		"	"	"	35	35
Oignons comestibles		"	"	"	"	"
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille		"	"	"	"	"
Pierres	brutes ou de construction . . .	74	"	"	"	74
	Castines	"	"	"	"	"
	ouvrées et pierres taillées de toute espèce	40	"	"	"	10
	meulières et meules à aigui- ser ou à émoudre	"	"	"	7	"
A reporter		99,248	2,065	7,767	6,159	115,239

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 (suite).						
Report	99,248	2,065	7,767	6,459	115,239	
Plomb	432	"	"	"	432	
Pommes de terre	25	"	"	"	25	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, engrès artificiel ou en faïence	40	"	"	40	
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	405	"	439	544	
	Pavés, dalles en terre cuite	41	41	6	424	482
	Brîques de revêtement.	"	"	"	"	"
Riz	"	"	"	"	"	
Térébenthine.	"	"	"	"	"	
Sel de glauber (sulfate de soude) .	"	"	"	"	"	
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	"	"	"	"	"	
Stéarine	45	"	46	"	34	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	48	"	"	"	48	
Tabacs.	"	"	42	"	42	
Tanins.	Eau de tan.	"	"	"	"	
	Tanins divers	147	"	"	147	
Teinture : alizarine, cachou, gambier	"	"	453	"	453	
Teinture (bois de).	"	"	30	"	30	
Terres à couleurs	"	"	42	"	42	
Terres à porcelaine(kaolin,china- clay).	60	"	4,210	"	4,270	
Terres ordinaires et terres réfrac- taires.	26	"	20	"	46	
Sable	30	"	"	"	30	
Tissus.	798	"	4,624	297	5,716	
Verres à vitres	4,596	"	"	"	4,596	
Vins.	"	"	"	"	"	
Zinc.	25	"	"	"	25	
Marchandises autres	714	620	539	4,868	3,738	
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	403,347	2,696	44,525	8,442	428,986	

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'Italie.						
Ail et oignons	»	416	»	»	416	
Briques réfractaires	426	»	»	»	426	
Chicorée en cossettes ou en racines.	3,000	»	»	»	3,000	
Combustibles.	2,994	»	»	»	2,994	
Comestibles { beurre, fromages fruits secs, œufs, poissons, etc. }	»	3,440	91	6,687	9,888	
Denrées alimentaires non spécialement dénommées	»	446	468	923	4,237	
Pers. aciers et fontes {	laminés	866	»	»	866	
	ouvrés.	4,721	»	434	2,155	
	Fontes brutes et mitrilles	525	45	44	584	
	Machines agricoles.	23	»	4,681	4,704	
	Machines autres et pièces de machines	493	45	8,440	77	8,755
Fils {	de chanvre, d'étoile, de jute et de lin	»	445	»	64	476
	de coton et de laine	»	»	»	»	»
	divers	4,333	»	93	»	4,426
Huile végétale comestible	»	»	»	5	5	
Laines {	brutes, lavées et déchets de laine	1,644	436	494	»	4,974
	peignées	830	»	33	»	863
Mat. textiles. {	Chanvre brut ou teillé.	»	404	»	225	629
	Lin brut ou teillé	292	»	494	»	483
	Étoile et autres textiles.	366	472	»	»	538
Marbres {	en blocs	46	427	»	428	304
	en tranches.	»	48	»	»	48
Pommes de terre	»	3,425	»	»	3,425	
Poterie et faïence	22	»	»	»	22	
Terres à couleurs	55	6	»	»	61	
Tissus	»	»	»	»	»	
Tresses de paille	»	»	»	458	458	
Verres à vitre.	753	»	»	»	753	
Volailles vivantes	»	792	»	35	827	
Vins	»	21	»	»	21	
Marchandises autres	4,334	392	3,274	2,453	10,450	
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	22,423	8,770	44,310	44,052	56,555	

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, nitrique, etc.	31,739	902	32,661
Asphalte, { Bitumé	384	67	451
bitume, { Asphalte	4,150	388	1,538
résines. { Goudron minéral	230	4,498	4,428
Amidon et féculés	670	2,857	3,527
Ardouises { en tranches scellées	429	"	429
{ pour toitures	763	22	785
Boîtes	495	4,987	2,482
Pulpes	98	3,700	3,798
Beurre naturel, artificiel et beurre de { 1 ^{re} son	"	"	"
margarine. { sp. VIII.	"	440	440
Bière en fûts.	"	769	769
Blende, { 3 ^e son, sp. II, XVII et XVIII	4,866	36	4,902
minerais de zinc. { par 50 T., sp. XXI	15,475	4,456	10,631
Bois { de construction, de charbon, en grume, etc., 1 ^{re} son, sp. XVIIII.	2,519	7,014	9,530
{ de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 3 ^e son, sp. II	5,148	52,478	57,326
Bouteilles vides	6	4,002	4,008
Briques à bâtir et réfractaires	7,140	6,914	14,054
Café	455	596	751
Cercles en bois.	28	857	885
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e son, sp. XV et XVI	35,462	7,452	42,314
{ Exc. prov. A	"	48	48
Chicorée en racines.	268	43	281
Chiffons et drilles	484	3,375	3,556
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e son, sp. II	3,014	78	3,092
chaux, { Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e son, sp. II.	89,512	4,984	91,496
plâtre, { — — — par 50 T., sp. XXIV.	26,663	6	26,669
calcaires. { — — — par 50 T., sp. XXVI.	"	"	"
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e son	2,496	399	2,595
{ sp. IV et XVIII	4,565	479	4,744
Colis vides	954	726	4,680
Combustibles { 3 ^e section, sp. II	88,065	443,617	201,682
minéraux { par 50 T. sp. XIX, XXVIII	285,934	67,596	353,530
{ par 100 T. sp. XXV.	9,692	2,350	42,042
A reporter.	613,621	282,543	896,164

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		613,621	282,513	896,164
Coton brut et déchets de coton	3 ^e s ^{on}	2,347	499	2,846
	sp. XXII	412	437	849
Cuir et peaux.		4,998	3,903	8,901
Déchets de carrières et gravier.	3 ^e s ^{on} , sp. II.	4,909	106	2,015
	par 50 T., sp. XXIV	48,423	50	48,473
Eaux ammoniacales		20	1,658	1,678
Engrais	non dénommés	6,096	962	7,058
	dénommés	14,788	3,408	47,896
	Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	2,330	"	2,330
Faïence et poterie		2,935	44,147	47,082
Fils d'étoupe, de jute, etc.		2,089	209	2,298
Fontes, mitrilles et scories.	Fonte ouvree.	3,627	433	3,760
	— brute, mitrilles, scories	8,736	34,501	43,237
Fromages secs	2 ^e s ^{on}	33	1,982	2,015
	sp. XII	40	3,258	3,268
Fruits frais : Pommes, poires, prunes		6,426	2,043	8,469
Glaces, 1 ^{re} section		356	"	356
Graines et semences		717	4,461	4,878
Graisses, suif, oléine, etc.	Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	528	415	643
	Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{on}	339	203	542
	sp. X	24	35	59
Harengs	2 ^e s ^{on}	470	477	647
	sp. XII	232	1,797	2,029
	sp. XIV	"	471	471
Huiles miné- rales et végétales.	Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	90	12	402
	Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}	4,222	3,410	4,341
	— brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX	65	360	425
	Mazout par 50 T., sp. XXVII.	"	"	"
Laine brute et déchets de laine		969	367	4,336
Légumes secs		258	250	508
Lin	teillé	51	201	252
	en tiges.	291	44,123	44,414
Paille.		4,083	3,012	4,095
Papier et pâte à papier		3,578	7,520	14,098
A reporter.		692,773	382,762	1,075,535

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.	692,773	382,762	1,075,535
Pavés et moellons	{ 3^e son, sp. II par 50 T., sp. XXIV.	7,272 4,979	» »	7,272 4,979
Pierres et marbres.	{ Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches . Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs Marbres en blocs par 50 T.	30,075 40,416 2,048	104 4,044 »	30,179 44,460 2,048
Poissons salés non dénommés		8	10	18
Potasse et sel de potasse		510	4,002	4,512
Pommes de terre		5,500	7,309	12,809
Produits sidérurgiques.	{ Acier ouvré, 2^e son Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ouvrés, feuillards, tubes, machines, etc. Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc. Acier laminé, fers battus et laminés cornières Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc. sp. I et XXVI.	356 14,232 4,338 45,149 341	22 5,510 863 2,652 »	378 19,742 5,201 47,801 341
Roseaux et rotins.	{ Rotins, sparte, 3^e son. Roseaux, 3^e son, sp. IV.	130 11	918 469	1,048 480
Soude et sel de soude		4,320	190	4,510
Sucre	{ brut cristallisé non raffiné.	1,791 1,551	6 57	1,797 1,608
Tabac en feuilles		331	775	1,106
Tanins	{ Myrobolans valonnées, etc. Écorces à tan.	418 3,557	10 10	458 3,567
Terres.	{ non dénommées, terres ferrugineuses. . . argile, kaolin, etc. à poterie plastiques et réfractaires	89 2,010 35 6,694	43 » 10 309	132 2,010 45 7,003
Tourbe	{ combustible Litière de tourbe	» 13	15,860 20,286	15,860 20,299
Tourteaux		5,576	2,994	8,570
Verres à vitres		17,033	207	17,240
Vins		41	239	283
Zinc et plomb		6,563	2,122	8,685
Marchandises autres		37,475	50,514	87,989
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . .		905,668	496,297	1,401,965

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TOTAUX, (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	90	90
Divers	»	966	966
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. . .	»	1,056	1,056
De et vers la Russie.			
Cuir et peaux.	»	»	»
Fers, fontes { laminés	26	»	26
et aciers { Machines agricoles	»	»	»
{ Pièces de machines	»	»	»
Houblon.	»	»	»
Laines { brutes, lavées et déchets de laine	42	»	42
{ peignées.	»	»	»
Lin et chanvre.	»	»	»
Voitures de tramways	20	»	20
Marchandises autres	626	40	636
Ensemble des transports de et vers la Russie	684	40	694

N° XXXVI. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1909.*

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	GROSSES MARCHANDISES.										CIRCUITS ou DESTINATIONS (Nombre d'expéditions)				
	CLASSES GÉNÉRALES.						TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.	TOTALS. (Tonnes.)					
	A¹.	A².	B.	1.	2.	3.						4.			
Allemagne et au delà vers Angleterre vers Allemagne et au delà.	Anglet-rrre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,610	»	»		
	France	3,527	8,473	5,738	750	322	»	»	»	»	70,913	46,737	»	118,510	
	Pays-Bas	»	»	»	»	528	230	22	»	»	1,870	12,991	»	15,150	
	Gr ^d -Duché de Luxembourg (P.H.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Angleterre vers Allemagne et au delà.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	680	»	680	
	France vers { Allemagne et au delà	8,720	5,140	3,437	»	»	»	»	»	»	54,184	3,030	»	51,537	
France vers { Pays-Bas	»	»	»	2,163	1,665	9,502	1,805	»	»	»	15,037	6,078	»	50,053	
	Grand-Duché de Luxembourg vers { Pays-Bas.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	905	17,981	»	18,944	
Grand-Duché de Luxembourg vers { France.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Pays-Bas { France	»	»	»	2,727	3,414	10,860	2,609	»	»	25,928	4,224	»	49,760	
Pays-Bas vers { Suisse.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Italie vers { Angleterre.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,740	»	3,740	
Italie vers { Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	135	»	»	135	
	Suisse vers Pays-Bas	»	»	»	20	46	6	10	»	»	156	500	»	558	
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, par la Belgique avec emprunt des lignes de l'État		12,053	15,613	9,213	5,671	5,475	20,598	4,744	»	»	164,503	95,787	»	551,463	5

N° XXXVII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1909.*

Détails par réseaux de provenance et de destination.

N° XXXVII. — *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).		5,565	5,095	11,562
		Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne	2,485	58,659	32,525
	Autriche-Hongrie.	"	127	1,540
	France	127,050	3,957	55,059
	Italie.	"	274	2,959
	Pays-Bas.	14,184	99,549	51,844
	Grand-Duché de Luxembourg.	117	55,656	5,561
	Russie	27	125	67
	Suisse	"	766	1,956
Totaux. . .		144,145	217,055	111,080
Allemagne Autriche-Hongrie . . . France Italie Pays-Bas. Grand-Duché de Luxem- bourg Russie Suisse	vers les lignes concédées belges (tous services réunis),	2,815	62,443	54,168
		"	50	"
		64,810	945,717	10,105
		"	"	"
		13,353	76,620	13,012
		22	48,747	458,061
		"	10	"
		509	"	78
Totaux . .		81,007	1,133,587	635,427
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens		225,150	1,550,620	848,507

en transit par les lignes de l'État. — Année 1909.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.

4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
57,512	105,491	7,791	168,414
Combustibles .	TOTAUX.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
24,007	117,356	70	»
»	1,476	»	»
98,148	264,754	»	»
292	3,525	»	»
»	145,577	5	»
16,133	75,247	»	»
»	219	»	»
16,875	19,577	»	»
155,455	627,731	84	»
591,475	510,897	321	498
514	544	»	»
1,445	1,021,775	»	»
1,387	1,387	»	»
»	102,985	72	»
»	506,855	»	»
»	10	»	»
»	387	»	»
594,617	2,144,618	595	498
550,072	2,772,349	477	498

N° XXXVIII. — *Mouvement général des transports
et État vers État et en services mixtes et internationaux,*

DÉSIGNATION.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Nombre.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au delà		
		au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	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).	6,068	181	211	302	»	»
	Petite vitesse —	44,560	1,561	745	2,100	19,407	1,105
	Totaux (têtes).	51,554	1,542	956	2,408	19,407	1,105
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie. { Gros bétail (expéd.)	6,940	250	265	515	»	185
		Petit — —	5,618	227	44	271	4
	2 ^e catégorie. { Gros — —	7,280	210	450	680	»	»
		Petit — —	5,708	155	37	192	»
	3 ^e catégorie. { Gros — —	15,052	557	1,264	1,821	»	»
		Petit — —	12,108	528	154	482	»
	3 ^e catégorie avec majoration. { Gros bétail . . .	15,262	88	596	484	»	»
		Petit — —	6,264	175	94	269	»
	Totaux (expéd.).	70,281	1,990	2,704	4,694	4	4,671
							4,675

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1909.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTAUX généraux (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.)		
			76	172	248	248	7,608
1,080	630	1,710	298	2,198	2,496	24,716	71,388
1,080	630	1,710	574	2,370	2,744	24,964	78,996
82	"	82	7	66	73	338	7,795
594	"	594	"	32	32	5,118	11,007
"	"	"	6	109	205	205	8,154
"	"	"	"	101	101	101	6,061
"	"	"	7	266	273	273	15,126
"	"	"	1	492	493	493	13,085
"	"	"	2	3,021	3,023	3,023	16,769
"	"	"	5	1,709	1,714	1,714	8,247
676	"	676	28	3,886	5,914	11,265	86,240

(174)

(175 - 178)

1909/10

N° 116

N° XXXIX

Mouvement général, en tonnes, de grosses marchandises

transportées pendant l'année 1909, par les chemins de fer
de l'état Belge

cfr 35 mm film

4 plan(s)

N° XL. — *Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 3, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1909.*

Coupures de distances.	Tonnes transportées.	Tonnes-kilomètres (1).
Kilomètres.		
1 à 10	6,733,248	57,045,864
11 à 20	4,800,746	74,411,563
21 à 30	5,744,512	95,485,821
31 à 40	3,969,788	140,927,474
41 à 50	3,351,715	152,302,941
51 à 60	3,709,299	205,866,094
61 à 70	2,593,518	156,762,329
71 à 80	1,404,499	106,039,674
81 à 90	2,733,253	233,093,502
91 à 100	1,934,770	184,770,533
101 à 110	2,492,197	262,926,785
111 à 120	1,619,851	187,000,480
121 à 130	1,925,482	241,396,091
131 à 140	910,089	123,398,539
141 à 150	959,053	136,032,211
151 à 160	1,081,817	168,222,545
161 à 170	1,843,693	303,462,522
171 à 180	1,008,192	176,938,924
181 à 190	1,280,438	237,530,524
191 à 200	274,238	53,613,529
201 à 210	376,419	77,354,104
211 à 220	574,969	123,903,819
221 à 230	211,912	47,786,136
231 à 240	247,113	53,193,111
241 à 250	261,508	64,200,214
251 à 260	1,171,333	299,280,691
261 à 270	400,230	26,616,373
271 à 280	23,896	7,154,518
281 à 290	32,161	14,891,963
291 à 300	10,639	3,143,824
301 à 310	74,167	22,638,018
311 à 320	12,498	3,943,119
321 à 330	204,517	66,570,283
331 à 340	3,759	1,261,144
341 à 350	563	194,316
351 à 360	40	3,333
361 à 370	15	3,482
TOTAUX. . .	51,480,616	4,097,861,187

Parcours moyen d'une tonne : 79^k. 6.

(1) Ces nombres ont été obtenus en multipliant les nombres de tonnes transportées par la longueur moyenne de chaque coupure.

N° XLI. — *Collisions et déraillements*

Réseau exploité par l'État.

Numéros 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).	Imprudences commises lors des travaux de rectification 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 défectueux.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1909. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	15
		1908. . . .	»	1	»	»	»	»	2	»	»	»	»	9	15
2	Collisions aux bifurcations .	1909. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1908. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	Collisions de trains se croisant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1909. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»
		1908. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	»
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1909. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1908. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1909. . . .	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	1	»	»
		1908. . . .	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1909. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
		1908. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1909. . . .	2	4	»	1	»	»	2	2	»	»	2	22	»
		1908. . . .	1	3	»	1	»	»	3	»	2	5	15	»	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1909. . . .	4	1	»	4	»	6	»	4	»	»	5	5	»
		1908. . . .	5	»	1	2	»	8	»	2	»	5	1	1	»
	Ensemble. . . .	1909. . . .	0	5	»	0	5	6	2	6	»	»	8	32	19
		1908. . . .	4	4	1	5	5	10	2	5	»	5	6	28	21

(1) Pour les années 1853 à 1909, voir annexe XLIII.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1908 et 1909.

ET DÉRAILLEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.			COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
EXÉCUTION DU SERVICE.													PERSONNES ATTEINTES (1).											
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes.	VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
													Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
7	3	8	9	6	6	17	3	5	21	10	40	21	2	177	179	3	11	28	59	3	15	203	218	
15	2	6	7	9	6	23	3	8	50	15	45	25	45	874	717	3	4	41	45	45	4	715	762	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
1	1	3	3	3	3	2	3	1	1	2	5	1	3	24	24	3	3	3	3	3	3	24	24	
5	3	1	3	3	3	5	3	3	3	7	7	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
3	3	1	3	3	3	3	3	3	1	3	1	1	3	5	5	3	3	5	5	3	3	10	10	
3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	5	5	2	3	3	3	3	3	5	5	3	3	5	5	
3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	3	1	1	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	
3	3	3	3	3	3	6	5	3	21	16	57	7	3	5	5	3	5	9	12	3	5	14	17	
3	3	1	3	3	3	6	12	3	50	16	46	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	
1	3	1	3	3	3	9	8	1	17	24	41	5	3	4	4	3	5	5	8	3	5	9	12	
3	3	3	3	3	3	10	7	3	10	18	57	6	1	54	17	72	3	12	5	20	4	66	92	
9	1	9	9	6	6	37	15	7	60	65	125	54	3	210	212	3	17	42	59	3	19	232	271	
16	2	9	7	9	6	51	19	15	81	61	142	57	44	54	696	794	3	18	60	81	47	72	756	875

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

Année 1909.

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes. (Impudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction au règlement de la police des chemins de fer.)				Accidents attribués à la faute des agents de l'administration.				Accidents attribués à des défauts d'installation ou à des défauts du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Accidents survenus aux voyageurs :																
En descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	5	62	65	»	»	10	10	»	»	»	»	»	5	72	78
En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie	4	5	4	13	»	»	1	1	»	»	»	»	4	5	5	14
En circulant à l'intérieur des stations. . .	2	8	5	15	»	»	1	1	»	»	»	»	2	9	5	16
Lors de la fermeture des portières. . .	»	»	89	89	»	»	18	18	»	»	»	»	»	»	107	107
Dans d'autres circonstances.	»	1	15	14	»	»	55	55	»	»	»	»	»	1	46	47
TOTAUX.	6	17	173	196	»	»	65	65	»	»	»	»	6	18	258	260
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	1	9	2	12	5	7	5	15	»	»	»	»	4	16	5	25
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	4	5	6	15	»	»	»	»	»	»	»	»	4	5	6	15
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer. . .	»	6	2	8	»	»	1	1	»	»	»	»	»	6	5	9
En circulant dans les stations	»	5	5	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	5	6
— le long de la voie	14	6	1	21	»	»	»	»	»	»	»	»	14	6	1	21
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	1	»	7	8	»	1	11	12	»	»	»	»	1	1	18	20
En d'autres circonstances	»	1	4	5	»	1	4	5	»	»	1	1	»	2	9	11
Ivresse, folie, suicide	26	5	»	29	»	»	»	»	»	»	»	»	26	5	»	29
TOTAUX.	46	51	25	102	5	9	19	31	»	»	1	1	49	40	45	151

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints. (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infractions aux instructions.)				Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déficiences du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :																
1° Dans les stations :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes	»	1	10	11	»	»	2	2	»	»	»	»	»	1	12	15
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant	»	1	8	9	»	1	5	4	1	»	1	»	3	11	14	
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	2	5	2	7	»	»	»	»	»	»	»	»	2	3	2	7
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	8	29	48	85	»	»	12	12	»	»	»	»	8	29	60	97
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	»	3	5	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	6	6
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	2	45	45	»	»	10	10	»	»	»	»	»	2	35	55
TOTAUX	10	36	114	160	»	1	50	51	»	1	»	1	10	38	144	192
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 dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3° En accrochant des véhicules.	5	11	59	55	1	1	24	26	»	»	»	»	4	12	65	79
4° En décrochant des véhicules.	1	1	16	18	»	1	8	9	»	»	»	»	1	2	24	27
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière.	3	1	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	3	1	»	4
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	4	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints. (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.)				Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des défectuosités du matériel.				ENSEMBLE			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
7° Gardes chargés du contrôle des coups :																
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	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	1	4	4	9	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
Atteints dans d'autres circonstances	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
TOTAUX.	4	7	7	18	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
8° Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :																
Tombés d'un train en marche.	1	7	8	16	1	2	2	5	1	1	1	3	1	1	1	3
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes.	1	3	3	7	1	3	3	7	1	1	1	3	1	1	1	3
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	5	12	17	34	1	25	25	51	1	5	2	8	1	2	2	5
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	2	3	6	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
Atteints dans d'autres circonstances	2	24	26	52	3	21	24	48	1	3	3	7	3	45	48	96
TOTAUX.	10	56	57	123	6	51	54	111	4	8	7	19	10	99	111	121
9° Agents atteints en dehors de tout service :																
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	2	4	1	7	1	1	1	3	1	1	1	3	2	4	1	7
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies.	7	12	2	21	1	1	1	3	1	1	1	3	7	12	2	21
Accidents divers	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
TOTAUX.	10	17	4	31	3	3	3	9	3	3	3	9	10	17	4	31
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	3	2	1	6	1	1	1	3	1	1	1	3	3	2	1	6
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	2	6	5	13	2	2	4	8	1	1	1	3	2	8	5	15
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	1	2	2	5	1	1	3	5	1	1	1	3	1	1	1	3
TOTAUX.	6	10	8	24	4	4	8	16	3	3	3	9	6	11	7	19
11° Agents d'autres administrations :																
Postes, télégraphes, marine, etc.	1	2	5	8	1	1	6	8	1	1	1	3	1	2	11	14
Agents des stations communes	1	2	3	6	1	1	1	3	1	1	1	3	1	2	3	6
TOTAUX.	2	4	8	14	2	2	7	11	2	2	2	6	2	4	14	20
Ensemble pour le littéra C	11	82	257	350	1	8	120	133	1	1	1	3	12	91	305	406

N° XLIII. — *Dénombrement des accidents de personnes depuis 1853.*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée par l'État (1).	Voyageurs.						Employés et ouvriers.							Personnes			
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. (2).		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 (3).		TOTAL.		Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.				
		Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.			
		1	2	3	4	5	6	7	Ensemble	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1853	15				1		1	1										
1854	36				1		1	1										
1857	91				1		1	2										
1858	205		2		4		6	6		2		5	5	5	10			
1859	275				2		2	2				6	9	0	9	15		
1860	525				2		2	4				0	4	6	5	11		
1861	511	1	4		4		8	9		5		2	10	2	15	15		
1862	500		2		1		5	5		2		4	9	4	4	8		
1863	485		1		4		13	14		1		5	5	5	8	11		
1864	500	5	0		2		7	9		5		1	7	2	10	12		
1865	500				2		7	9		5		4	11	4	16	20		
1866	500				4		4	4				5	17	5	17	22		
1867	570				5		5	5				5	17	5	17	22		
1868	505											5	11	5	11	14		
1869	625																	
1870	715	2	49	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56	
1871	745				1		1	1	1	5	11	18	12	21	35	9	11	
1872	746		1		5		4	4		2	0	25	0	25	34	15	10	
1873	746		6				0	0		4	15	18	15	22	55	10	6	
1880	747									0	5	21	5	27	52	8	12	
1861	749			2	1	2	1	5		5	0	55	0	40	49	11	12	
1862	749		1		5		4	4		2	12	50	12	52	44	12	7	
1865	749		2		1		6	7	1	4	20	25	21	29	50	0	6	
1884	749			1	5	1	5	6			50	55	50	55	65	7	7	
1865	749			2	5	2	5	5		2	46	52	46	51	100	21	15	
1866	700		8		7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19	
1867	865			5	5	5	5	6			55	62	55	62	95	25	15	
1868	865	1	12		6	1	18	10	2	9	29	54	51	65	94	19	18	
1869	865			2	5	2	5	5		2	41	51	41	55	94	22	18	
1870	865			1	2	1	2	5			25	56	25	56	59	22	26	
1871	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	16	58	44	40	60	109	41	52	
1872	1,470		11	2	15	2	24	26	5	14	55	89	60	105	165	50	25	
1875	1,875	0	20	5	8	9	28	57		9	70	128	78	157	215	40	50	
1874	1,920		45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	159	205	58	45	
1875	1,966		9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	58	27	
1876	2,055	1	26	6	16	7	42	49		15	59	147	59	160	219	49	41	
1877	2,115		11	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	158	205	50	50	
1878	2,441		9	2	8	2	17	19		20	57	155	57	185	210	42	50	
1879	2,555	4	57	8	17	12	54	66	5	25	85	159	90	184	274	52	16	
1880	2,702		28	6	46	6	74	80	5	55	102	286	105	359	444	54	40	
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	50	124	374	128	450	558	40	46	
1882	2,975		20	11	55	11	75	86	5	54	109	570	114	615	727	56	55	
1885	5,045		5	7	65	7	66	75	2	51	84	403	86	455	519	55	54	
1884	5,100		27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	525	596	27	42	
1885	5,144		41	5	26	5	67	72	1	27	65	315	64	542	406	54	45	
1886	5,171		5	5	40	5	45	46	2	20	56	297	58	517	375	52	27	
1887	5,188		1	5	45	5	44	47		14	41	550	41	564	405	54	47	
1888	5,198		15	7	41	7	51	61		15	58	515	58	526	584	54	45	
1889	5,207	12	158	8	44	20	180	200	5	28	55	655	58	681	759	58	58	
1890	5,220		6	6	65	6	71	77	2	51	60	742	62	775	855	50	55	
1891	5,241		20	12	59	12	85	97	1	50	65	800	64	850	894	55	45	
1892	5,247	2	74	4	55	6	127	155		57	48	766	48	805	851	21	50	
1895	5,250		26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22	41	
1894	5,260		16	6	65	6	81	87	1	26	55	802	56	828	804	50	49	
1895	5,270	19	125	6	71	25	194	219	5	45	40	902	45	947	992	26	45	
1896	5,502	1	116	5	68	6	184	190	1	55	51	1,015	52	1,078	1,150	26	41	
1897	5,511		10	12	82	12	92	101	1	56	45	1,022	44	1,058	1,102	25	61	
1898	5,095		48	10	118	10	166	176	1	26	42	906	45	952	975	19	58	
1899	4,011	25	248	5	157	28	585	411	1	40	50	1,247	51	1,287	1,558	59	65	
1900	4,051		556	7	147	7	485	490	5	71	46	1,074	51	1,145	1,196	51	54	
1901	4,020		50	7	145	7	195	202	2	58	46	946	48	984	1,052	25	57	
1902	4,021		114	6	176	6	290	296	2	50	51	850	55	918	951	25	71	
1905	4,024		101	4	206	4	507	511		55	50	655	50	688	718	24	54	
1904	4,008	5	151	5	225	6	377	585	1	68	28	656	29	724	755	21	85	
1905	4,019		61	6	251	6	512	518	1	68	40	611	41	679	720	20	67	
1906	4,056		75	7	244	7	519	526	4	97	45	600	49	706	755	50	88	
1907	4,064		125	5	501	5	424	427		57	66	465	66	520	586	52	78	
1908	4,285	44	750	5	251	47	1,001	1,048	5	78	41	455	44	515	557	58	70	
1909	4,519		212	6	255	6	465	471		59	42	454	42	515	555	25	82	
TOTAL		129	5,272	254	5,620	579	6,892	7,271	89	1,552	2,656	21,625	2,745	25,177	25,922	1,557	2,154	

(1) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État, ni les lignes rachetées en 1896, en 1897, en 1907 et en 1908, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État.
(2) Pour l'année 1909, l'annexe XLII donne les détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

de personnes depuis 1855.

étrangères à l'Administration, autres que des voyageurs.				NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS-	TRAINS-	
Iressse, folie, suicide.		TOTAL.		DES VICTIMES.				KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES.	
								—	VOYAGEURS et marchandises	
Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Ensemble	Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Ensemble	VOYAGEURS.	RÉUNIS.	
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1	1	1	1	1	1	1	1	421,459	50,570	50,570
1	1	1	1	1	1	1	1	871,507	147,805	147,805
1	1	1	1	1	1	1	1	1,584,577	507,970	507,970
1	1	1	1	1	1	1	1	2,258,505	618,775	618,775
1	1	1	1	1	1	1	1	1,952,751	651,420	651,420
1	1	1	1	1	1	1	1	2,199,519	655,567	1,181,105
5	1	4	1	5	5	5	5	2,659,744	1,010,129	1,491,065
1	1	5	1	6	5	5	5	2,724,104	1,170,050	1,580,090
5	1	5	1	6	12	25	55	5,085,549	1,596,485	1,877,170
5	1	7	1	8	12	25	55	5,581,529	1,652,155	2,485,505
2	1	7	2	9	15	25	58	5,470,078	1,512,775	2,726,510
2	1	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	5,800,070
5	1	8	4	12	11	15	26	5,658,965	1,599,840	2,866,985
28	1	96	56	152	181	508	489	(2)	(2)	(2)
4	1	15	11	24	25	55	58	6,458,424	2,555,752	5,282,061
2	1	17	11	28	26	40	66	6,040,048	2,645,754	5,520,151
4	1	14	6	20	27	54	61	7,140,040	2,678,950	5,521,514
1	1	8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
2	1	15	14	27	24	55	70	7,849,594	2,911,550	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151,085	3,076,146	5,906,242
2	1	11	10	21	35	45	78	8,818,952	3,408,597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774
1	1	22	18	40	70	75	145	10,677,905	4,614,985	8,656,618
5	1	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	9,248,807
1	1	22	18	40	65	74	159	15,577,016	5,069,001	9,658,977
4	1	26	26	52	50	64	114	14,154,556	5,177,104	9,874,516
6	4	47	36	85	90	106	196	18,282,057	6,952,792	15,545,827
9	5	59	50	69	101	157	258	25,137,825	7,569,475	15,555,278
9	1	49	51	100	154	216	350	29,101,509	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	52,444,825	9,579,797	21,549,564
11	8	49	55	84	122	180	311	51,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	55	118	151	255	386	56,915,707	10,024,442	21,424,915
15	2	45	52	75	109	196	305	57,421,220	10,621,524	22,051,965
25	8	65	58	105	124	208	352	40,591,240	11,561,529	25,420,671
18	1	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
51	5	65	45	108	178	456	652	45,052,882	14,857,925	29,450,959
25	5	65	49	112	202	589	791	45,930,022	16,227,096	52,751,848
27	1	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	16,696,592	55,847,959
16	1	45	45	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	55,268,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,516,859	55,224,545
21	4	55	51	84	114	591	505	51,657,884	17,048,659	55,452,567
19	5	55	50	105	97	458	555	54,064,504	19,400,746	55,261,905
19	2	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,889	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	22,552,341	59,951,755
22	2	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	40,251,858
29	2	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	21,880,657	59,055,975
51	1	55	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,934,885	40,507,767
29	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775,172	25,960,196	41,280,780
25	2	51	45	96	121	1,186	1,507	76,957,198	24,810,541	42,652,870
25	2	51	45	94	109	1,595	1,414	82,676,592	25,568,915	44,544,245
52	5	55	64	119	114	1,214	1,525	91,559,845	26,784,076	46,690,860
41	1	60	59	99	115	1,157	1,250	101,957,554	29,560,156	50,874,450
40	5	79	68	147	158	1,758	1,896	114,858,225	32,539,716	55,851,464
58	5	69	57	126	127	1,685	1,842	125,710,046	55,725,754	58,511,677
29	2	54	59	115	109	1,258	1,517	124,454,401	55,974,551	59,183,291
55	1	58	72	150	97	1,280	1,577	127,109,684	55,052,787	61,891,585
52	2	56	56	112	90	1,051	1,411	152,604,692	56,610,748	64,559,879
27	5	48	86	154	85	1,187	1,270	156,409,599	57,565,755	65,672,610
50	5	50	70	120	97	1,061	1,158	155,474,624	58,555,448	68,674,970
22	2	52	90	142	108	1,415	1,225	152,257,941	59,855,544	71,012,818
28	4	60	82	142	129	1,026	1,435	161,184,555	40,510,274	72,681,058
51	5	69	75	142	160	1,587	1,747	160,519,594	42,161,000	71,060,562
26	5	49	85	154	97	1,065	1,160	161,915,242	42,286,607	75,709,524
1,000	145	2,546	2,209	4,845	5,670	52,568	58,058	—	—	—

2) Voir l'annexe XXXI de 1890.

2^e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

N° XLIV. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1909.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie	à simple voie	voyageurs et marchandises.	marchandises seulement
	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,488	14,500	»	41,078	4,292	56,786	41,078	»
Hasselt à Maeseyck.	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	45,900	25,586	»	67,486	9,522	57,964	67,486	»
Nord-Belge. {	Charleroy à Erquelines. . . .	50,801	»	50,801	50,801	»	50,055	708
	Mons à la frontière vers Haut- mont (France)	15,890	»	15,890	15,890	»	15,890	»
	Namur à Liège.	72,654	»	72,654	72,654	»	72,151	485
	Namur à Givet (France). . . .	46,501	5,400	49,701	16,911	52,790	49,701	»
				160,026				
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,455	»	»	9,455	»	9,455	9,455	»
Longueur totale exploitée (1) . .				587,458	150,050	257,408	386,207	1,251
					587,458		587,458	

(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 54,962 mètres à la fin de l'exercice 1909, savoir 53,477 mètres à double voie et 19,485 mètres à simple voie.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1909.

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. 2	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes. 6	Points d'arrêt. 7	Total (Colonnes 5, 6 et 7.) 8	en pleine voie (gares privées). 9	aux stations. 10	Total. (Colonnes 9 et 10.) 11
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations. 3	exclusivement par la Compagnie consi- dérée. 4	Ensemble (Colonnes 3 et 4) 5						
Chimay	Belge	4	40	44	»	4	48	3	3	6
	Étranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	40	44	»	4	48	3	3	6
Gand à Terneuzen.	Belge	8	3	8	4	»	9	4	5	6
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	3	3
	Ensemble.	7	6	13	4	»	14	4	8	9
Hasselt à Maeseyck	Belge	4	6	7	»	(1) 1	8	4	3	4
Malines à Terneuzen.	Belge	6	4	10	2	2	14	»	4	4
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	4	4
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	5	5
Nord-Belge	Belge	19	28	47	7	34	88	30	66	96
	Étranger . .	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	20	28	48	7	34	89	30	66	96
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	5	5	10
TOTAUX.	Belge	38	54	86	15	45	146	40	86	126
	Étranger . .	5	6	11	»	»	11	»	4	4
	Ensemble.	40	57	97	15	45	157	40	90	130

(1) Ce point d'arrêt est supprimé du 15 octobre au 30 avril.

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.
— Effectif au 31 décembre 1909.

Comparaison des années 1908 ⁽¹⁾ et 1909.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.						
		Climay.	Gand à Teneuzen.	Hasell à Maeseyck.	Malines à Teneuzen.	Nord-Belge.	Tatiers à Embresin.	Ensemble.
Matériel de traction.								
Locomotives. . .	en 1908	8	42	6	20	195	3	213
	en 1909	4	42	6	20	201	3	245
Différences pour 1909		— 4	»	»	»	+ 6	»	+ 2
Tenders.	en 1908	4	16	»	49	126	»	164
	en 1909	4	13	»	49	120	»	156
Différences pour 1909		»	— 2	»	»	— 6	»	— 8
Voitures à vapeur	en 1908	»	»	»	»	»	»	»
	en 1909	»	»	»	»	»	»	»
Différences pour 1909		»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.								
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe.	»	2	»	3	20	»	25
	de 2 ^e —	»	2	»	7	47	»	26
	de 3 ^e —	8	16	5	24	74	»	127
	mixtes.	7	2	5	8	(²) 87	6	115
	Ensemble.	15	22	10	42	148	6	293
Fourgons à bagages		7	9	4	16	127	3	166
Wagons à marchandises	decouverts	494	248	74	825	5,284	61	6,686
	fermés	48	67	20	6	773	»	834
	pour chevaux.	»	3	»	{ 74	10	»	{ 169
	pour bétail	3	10	13	{	50	4	{
	Ensemble.	213	328	109	905	6,117	65	7,739
Véhicules divers.		1	2	4	9	(³) 18	»	34
TOTAUX (véhicules de transport).	en 1908	240	281	128	957	6,402	74	8,082
	en 1909	238	361	127	972	6,460	74	8,232
Différences pour 1909		— 2	+80	— 1	+ 15	+ 58	»	+ 150

(1) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, du matériel roulant utilisé en 1908 par le chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, repris effectivement par l'État le 1^{er} janvier 1909.

(2) Dont 80 affectées au service spécial des trains-tramways.

(3) Y compris 2 tapisnières pour le transport des meubles à domicile.

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique
des trains en 1909.

Comparaison des années 1908 (1) et 1909.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (2)											
	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	(3)	83,844 ⁽⁴⁾	219,393	303,229	"	8,264	33,587	41,844	(3)	92,110 ⁽⁴⁾	252,963	345,073
Gand à Terneuzen	94,505	68,098	69,419	232,512	"	"	"	"	94,995	68,098	69,419	232,512
Hasselt à Maeseyck	119,720	11,514	29,930	161,164	"	"	"	"	119,720	11,514	29,930	161,164
Malines à Terneuzen	173,194	339,694	98,013	611,101	"	"	"	"	173,194	339,694	98,013	611,101
Nord-Belge	2,360,518	1,360,743	"	3,721,261	"	"	"	"	2,360,518	1,360,743	"	3,721,261
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Totals pour 1909	2,748,427	1,861,095	456,745	5,069,267	"	8,264	33,580	41,844	2,748,427	1,872,359	490,326	5,111,111
— pour 1908 (1)	2,736,060	1,770,983	455,166	4,962,209	"	7,990	33,674	41,664	2,736,060	1,778,972	489,840	5,003,872
Différences pour 1909.	+ 12,367	+ 90,112	+ 1,579	+ 107,058	"	+ 274	- 94	+ 180	+ 12,367	+ 93,387	+ 1,486	+ 107,239

(1) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, du parcours kilométrique effectué en 1908 par les trains de la compagnie de Termonde à Saint-Nicolas, reprise par l'État le 1^{er} janvier 1909.

(2) Non compris le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(3) 2,080 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Hastières.

(4) Non compris 911 kilomètres effectués par des trains de ballast.

N° XLVIII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		CHIMAY.		GAND A TERBRUGEN.		HASSELT A MAREUYCK.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 ^{re} classe. . (nombre)	1,522	2,528	1,915	2,015	2,310	3,393
	2 ^e — . . (—)	20,846	21,632	16,839	16,326	10,461	11,787
	3 ^e — . . (—)	390,887	195,528	312,795	249,201	133,886	78,464
	Ensemble. . (—)	413,249	219,688	331,532	267,543	146,690	93,644
Bagages	taxés au minimum (colis)	—	—	2,317	—	2,335	1,167
	— au poids (quintaux)	1,651	4,848	7,445	3,226	723	1,631
	Ensemble	—	4,848	—	3,226	—	2,698
Petites mar- chandises	taxées au minimum (expéditions). . .	—	—	6,916	3,253	36	29
	— au poids (quintaux)	22,501	50,598	19,682	20,388	17,056	39,772
	Ensemble.	22,501	50,598	—	23,643	—	39,801
Grosses mar- chandises	taxées au minimum (expéditions). . .	—	—	1,286	1,153	1,906	3,138
	— au poids (tonnes).	132,015	539,682	603,318	444,381	198,208	174,537
	Ensemble	—	539,682	—	445,534	—	177,675
Finances. (groups).		—	—	495	726	6	3
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre). .	—	—	—	—	—	—
	— à petite — (—)	14	213	—	—	—	—
	Ensemble (—)	14	213	—	—	—	—
Chevaux et bes- tiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre) .	32	438	—	—	—	—
	— à petite — (—)	1,287	10,793	1,082	5,893	1,326	15,588
	Ensemble. . (—)	1,319	11,233	1,082	5,893	1,326	15,588
Produits extraordinaires (fr.).		—	12,233	—	23,215	—	15,537
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux (fr.).		—	918,495	—	769,780	—	344,946
Dépenses — (fr.).		—	572,493	—	491,334	—	294,790
Excédents des recettes sur les dépenses . . (fr.).		—	346,002	—	278,446	—	50,156
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.		—	62.33 p. c.	—	63.83 p. c.	—	85.46 p. c.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équi-actuellement opéré 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

(5) 227 envois taxés par expédition.

(4) 5,104 id. — — et 15,150 par tête.

(5) 5,351 id. — — id. id.

(6) Y compris une somme de 48,169 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord du chef de

(7) Y compris une somme de 12,409 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay pour l'exploitation du tronçon dont il est

et recette ⁽¹⁾. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1909.

DES COMPAGNIES								PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE	
MALINES A TENNEUZEN.		NORD-DELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRALE.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
45,404	40,250	378,220	690,935	328	177	399,759	709,297	40.47	2.40
202,912	403,558	2,027,300	4,550,742	57,242	45,440	2,335,597	4,749,455	24.67	5.83
4,126,535	355,304	44,798,590	3,663,480	"	"	43,762,696	4,841,079	65.46	15.40
4,344,851	469,412	44,204,440	3,905,427	57,570	45,647	46,498,052	6,970,734	100.00	23.63
5,842	3,192	"	"	"	"	40,494	355,360	100.00	4.20
2,909	3,794	407,829	337,492	73	440	420,330			
—	6,986	—	337,492	—	110	—	355,360	100.00	4.20
76,700	70,027	"	"	"	"	83,652	4,858,437	100.00	6.30
50,304		770,200	4,670,400	2,513	3,968	882,256			
—	70,027	—	4,670,400	—	3,968	—	4,858,437	100.00	6.30
40,369	43,998	"	"	"	"	43,561	17,467,039	100.00	59.21
4,076,364	4,363,472	44,637,390	44,847,387	27,291	29,344	46,976,616			
—	4,377,470	—	44,847,387	—	29,341	—	17,467,039	100.00	59.21
22,600	4,309	75,100	42,800	"	"	98,201	47,838	100.00	0.66
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
35	560	2,440	46,300	"	"	2,459	17,073	100.00	0.06
35	560	2,440	46,300	"	"	2,459	17,073	100.00	0.06
195	3,689	"	"	"	"	(3)	4,127	5.54	0.31
4,409	44,231	45,150	40,350	"	"	(4)	86,857	93.46	
1,604	47,920	45,150	40,350	"	"	(5)	90,983	100.00	0.31
—	318,229	—	2,322,086	—	2,758	—	2,724,058	100.00	9.23
—	2,264,613	—	25,151,942	—	51,764	—	29,501,540	—	100.00
—	4,364,904	—	10,469,768	—	32,951	—	12,923,238	—	—
—	902,709	—	14,982,476	—	48,813	—	16,578,302	—	—
—	60,14 p. c.	—	40.43 p. c.	—	63.66 p. c.	—	43.81 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 6 ci-dessus.

N° XLIX. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Chimay.
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, administrateurs directeurs, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs)	1
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, ingénieurs, etc.) . .	1
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, conduc- teurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	5
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	10
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	1
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.	1
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	27
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	4
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	13
Ensemble (rubrique A).		63
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.)	42
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.)	78
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veil- leurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.)	25
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	1
Ensemble (rubrique B).		146
Totaux (rubriques A et B) pour 1909. . .		209
— — — — — pour 1908 . .		208
Différences pour 1909. . .		+ 1

(1) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, du personnel de la compagnie de Termonde à Saint-Nicolas,

A
(195)

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1909.*
années 1909 et 1908 (1).

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.					TOTAUX.	
Gand à Terneuzen.	Huscht à Naeseyck.	Malines à Terneuzen.	Nord-Belge.	Tuyters à Embresin.	1909.	1908.
2	2	4	4	4	8	9
4	4	5	2	4	44	43
»	»	»	18	»	48	45
2	»	4	»	»	3	3
6	2	4	44	»	58	58
10	6	48	56	»	100	97
4	4	4	95	4	100	98
4	»	»	»	»	4	4
4	2	»	44	»	48	48
46	7	53	300	»	403	398
7	»	47	87	4	446	445
23	3	33	496	3	274	267
73	24	433	810	7	4,440	4,092
68	31	227	4,375	4	4,747	4,700
56	75	481	424	4	818	872
30	8	419	607	3	792	767
4	4	2	408	»	446	444
458	415	529	2,514	44	3,473	3,453
231	430	662	3,324	18	4,683	(1) 4,545
226	424	667	3,302	18	4,545	—
+ 5	+ 45	— 5	+ 22	»	+ 38	—

reprise par l'État le 1^{er} janvier 1909.

N° L. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

DÉSIGNATION des COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																			
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.							
	Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères (autres que des voyageurs)				Ensemble.				Voyageurs.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9 9
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nord-Belge. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	6	14	4 40 46 30
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX pour 1909	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	6	14	4 40 25 39
(1) TOTAUX pour 1908.	»	2	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	3	»	»	7	7 40 46 33
Différences pour 1909 . .	»	-2	-1	-3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	-2	-1	-3	»	+5	-1	+4 -3 » +9 +6

(1) Dédution faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1909, des accidents survenus en 1908 sur le chemin de fer de

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1909.

années 1909 et 1908 (1).

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
Personnes étrangères (autres que des voyageurs)				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
1	»	»	1	1	»	9	10	»	»	»	»	»	»	9	9	1	»	»	1	1	»	9	10
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	»	»	2	2	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	2	»	»	2
7	7	3	17	11	22	25	58	»	5	6	11	4	10	16	30	7	7	3	17	11	22	25	58
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
10	7	3	20	14	22	34	70	»	5	6	11	4	10	25	39	10	7	3	20	14	22	34	70
9	4	»	10	16	11	23	50	»	2	8	10	7	10	10	33	9	1	»	10	16	13	24	53
+	+6	+3	+10	-2	+11	+11	+20	»	+3	-2	+1	-3	»	+9	+6	+1	+6	+3	+10	-2	+9	+10	+17

Termonde à Saint-Nicolas, repris par l'État le 1^{er} janvier 1909.

(199)

1909/10

N° 116

Annexe N° L I

Chemin de fer de l'état Belge

Diagrammes divers

cfr 35 mm film

1 plan(s)

(λ)

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 1909 :

1^o l'établissement du service des recouvrements avec la Guyane néerlandaise (Surinam) et la Serbie ;

2^o l'extension du service des lettres avec valeur déclarée aux protectorats allemands des îles Carolines, Mariannes, Marshall et Palaos, de la Nouvelle Guinée, ainsi qu'aux colonies britanniques de Somaliland, des États Malais fédérés et des îles Cayman ;

3^o la participation de la Serbie au service des envois recommandés grevés de remboursement ;

4^o l'extension du service des boîtes assurées à la Norvège ;

5^o la réduction du tarif des lettres et de celui des cartes postales, dans les relations avec le Grand-Duché de Luxembourg, à 10 centimes par 20 grammes ou fraction de 20 grammes pour les lettres et à 5 centimes par carte postale.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté royal du 20 mars 1909 a autorisé l'administration des postes à créer des mandats spéciaux, à taxe réduite :

a) pour l'envoi de sommes de 50 francs et plus, à verser à la Banque nationale de Belgique ou à ses succursales et agences en province, soit au compte courant des déposants, soit au compte courant de tiers qu'ils désignent ;

b) pour les paiements à effectuer par transfert à la demande des titulaires de comptes courants à ladite banque et à l'intervention de celle-ci.

Ces dispositions sont entrées en vigueur le 20 avril 1909.

Une loi en date du 1^{er} mai, mise à exécution à partir du 1^{er} juillet, fixe à 10 centimes par 20 grammes ou fraction de 20 grammes le port des lettres et à 1 centime le port de tous les imprimés non périodiques ne dépassant pas le poids de 25 grammes.

Cette loi dispose aussi que les cartes d'adresse ou de visite imprimées, affranchies à 5 centimes et placées sous enveloppe ouverte ou sous bande, peuvent porter toute espèce d'écritures, à la condition qu'elles ne soient accompagnées d'aucun autre imprimé ou objet quelconque et que l'envoi ne pèse pas plus de 10 grammes.

Ladite loi établit de nouvelles règles en matière de taxation de correspondances et elle autorise le Gouvernement à émettre des cartes destinées à servir de preuve d'identité en matière postale.

Ces cartes sont débitées depuis le 1^{er} septembre, au prix de 50 centimes ; la durée de validité en est limitée à 5 ans.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 16, Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* com-
et III p. B, 20. prend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories . . .	En 1909	428,403,527	65,546,970	493,950,497
	En 1908	423,796,537	58,749,642	482,546,179
	Différences en 1909 . .	+ 4,606,990	+ 6,797,328	+11,074,318
		ou + 3.48 p. %	ou + 11.52 p. %	ou + 6.07 p. %
Cartes postales	En 1909	87,078,302	25,523,122	112,601,424
	En 1908	82,404,062	22,652,506	105,056,568
	Différences en 1909 . .	+ 4,674,240	+2,870,616	+ 7,544,856
		ou + 5.67 p. %	ou + 12.67 p. %	ou + 7.18 p. %
Totaux	En 1909	245,481,829	91,040,092	306,521,921
	En 1908	206,200,599	81,402,148	287,602,747
	Différences en 1909 . .	+ 8,981,230	+ 9,637,944	+18,619,174
		ou + 4.36 p. %	ou + 11.84 p. %	ou + 6.47 p. %

La progression accusée par ces chiffres est due au mouvement de reprise qui s'est manifesté dans les affaires commerciales pendant l'exercice écoulé.

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 1909, de 9,196,928 contre 8,520,564 en 1908. C'est, pour 1909, une augmentation de 676,364 cartes ou 7.94 p. c.

En 1909, la poste a, en outre, transporté 35,473,873 lettres de service. C'est, sur 1908 (35,194,749), une augmentation de 279,124 lettres ou 0.79 p. c.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1909.	460,524,278	220,865,628	40,582,318	3,962,086
En 1908.	455,721,476	207,562,321	9,613,039	3,562,205
Différences en 1909. . .	+ 4,799,802 ou + 3.08 p. %	+ 13,303,307 ou + 6.44 p. %	+ 969,279 ou + 10.08 p. %	+ 399,881 ou + 11.23 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* était III, p. B, 20.
de 121,868,916 en 1908; il est de 126,108,131 en 1909; augmentation :
4,239,215 lettres ou 3.48 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1909, de 159,809,155.

C'est une moyenne de 21.45 lettres par habitant, en prenant pour base de calcul la population du royaume au 31 décembre 1909 (7,451,903 habitants). Cette moyenne était de 20.24 par habitant pour 1908.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1909, de 4.85 pour mille lettres expédiées (774,832 sur 159,809,155).

En 1909, *il est tombé au rebut* 572,390 lettres et cartes postales originaires III, p. B, 21.
de Belgique. Sur ce nombre, 127,905 lettres et cartes postales (32.47 p. c.)
ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1908, il y avait eu 356,885 lettres et cartes postales-rebut, dont 109,958 (31.00 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1909, de 7,417, dont 174 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 9,618.74. Il en a été retrouvé 1,910 ou 25.00 p. c., parmi lesquelles 2 contenaient pour fr. 41.00 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1908, de 8,659, dont 204 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 11,737.17. Sur ce nombre, 1,781 lettres ou 20.57 p. c., dont 15 renfermaient pour fr. 223.07 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires échangées en service international* était III, p. B, 20.
de 55,557,027 en 1908; il est de 62,667,572 en 1909; augmentation :
7,110,545 ou 12.80 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 20. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,685,560 en 1908, à 1,766,237 en 1909, soit 80,677 envois ou 4.79 p. c. en plus pour 1909.

27 objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1909.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1909, à un échange de 2,665,512 lettres recommandées. C'est, sur 1908 (3,009,016), une diminution de 343,704 ou 11.42 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. B, 18 et
III, p. B, 20. En 1909, il a été expédié 229,159 lettres assurées, en *provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 369,701,215.94. C'est, sur 1908, une diminution de 12,902 en nombre et de fr. 25,025,749.99 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,613 francs pour 1909; il était de 1,663 francs en 1906, de 1,639 francs en 1907 et de 1,631 francs en 1908.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1909, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 104,852.70. C'est, sur 1908, une diminution de fr. 5,793.65. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 46,226.10 en 1909, contre fr. 50,479.10 en 1908, soit une diminution de 4,253 francs.

En *service international*, il a été échangé 175,812 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 167,964,867.78. Comparativement au mouvement de 1908, c'est une augmentation de 999 en nombre et de fr. 321,491.97 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1909, à un échange de 8,274 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 2,674,742.47. C'est, sur 1908, une diminution de 512 en nombre et de fr. 79,872.03 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1909, le nombre de 413,245 envois, représentant une valeur de fr. 540,540,826.19, avec un produit de fr. 235,678.95

Sept lettres-valeur ont été perdues en 1909.

§ 5. — ENVOIS EXPRÉS.

III, p. B, 21. Le nombre des envois exprès qui ont été remis dans le royaume a été, en 1909, de 2,659,154 environ; 193,142 envois ont été délivrés par la Poste et 2,466,012 par le télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1908 (2,536,810), l'augmentation est de 122,344 (ou 4.82 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 1909, à 2,161,966 (1) et le montant à fr. 304,331,292.73. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 98,458 titres, s'élevant ensemble à fr. 28,491,148.80, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2^o une somme de 913,332 francs, 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. 1,840,920.29, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 3,120.70 et fr. 3,881.20. L'augmentation sur l'année précédente est de 113,126 mandats (3.62 p. c.), d'une valeur totale de fr. 41,627,318.21 (15.80 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 27,193.20 (4.51 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 128.33 en 1908, s'est élevée à fr. 140.77 en 1909.

En 1909 (du 20 avril au 31 décembre), il a été créé pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant (2) 24,636 mandats de versement pour une somme globale de fr. 31,610,056.02 et 12,264 mandats de paiement au montant total de fr. 3,807,078.95. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1909, 1,887,393 bons de poste, d'un montant global de 16,049,623 francs, soit en plus, sur l'année 1908, 83,100 titres (4.61 p. c.), représentant une valeur de 678,393 francs (4.41 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21,

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 5,261.05 (4.58 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1909, il a été émis en Belgique 683,730 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 43,867,821.40. C'est, sur 1908, une augmentation de 48,281 (7.57 p. c.) pour le nombre et de fr. 4,212,990.17 (10.11 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été payé, pendant le même exercice, 674,016 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 46,761,176.42; l'augmentation, sur l'exercice 1908, est de 30,264 mandats (8.06 p. c.), d'une valeur totale de fr. 3,239,370.28 (7.49 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 336,087.59, soit une augmentation de fr. 23,761.89 (7.61 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 85,533 mandats émis sans taxe pour les besoins du service.

(2) Service créé par arrêté royal en date du 20 mars 1909 et inauguré le 20 avril suivant.

B. — EFFETS DE COMMERCE

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

En 1909, 41,653 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,330.60, soit une augmentation de 1.08 p. c. comparativement à l'exercice précédent (41,209 effets ayant rapporté fr. 8,241.80 de taxes).

Il a été fait 282 protêts par huissiers et 174 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 48,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été déposé, en 1909, 3,639,032 effets, s'élevant ensemble à fr. 906,886,728.79. C'est, sur 1908, une augmentation de 69,921 en nombre (1.96 p. c.) et de fr. 7,837,869.27 (0.87 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,330,849.45, dépassant de fr. 23,104.15, ou 1.77 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 79,531 protêts par huissiers et 154,414 par les agents des postes.

Les sommes versées en compte courant à la Banque nationale de Belgique, au profit de déposants d'effets de commerce ou de tiers désignés par eux, ont atteint fr. 82,191,568.54, chiffre supérieur de fr. 26,822,157.72 au montant des versements opérés en 1908.

C. — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été déposé, en 1909, 112,384 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,029,626.77.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1908, avait été de 112,475 et le montant, de fr. 1,096,774.37.

Il y a donc eu diminution de 91 quant au nombre des valeurs et de fr. 67,147.60 (6.12 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,241.75 en 1908, n'a atteint, en 1909, que fr. 2,199.37, soit une différence en moins de fr. 42.38 (1.89 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement s'est maintenue en 1909.

L'augmentation du nombre des titres déposés (12,296,319) est de 718,446 (6.21 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 545,932,720.01), de fr. 8,152,348.36 (1.52 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 2,176,846.85, soit une différence en plus de fr. 86,791.25 (4.15 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 90,466 quittances de remboursement d'une somme de fr. 900,229.82 et qui ont rapporté fr. 14,579.70 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1909, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 60,264,047. » contre fr. 46,412,480.70 pour 1908.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1908 par 73,577 titres, a été de 73,069 en 1909. La diminution a donc été de 308 (0.42 p. c.).

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 5,591,854.55 contre fr. 5,809,101.17 en 1908, soit une diminution de fr. 217,246.64 (3.74 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les offices étrangers nous ont transmis 143,994 valeurs, d'où une augmentation de 16,467 (12.71 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 6,560,083.36, accusant une augmentation de fr. 403,825.32 (6.78 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 11,579.20) a augmenté de fr. 1,409 (13.85 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 59,833 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 911,835.06 et pour lesquels il a été perçu fr. 3,244.20 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouverts.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1909, 750,948 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 85,044.14.

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1908, accusent une augmentation de 14,032 (1.90 p. c.) quant au nombre, et de fr. 1,125.38 (1.34 p. c.) du chef de la taxe.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après, les opérations faites dans les bureaux de poste pour le compte des Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances, ont généralement continué à progresser.

B
(10)

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1909.	3,510,509	258,724,294	1,217,544	228,528,161 35	2,290,114	770,939,752 55
En 1908.	3,516,227	253,845,605	1,159,621	214,187,494 05	2,200,541	754,258,156 76
Différences en 1909 .	+ 5,282	+ 2,878,691	+ 77,923	+ 14,170,667 28	+ 89,573	+ 56,681,575 59
	ou + 0.09 p. c.	ou + 1.12 p. c.	ou + 6.84 p. c.	ou + 6.62 p. c.	ou + 4.07 p. c.	ou + 4.99 p. c.

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1909.	42,755	64,572,581 56	16,270	57,948,579 58	107,655	401,425,500
En 1908.	43,808	63,569,299 20	14,783	54,845,745 72	102,088	375,427,400
Différences en 1909 .	— 1,075	— 906,717 64	+ 1,487	+ 3,102,653 66	+ 5,565	+ 25,995,900
	ou — 2.45 p. c.	ou — 1.52 p. c.	ou + 10.06 p. c.	ou + 8.90 p. c.	ou + 5.45 p. c.	ou + 6.92 p. c.

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1909	705,114	7,151,555	53,205	2,006,191 54
En 1908	674,576	6,778,821	54,554	1,780,856 35
Différences en 1909.	+ 50,558	+ 558,534	+ 18,671	+ 225,335 19
	ou + 4.55 p. c.	ou + 5.21 p. c.	ou + 54.06 p. c.	ou + 12.65 p. c.

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1909	7,556	631,266	226	62,198 50
En 1908	6,704	551,478	984	100,894 65
Différences en 1909.	+ 852	+ 79,788	— 758	— 38,696 15
	ou + 12.71 p. c.	ou + 14.47 p. c.	ou — 77.03 p. c.	ou — 38.35 p. c.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1909, s'est élevé à 88,297 et le montant à fr. 202,096. En 1908, ce nombre avait été de 90,969 et le montant de fr. 206,619.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.
VI, p. B, 24.

On constate donc une diminution de 2,672 (2.94 p. c.) quant au nombre et de fr. 4,525 (2.19 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1908, de fr. 9,641.90, n'a atteint, en 1909, que fr. 9,557.90, soit une diminution de fr. 284 (2.93 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 1909, à fr. 69,654.58; cette somme est inférieure de fr. 3,712.77 ou 7.58 p. c. au montant des droits perçus en 1908 (fr. 73,367.15).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 259,966.05 en 1908, a atteint fr. 241,467.46 en 1909, soit une augmentation de fr. 18,014.50 ou 0.65 p. c.

J. — PAYEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.

Le montant des paiements effectués en 1909, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à 15,654,400 francs.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1873, 486 bureaux, et à la fin de 1896, 864 bureaux; au 31 décembre 1909, nous comptons 1,519 bureaux, dont 25 ne pourront être mis en activité qu'en 1910.

Parmi ces 1,519 bureaux se trouvent 498 sous-perceptions, 19 bureaux de dépôt de poste, 229 dépôts-relais et 122 agences.

A la fin de 1908 il y avait 10,219 boîtes aux lettres; en 1909, le nombre en a été porté à 10,517, soit 298 nouveaux placements.

	En 1909.	En 1908.	Différence pour 1909.	
Boîtes attachées aux malles-poste .	60	59	+	1
— aux trains vicinaux.	199	193	+	4
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	278,495	306,600	—	28,105.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.

En 1875, il y avait 2,452 facteurs; à la fin de 1896, ce nombre était porté à 3,452.

En 1908, le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était de 5,468. En 1909, il s'est élevé à 5,607; augmentation : 139.

Des 2,650 communes du royaume, il y en a 9 qui sont desservies neuf fois par jour, 12 qui sont desservies six ou sept fois, 77 qui sont desservies cinq fois, 194 quatre fois, 365 trois fois, 1,655 deux fois et 338 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 1,379 localités.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Comme en 1908, les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1909, au nombre de 22, sur lesquelles ont circulé 66 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1908, de 6,802 kilomètres; en 1909, il a été de 6,791 kilomètres; diminution : 11 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1909, au nombre de 64, soit 1 de plus qu'en 1908 (63).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été en 1909 de 2,496 kilomètres, soit 56 kilomètres en plus qu'en 1908 (2,440).

En 1909, les services de malles-poste ont transporté 181,770 voyageurs, soit 2,555 en moins qu'en 1908 (184,325).

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 1909.		En 1908.		Différences pour 1909.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre et sous-percepteurs. . . .	3,263	324	3,156	298	+ 107	+ 26
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	6,016	113	5,860	109	+ 156	+ 4
	9,279	437	9,016	407	+ 263	+ 30
Totaux.	9,716		9,423		+ 293	
Pour mémoire : Agents de dépôt et gérants d'agence.	48	91	47	96	+ 1	- 5
	139		143		- 4	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1909 s'élève à fr. 37,481,623.97, soit une augmentation de fr. 1,541,876.55, ou de 4.29 p. c., sur celle de 1908, qui était de fr. 35,939,747.42.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1909 à la somme de fr. 18,946,793.06, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1909, à 549,452 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 19,496,245.06 et la recette brute à fr. 37,481,623.97, le rapport entre ces deux sommes est, comme en 1908, de 52.02 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1909, à fr. 17,985,378.91.

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.

VIII

Diagrammes

VII, p. 6, 25 et suivantes. Par une série de diagrammes dressés à l'occasion de l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles de 1910, l'administration des postes a mis en évidence les progrès continus de ses principaux services.

Ces diagrammes sont reproduits à l'annexe VII.

ANNEXES

DE LA PARTIE B

N° I. — Mouvement des correspondances, d'après les moyennes

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	42,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	45,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	»
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	55,654,859	4.63	4,257,341	51.32
1874.	41,106,249	4.47	46,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,170,549	28.49
1875.	42,806,823	4.14	47,715,948	4.81	60,522,774	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	48,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,393,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	48,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	49,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	50,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	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	6.96	53,218,241	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	54,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.93
1883.	60,314,189	5.25	56,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	2.49
1884.	61,021,460	1.17	57,482,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	59,230,551	7.84	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	58,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.12
1887.	62,474,789	0.39	59,656,279	— 14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	1.72
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	31,170,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	59,018,351	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	59,044,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,118,796	3.90	59,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.61
1895.	78,256,362	4.18	61,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	— 1.31	63,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	— 0.87
1897.	82,509,866	6.83	65,333,824	6.02	117,848,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,757	4.28	66,997,464	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	7.35
1900.	96,226,602	5.61	71,391,326	5.89	137,617,928	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	74,213,518	6.82	145,714,808	5.88	55,664,856	8.77
1902.	103,563,331	2.03	75,467,371	9.62	152,030,722	4.33	60,006,492	7.80
1903.	106,075,075	2.43	80,206,008	3.59	186,281,083	2.80	63,404,666	5.66
1904.	106,043,402	— 0.03	79,951,375	— 0.51	155,996,778	— 0.18	67,794,558	6.92
1905.	114,487,182	5.13	84,912,816	9.93	166,399,998	6.67	75,249,148	11.00
1906.	115,530,236	3.64	86,767,830	3.38	172,318,086	3.56	77,158,302	2.54
1907.	119,958,460	3.81	89,863,610	5.45	179,822,070	4.35	80,354,193	4.14
1908.	123,796,537	3.20	93,740,642	— 4.86	182,546,179	1.81	82,404,062	2.55
1909.	128,105,527	3.48	95,516,970	11.52	193,620,497	6.07	87,078,302	5.67
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	4,411,625	3.85	3,113,119	5.68	7,524,744	4.43	3,856,749	5.18

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1891, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1909 (1).

CARTES POSTALES.				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	18,125,198	»
5,174	»	687,319	»	6,851,572	— 46.19	49,403,536	5.40	48,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.40
46,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	47.93
65,312	305.16	6,035,861	29.45	8,439,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	45.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	40.76
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
4,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,043,602	24.75	13,476,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	4.82	28,044,000	— 2.44
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	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	40.54
4,192,656	17.38	22,586,876	14.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,447,468	5.36	23,270,882	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.37	94,522,000	3.51	54,959,000	48.01
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	1.00	26,568,984	0.11	14,423,401	4.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.48	15,977,216	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	44.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,965	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,053,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	14.57	96,287,637	4.74	84,978,680	14.38
6,343,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,493,766	2.38	19,403,155	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	45,477,886	6.30	20,786,583	4.01	110,695,533	7.00	89,061,193	8.26
8,008,546	7.04	45,376,318	0.44	20,597,401	— 0.91	101,513,576	— 8.29	91,274,339	2.48
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	23,445,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,423	5.68
9,836,385	9.76	53,474,433	7.60	23,455,925	4.34	122,451,701	10.73	107,960,414	41.93
11,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,419,478	2.83	127,701,208	4.29	114,924,460	6.45
14,206,933	25.98	65,384,943	13.42	25,365,408	5.17	134,724,720	5.50	123,648,531	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
16,752,944	12.28	76,759,436	8.75	27,393,304	3.90	139,744,644	4.44	154,492,624	15.73
18,244,746	8.90	81,619,412	6.37	28,304,902	3.33	134,639,453	— 3.65	162,972,771	5.49
20,055,204	9.92	87,849,762	7.59	29,468,749	4.41	138,342,249	2.75	173,535,247	6.48
21,436,639	7.14	96,735,787	10.12	31,410,480	6.69	147,736,316	6.80	185,420,949	6.85
22,512,486	4.77	99,670,788	3.03	32,667,326	3.90	152,250,550	3.04	197,754,969	6.65
23,517,906	4.47	103,872,099	4.22	33,682,159	3.11	152,682,516	0.28	197,570,577	— 0.09
22,652,506	— 3.68	105,056,568	4.44	35,194,749	4.49	155,721,476	4.99	207,562,321	5.06
25,523,122	12.67	112,001,424	7.18	35,473,873	0.79	160,521,278	3.08	220,365,628	6.41
4,093,584	5.07	4,950,332	5.44	4,201,025	3.80	4,435,806	3.01	9,466,076	4.98

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (*).

Comparaison des années 1909 et 1908.

Lettres et boîtes avec valeur déclarée.			ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1909.
			1908.	1909.	
Nombre des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	229,159	242,061	— 12,902
		— de l'étranger.	69,663	72,661	— 2,998
	Ensemble.		298,822	314,722	— 15,900
	originaires de l'étranger		106,449	102,452	+ 3,997
		Ensemble.	404,974	416,874	— 11,903
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger . .	991	901	+ 90
		originaires de l'étranger	7,283	7,835	— 602
	Ensemble.		8,274	8,736	— 512
	Totaux.		413,245	425,660	— 12,415
Montant des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	369,701,215 94	394,726,953 93	— 25,025,749 99
		— de l'étranger.	83,687,384 63	85,762,905 54	— 2,075,520 89
	Ensemble.		453,388,600 59	480,489,874 47	— 27,101,270 88
	originaires de l'étranger		84,277,483 13	81,880,470 27	+ 2,397,012 86
		Ensemble.	537,666,083 72	562,370,344 74	— 24,704,258 02
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger . .	532,850 85	593,662 45	— 60,811 30
		originaires de l'étranger	2,141,891 62	2,460,952 35	— 19,060 73
	Ensemble.		2,674,742 47	2,754,614 50	— 79,872 03
	Totaux.		540,340,826 49	565,124,956 24	— 24,784,130 05
Produit	port		78,283 25	82,286	— 4,002 75
		droit proportionnel et droit fixe réunis.	457,395 70	467,490 30	— 10,095 60
	Totaux.		235,678 95	249,776 30	— 14,097 35
	Nombre de lettres perdues ou spoliées		7	6	+ 1
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*) 40,091 46	(*) 5,600 84	+ 4,490 35	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur		(*) 2,461,966	(*) 2,046,840	+ 415,126
		bons de poste	4,887,393	1,804,293	+ 83,100
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		685,780	637,469	+ 48,281
		Ensemble.	4,735,109	4,488,602	+ 246,507
mandats originaires de l'étranger.		674,016	623,752	+ 50,264	
Totaux.		5,409,125	5,112,354	+ 296,771	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur		(*) 304,331,292 73	(*) 262,703,974 52	+ 41,627,318 24
		bons de poste	16,049,623	15,371,228	+ 678,395
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		45,867,821 40	44,654,831 23	+ 4,212,990 47
		Ensemble.	366,248,737 43	319,730,033 75	+ 46,518,703 38
mandats originaires de l'étranger.		46,761,476 42	43,504,806 44	+ 3,256,670 28	
Totaux.		443,009,913 55	363,231,839 89	+ 49,778,073 66	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur		657,713 45	630,518 25	+ 27,195 20
		Bons de poste.	420,403 90	414,844 85	+ 5,558 05
	Mandats du service international		336,087 59	342,325 70	— 6,238 11
		Totaux.	4,413,906 94	4,057,688 80	+ 356,218 14
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor. {		49	23	— 6	
Montant.		715 95	2,444 69	— 1,698 74	
Effets de commerce.					
a. Acceptation.					
Nombre d'effets déposés.			41,653	41,209	+ 444
Produit de la taxe			8,330 60	8,241 80	+ 88 80
Nombre de protêts.	{	par huissiers	282	243	+ 39
		par agents des postes	474	487	— 13
b. Encaissement.					
Nombre d'effets	{	déposés	3,639,032	3,569,144	+ 69,891
		encaissés.	3,363,011	3,307,790	+ 55,221
Montant des effets	{	déposés	906,886,728 79	899,048,889 52	+ 7,837,869 27
		encaissés.	(*) 850,647,795 74	(*) 843,004,801 17	+ 7,645,994 54
Produit de la taxe			(*) 4,330,849 45	4,307,745 30	+ 23,104 15
Nombre d'effets protestés.	{	par huissiers	79,534	74,887	+ 4,644
		par agents des postes	454,444	441,777	+ 12,637

(i) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1909, transporté celles que renfermaient 4,431,549 lettres recommandées; 27 de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(*) Dont fr. 9,956.16 à charge du Trésor.

(2) Dont fr. 5,580.81 à charge du Trésor.

(3) a) Non compris : 1° 98.458 mandats, s'élevant à fr. 28,401,148.80, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 915,352 (taxe fr. 3,120.70), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 1,840,920.29 (taxe fr. 3,881.20) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

b) Du 20 avril au 31 décembre, il a été émis pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant (créé par arrêté royal du 20 mars 1909 et inauguré le 20 avril suivant), 21,656 mandats de versement pour une somme globale de fr. 31,610,036.02 et 12,264 mandats de paiement au montant total de fr. 5,807,078.95. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

(4) Non compris : 1° 100,140 mandats s'élevant à fr. 29,773,204.54 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 876,887 (taxe fr. 2,796.85), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 1,720,717.18 (taxe fr. 3,586.35), payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

(5) Dont fr. 82,191,368.51 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.

(6) Dont fr. 83,569,210.62 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.

(7) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 2,265.50), et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 491.00).

N° II. (Suite.) — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.
Comparaison des années 1909 et 1908.

		ANNÉES.		DIFFÉRENCES
		1909	1908.	pour 1909.
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1)	12,296,319	11,577,873	+ 718,446
Montant des quittances	{	déposées	(2) 345,932,720 01	(2) 337,780,371 65 + 8,152,348 36
		encaissées	(3) 465,265,922 83	460,603,887 22 + 4,662,035 61
Produit de la taxe	(4)	2,176,816 85	2,090,055 60	+ 86,791 25
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	{	Journaux belges	706,967	697,094 + 9,873
		— étrangers	(4) 43,978	39,819 + 4,159
Totaux		750,945	736,913	+ 14,032
Montant des abonnements souscrits		2,853,406 69	2,759,668 83	+ 93,737 86
Produit de la taxe		85,044 44	83,948 76	+ 1,125 38
Permis de pêche.				
Nombre de permis délivrés		88,297	90,969	— 2,672
Montant des permis délivrés		202,096	206,619	— 4,523
Produit de la taxe		9,357 90	9,644 90	— 284
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		112,384	112,475	— 91
Montant des coupons et des titres amortis {	{	déposés	1,029,626 77	1,098,774 37 — 67,147 60
		encaissés	1,014,576 10	1,068,464 99 — 53,888 89
Produit de la taxe		2,199 37	2,241 75	— 42 38
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	{	originaires de l'intérieur	(5) 73,069	73,377 — 308
		— l'étranger	(6) 143,994	129,527 + 14,467
Montant des valeurs {	{	à recouvrer	(5) 5,591,854 53	5,809,404 17 — 217,546 64
		— l'étranger	(6) 6,360,083 36	5,956,258 04 + 403,825 32
	{	recouvrées	(5) 4,545,807 65	4,574,891 49 — 29,083 84
		— l'étranger	5,050,643 10	4,700,899 72 + 349,745 38
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.		11,579 20	10,170 20	+ 1,409
Nombre de valeurs protestées en Belgique {	{	par huissiers	187	123 + 64
		par agents des postes	59	33 + 26

(1) Y compris 90,466 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 960,229.82 et ayant donné un produit de fr. 14,579 70.
(2) Y compris fr. 66,042,822.28 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 60,264,047).
(3) Y compris fr. 50,022,793.53 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 46,412,480.70).
(4) Non compris 905 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
(5) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.
(6) Y compris 59,835 envois contre remboursement s'élevant à fr. 911,835.06 et pour lesquels on a perçu fr. 3,214.20 du chef de taxe d'encaissement des envois recouvrés.

N° III. — Renseignements
Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.
		PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.		
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	En 1909	126,108,131	1,766,237	229,159	128,103,527	32,347,481	2,918,443	35,265,927	163,369,454	87,078,302	9,196,923
	En 1908.	121,868,916	1,685,560	242,061	123,796,537	32,177,756	2,847,053	35,024,809	158,821,346	82,404,062	8,520,564
	Différences.	+ 4,239,215	+ 80,677	- 12,902	+ 4,306,990	+ 169,728	+ 71,390	+ 241,118	+ 4,548,108	+ 4,674,240	+ 676,364
Expéditions de Belgique.	En 1909	33,701,024	1,237,808	(a) 70,854	35,009,486	58,910	41,616	100,566	35,110,052	13,795,666	»
	En 1908.	27,618,003	1,152,720	(b) 73,562	28,874,285	48,408	37,396	85,804	28,960,089	11,313,594	»
	Différences.	+ 6,083,021	+ 85,088	- 2,908	+ 6,135,201	+ 10,512	+ 4,220	+ 14,762	+ 6,149,963	+ 2,482,072	»
Expéditions de l'étranger.	En 1909	28,968,518	1,427,504	(c) 113,432	30,507,484	66,300	41,080	107,380	30,614,864	11,727,456	»
	En 1908.	27,909,024	1,856,296	(d) 110,037	29,875,357	53,768	30,368	84,136	29,959,493	11,338,912	»
	Différences.	+ 1,057,524	- 428,792	+ 3,395	+ 632,127	+ 12,532	+ 10,712	+ 23,244	+ 655,371	+ 388,544	»
En général.	En 1909.	188,775,703	4,431,540	(e) 413,245	193,620,497	32,472,701	3,001,169	35,473,873	229,694,370	112,601,424	9,196,923
	En 1908.	177,426,943	4,694,576	(f) 426,669	182,546,179	32,279,932	2,914,817	35,194,749	217,740,928	105,056,568	8,620,564
	Différences.	+ 11,348,760	- 263,027	- 12,415	+ 11,074,318	+ 192,772	+ 86,352	+ 279,124	+ 11,953,442	+ 7,544,856	+ 676,364

(a) Dont 991 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 901 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 7,285 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 7,885 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 8,274 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 8,786 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 90,466 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris les envois contre remboursement.

(i) Y compris 39,835 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 :

Exprès . . .	remis par la Poste	195,142
	— le Télégraphe	2,466,012
Total . . .		2,661,154

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,661,154 figurant en tête de la colonne.

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'engaînement (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'engaînement.	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 versements et les paiements par transfert en compte courant.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année .	1909 . . .	32,066,354 51	1,339,480 05	837,367 47	83,044 44	9,357 90	44,664 30
	1908 . . .	30,932,945 52	1,315,987 40	816,826 91	83,918 76	9,641,90	,
Différences pour 1909 .	en plus . .	1,133,408 99	23,492 95	20,540 26	1,125 38	,	(*) 44,664 30
	en moins . .	,	,	,	,	284 ,	,

N° V. — Relevé des valeurs postales d'affranchissement

QUAN

TIMBRES-POSTE.											Cartels de timbres (*) de fr. 2.02.	
DE 1 centime.	DE 2 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 25 cent.	DE 35 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.	DE 2 francs.			
Résultats de l'année.	1909 .	221,133,337	23,154,730	110,954,528	131,306,570	9,080,563	20,821,365	2,235,093	3,001,518	385,926	88,811	40,632
	1908 .	213,613,751	23,430,688	105,177,122	127,018,026	8,849,073	20,086,267	2,125,230	1,960,731	376,773	82,121	34,465
Différences pour 1909 .	en plus .	7,520,586	"	5,807,406	4,288,544	231,490	755,098	109,860	40,787	9,153	6,690	15,167
	en moins .	"	275,958	"	"	"	"	"	"	"	"	"

VA

	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année.	1909 .	2,211,368 37	463,094 60	5,549,235 40	13,130,687	1,816,112 60	5,205,341 25	782,291 50	1,000,750	385,926	177,022	104,156 61
	1908 .	2,136,157 54	468,613 76	5,268,856 10	12,704,892 60	1,769,814 60	5,016,566 75	743,830 50	980,365 50	376,773	164,242	104,653 15
Différences pour 1909 .	en plus .	75,210 83	,	280,379 30	425,884 40	46,298	188,774 50	38,461	20,385 50	9,153	12,780	20,503 39
	en moins .	,	5,519 16	,	,	,	,	,	,	,	,	,

(a) Il n'a été porté en recette, en 1909, que fr. 53,414,892-46 soit en moins fr. 1,124,116-57, 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 1903, il avait été porté en recette fr. 52,258,544-52.

(*) Le prix des cartels de timbres-poste a été réduit de fr. 2.05 à fr. 2.02, à partir du 1^{er} janvier 1909.

(**) Le chiffre-taxe de 50 centimes a été émis le 1^{er} avril 1909.

Comparaison des années 1909 et 1908.

TAXE SUR LES MANDATS 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 interne.	Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	(*) Service inauguré en avril 1909.
683,081 05	328,656 56	120,105 90	71,704 27	4,939,438 42	37,481,623 97	
636,901 95	301,264 43	114,811 55	70,480 94	4,656,968 06	35,939,747 42	
46,449 40	27,395 43	5,261 05	4,223 33	302,470 06	4,541,876 55	
»	»	»	»	»	»	

vendues. — Comparaison des années 1909 et 1908.

TITÉS.

Coupons-répense de fr. 0.28	ENVELOPPES timbrées de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.						TOTAL.
		SIMPLES.		DOUBLES.		DE 10 cent.	DE 25 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 30 cent. (**)	DE 50 cent.	DE 1 franc.	
		DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.									
53,121	165,334	52,969,111	2,467,031	318,781	26,373	4,933,931	33,753	318,853	746,057	396,373	193,017	30,236	6,288	583,903,633
48,537	154,152	52,009,764	2,448,107	308,339	27,271	4,782,064	33,773	353,938	902,821	614,531	"	32,285	4,482	564,496,314
4,584	11,182	959,347	18,924	10,442	"	141,867	"	"	"	"	193,017	"	1,806	+ 19,407,319
"	"	"	"	"	898	"	20	35,083	156,764	218,158	"	2,047	"	

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.	(a)
14,873 88	18,186 74	2,648,455 55	246,703 10	31,878 10	5,274 60	493,393 10	8,438 25	15,942 75	74,605 70	79,274 60	47,905 10	15,119 »	6,258 »	34,539,008 83
13,590 36	16,856 72	2,600,488 20	244,810 70	30,833 90	5,454 20	479,206 40	8,443 25	17,696 90	90,282 10	122,906 20	»	16,142 50	4,482 »	33,341,909 63
1,283 52	1,230 02	47,967 35	1,892 40	1,044 20	»	14,185 70	»	»	»	»	47,905 10	»	1,806 »	+ 1,197,039 80
»	»	»	»	»	179 60	»	5 »	1,754 15	15,676 40	43,631 60	»	1,023 50	»	

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1909 et 1908.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.	PERMIS de fr.						TOTAL.	
	1 (simples)	2 (doubles)	2 (simples)	4 (doubles)	8 (simples)	10 (simples)		
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1909. . .	25,622	2,441	48,828	6,438	748	4,220	88,297
	1908. . .	26,349	2,480	50,538	6,742	667	4,493	90,969
Différences pour 1909	en plus. .	»	»	»	»	84	27	— 2,672
	en moins.	727	39	4,710	304	»	»	
VALEURS.								
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	r F	Fr.
Résultats de l'année	1909. . .	25,622	4,832	97,656	25,752	5,984	42,200	202,096
	1908. . .	26,349	4,960	104,076	26,968	5,336	44,930	206,619
Différences pour 1909	en plus. .	»	»	»	»	648	270	— 4,523
	en moins.	727	78	3,420	4,216	»	»	

(25)

1909/10

N° 116

N° VII Diagrammes

cfr 35 mm film

15 plan(s)

(λ)

PARTIE C.



TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE I^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux

§ 1. SERVICE INTERNATIONAL

Une conférence de l'Union télégraphique internationale, à laquelle la Belgique s'est fait représenter, s'est réunie à Lisbonne, en 1908. Elle a révisé le règlement de service international dont les dispositions nouvelles sont en vigueur depuis le 1^{er} juillet 1909.

Parmi les résultats les plus marquants de la conférence, il convient de citer les importants dégrèvements de taxes qui ont été accordés au public, savoir :

1° La réduction des tarifs pour l'échange des télégrammes avec la plupart des pays d'Europe non limitrophes de la Belgique. Les taxes pour les relations de la Belgique avec les pays voisins n'ont pas subi de changement, parce que ces relations bénéficient déjà de tarifs réduits, en vertu de conventions particulières;

2° L'abaissement des tarifs consenti par les compagnies de câbles en faveur de la correspondance avec différents pays de l'Amérique du Sud;

3° La réduction de taxe de 50 p. c. provenant de la réforme suivante : le destinataire d'un télégramme qui demande la répétition partielle ou totale du texte, ne doit plus acquitter que la *taxe des mots à répéter*, laquelle comprend le coût de la réponse. Toutefois, le minimum de perception est fixé à un franc dans la correspondance du régime *européen*. Auparavant, le destinataire avait à verser la taxe de la demande ainsi que celle de la réponse ;

4° La réduction de 50 à 25 centimes, de l'accusé de réception postal d'un télégramme, par suite de la suppression de la recommandation.

Le dégrèvement qui résulte, pour le public belge, de l'ensemble des réductions reprises au 1^o et 2^o, peut être évalué à 100,000 francs par an.

*
* * *

L'administration espagnole a fait poser de nouveaux câbles sous-marins,

en vue de doubler les moyens de communication entre la métropole et les Iles Canaries et de compléter le réseau de ces îles.

Un nouveau câble a également été immergé entre Borkum (Allemagne) et Ténériffe. Il forme la première section d'une ligne qui reliera l'Allemagne à l'Amérique du Sud, par Monrovia (Libéria).

§ 2. MISE EN SERVICE D'APPAREILS A GRAND RENDEMENT

Le trafic sans cesse croissant des télégrammes avec l'étranger ainsi que les exigences de plus en plus grandes du public en matière de célérité de transmission, nécessitent un développement progressif de nos moyens de communication vers l'extérieur. Mais si l'augmentation du nombre des conducteurs constitue la solution la plus simple, elle n'est pas la plus économique dans les relations internationales, où les fils sont généralement très longs et par conséquent fort coûteux. On obtient à moins de frais des communications supplémentaires en appliquant des dispositifs spéciaux aux appareils et aux conducteurs existants. Jusque dans ces dernières années, le but a été atteint avec l'appareil imprimeur Hughes, équipé en duplex ou en diplex, ces arrangements doublant, en pratique, le rendement de la ligne. Ces procédés de transmission étant devenus à leur tour insuffisants, il a fallu recourir à un système plus productif. Le choix s'est arrêté sur le télégraphe de Baudot, d'origine française, qui, monté en quadruple, fonctionne depuis le mois d'octobre 1909, entre Bruxelles et Paris en n'utilisant qu'un seul fil. Son rendement équivaut à peu près à celui de quatre conducteurs desservis en « simple ». L'administration se propose d'étendre l'emploi du Baudot à d'autres relations.

§ 5. SERVICE INTÉRIEUR

De même que dans le service international, l'envoi de l'accusé de réception postal d'un télégramme pour l'intérieur n'est plus soumis à la formalité de la recommandation. En conséquence, les frais de poste ont été abaissés de 25 à 10 centimes.

* * *

A titre d'essai, les bureaux télégraphiques chargés de la remise à domicile dans les grands centres, remettent les exprès postaux sans recueillir de décharge du destinataire, sauf le cas d'envois comportant une opération accessoire : taxe à percevoir à l'arrivée, remise en dehors du rayon local, etc. Cette mesure de simplification accélère sensiblement la distribution des dites correspondances et donne d'excellents résultats à tous les points de vue.

II.

Statistique des correspondances et de leur produit

§ 1. — MOUVEMENT GÉNÉRAL ET RECETTE

Le mouvement général de l'exploitation télégraphique ainsi que la recette effectuée, en 1909 et en 1908, sont résumés et comparés au tableau ci-après :

	MOUVEMENT			RECETTE		
	1909	1908	Différence en 1909	1909	1908	Différence en 1909
Télégrammes privés	5,605,838	5,576,550	+ 27,289 ou 0,76 %	2,073,385.21	2,057,599.95	+ 15,785.26 ou 0,77 %
{ intérieurs						
{ internationaux { au départ et à l'arrivée	5,570,655	5,525,856	+ 244,797 ou 7,56 %	2,865,598.95	2,655,892.74	+ 207,506.19 ou 7.81 %
{ internationaux { en transit .	702,265	570,551	+ 151,914 ou 25,12 %	409,952.78	522,187.21	+ 87,465.57 ou 27.12 %
Totaux	7,876,756	7,472,748	+ 404,010 ou 5,41 %	5,546,756.92	5,055,079.90	+ 510,757.02 ou 6,17 %
Télégrammes de service	10,056,800	10,605,600	— 548,800 ou 5,17 %	—	—	—
Exprès postaux distribués par les porteurs du télégraphe	2,472,050	2,355,492	+ 116,558 ou 4,95 %	524,070.56	501,719.80	+ 22,350.56 ou 4,45 %
Recettes diverses { Abonnements aux adresses écrites sous une forme abrégée ou con-				81,757.75	77,547.50	+ 4,410.25 ou 5,70 %
Recettes diverses { venues, etc.						
Recettes diverses { Relevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques et pro-				4,684.09	4,773.06	— 88.97 ou 1.86 %
Recettes diverses { ducts extraordinaires.						
Total des recettes télégraphiques				5,957,249.12	5,619,820.26	+ 337,428.86 ou 6,00 %

a) Télégrammes privés intérieurs

Le mouvement de la télégraphie privée à l'intérieur a repris un léger essor en 1909 (0.76 p. c. d'augmentation) malgré l'extension constante des relations téléphoniques. Il se décompose comme il suit :

Télégrammes simples	3,219,708
— avec réponse payée	181,814
— urgents	33,226
— avec exprès payé au départ	51,054
— avec reçu de dépôt	29,225
— mandats.	24,950
— spéciaux divers	83,904
Total.	3,605,838

b) *Télégrammes privés internationaux*

1^o *Départ et arrivée :*

Sous l'influence de la reprise qui s'est produite en 1909 dans les affaires en général, le mouvement des correspondances échangées entre la Belgique et les pays étrangers a sensiblement progressé. L'augmentation de trafic est de 7.36 p. c. comparativement à l'année 1908.

La répartition des télégrammes internationaux, par pays d'échange, est donnée à l'annexe n^o 4.

2^o *Transit :*

Le chiffre de 702,265 télégrammes privés en transit, que l'on enregistre pour l'exercice 1909, est le plus élevé qui ait jamais été

atteint. L'accroissement est de 23.12 p. c. par rapport à l'année 1908. Il porte presque exclusivement sur le transit anglo-allemand et paraît attribuable à des mesures prises, tant en Angleterre qu'en Allemagne, en vue d'accélérer l'acheminement des correspondances. Actuellement, le trop-plein du trafic anglo-allemand s'écoule par la Belgique dès qu'une tendance au retard ou à l'encombrement se manifeste sur les fils qui relient directement les deux pays. Cet état de choses, avantageux pour le Trésor, est le résultat des soins particuliers que le service belge apporte à assurer la célérité des transmissions télégraphiques.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE

Le nombre des télégrammes de service émis sans application de taxe s'est élevé en 1909 à 10,056,800. Ils se répartissent comme il suit entre les administrations du département :

Télégrammes de service de l'État.	Chemins de fer	9,472,380 ou 94.19 p. c.
	Postes	128.730 ou 1.28 —
	Télégraphes	251,420 ou 2.50 —
	Autres services (marine, service météorologique, etc.)	73,410 ou 0.73 —

Télégrammes de service transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés	130.860 ou 1.30 —
Total.	10,056,800

Le nombre de ces correspondances en 1908 a été de	10.605,600
<i>Diminution en 1909.</i>	548.800 ou 5.17 p. c.

Cette diminution est la conséquence :

1^o De la substitution du téléphone au télégraphe pour l'échange, de station à station, d'un certain nombre de correspondances (1) relatives à la marche des trains;

2^o De l'application de mesures prises afin de restreindre à son utilité réelle l'usage de la télégraphie de service.

Elle est d'autant plus satisfaisante qu'elle correspond à une augmentation du trafic des chemins de fer.

(1) Ces correspondances ne sont pas comprises dans les chiffres ci-dessus.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils

§ 1. — BUREAUX

	EN 1909	EN 1908	DIFFÉRENCE en 1909
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
1° Bureaux de l'État établis :			
a. Dans des stations de l'État.	855	813	+ 12
b. — de compagnies de chemins de fer.	29	26	+ 3
c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	473	454	+ 19
d. Dans des postes éclusiers.	8	9	— 1
e. — bureaux militaires.	8	8	—
Ensemble.	1,373	1,310	+ 33
2° Bureaux de compagnies de chemins de fer.	31	38	— 7
Totaux de A.	1,404	1,378	+ 26
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'État.	96	90	+ 6
b. — de compagnies de chemins de fer.	6	7	— 1
c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	32	26	+ 6
d. — postes éclusiers.	59	58	+ 1
e. — bureaux militaires.	1	1	—
f. — bureaux de police.	1	1	—
Ensemble.	195	183	+ 12
Totaux de A et B.	1,599	1,561	+ 38
C. Bureaux de dépôt :			
a) Disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes.	52	50	+ 2
b) Non pourvus d'appareils de transmission.	766	761	+ 5
Ensemble.	818	811	+ 7
Totaux de A, B et C.	2,417	2,372	+ 45
D Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement	112	113	— 1
Totaux généraux.	2,529	2,485	+ 44

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1909
		1909	1908	
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Longueur des lignes	aériennes.	7,310	7,160	+ 150
	souterraines	48	46	+ 2
	sous-fluviales.	5	6	— 1
	sous-marines (part de la Belgique) (1). . . .	98	98	—
	établies à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2). .	302	364	— 62
Totaux.		7,733	7,644	+ 89
Développement total des fils conducteurs	aériens.	37,325	37,089	+ 236
	souterrains.	4,351	4,280	+ 71
	sous-fluviaux.	27	29	— 2
	sous-marins (part de la Belgique) (3). . . .	517	517	—
	établis à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2). .	4,960	4,946	+ 14
Totaux.		44,480	40,861	+ 319
Fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer (2). . . .		520	520	—
Totaux généraux.		44,700	41,381	+ 319

Il existe, en outre, à Bruxelles, 3,050 mètres de tubes pneumatiques reliant le bureau central à trois autres bureaux importants de la capitale, fonctionnant respectivement à la Bourse financière, à la station du Nord et à la station du Midi.

(1) Il s'agit des deux câbles reliant la Belgique à la Grande-Bretagne. Ces câbles, dont la longueur totale est de 196 kilomètres, appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

(2) La plupart servent aussi à la télégraphie privée.

(3) Moitié du développement complet; l'autre moitié constitue la part de la Grande-Bretagne (voir renvoi 1).

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE

Nombre d'appareils télégraphiques	{	a. Système Morse écrivant ⁽¹⁾	1,587
		b. — — auditif.	840
		c. — Hughes	73
		d. — — installés en duplex	26
		e. — — — diplex	4
		f. — Baudot — quadruplex	2
Total.			2,532
Nombre d'appareils radiotélégraphiques	{	a. Système Marconi écrivants (Morse).	⁽²⁾ 11
		b. — — — auditifs	1

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882)

Au 31 décembre 1909, 5 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

Renseignements généraux

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1909, l'État a créé douze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes :

Rhode-Saint-Genèse (groupe de Bruxelles); Zwyndrecht (groupe d'Anvers); Fauvillers, Halanzy et Wideumont (groupe d'Arlon); Senefte (groupe de Charleroy); Beeringen, Genck, Lommel, Maeseyck et Perwez (groupe de Landen); Rotheux-Rimière (groupe de Liège). Le nombre des réseaux est ainsi porté à 222.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a terminé en 1909 les travaux de la transformation des lignes aériennes d'Anvers et

(1) Non compris les appareils du service hydraulique et des particuliers, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

(2) Dont 10 à bord des paquebots de l'État.

de Charleroy en conduites souterraines. Elle a commencé les travaux de la transformation des réseaux de Verviers et de Mons, ainsi que l'installation, dans ces villes, du système des tables commutatrices à batterie centrale et à signaux lumineux; elle a préparé le programme du travail de la mise sous terre des réseaux aériens, à exécuter, en 1910, à Ostende et à Bruges.

Bureaux publics. — Des bureaux publics ont été ouverts à Boitsfort (poste), Bourg-Léopold (station), Bruxelles (parlement), Bruxelles (rue de la Loi) (halte), Dolhain (station), Gand (hôtel des téléphones), Hasselt (station), Louvain (rue du Canal) (poste), Marche (poste), Mettet (station), Schaerbeek (deux-ports) (poste) et Thuin (poste), ce qui porte à 201 le nombre de ces bureaux.

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu, dans le courant de l'année 1909, aux bureaux télégraphiques des localités ci-après :

Beeringen, Fauvillers, Genck, Halanzy, Maeseyck, Perwez, Rhode-Saint-Genèse, Rotheux-Rimière, Senefle, Wideumont et Zwyndrecht.

Les bureaux de poste de Boitsfort et de Turnhout ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission des télégrammes déposés dans ces bureaux.

Prise à domicile, par porteur spécial demandé par voie téléphonique, de télégrammes à transmettre et de correspondances postales à expédier par exprès. — Ce service, créé en 1902, à l'effet d'augmenter les avantages que les abonnés retirent de l'usage du téléphone et de faciliter en même temps le service des exprès postaux, n'a pas donné des résultats très favorables. En 1909, les demandes de prise à domicile ne se sont élevées qu'à 1,200 environ; 55 bureaux seulement ont été sollicités par les abonnés, alors que 250 bureaux sont outillés pour l'exécution de ce service spécial.

Communications permanentes établies en dehors des vacations des bureaux centraux

Un arrêté ministériel du 15 juillet 1909, mis à exécution le 15 septembre suivant, a institué les taxes ci-après pour l'usage des communications permanentes, dans les limites d'un même groupe local, en dehors des heures d'ouverture des bureaux centraux :

1^o Abonnements mensuels

a) Pour les relations entre deux postes déterminés d'un même réseau, 4 francs ;

b) Pour les relations entre deux postes raccordés à des réseaux différents du même groupe, 6 francs.

Dans ce dernier cas, si les communications sont limitées aux dimanches, aux jours de l'Ascension, de l'Assomption, de la Toussaint, de la Noël et aux jundis de Pâques et de la Pentecôte, 2 francs.

2° Communications en dehors du régime de l'abonnement

Taxe uniforme — par jour — de fr. 0.50.

S'il y a intervention de plusieurs bureaux centraux, la taxe journalière de fr. 0.50, ainsi que les redevances mensuelles de 6 francs et de 2 francs, reprises au littéra *b*, s'appliquent à chacun des circuits utilisés entre ces bureaux centraux.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE

Tous les réseaux belges, sans exception, peuvent communiquer entre eux depuis le 20 juillet 1900.

Les nouveaux réseaux ci-après ont été mis, en 1909, en relation avec les réseaux existants :

Beerlingen, Fauvillers, Genck, Halanzy, Lommel, Maeseyck, Perwez, Rhode-Saint-Genèse, Rotheux-Rimière, Seneffe, Wideumont et Zwyndrecht.

Sur les 2,629 communes belges, 1,618 possédaient au moins un poste téléphonique d'abonnement au 31 décembre 1909.

En septembre 1909 ont été appliquées, à titre d'essai, sur un circuit Bruxelles-Libramont, les bobines Pupin, qui ont pour objet de réduire le diamètre des fils conducteurs normalement nécessaire pour fournir des communications satisfaisantes.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE

De nombreuses relations nouvelles ont été ouvertes entre les réseaux téléphoniques belges et des réseaux allemands, français et néerlandais. Les groupes d'Anvers et de Bruxelles notamment ont été mis en relation avec Kiel, Munich et Stettin.

En ce qui concerne les Pays-Bas, le service téléphonique est réglé depuis le 1^{er} juillet 1909, de telle manière que tous les réseaux des deux pays, sans restriction, sont susceptibles d'entrer en relation directe.

Au 31 décembre 1909, 450 réseaux allemands et 1,175 réseaux français étaient admis à la correspondance avec la Belgique.

Renseignements statistiques

A. — Mouvement et recette

OBJETS		MOUVEMENT			RECETTE		
DE LA STATISTIQUE		1909	1908	Différences en 1909	1909	1908	Différences en 1909
Service local	Avis téléphoniques . .	11,878	9,574	+ 2,504 ou 24,07 p. c.	2.905.25	2,408.40	+ 584.85 ou 24,28 p. c.
	Abonnements . . .	55,152	51,892	+ 3 260 ou 10,22 p. c.	8,120,126.13	7,660,728.41	+ 459,397.72 ou 6 p. c.
	Conversations taxées .	106,782	95,805	+ 10,979 ou 10,42 p. c.	27,809	24,805.50	+ 3,003.50 ou 12,11 p. c.
	Autres produits. . .	"	"	"	5.012.22	1,604.89	+ 3,407.33 ou 212,50 p. c.
	Totaux des recettes . . .				8,153,940.60	7,689,547.20	+ 466,393.40 ou 6,07 p. c.
Service interurbain	Avis téléphoniques .	15,111	10,721	+ 2,390 ou 22,29 p. c.	4,610.83	5 764.60	+ 846.23 ou 22,48 p. c.
	Abonnements . . .	82	81	+ 1 ou 1,22 p. c.	65,572.67	57,341.59	+ 8,231.28 ou 10,86 p. c.
	Conversations . .	1,193,719	1,071,006	+ 122,713 ou 11,46 p. c.	1,286,835.50	1,142,845.50	+ 144,010 ou 12,60 p. c.
	Totaux des recettes . . .				1,535,059.02	1,205,951.49	+ 329,107.53 ou 27,28 p. c.
Service international	Abonnements . . .	26	54	- 8 ou 23,33 p. c.	20 544.60	25,944	- 5,399.40 ou 20,81 p. c.
	Conversations . .	404,924	545,595	+ 61,551 ou 17,85 p. c.	802,176.35	653,566.54	+ 148,609.81 ou 22,74 p. c.
	Totaux des recettes (part belge). . .				822,720.95	679,510.54	+ 143,210.41 ou 21,07 p. c.
Totaux généraux des recettes. . .					10,535,700.57	9,573,009.23	+ 962,691.34 ou 7.95 p. c.

B. Bureaux centraux téléphoniques

	31 décembre 1909	31 décembre 1908	DIFFÉRENCES pour 1909
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques .	499	487	+ 12
— — — — — postaux	40	40	»
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des localités	43	43	»
TOTAUX.	222	210	+ 12

Ces 222 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux), dont la nomenclature est indiquée ci-dessous :

- Groupe de Bruxelles.* — Bruxelles, Assehe, Braine-l'Alleud, Braine le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Étienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Genval, Grammont, Groenendael, Hal, Nivelles, Overysse, Rhode-Saint-Genèse, Vilvorde, Virginal, Wavre, Wolverthem.
- Groupe d'Anvers.* — Anvers, Boom, Cappellen, Hove, Lierre, Moll, Turnhout, Zwynrecht.
- Groupe d'Arlon.* — Arlon, Baconfoy-Tenneville, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay-la-Neuve, Halanzy, Jamoigne, Lavaux, Libin, Libramont, Messancy, Nassogne, Neufchâteau, Paliscul, Saint-Hubert, Saint-Léger, Saint-Médard, Sibret, Tintigny, Virton, Wideumont.
- Groupe de Charleroy.* — Charleroy, Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châtelineau, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Fosse, Gosselies, Labuissière, La Louvière, Mettet, Nalinnes, Peissant, Philippeville, Rance, Senefte, Sivry, Sombreffe, Tamines, Thuillies, Thuin, Walcourt.
- Groupe de Chimay.* — Chimay, Couvin, Mariembourg, Momignies, Seloignes.
- Groupe de Courtrai.* — Courtrai, Comines, Dottignies, Harlebeke, Iseghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Staden, Waereghem, Ypres.
- Groupe de Gand.* — Gand, Aeltre, Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Cruyshautem, Deynze, Eecloo, Gavere, Lemberge, Renaix, Selzaete, Sottegem, Thielt.

- Groupe de Landen.* — Landen, Beeringen, Brée, Diest, Genck, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Lommel, Looz, Maeseyck, Neerpelt, Orp, Perwez, Saint-Trond, Tirlemont, Waremmes, Wychmael.
- Groupe de Liège.* — Liège, Amay, Andenne, Barvaux, Engis, Esneux, Fexhe, Huy, Laroche, Marche, Modave, Ouffet, Roelange-sur-Geer, Rotheux-Rimière, Seraing, Soheit-Tinlot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé, Wandre.
- Groupe du littoral.* — Bruges, Ostende, Beernem, Blankenberghe, Dixmude, Furnes, Ghistelles, Handzaeme, Heyst, La Panne, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Thourout.
- Réseau de Louvain.* — Louvain.
- Réseau de Malines.* — Malines.
- Groupe de Mons.* — Mons, Dour, Écaussines, Feluy, Givry, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Rœulx (Le), Roisin, Saint-Ghislain, Sirault, Soignies.
- Groupe de Namur.* — Namur, Beauraing, Ciney, Dinant, Gedinne, Gesves, Hastière, Havelange, Haversin, Houyet, Mesnil-Saint-Blaise, Namèche, Naninne, Noville-Taviers, Profondeville, Rochefort, Saint-Gérard, Spontin, Vresse, Wellin, Yvoir.
- Groupe de Termonde.* — Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas.
- Groupe de Tournai.* — Tournai, Antoing, Ath, Brugelette, Celles, Flobecq, Frasnes-lez-Buissenal, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Quevaucamps, Taintignies, Templeuve.
- Groupe de Verviers.* — Verviers, Dolhain, Herve, Spa, Stavelot, Theux, Vielsalm.

*C. Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques
et les abonnés des réseaux locaux (Service gratuit)*

GROUPES OU RÉSEAUX. (Pour la composition des groupes, voir p. 15-14)	Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service au 31 décembre 1909	MOUVEMENT		
		Année 1909	Année 1908	Différences pour 1909
Groupe de Bruxelles.	23	384,272	347,952	+ 36,320
— d'Anvers	7	592,875	574,094	+ 17,881
— d'Arlon	21	26,054	24,665	+ 1,389
— de Charleroy	25	226,926	217,904	+ 9,022
— de Chimay	4	41,682	41,451	+ 231
— de Courtrai	11	62,501	53,473	+ 9,028
— de Gand	15	140,610	137,191	+ 3,419
— de Landen	18	40,580	42,580	+ 3,800
— de Liège	17	164,015	150,555	+ 13,460
— du littoral	13	128,503	123,316	+ 5,049
Réseau de Louvain	1	28,540	23,887	+ 4,653
— de Malines	1	10,059	8,967	+ 1,092
Groupe de Mons	11	75,981	74,974	+ 993
— de Namur	16	68,829	65,044	+ 3,785
— de Termonde	4	59,837	53,479	+ 6,358
— de Tournai	9	85,942	78,144	+ 7,798
— de Verviers	7	95,725	88,576	+ 7,149
TOTAUX.	198	2,193,382	2,056,550	+ 136,832

D. Développement du réseau téléphonique

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1909
		1909	1908	
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
A. — Fils exclusivement téléphoniques				
<i>Téléphonie locale :</i>				
Fils des raccordements aux réseaux et des circuits reliant les réseaux d'un même groupe	Fils aériens.	98,501	93,151	+ 5,440
	— sous-fluviaux. . .	251	228	+ 23
	— souterrains. . .	91,815	80,312	+ 11,501
Total pour la téléphonie locale . .		190,555	175,691	+ 16,964
<i>Téléphonie à grande distance interne et internationale :</i>				
Fils des circuits servant	soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la télé- phonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale .	15,865	15,064	+ 801
	exclusivement à la téléphonie inter- nationale (sections belges). . . .	(1) 5,581	(1) 5,242	+ 339
TOTAL pour la téléphonie interurbaine et internationale. .		19,446	18,506	+ 1,140
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		(2) 5,525	5,368	+ 157
TOTAL des fils exclusivement téléphoniques		215,624	197,565	+ 18,261
B. — Fils télégraphiques				
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.		109	109	,
Fils télégraphiques pourvus dudit système et servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie inter- nationale.		6,775	6,898	— 125
TOTAL des fils télégraphiques. . .		6,882	7,007	— 125
TOTAUX GÉNÉRAUX. . . .		222,506	204,570	+ 18,156

(1) Y compris 175 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

(2) Sous cette rubrique ne sont pas compris 619 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

E. DIVERS

Microphones. — Au 31 décembre 1909, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 44,518.

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 1909, on comptait 5 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 23 heures 5 minutes, réparties entre 82 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 24, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 27 minutes, réparties entre 11 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait 1 abonné disposant de deux séances de 6 minutes et, dans les relations avec la Grande-Bretagne, 1 abonné utilisant une séance de 6 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1909, il existait 64 bureaux pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est deux qui reçoivent, en outre, des télégrammes par la même voie. Dans quelques cas, le reliement téléphonique ne sert qu'accessoirement à l'échange des télégrammes, le bureau disposant d'appareils télégraphiques qui sont utilisés aux heures principales de la journée.

Raccordements téléphoniques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1909, 28 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

I.

Personnel

Le personnel se composait, au 31 décembre 1909, de 4,406 agents, répartis comme il suit :

	En 1909		En 1908		Différence pour 1909	
	SEXE		SEXE		SEXE	
	masculin	féminin	masculin	féminin	masculin	féminin
1° Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre, les auxiliaires, les chefs-facteurs et les facteurs.	4,923	489	4,913	466	+ 10	+ 23
2° Personnel subalterne (1) : gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières.	4,920	74	4,872	79	+ 48	- 5
Totaux	3,843	563	3,785	545	+ 58	+ 18
	4,406		4,330		+ 76	
Pour mémoire :						
Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., qui prêtent leur concours au service télégraphique et au service téléphonique	5,244	277	5,106	264	+ 138	+ 13
	5,518		5,370		+ 148	

(1) Non compris les agents qui portent les télégrammes à domicile.

II.

Résultats financiers

§ 1. — RECETTES

Les recettes effectuées, en 1909, s'élèvent à :

a) Pour le télégraphe	fr.	5,937,249.12
b) Pour le téléphone	fr.	10,333,700.57
Total.	fr.	16,290,949.69

§ 2. — DÉPENSES

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires effectuées par les services des télégraphes et des téléphones, pendant l'année 1909, sont indiquées au tableau ci-après :

ARTICLES DU BUDGET	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES	MONTANT DES DÉPENSES (1)
<i>Télégraphes et téléphones</i>		
41	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	5,824,420 »
42	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . .	2,160,000 »
43	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses	922,000 .
44	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	12,600 »
45	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne	3,900 »
46	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges. . .	40,020 »
<i>Services communs aux administrations des postes, des télégraphes et téléphones</i>		
51	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	} Quote-part de l'administration des télégraphes et des téléphones (2).
52	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	
53	Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total des dépenses ordinaires. . . fr.		9,294,493 50 (1)

(1) Les chiffres des dépenses sont approximatifs.

(2) Cette quote-part représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 51, 52 et 53, dépenses s'élevant respectivement à :

Fr.	165,290 »
»	253,500 »
»	540,000 »
Total. . . fr.	756,790 »

B. Dépenses en prestations. — Dans l'établissement des frais d'exploitation des services télégraphique et téléphonique, il y a lieu de tenir compte des dépenses suivantes qui ont été supportées en 1909 par d'autres services du département des chemins de fer, postes et télégraphes :

1 ^o Part dans les frais généraux du département . . . fr.	112.210
2 ^o Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	63,530
3 ^o Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	22,294
4 ^o Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer	620,584
5 ^o Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	109.267 (1)
6 ^o Même coopération pour les télégrammes de service (2).	593.650 (1)
Total des dépenses en prestations . . . Fr.	1,521,535

C. Dépenses de premier établissement. — Les frais de premier établissement des lignes, des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux et du mobilier, de même que les dépenses occasionnées par les extensions successives apportées aux installations et à l'équipement des bureaux, s'établissent comme il suit à la date du 31 décembre 1909 :

1 ^o Crédits inscrits au budget extraordinaire pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique . fr.	68,324,639.48
A déduire : le montant des crédits alloués pour des travaux non exécutés au 31 décembre 1909	6,419,443.43
Il reste. . . Fr.	61,905,196.05
2 ^o Montant du capital représentant les diverses rentes à payer aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État (dépense supportée par le budget de la dette publique)	11,450,582.24
3 ^o Frais généraux d'administration afférents aux travaux de premier établissement et d'extension (3).	6,027,015.55
Total des dépenses de premier établissement au 31 décembre 1909	Fr. 79,362,793.82

(1) Somme calculée d'après un coefficient d'évaluation obtenu ensuite d'une revision récente du prix de revient des différentes catégories de télégrammes.

(2) On fait entrer en ligne de 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.

(3) La plus grande partie de ces frais se compose de dépenses liquidées sur les fonds du budget ordinaire; l'autre partie comprend des frais supportés par d'autres administrations pour des locaux occupés en commun, etc.

Le tableau annexe VII (p. C/38), donne la répartition détaillée de ces dépenses par catégories d'installations : lignes, appareils, locaux, mobilier, etc.

§ 5. — COMPARAISON ENTRE LES RECETTES ET LES DÉPENSES

Les dépenses ordinaires et les dépenses en prestations 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 l'administration des télégraphes et des téléphones a pourvu, en 1909, aux correspondances privées télégraphiques et téléphoniques, à la correspondance de service des chemins de fer de l'État, de la poste, des télégraphes et de la marine, de même qu'à la transmission et à la réception de 130,860 télégrammes pour le service des chemins de fer concédés.

En faisant abstraction des charges financières résultant des dépenses de premier établissement, la comparaison entre les recettes et les dépenses s'établit comme il suit pour l'année 1909 :

Recettes des télégraphes et des téléphones	fr.	16,290,949.69
Dépenses ordinaires et dépenses en prestations	fr.	10,616,030.50
Excédent de recettes. . . .	Fr.	5,674,919.19



ANNEXES
DE LA PARTIE C.

I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales
— Comparaison des années 1909 et 1908

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée

RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RESEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme		
		En 1909	En 1908	En 1909, différence proportionnelle o/o	En 1909	En 1908	En 1909, différence proportionnelle o/o	En 1909	En 1908	
de l'Europe	Allemagne.	875,558	850,885	+ 5.58	629,700 75	603,091 88	+ 4.08	0.7195	0.7285	
	France	850,298	795,715	+ 4.61	586,194 95	557,899 71	+ 5.07	0.7060	0.7029	
	Grande-Bretagne. . . .	647,254	585,574	+ 10.57	675,558 16	614,794 59	+ 9.85	1.0454	1.0505	
	Luxembourg (Grand-Du- ché de)	26,751	25,645	+ 4.25	14,844 18	14,605 67	+ 1.65	0.5555	0.5605	
	Pays-Bas	421,071	404,842	+ 4.01	240,358 95	232,575 52	+ 5.55	0.5708	0.5745	
	Autriche et Hongrie . .	80,182	71,115	+ 12.75	77,551 91	67,256 86	+ 15.51	0.9672	0.9458	
	Bulgarie	15,790	12,415	+ 11.09	11,519 51	10,081 95	+ 14.26	0.8355	0.8122	
	Danemark	20,161	16,151	+ 24.98	17,982 88	14,001 58	+ 27.62	0.8920	0.8756	
	Espagne.	46,584	42,289	+ 10.16	41,476 52	50,158 45	+ 5.97	0.8904	0.9255	
	Grèce et îles.	7,415	7,266	+ 2.05	5,159 20	4,682 28	+ 10.19	0.6658	0.6444	
	Italie	80,929	75,225	+ 7.58	82,596 96	74,599 50	+ 11.02	1.0206	0.9890	
	Norvège.	25,405	21,475	+ 8.98	18,264 28	16,902 76	+ 8.06	0.7804	0.7870	
	Portugal	17,386	15,705	+ 10.28	14,527 19	13,597 45	+ 5.57	0.8241	0.8625	
	Roumanie.	47,016	45,092	+ 2.90	42,529 41	42,476 95	- 0.55	0.9005	0.9206	
	Russie	152,059	102,895	+ 28.52	114,540 24	89,899 68	+ 27.41	0.8075	0.8757	
	Serbie	2,461	5,048	- 19.26	2,400 68	5,177 05	- 21.44	0.9755	1.0425	
	Suède.	22,566	21,566	+ 5.62	21,050 72	20,264 53	+ 5.88	0.9529	0.9481	
	Suisse.	65,498	56,475	+ 12.44	51,624 98	44,556 85	+ 16.59	0.8150	0.7855	
	Turquie d'Europe . . .	12,828	11,801	+ 8.70	9,850 66	8,299 46	+ 18.45	0.7665	0.7055	
	Autres pays d'Europe . .	1,257	1,165	+ 6.18	944 68	929 20	+ 1.67	0.7657	0.7976	
de l'Amérique	du Nord	États-Unis et Amérique bri- tannique. . .	95,567	87,121	+ 7.29	90,272 88	81,464 47	+ 10.81	0.9419	0.9119
		Mexique.	2,479	2,216						
	Centrale et Antilles	Cuba	1,455	1,152	+ 29.51	2,095 25	1,578 69	+ 52.72	0.9528	0.9297
		Autres pays	764	566						
	du Sud	Argentine (Répu- blique)	26,450	24,584						
		Brésil.	7,004	6,064						
		Chili	1,250	994	+ 11.06	57,648 83	46,455 21	+ 24.10	1.5522	1.5715
		Uruguay.	1,882	1,560						
		Autres pays	1,058	674						
A reporter.		3,508,056	3,209,487		2,808,145 53	2,604,015 85				

RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme	
	En 1909	En 1908	En 1909, différence proportionnelle 0/0	En 1909	En 1908	En 1909, différence proportionnelle 0/0	En 1909	En 1908
Report. . .	5,598,056	5,269,487		2,808,145 35	2,604,015 85			
de l'Afrique	Algérie-Tunisie.	9,719	9,558					
	Afrique du Sud britannique.	5,575	5,128					
	Congo belge.	412	501					
	Égypte.	9,077	9,145	+ 5 44	24,204 68	25,050 74	+ 5 10	0.9051 0.9061
	Iles Canaries.	1,115	769					
	Maroc.	1,541	1,105					
	Autres pays.	1,765	1,452					
de l'Asie	Chine.	2,605	2,855					
	Indes britanniques et Ceylan.	9,255	6,725					
	Japon.	2,125	1,605	+ 15.84	25,580 70	21,677,25	+ 8.82	0.7051 0.8442
	Turquie d'Asie.	15,571	12,052					
	Autres pays.	2,411	2,440					
de l'Océanie	Australie.	4,189	3,874					
	Indes néerlandaises. . .	917	658	+ 14 71	7,461 22	7,168 92	+ 4.08	1.2535 1.5505
	Autres pays.	944	762					
TOTAUX . . .	3,570,655	3,525,856	+ 7.56	2 865,568 95	2,655,892 74	+ 7.81	0.8019	0.7986

B. — Correspondances en transit

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE RELATIONS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme	
	En 1909	En 1908	En 1909, différence proportionnelle 0/0	En 1909	En 1908	En 1909, différence proportionnelle 0/0	En 1909	En 1908
Anglo-allemandes (1).	464,251	551,715	+30.95	518,559 75	255,445 66	+ 56.46	0.6862	0.7058
Franco-néerlandaises (2) . . .	224,660	227,457	— 1.22	84,045 22	82,616 12	+ 1.75	0.3741	0.5652
Autres que les deux précédentes (3).	15,554	11,199	+10.24	7,340 85	6,425 45	+ 14.59	0.5504	0.5758
TOTAUX . . .	702,265	570,351	+25.12	409,952 78	322,487 21	+ 27.12	0.5858	0.5654

(1) Y compris des télégrammes originaux ou en destination des pays au delà, et qui ont emprunté les lignes anglo-allemandes : correspondances échangées entre l'Amérique et l'Allemagne, l'Angleterre et l'Autriche, la Suisse et l'Angleterre, etc.
(2) Y compris des télégrammes échangés entre la Néerlande, d'une part, l'Algérie, l'Espagne, la Grèce, l'Amérique, etc., d'autre part.
(3) Correspondances échangées entre le Luxembourg d'une part, les Pays-Bas et l'Angleterre d'autre part; entre la France et l'Allemagne, etc.

II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1909 et 1908

		1909	1908		
Correspondances privées		Relations intérieures			
Classification des télégrammes par rapport aux délais entre l'heure de départ et l'heure d'arrivée au bureau de destination : Proportion pour cent des télégrammes transmis dans un délai de	4 à 15 minutes	76.32	73.15		
	16 à 30 —	20.22	22.03		
	31 à 45 —	2.93	3.96		
	46 à 60 —	0.44	0.56		
	plus d'une heure	0.09	0.30		
		RELATIONS			
		intérieures	internationales	intérieures	internationales
Classification des télégrammes par catégorie : Proportion pour cent des	Télégrammes ordinaires	89.34	86.09	89.22	86.78
	— urgents	0.92	1.91	1.41	1.75
	— spéciaux (1)	9.74	12.00	9.67	11.47
Classification des télégrammes par rapport à leur objet : Proportion pour cent des	Dépêches d'État	2.04	0.48	1.83	0.55
	Nouvelles de bourse	2.86	5.84	4.15	7.10
	Transactions commerciales et industrielles	43.14	69.74	55.59	69.49
	Correspondances de journaux	0.36	0.80	0.23	0.90
	Affaires privées	51.60	23.14	48.18	22.07
Classification des télégrammes par rapport au nombre de mots : Proportion pour cent des télégrammes de	2 à 10 mots	43.38	54.77	43.54	55.40
	11 à 15 —	57.49	23.93	55.90	25.14
	16 à 20 —	48.26	10.80	48.50	10.73
	21 à 30 —	8.70	6.41	9.66	6.18
	31 à 40 —	1.49	1.41	1.57	1.48
	41 à 50 —	0.35	0.50	0.41	0.17
	Plus de 50 mots	0.27	0.48	0.42	0.60
Nombre de mots, en moyenne, par télégramme		15.23	41.74	15.49	41.76

(1) Télégrammes avec reçu de dépôt, télégrammes d'État, télégrammes-mandats et télégrammes avec opérations accessoires.

III. — *Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements au service local ; 2° le nombre des bureaux publics ; 3° le mouvement de la téléphonie locale au départ, en dehors du régime des abonnements ; 4° le mouvement de la téléphonie interurbaine intérieure au départ ; 5° le mouvement de la téléphonie internationale (départ et arrivée).*

III. 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 (Pour la composition des groupes, voir p. 13)	ABONNEMENTS								BUREAUX PUBLICS		
	ANNUELS		TRIENNAUX	SEMESTRIELS		TOTAUX		Différences en 1906	au 31 décembre 1909	au 31 décembre 1908	Différences en 1909
	Reliements par fil simple	Reliements par fil double		Reliements par fil simple	Reliements par fil double	des abonnements au 31 décembre 1909	des abonnements au 31 décembre 1908				
Groupe de Bruxelles	»	12,107	9	»	209	12,323	10,949	+ 1,286	41	40	+ 4
— d'Anvers	4,645	225	»	55	19	4,942	4,655	+ 309	20	20	»
— d'Arion	»	8	614	»	2	624	551	+ 93	4	4	»
— de Charleroy	»	2,125	»	»	15	2,156	1,953	+ 183	15	15	+ 2
— de Chimay	»	»	156	»	1	157	154	+ 5	1	1	»
— de Courtrai	»	2	874	»	4	880	787	+ 93	8	8	»
— de Gand	»	2,207	»	»	67	2,274	2,052	+ 242	16	15	+ 1
— de Landen	»	2	467	»	5	474	391	+ 85	11	9	+ 2
— de Liège	»	4,055	»	»	96	4,149	5,801	+ 348	19	18	+ 1
— du littoral	»	21	1,595	»	165	1,581	1,465	+ 116	18	18	»
Réseau de Louvain	»	1	208	»	5	214	197	+ 17	3	2	+ 1
— de Malines	107	1	»	4	1	113	106	+ 7	1	1	»
Groupe de Mons	»	1,146	»	»	10	1,156	1,073	+ 85	8	8	»
— de Namur	»	20	1,557	»	58	1,595	1,202	+ 153	7	7	»
— de Termonde	»	6	191	»	5	202	196	+ 6	10	10	»
— de Tournai	»	2	1,022	»	7	1,051	952	+ 99	8	8	»
— de Verviers	1,275	180	»	24	54	1,519	1,450	+ 69	8	7	+ 1
Totaux	6,025	22,110	6,255	85	681	35,152	31,892	+ 3,260	201	189	+ 12

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine intérieure au départ; 3° le mouvement de la téléphonie inter-

SERVICE LOCAL						SERVICE INTERURBAIN						SERVICE INTERNATIONAL		
COMMUNICATIONS TAXEES			AVIS TÉLÉPHONIQUES			Communications à taxe pleine			AVIS TÉLÉPHONIQUES			Communications à taxe pleine au départ et à l'arrivée		
En 1909	En 1908	Différences en 1909	En 1909	En 1908	Différences en 1909	En 1909	En 1908	Différences en 1909	En 1909	En 1908	Différences en 1909	En 1909	En 1908	Différences en 1909
48,994	46,023	+ 2,971	1,501	2,793	+1,508	304,772	323,280	+ 41,492	3,528	2,803	+ 665	143,135	121,627	+23,508
13,753	11,787	+ 3,946	526	244	+ 82	190,103	170,396	+ 19,707	766	643	+ 123	145,367	124,274	+21,093
901	899	+ 62	559	466	+ 73	13,507	12,147	+ 1,160	353	324	+ 29	3,708	3,238	+ 470
6,514	6,253	+ 279	1,326	1,241	+ 85	101,453	94,516	+ 7,139	1,004	911	+ 93	14,837	13,749	+ 1,088
56	66	- 10	53	62	- 7	5,171	5,049	+ 122	113	83	+ 30	1,258	1,149	+ 89
1,862	1,672	+ 190	508	402	+ 46	51,446	28,040	+ 3,406	506	471	+ 35	9,765	7,748	+ 2,017
5,928	5,427	+ 501	583	609	- 26	81,017	72,209	+ 8,808	1,402	883	+ 237	13,803	11,464	+ 2,401
1,607	1,374	+ 233	766	536	+ 230	20,979	22,340	+ 4,659	482	414	+ 68	1,913	1,004	+ 909
8,793	7,325	+ 1,272	423	391	+ 32	100,666	87,529	+ 13,137	1,298	807	+ 491	19,347	16,332	+ 3,015
3,973	4,015	- 38	841	798	+ 43	77,602	71,182	+ 6,420	741	603	+ 136	9,923	8,036	+ 1,867
351	267	+ 84	19	19	»	13,228	13,894	+ 1,334	196	133	+ 63	609	551	+ 58
188	195	- 7	»	»	»	8,736	7,649	+ 1,087	81	88	- 7	700	461	+ 236
3,188	3,031	+ 157	793	591	+ 202	38,617	36,823	+ 1,794	607	503	+ 102	4,764	4,649	+ 115
2,339	2,118	+ 221	550	530	»	47,207	43,793	+ 3,414	770	672	+ 98	2,517	2,291	+ 226
1,349	1,127	+ 422	109	106	+ 3	19,154	16,151	+ 3,023	408	266	+ 142	3,081	2,273	+ 808
2,196	1,932	+ 244	827	791	+ 36	37,660	33,427	+ 4,233	902	736	+ 146	12,672	10,283	+ 2,389
2,546	2,094	+ 452	132	133	- 3	34,599	32,801	+ 1,798	252	311	- 39	13,485	14,441	+ 1,044
106,782	95,803	+10,979	11,878	9,374	+2,504	1,193,719	1,071,006	+122,713	13,111	10,721	+2,390	404,924	343,595	+61,331

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL

IV. — *Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1909 et 1908*

PAYS EN RELATION	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS A TAXE PLEINE			MONTANT DES PARTS BELGES			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS			PARTS TOTALES DE L'ÉTAT BELGE		
	EN 1909	EN 1908	DIFFÉRENCE en 1909	EN 1909	EN 1908	DIFFÉRENCE en 1909	EN 1909	EN 1908	DIFFÉRENCE en 1909	EN 1909	EN 1908	DIFFÉRENCE en 1909
France	201,196	170,729	+ 30,467	520,324 40	261,998 75	+258,327 65	10,440 00	21,050 »	- 4,589 40	530,765 »	286,026 75	+244,738 25
Allemagne	102,795	84,085	+ 18,712	202,809 93	161,798 84	+41,071 11	»	»	»	202,809 93	161,798 84	+41,071 11
Angleterre	19,656	15,955	+ 3,681	134,062 30	105,846 50	+28,215 80	5,240 »	4,050 »	- 810 »	137,902 30	107,896 50	+30,006 »
Hollande	75,840	67,688	+ 8,152	137,211 85	117,161 »	+20,050 85	»	»	»	137,211 85	117,161 »	+20,050 85
Grand-duché de Luxembourg.	5,437	4,358	+ 919	7,104 65	5,765 45	+1,339 20	861 »	861 »	»	7,968 65	6,027 45	+1,941 20
TOTAUX	404,924	345,595	+ 61,551	802,176 53	657,366 31	+144,810 22	20,514 60	25,994 »	- 5,339 40	822,720 95	679,510 34	+143,210 61

V. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1909 et 1908*

V. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOM DES								
		Bruxelles	Anvers	Arlon	Charleroy	Chimay	Courtrai	Gand	Landen	
SERVICE LOCAL	Avis téléphoniques	En 1909	1,077 »	81 50	154 75	351 50	15 75	129 75	148 75	192 75
		» 1908	699 70	61 »	118 50	311 95	15 50	117 25	152 25	154 »
		Différences	+ 377 50	+ 20 50	+ 16 25	+ 19 55	— 1 75	+ 12 50	— 5 50	+ 58 75
	Abonnements	En 1909	5,206,250 42	1,278,580 90	95,422 10	491,525 95	22,997 71	152,054 81	485,500 59	82,875 91
		» 1908	2,947,682 95	1,352,064 85	101,156 09	471,446 70	24,776 76	145,522 78	444,566 15	85,232 51
		Différences	+348,547 49	—75,485 95	—5,715 99	+19,879 25	—1,779 05	+ 8,712 05	+39,154 44	— 556 60
	Communica- tions	En 1909	12,757 75	4,054 »	258 25	1,701 75	14 »	484 50	1,556 50	421 50
		» 1908	11,864 75	3,014 »	255 »	1,655 50	16 50	426 75	1,422 25	585 50
		Différences	+ 875 »	+ 1,040 »	+ 23 25	+ 88 25	— 2 50	+ 57 75	+ 154 25	+ 56 »
	Cartes payantes	En 1909	589 55	89 »	»	»	»	»	4 »	»
		» 1908	500 80	40 »	»	»	»	»	42 »	20 »
		Différences	+ 88 44	+ 49 »	»	»	»	»	— 58 »	— 20 »
SERVICE INTERURBAIN	Avis téléphoniques	En 1909	1,241 50	268 10	125 50	582 40	40 25	179 55	587 95	169 20
		» 1908	1,007 75	226 55	114 40	519 55	50 25	164 85	505 25	144 90
		Différences	+ 233 55	+ 41 55	+ 10 90	+ 55 05	+ 10 »	+ 14 50	+ 84 70	+ 24 30
	Abonnements	En 1909	19,740 50	12,766 50	»	2,155 »	»	550 »	2,732 50	650 »
		» 1908	15,147 71	15,768 54	»	2,100 »	»	420 »	2,811 25	515 »
		Différences	+ 4,592 79	— 1,001 84	»	+ 55 »	»	— 70 »	— 78 75	+ 515 »
	Communica- tions	En 1909	595,522 »	206,165 »	14,154 50	109,041 50	5,518 50	55,585 »	86,611 50	29,154 50
		» 1908	545,845 »	185,048 »	12,785 »	100,817 50	5,581 50	29,409 »	76,755 50	25,897 »
		Différences	+ 47,679 »	+25,115 »	+1,569 50	+ 9,124 »	+ 157 »	+ 5,884 »	+ 9,858 »	+ 5,257 50
	Abonnements	En 1909	20,094 60	»	»	»	»	»	450 »	»
		» 1908	25,827 75	5 75	»	»	»	»	112 50	»
		Différences	— 5,733 15	— 5 75	»	»	»	»	+ 357 50	»
SERVICE INTERNATIONAL	Communica- tions	En 1909	554,909 55	504,915 70	2,958 40	16,885 55	1,046 25	8,658 90	20,101 10	5,459 65
		» 1908	289,226 95	247,072 00	2,597 80	15,060 05	986 85	6,798 85	15,517 60	1,746 10
		Différences	+ 265,682 40	+257,840 80	+ 560 60	+ 1,225 50	+ 59 40	+ 1,860 05	+ 4,585 50	+ 1,715 55
	Communications du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer	En 1909	500 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»
		» 1908	100 »	»	»	20 »	100 »	»	»	60 »
		Différences	+ 200 »	»	»	»	»	»	»	— 60 »
	Abonnements au service des commu- nications perma- nentes en dehors des vacations des bureaux centraux	En 1909	649 50	58 »	161 50	142 »	10 »	115 30	80 50	152 »
		» 1908	»	»	»	»	»	»	»	»
		Différences	+ 649 50	+ 58 »	+ 161 50	+ 142 »	+ 10 »	+ 115 30	+ 80 50	+ 152 »
	Produits extraordinaires	En 1909	247 »	294 27	0 25	24 21	»	7 90	57 87	»
		» 1908	524 51	157 04	1 25	17 10	»	4 76	15 35	1 50
		Différences	— 277 51	+ 157 25	— 1 »	+ 7 11	»	+ 5 14	+ 44 52	— 1 50
TOTAUX	En 1909 . . . fr.	4,101,158 75	1,807,208 97	115,215 05	622,839 64	29,740 40	195,545 71	595,651 26	117,915 51	
	» 1908 . . . fr.	5,658,225 74	1,799,456 45	116,988 04	592,526 15	51,307 56	180,754 24	541,404 10	109,956 51	
	Différences . . .	+462,915 01	+ 7,812 51	—5,772 99	+50,555 49	—1,566 90	+14,589 47	+54,157 16	+7,079 »	
Taux p. c. des différences . .		ou 12.72 %	ou 0 15 %	ou 5.22 %	ou 5.15 %	ou 5 %	ou 8.07 %	ou 10 %	ou 6.44 %	

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1909 et 1908

RÉSEAUX OU GROUPES (Pour la composition des groupes, voir p. $\frac{C}{15-14}$)									TOTAUX	Taux pour cent des différences
Liège	Littoral	Louvain	Malines	Mons	Namur	Termonde	Tournai	Verviers		
109 25	212 75	4 75	»	198 25	87 »	27 25	209 75	54 50	2,995 25	
98 75	205 »	4 75	»	148 25	85 25	26 50	200 »	55 75	2,408 40	
+ 10 50	+ 9 75	»	»	+ 50 »	+ 5 75	+ 0 75	+ 9 75	+ 0 75	+ 584 85	24.28
905,205 95	260,906 44	44,010 50	14,156 26	210,401 49	245,575 99	10,282 68	177,587 07	520,975 58	8,120,126 15	
859,012 55	249,018 25	50,769 15	14,171 10	204,458 06	227,572 02	59,299 45	168,772 92	515,828 40	7,660,728 41	
+66,251 60	+11,888 21	+7,241 47	- 14 84	+ 5,943 45	+16,205 97	+ 985 25	+ 8,814 15	+ 7,145 18	+ 459,597 72	6 »
2,560 25	1,054 »	88 50	49 »	812 50	614 »	409 75	565 »	619 75	27,809 »	
1,952 »	1,044 »	66 75	49 75	775 25	586 75	505 25	495 »	554 50	24,805 50	
+ 408 25	- 10 »	+ 21 75	- 0 75	+ 57 25	+ 27 25	+ 106 50	+ 68 »	+ 115 25	+ 5,005 50	12.11
2 »	»	»	»	2 »	»	»	»	»	486 55	
»	2 »	»	»	2 »	»	»	»	»	406 89	
+ 2 »	- 2 »	»	»	»	»	»	»	»	+ 79 44	19.52
454 50	250 85	68 60	28 55	214 70	272 »	142 80	516 95	89 45	4,610 85	
282 45	212 25	46 55	30 80	177 25	256 70	95 10	265 55	108 85	5,764 60	
+ 171 85	+ 47 60	+ 22 05	- 2 45	+ 57 45	+ 55 50	+ 49 70	+ 51 60	- 19 40	+ 846 25	22.48
17,435 »	1,276 67	»	»	395 »	1,200 »	»	2,747 50	1,904 »	65,572 67	
16,156 17	1,180 »	»	»	525 »	1,505 »	»	1,693 42	1,759 50	57,541 59	
+ 1,298 85	+ 9,007 »	»	»	+ 70 »	- 245 »	»	+ 1,054 08	+ 164 50	+ 6,251 28	10.86
109,502 50	85,099 »	16,100 50	9,255 »	41,186 »	50,543 50	20,557 50	40,637 50	57,567 50	1,286,855 30	
95,682 »	76,122 »	14,830 »	8,059 50	58,950 50	46,092 50	17,071 »	55,642 50	54,691 »	1,142,845 50	
+15,820 50	+ 7,577 »	+1,550 50	+1,213 50	+ 2,255 50	+4,251 »	+3,266 50	+ 4,993 »	+ 2,676 50	+ 144,010 »	12.60
»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,544 60	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	25,944 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,599 40	20.81
24,861 50	16,705 45	1,202 40	1,066 85	4,965 50	2,774 15	6,466 50	12,215 50	18,986 60	802,176 35	
19,679 40	12,995 25	1,022 60	705 15	4,881 90	2,641 10	4,056 25	9,656 95	17,744 84	655,586 54	
+ 5,181 90	+ 3,712 20	+ 179 80	+ 565 70	+ 583 40	+ 155 05	+1,550 05	+ 2,558 55	+ 1,241 76	+ 148,609 81	22.74
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	520 »	
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	580 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 140 »	56.84
747 »	268 »	16 »	»	251 »	527 »	40 »	190 »	42 »	5,255 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
+ 747 »	+ 268 »	+ 16 »	»	+ 251 »	+ 527 »	+ 40 »	+ 190 »	+ 42 »	+ 5,255 »	100 »
47 22	12 21	»	4 25	18 60	17 06	2 »	0 50	59 55	772 89	
24 60	15 75	»	5 »	11 55	6 98	5 50	1 »	52 42	818 »	
+ 22 55	- 5 54	»	+ 1 25	+ 7 05	+ 10 08	- 1 50	- 0 50	+ 7 15	- 45 11	5.51
1,060,882 77	504,574 57	61,491 05	24,557 71	258,647 84	290,270 70	67,708 28	254,467 57	380,086 05	10,555,700 57	
970,067 81	510,790 45	52,459 78	22,997 50	249,607 76	278,524 30	61,752 85	216,727 14	368,713 26	9,575,000 25	
+89,914 96	+25,585 89	+9051, 27	+1,560 41	+ 9,040 08	+20,746 40	+5,975 45	+ 17,740 45	+11,375 07	+ 760,691 54	
ou 9.26 %	ou 6.92 %	ou 17.22 %	ou 6.78 %	ou 5.62 %	ou 7.45 %	ou 9.68 %	ou 8.25 %	ou 5.08 %	ou 7.95 %	

VI. — *Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1909, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite*

Année	MONTANT du capital engagé	MONTANT		DIFFÉRENCE	OBSERVATIONS
		des dépenses	des recettes		
1909	fr. 52,613,520 91	fr. 7,897,543 89	fr. 8,442,157 45 (1)	+ fr. 544,815 56	(1) Comprend une somme de fr. 196,538 17, montant du produit des remaniages.

VII. — *Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations*

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1908 (1)	en 1909 (1)	au 31 décembre 1909 (1)
1° Service télégraphique			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	5,339,489 55	203,760 51	5,542,950 06
Appareils de transmission, piles et accessoires	40,568,664 26	355,645 76	40,924,310 02
Locaux			
Mobilier			
Totaux du 1° . . fr.	45,907,853 81	559,406 27	46,467,260 08
2° Service téléphonique local			
Lignes	32,152,972 42	3,775,080 65	35,928,053 07
Appareils	40,934,494 46	982,036 23	41,916,527 69
Locaux	4,440,624 30	54,753 82	4,495,378 12
Mobilier	238,416 69	34,945 34	273,362 03
Totaux du 2° . . fr.	47,766,504 87	4,846,816 04	52,613,320 91
3° Service téléphonique à grande distance			
Lignes	5,466,072 87	245,461 49	5,711,534 36
Appareils	466,288 31	1,092 53	467,381 04
Totaux du 3° . . fr.	5,932,361 38	246,554 02	6,178,915 40
Totaux des 2° et 3° . . fr.	53,398,866 25	5,093,370 06	58,492,236 31
Totaux des 1°, 2° et 3° . . fr.	69,306,720 06	5,652,776 33	74,959,496 39
4° Services télégraphique et téléphonique			
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	3,348,039 45	1,055,257 98	4,403,297 43
Totaux généraux . . fr.	72,654,759 51	6,708,034 34	79,362,793 82

(1) Chiffres définitifs.

(λ)

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 1908.	Fin 1909.	DIFFÉRENCES pour 1909.
Bateaux à vapeur	24	23	+ 1
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	35	33	+ 2
Garde-pêche et navires-école	4	4	—
Embarcations à vapeur ou avec moteur à essence	4	4	+ 3
TOTAUX. . .	67	64	+ 6
Canots	248	243	+ 5
Radeaux de sauvetage	48	48	—

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1908.	Fin 1909.	Différences pour 1909.
Fonctionnaires, employés et agents . . .	1,482	1,481	+ 1
Messagers et gens de service	15	15	—
Ouvriers	231	231	—
TOTAUX . .	1,728	1,727	+ 1

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I, P. D. Le mouvement des passagers s'est élevé, en 1909, à 139,191 unités, soit une augmentation de 3,613 unités sur le chiffre atteint l'année précédente.

La plus-value se répartit sur la plupart des facteurs du trafic voyageurs. Il n'y a à signaler comme particularité que la dépression de 4,646 unités, accusée aux billets à prix réduits de 2^{me} classe, mais cette dépression est compensée par une augmentation presque équivalente (4,484 unités) des mêmes billets de 1^{re} classe.

Le relevé des billets vendus accuse :

En trafic anglo-belge . .	113,841 passagers ;
En trafic de transit . .	43,350 passagers.

En comparant ces chiffres à ceux de l'exercice précédent, on constate, en trafic anglo-belge, une augmentation de 1,484 unités et, en trafic de transit, une plus-value de 2,129 unités.

Ainsi qu'il a été dit dans les précédents rapports, cette répartition, par trafic, n'est pas d'une exactitude rigoureuse, attendu qu'à défaut d'un moyen pratique de ventilation, il est forcément porté en compte au trafic anglo-belge une grande quantité de billets entre Ostende et Douvres délivrés à des voyageurs internationaux porteurs de billets de transit du vœuin ou d'agences de voyages. Quoi qu'il en soit, on peut raisonnablement conclure que les deux trafics suivent une marche ascendante proportionnelle à leur importance respective.

Il a été délivré 57,992 billets de 1^{re} classe et 101,199 billets de 2^{me} classe ; mais comme il a, en outre, été distribué 71.970 suppléments pour passer de 2^{me} en 1^{re} classe, le nombre des passagers de 1^{re} classe s'est élevé, en réalité, à 129,962, et celui des passagers de 2^{me} classe à 29,229 seulement.

La recette encaissée du chef du transport des voyageurs et des bagages a atteint fr. 1,207,266.10, en augmentation de fr. 33,822.73 sur celle de l'année précédente.

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis de messagerie, il nous a procuré pour l'année 1909 une recette de fr. 289,910.18, supérieure de fr. 12,640.16 à celle de 1908.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1909 présentent sur ceux de 1908 les différences suivantes :

NATURE DES ENVOIS.		MOUVEMENT.				RECETTES	
		NOMBRE DE COLIS		POIDS		en plus.	en moins.
		en plus.	en moins.	en plus.	en moins.		
Colis postaux	de 5 kilogrammes et moins . . .	27,127	—	81,581	—	6,781 75	—
	de plus de 5 à 5 kilogrammes. . .	4,831	—	14,555	—	2,425 50	—
Petits paquets.	de 5 kil. et moins . . .	—	711	—	2,135	—	467 65
	Exprès de plus de 5 à 10 kil. . .	519	—	2,445	—	216 82	—
	de plus de 10 kil. . .	—	—	79,259	—	4,597 81	—
	Grande vitesse.	—	—	51,225	—	1,541 86	—
	Tarif anglo-belge-suisse. . . .	—	—	—	—	—	2,085 95

Il résulte de ce tableau que l'ensemble du trafic des colis postaux et des colis « petits paquets » continue à suivre une marche ascendante.

La recette des colis de messagerie du service anglo-belge-suisse a subi une diminution de fr. 2,085.95, due aux fluctuations ordinaires du trafic.

Les transports d'équipages et de finances accusent respectivement des diminutions de fr. 160.70 et 304.

Quant aux transports de chevaux et de journaux, ils ont procuré des augmentations de recettes s'élevant à fr. 40.15 et 34.50.

Les paquebots ont accompli en 1909, entre Ostende et Douvres, 2,192 traversées dont la durée moyenne a été de :

- 3 heures 11 minutes pour le paquebot *Princesse Élisabeth* ;
- 3 — 54 — pour les paquebots *Princesse Clémentine*, *Marie-Henriette*, et *Léopold II* ;
- 3 — 29 — pour le paquebot *Rapide* ;
- 3 — 41 — pour les paquebots type *Princesse Henriette* ;
- 3 — 54 — pour les paquebots type *Flandre*.

La dépense d'exploitation est inférieure de fr. 454,673.87 à celle de l'exercice précédent. Cette diminution est la conséquence de la baisse du prix des combustibles et d'une dépense moindre pour entretien et réfection du matériel.

II, p. D.

En 1909, chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1,322.08, et a procuré une recette directe de frs. 683.14; en 1908, ces chiffres avaient été de frs. 1,520.38 et de fr. 665.30.

Comparativement à l'exercice 1908, le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, est en faveur de 1909 pour fr. 482,562.08.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	1909.	1908.	Différences pour 1909.
Coût par kilomètre	11,50	13,22	— 1,72
Produit direct	5,96	5,77	+ 0,19

Le Gouvernement a confié à un chantier belge la construction de deux paquebots à turbines, similaires, dans leurs grandes lignes, à la malle *Princesse Élisabeth*; ces nouveaux navires doivent entrer en service dans le courant du premier semestre 1910.

§ 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

II, p. D.

La dépense, qui en 1908 s'élevait à fr. 191,688.74, n'est que de fr. 185,577.83 en 1909. Cette diminution provient de frais moindres d'entretien du matériel.

Le tableau comparatif ci-après accuse une dépression du nombre des voyageurs; par contre, la progression s'accroît en ce qui concerne le transport des animaux, colis et véhicules :

	1909.	1908.	Différences pour 1909.
Passagers	2,797,881	2,819,321	— 21,440
Animaux	140,751	134,458	+ 6,293
Colis.	2,221	2,187	+ 34
Véhicules	195,957	183,017	+ 12,940
Coupons délivrés . . .	3.136,810	3.138.983	— 2,173
Suppléments	19,535	20,112	— 779
Abonnements.	196	207	— 11

II, p. D.

La recette a atteint fr. 154,088.14. Elle avait été, en 1908, de fr. 150,938.05.

§ 3. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

II, p. D.

L'exercice 1909 présente une diminution de charges de fr. 1,491.74, comparativement à celles de l'année précédente.

§ 4. — PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, qui avait subi un certain ralentissement en 1908, a repris en 1909. Il représente au total (entrée et sortie) 12,968 navires, soumis à l'obligation de prendre un pilote, soit, par rapport à l'exercice précédent, une augmentation de 616 unités ou 5 p. c.

Le tonnage général accuse une progression plus marquée : 25,755,527 tonneaux, contre 22,078,259 en 1908, soit 1,657,268 tonneaux ou 7.5 p. c. en plus pour l'année 1909.

Cet accroissement, qui s'est manifesté également dans les autres ports du royaume, a eu pour conséquence une augmentation, dans la recette du pilotage, de fr. 244,078.92.

II, p. D.

Les remises accordées aux pilotes à titre d'appointements variant en raison directe des recettes procurées par eux au Trésor, il est résulté une augmentation de dépenses pour le personnel, mais elle est compensée dans une notable proportion par une charge moindre des frais d'entretien et de renouvellement de matériel.

Le nouveau vapeur adjudgé en 1908 et destiné à renforcer la surveillance de la navigation sur l'Escaut, a été fourni en 1909.

Le canot automobile mis en construction la même année, pour assurer à la fois le pilotage et le sauvetage à la station de Zeebrugge, est entré définitivement en service après avoir été soumis à une série d'expériences pratiques en rade de Flessingue. Une embarcation semblable, mais pourvue d'un propulseur plus puissant, a été acquise pour l'échange des pilotes en cette dernière rade, et un canot en bois, avec moteur, a été acquis en vue de faciliter le service du mesurage des navires en rade d'Anvers.

Enfin, les trois bateaux-pilotes grésés en dandy-cutter, qui ont été mis sur chantier en 1907, les deux premiers pour le port de Zeebrugge, le troisième pour la station des Bouches de l'Escaut, ont été livrés dans le courant de 1909.

Un débarcadère pour l'accostage des embarcations du pilotage a été établi dans l'avant-port de Zeebrugge.

§ 5. — REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Alors que le produit de la remorque a été inférieur de 1,851.25 francs à celui de l'exercice précédent, la dépense a dépassé de fr. 8,202.46 celle de 1908. L'écart provient en grande partie de ce que le remorqueur de Nieuport a été pourvu d'une chaudière cylindrique à retour de flamme.

II, p. D.

Un crédit spécial a été accordé par la Législature pour l'acquisition d'un canot à moteur destiné au service à Blankenberghe. Cette embarcation, qui sera fournie prochainement, sera affectée non seulement au service des secours maritimes, mais aussi au remorquage des bateaux de pêche : elle pourra traîner à la remorque jusqu'en dehors du chenal, par temps maniable, deux chaloupes du modèle généralement utilisé à Blankenberghe.

§ 6. — POLICE MARITIME.

La recette de la police maritime est en augmentation de fr. 13,188.70, conséquence de l'accroissement du trafic maritime.

II, p. D.

La dépense a augmenté également, mais dans des proportions moindres (fr. 115,955.90 contre 114,588.87 en 1908).

II, p. D.

Étant donnée la grande étendue de la rade d'Anvers, il a été reconnu nécessaire, en vue de pourvoir régulièrement au débarquement et au rembarquement des poudres et artifices des bâtiments de commerce, de faire l'acquisition d'un canot à moteur qui permettra au personnel de se transporter avec rapidité d'un point à un autre de la rade. Ce canot sera livré en 1910.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. — PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

II, p. D. Le service de l'éclairage a occasionné une dépense supérieure de fr. 59,481.41 à celle de 1908, à raison d'améliorations apportées à l'éclairage et au balisage de l'Escaut.

§ 2. — ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours des écoles de navigation ont été fréquentés par 253 élèves en 1909, soit 2 de moins qu'en 1908. Il a été alloué 37 bourses et 7 demi-bourses d'études; il avait été accordé 39 bourses et 2 demi-bourses l'année précédente.

Nombre de diplômes conférés :

	1909.	1908.
Long cours	108	92
Cabotage	18	15
Patron-pêcheur	33	29

Le cours de navigation organisé pour les pêcheurs à Nieuport a été suivi par 5 élèves; il y en avait eu 8 en 1908.

69 élèves ont fréquenté les cours spéciaux de machines à vapeur marines annexés aux écoles de navigation; ce nombre était de 78 l'année précédente. Il a été décerné 7 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur, et 10 de mécanicien de 2^{me} classe.

II, p. D. La dépense pour le personnel a subi une augmentation de fr. 2,572.20, résultant : 1^o de la nomination de deux professeurs suppléants pour les cours spéciaux de machines à vapeur; 2^o d'un plus grand nombre de jetons de présence attribués aux membres des jurys d'examen pour la collation de diplômes d'officier dans la marine marchande et de brevets de patron-pêcheur.

§ 3. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Les gardes-pêche *Ville d'Anvers* et *Ville d'Ostende* ont, comme les années antérieures, effectué cette surveillance alternativement et d'une manière quasi permanente.

Les élèves de l'école des mousses ont participé, par brigades de 50, aux croisières des deux navires.

II, p. D. La dépense est en augmentation de fr. 1,652.09, par suite de l'exécution de certains travaux aux garde-pêche et au ponton *Ville de Bruges*, qui sert d'École des mousses.

§ 4. — SAUVETAGE.

La brigade de sauveteurs d'Ostende a pris deux fois la mer, dans le courant de 1909, pour porter secours : 1^o aux marins de deux chalands qui s'étaient engagés dans les brisants de la côte et dérivaienent vers la plage; 2^o à l'équipage d'une chaloupe de pêche échouée sur le « Stroombank ».

Le budget de 1909 n'ayant pas eu, comme celui de 1908, à supporter l'acquisition de camions à quatre roues pour le transport des canots, la dépense a été réduite de fr. 6,654.87. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

Comparativement à 1908, les recettes de l'exercice 1909 accusent une augmentation de fr. 273,159.32, tandis que les dépenses sont en diminution de fr. 129,159.26, soit, au total, une différence de fr. 619,548.40 en faveur de 1909. II, p. D.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1909 et 1908.

			NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour
			1909.	1908.		1909.	1908.		1909.	1908.	
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	19,627	19,003	+ 624	178,157 10	170,861 70	+ 7,295 40
		2 ^e —	"	"	"	36,600	34,918	+ 1,682	253,869 »	241,400 60	+ 12,468 40
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	1,023	1,208	— 185	4,797 65	5,651 95	— 854 30
		2 ^e —	"	"	"	2,733	2,683	+ 50	9,562 »	9,380 70	+ 181 30
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	8,692 ⁽¹⁾	9,158 ⁽¹⁾	— 466	64,755 40	68,227 10	— 3,471 70
		2 ^e —	"	"	"	21,972 ⁽¹⁾	19,872 ⁽¹⁾	+ 2,100	123,043 20	111,283 20	+ 11,760 »
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	28,650 ⁽¹⁾	24,166 ⁽¹⁾	+ 4,484	145,891 05	126,475 70	+ 19,405 35
		2 ^e —	"	"	"	39,891 ⁽¹⁾	41,540 ⁽¹⁾	— 4,648	164,772 35	184,223 65	— 19,451 30
	Abonnements		"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Location de malles spéciales		6	14	— 8	"	"	"	30 »	80 »	— 50 »
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe.		70,937	70,689	+ 248	"	"	"	177,342 50	176,722 50	+ 620 »	
1/2 Id. Id.		1,033	2,660	— 1,626	"	"	"	1,291 25	3,336 25	— 2,045 »	
Petites cabines		1,424	848	+ 576	"	"	"	9,968 »	5,936 »	+ 4,032 »	
Grandes cabines		4,701	4,455	+ 246	"	"	"	65,814 »	62,370 »	+ 3,444 »	
Cabines spéciales		125	82	+ 43	"	"	"	3,500 »	2,296 »	+ 1,204 »	
— de luxe		50	34	+ 16	"	"	"	3,750 »	2,550 »	+ 1,200 »	
Vélos		407	360	+ 47	"	"	"	732 60	648 »	+ 84 60	
Bagages		"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Ensemble.		—	—	—	159,191 ⁽²⁾	155,578 ⁽²⁾	+ 3,613	1,207,266 10	1,171,443 35	+ 35,822 75	
Chevaux Têtes.		41	40	+ 1	"	"	"	1,646 15	1,806 »	+ 40 15	
Chiens		"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Voitures Nombre.		"	2	— 2	"	"	"	"	160 70	— 160 70	
Finances : Groups		57	667	560	"	"	"	43 50	347 50	— 304 »	
Journaux Kilog.		"	"	"	76,760	75,610	+ 1,150	2,302 80	2,268 30	+ 34 50	
Colispostaux	de 3 kilog. et moins	465,011	437,884	+ 27,127	1,395,043 ⁽³⁾	1,313,652 ⁽³⁾	+ 81,381	116,252 75	109,471 »	+ 6,781 75	
	de 3 à 5 kilog.	33,202	26,351	+ 6,851	99,606 ⁽³⁾	85,053 ⁽³⁾	+ 14,553	16,601 »	14,175 50	+ 2,425 50	
Petite colis.	Tarif normal. Expres.	de 5 kilog. et moins	28,629	29,340	— 711	85,857 ⁽³⁾	88,020 ⁽³⁾	— 2,163	8,869 40	9,337 03	— 467 63
		de plus de 5 à 10 kilog.	13,066	12,717	+ 349	91,462 ⁽⁴⁾	89,011 ⁽⁴⁾	+ 2,443	9,032 82	8,786 »	+ 246 82
		de plus de 10 kilog.	"	"	"	1 708,827 ⁽⁵⁾	1,629,588 ⁽⁵⁾	+ 79,239	93,080 71	88,682 90	+ 4,397 81
Grande vitesse. — Poids taxé.		"	"	"	751,185	719,960	+ 31,225	26,319 52	24,977 66	+ 1,341 86	
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.		"	"	"	63,130	60,520	+ 2,610	1,418 84	1,403 30	+ 15 54	
Dito		"	"	"	"	"	"	18,335 14 ⁽⁶⁾	20,436 63 ⁽⁶⁾	— 2,101 49	
Produits extraordinaires fr.		"	"	"	"	"	"	669 25	853 90	— 184 65	
Totaux fr.									1,801,837 98	1,458,949 77	+ 47,888 21

(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) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(4) — — — — — 7 — —

(5) Colis taxés au poids.

(6) Convention du 1^{er} juillet 1895 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1909 et 1908.

SERVICES.	1909.	1908.	Différences par 1909.																																																																																																																																															
RECETTES.																																																																																																																																																		
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,501,837 98	1,453,949 77	+ 47,888 21																																																																																																																																															
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	134,088 14	130,933 03	+ 3,155 11																																																																																																																																															
Pilotage	4,548,631 82	4,337,532 90	+ 211,098 92																																																																																																																																															
Écluses.	3,537 67	3,853 04	— 315 37																																																																																																																																															
Remorque sur la côte de Flandre.	18,756 53	20,587 78	— 1,831 25																																																																																																																																															
Police maritime	216,145 07	202,956 37	+ 13,188 70																																																																																																																																															
Écoles de navigation	"	"	"																																																																																																																																															
Pêche maritime	"	"	"																																																																																																																																															
Sauvetage	"	"	"																																																																																																																																															
Totaux fr.	6,422,997 21	6,149,837 89	+ 273,159 32																																																																																																																																															
DÉPENSES.																																																																																																																																																		
<table><tr><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><td></td></tr><tr><td>Paquebots-poste entre Ostende et Douvres</td><td>772,474 95</td><td>2,125,518 99</td><td>2,897,993 94</td><td>769,652 08</td><td>2,563,015 73</td><td>3,332,667 81</td><td>— 434,673 87</td></tr><tr><td>Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.</td><td>81,714 17</td><td>103,863 66</td><td>185,577 83</td><td>81,758 25</td><td>109,930 49</td><td>191,688 74</td><td>— 6,110 91</td></tr><tr><td>entre Anvers et { le Pays de Waes.</td><td>27,180 31</td><td>32,394 87</td><td>59,575 18</td><td>27,113 30</td><td>33,953 62</td><td>61,066 92</td><td>— 1,491 74</td></tr><tr><td>Pilotage</td><td>3,472,827 65</td><td>303,774 65</td><td>3,776,602 30</td><td>3,332,162 51</td><td>394,257 75</td><td>3,726,420 26</td><td>+ 50,182 04</td></tr><tr><td>Phares, { Éclairage et signaux</td><td>30,453 71</td><td>24,847 58</td><td>55,301 29</td><td>29,431 55</td><td>30,037 76</td><td>59,469 31</td><td>— 4,168 02</td></tr><tr><td>fanaux et { de la côte</td><td>132,562 91</td><td>105,723 99</td><td>238,286 90</td><td>133,123 58</td><td>61,513 89</td><td>194,637 47</td><td>+ 43,649 43</td></tr><tr><td>signaux. { Éclairage de l'Escaut.</td><td>70,712 56</td><td>31,490 26</td><td>102,202 82</td><td>72,192 36</td><td>21,808 "</td><td>94,000 36</td><td>+ 8,202 46</td></tr><tr><td>Remorque sur la côte de Flandre. .</td><td>98,000 78</td><td>17,933 12</td><td>115,933 90</td><td>95,347 82</td><td>19,241 05</td><td>114,588 87</td><td>+ 1,345 03</td></tr><tr><td>Police maritime.</td><td>32,146 48</td><td>13,329 56</td><td>45,476 04</td><td>29,574 28</td><td>14,242 18</td><td>43,816 46</td><td>+ 1,659 58</td></tr><tr><td>Écoles de navigation.</td><td>150,225 58</td><td>57,789 96</td><td>208,015 54</td><td>157,376 69</td><td>48,792 76</td><td>206,363 45</td><td>+ 1,652 09</td></tr><tr><td>Surveillance de la pêche maritime, École des mousses, etc.</td><td>54,045 68</td><td>11,252 36</td><td>65,299 04</td><td>48,518 77</td><td>23,415 14</td><td>71,933 91</td><td>— 6,634 87</td></tr><tr><td>Sauvetage.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Totaux fr.</td><td>4,922,345 78</td><td>2,827,919 "</td><td>7,750,264 78</td><td>4,776,445 19</td><td>3,320,208 37</td><td>8,096,653 56</td><td>— 346,388 78</td></tr><tr><td>Recettes totales . . fr.</td><td colspan="2">6,422,997 21</td><td colspan="2">6,149,837 89</td><td colspan="2"></td><td>+ 273,159 32</td></tr><tr><td>Dépenses —</td><td colspan="2">7,750,264 78</td><td colspan="2">8,096,653 56</td><td colspan="2"></td><td>— 346,388 78</td></tr><tr><td>Excédent { de dépenses . . fr.</td><td colspan="2">1,327,267 57</td><td colspan="2">1,946,815 67</td><td colspan="2"></td><td>— 619,548 10</td></tr><tr><td>{ de recettes . . . fr.</td><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td><td>"</td></tr></table>				PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	772,474 95	2,125,518 99	2,897,993 94	769,652 08	2,563,015 73	3,332,667 81	— 434,673 87	Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.	81,714 17	103,863 66	185,577 83	81,758 25	109,930 49	191,688 74	— 6,110 91	entre Anvers et { le Pays de Waes.	27,180 31	32,394 87	59,575 18	27,113 30	33,953 62	61,066 92	— 1,491 74	Pilotage	3,472,827 65	303,774 65	3,776,602 30	3,332,162 51	394,257 75	3,726,420 26	+ 50,182 04	Phares, { Éclairage et signaux	30,453 71	24,847 58	55,301 29	29,431 55	30,037 76	59,469 31	— 4,168 02	fanaux et { de la côte	132,562 91	105,723 99	238,286 90	133,123 58	61,513 89	194,637 47	+ 43,649 43	signaux. { Éclairage de l'Escaut.	70,712 56	31,490 26	102,202 82	72,192 36	21,808 "	94,000 36	+ 8,202 46	Remorque sur la côte de Flandre. .	98,000 78	17,933 12	115,933 90	95,347 82	19,241 05	114,588 87	+ 1,345 03	Police maritime.	32,146 48	13,329 56	45,476 04	29,574 28	14,242 18	43,816 46	+ 1,659 58	Écoles de navigation.	150,225 58	57,789 96	208,015 54	157,376 69	48,792 76	206,363 45	+ 1,652 09	Surveillance de la pêche maritime, École des mousses, etc.	54,045 68	11,252 36	65,299 04	48,518 77	23,415 14	71,933 91	— 6,634 87	Sauvetage.								Totaux fr.	4,922,345 78	2,827,919 "	7,750,264 78	4,776,445 19	3,320,208 37	8,096,653 56	— 346,388 78	Recettes totales . . fr.	6,422,997 21		6,149,837 89				+ 273,159 32	Dépenses —	7,750,264 78		8,096,653 56				— 346,388 78	Excédent { de dépenses . . fr.	1,327,267 57		1,946,815 67				— 619,548 10	{ de recettes . . . fr.							"
PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.																																																																																																																																													
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	772,474 95	2,125,518 99	2,897,993 94	769,652 08	2,563,015 73	3,332,667 81	— 434,673 87																																																																																																																																											
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.	81,714 17	103,863 66	185,577 83	81,758 25	109,930 49	191,688 74	— 6,110 91																																																																																																																																											
entre Anvers et { le Pays de Waes.	27,180 31	32,394 87	59,575 18	27,113 30	33,953 62	61,066 92	— 1,491 74																																																																																																																																											
Pilotage	3,472,827 65	303,774 65	3,776,602 30	3,332,162 51	394,257 75	3,726,420 26	+ 50,182 04																																																																																																																																											
Phares, { Éclairage et signaux	30,453 71	24,847 58	55,301 29	29,431 55	30,037 76	59,469 31	— 4,168 02																																																																																																																																											
fanaux et { de la côte	132,562 91	105,723 99	238,286 90	133,123 58	61,513 89	194,637 47	+ 43,649 43																																																																																																																																											
signaux. { Éclairage de l'Escaut.	70,712 56	31,490 26	102,202 82	72,192 36	21,808 "	94,000 36	+ 8,202 46																																																																																																																																											
Remorque sur la côte de Flandre. .	98,000 78	17,933 12	115,933 90	95,347 82	19,241 05	114,588 87	+ 1,345 03																																																																																																																																											
Police maritime.	32,146 48	13,329 56	45,476 04	29,574 28	14,242 18	43,816 46	+ 1,659 58																																																																																																																																											
Écoles de navigation.	150,225 58	57,789 96	208,015 54	157,376 69	48,792 76	206,363 45	+ 1,652 09																																																																																																																																											
Surveillance de la pêche maritime, École des mousses, etc.	54,045 68	11,252 36	65,299 04	48,518 77	23,415 14	71,933 91	— 6,634 87																																																																																																																																											
Sauvetage.																																																																																																																																																		
Totaux fr.	4,922,345 78	2,827,919 "	7,750,264 78	4,776,445 19	3,320,208 37	8,096,653 56	— 346,388 78																																																																																																																																											
Recettes totales . . fr.	6,422,997 21		6,149,837 89				+ 273,159 32																																																																																																																																											
Dépenses —	7,750,264 78		8,096,653 56				— 346,388 78																																																																																																																																											
Excédent { de dépenses . . fr.	1,327,267 57		1,946,815 67				— 619,548 10																																																																																																																																											
{ de recettes . . . fr.							"																																																																																																																																											

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. — Situation financière.

	PAGES	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	I et IX de la partie A.
§ 2. Capital utile	A, 3	IX »
§ 3. Compte approximatif d'exploitation	A, 4	II, II ^{bis} et V »
§ 4. Ressources et charges	A, 5	III, IV, V et V ^{bis} »
§ 5. Bilan	A, 5	I »
§ 6. Revenu du capital utile engagé dans le réseau exploité par l'État	A, 7	
§ 7. Coefficient d'exploitation	A, 7	V »

II. — Résumé des principaux résultats statistiques du réseau exploité directement par l'État.

Produits par unité de trafic en 1909 et en 1908.	A, 7	
Principaux résultats des services des voies et travaux, de la traction et du matériel, de l'exploitation et des recettes, pen- dant la période quinquennale 1905-1909 et année 1904	A, 8	X, XI et XII »
Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroisse- ment des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.	A, 8	LI »
Personnel	A, 8	
Caisse des ouvriers	A, 9	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1 ^{er} . Lignes en cours de construction	A, 15
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 13

Annexes à consulter.

II. — Situation des lignes en exploitation.

			PAGES
XIII de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1909	A, 14
	§ 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1909	A, 15
XIV	»	§ 3. Rails	A, 16
XIV	»	§ 4. Billes et traverses	A, 18
XV	»	§ 5. Profil et courbes	A, 18
XV	»	§ 6. Signaux	A, 19
XVI	»	§ 7. Passages à niveau	A, 19
	§ 8.	Raccordements industriels et gares privées	A, 19
	§ 9.	Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 20
XVII	»	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1909 (Service des voies et travaux)	A, 20

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XVIII, XX à XXII ^{bis}	§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport.	A, 21
XIX, XXIII et XXIV	»	§ 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport.	A, 21
	§ 3.	Wagons de particuliers	A, 23
XXIX	»	§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères.	A, 25
	§ 5.	Nombre et parcours des trains	A, 24
	§ 6.	Utilisation du matériel à marchandises.	A, 23
	§ 7.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 23
XXV	»	§ 8. Achat de combustibles. — Diagramme des prix moyens des charbons pour locomotives, acquis de 1875 à 1909	A, 25
XXV	»	§ 9. Consommation de combustibles. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1909	A, 23
XXV	»	§ 10. Combustible consommé par les locomotives (charbons et briquettes).	A, 27
XXVI à XXVIII	»	§ 11. Éclairage.	A, 27
	§ 12.	Chauffage des trains	A, 28
	§ 13.	Graissage.	A, 28
XXX	»	§ 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, 28

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

VI, XII, XXXI à XXXIII	§ 1 ^{er} .	Voyageurs (Mouvement et recette)	A, 35
------------------------	---------------------	--	-------

§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1909. — Parcours moyen	A, 35	XXXIV à XL de la partie A.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 36	VI, VII, VIII et XII »
§ 4. Produits extraordinaires	A, 57	VI »
§ 5. Produits divers	A, 37	VII »
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 57	
II. — Stations A, 58		
III. — Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.		
§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 39	
§ 2. Trains de voyageurs.	A, 40	
§ 3. Trains de marchandises.	A, 42	
§ 4. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 46	
§ 5. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 46	
§ 6. Tarifs pour marchandises	A, 47	
IV. — Accidents. — Statistique comparative.		
§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 55-57	XL
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 58	XLI et XLIII »
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 58	XLII et XLIII »
§ 4. Personnes tuées depuis 1853	A, 60	XLIII »
V. — Contraventions A, 61		

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 1909.	A, 63	XLIV »
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 64	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 64	XLV »
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 65	XLV »
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 65	

II.

Situation du matériel roulant	A, 66	XLVI »
---	-------	--------

III.

Parcours des trains	A, 67	XLVII »
-------------------------------	-------	---------

IV.

Annexes à consulter.

Mouvement et recette des transports.

PAGES

XLVIII	de la partie A.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 68
XLVIII	"	§ 2. Bagages	A, 69
XLVIII	"	§ 5. Petites marchandises	A, 70
XLVIII	"	§ 4. Grosses marchandises	A, 70
XLVIII	"	§ 5. Finances	A, 71
XLVIII	"	§ 6. Équipages.	A, 71
XLVIII	"	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 71
XLVIII	"	§ 8. Produits extraordinaires	A, 72
XLVIII	"	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 72

V.

XLVIII	"	Dépenses d'exploitation.	A, 73
--------	---	----------------------------------	-------

VI.

XLVIII	"	Produits nets de l'exploitation.	A, 74
--------	---	--	-------

VII.

XLVIII	"	Coefficients de l'exploitation	A, 75
--------	---	--	-------

VIII.

XLVIII	"	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 76
--------	---	---	-------

IX.

XLIX	"	Personnel	A, 76
------	---	---------------------	-------

X.

		Accidents	A, 77
--	--	---------------------	-------

XI.

		Contraventions	A, 78
--	--	--------------------------	-------

XII.

		Améliorations et innovations	A, 78
--	--	--	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N ^o	I.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1909	A, 84-85
"	II.	Compte définitif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1908	A, 86-87
"	II ^{bis} .	Compte approximatif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1909	A, 88-89
"	III.	Compte de profits et pertes. — Exercice 1909	A, 90

N°	IV. Capital de premier établissement et charges financières depuis l'origine.	A, 92-95
»	V. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusqu'à fin 1909. — Coefficient d'exploitation.	A, 94-95
»	V ^{bis} . (Pour mémoire). — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer	A, 96
»	VI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises (années 1855 à 1909).	A, 98-99
»	VII. Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (Années 1855 à 1909)	A, 100-101
»	VIII. Répartition et encaissement des recettes brutes. Droits constatés et recouvrements effectués . . .	A, 102-105
»	IX. 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 des recettes ou loyer. Années 1898 à 1909. A, 104-105	
»	X. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1905-1909) et de la dernière année (1904) de la période précédente	A, 106-107
»	XI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1905-1909) et de la dernière année (1904) de la période précédente	A, 108-109
	XII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1905-1909) et de la dernière année (1904) de la période précédente	A, 110-111
»	XIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 112
»	XIV. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1909 et 1908.	A, 113
»	XV. a. — Profil et courbes des voies principales. — b. Signaux de différents systèmes.	A, 114
»	XVI. Relevé des passages à niveau supprimés en 1909 . A, 115-116	
	XVII. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1909. — Service des voies et travaux	A, 117

N ^o XVIII.	Effectif du matériel de traction et de transport. . . A,	118-119
» XIX.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement A,	120-121
» XX.	Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes A,	122-123
» XXI.	Situation du matériel pour trains de marchandises au point de vue du tonnage utilisable A,	124-125
» XXII.	Importance du matériel de traction en 1909 . . . A,	126
XXII ^{bis} .	Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile A,	127
» XXIII.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs A,	128
» XXIV.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent » A,	129
» XXV.	Achats et consommation de combustibles. A,	130-131
» XXVI.	Prix de revient de l'énergie électrique produite dans les usines du chemin de fer en 1909 A,	132-133
» XXVII.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances . . . A,	134-135
XXVIII.	Éclairage des trains au gaz riche A,	135
» XXIX.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A,	136
» XXX.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation. A,	137
XXXI.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours A,	138
XXXII.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours A,	139
» XXXIII.	Mouvement et recettes des abonnements d'ouvriers. A,	140-141
» XXXIV.	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 1909. A,	142-146
XXXV.	Mouvement général de certaines grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1909 A,	147-167

	PAGES
N° XXXVI. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1909 A,	468
» XXXVII. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1909 A,	170-171
» XXXVIII. Mouvement général des transports de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État, et en services mixtes et internationaux, au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1909 A,	172-173
» XXXIX. Mouvement général, en tonnes, des grosses marchandises transportées, pendant l'année 1909, par les chemins de fer de l'État Belge A,	175-178
» XL. Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 5, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1909 A,	179
» XLI. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1909 et 1908 A,	180-181
» XLII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1909 A,	182-184
» XLIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855 A,	186-187
» LI. Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.	

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

» XLIV. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1909. A,	188
» XLV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1909. A,	189
» XLVI. Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1909. — Comparaison des années 1909 et 1908 A,	190
» XLVII. Parcours kilométrique des trains en 1909. — Comparaison des années 1909 et 1908 A,	191
» XLVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1909 A,	192-195
» XLIX. Personnel. — Effectif au 31 décembre 1909. — Comparaison des années 1909 et 1908. A,	194-195
» L. Accidents survenus aux personnes. — Année 1909. — Comparaison des années 1909 et 1908. A,	196-197

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Annexes à consulter.		PAGES.
	§ 1 ^{er} . Service international	B, 3
	§ 2. Service intérieur	B, 3

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie III	§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4
III	§ 2. Lettres ordinaires	B, 5
III	§ 3. Lettres recommandées	B, 9
II et III	§ 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée	B, 6
III	§ 5. Envois exprès	B, 6

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS,

A. Mandats et bons de poste.

II et III	§ 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

B. Effets de commerce.

II et III	§ 1 ^{er} . Acceptation	PAGES 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, III et VI	G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances	B, 10
	H. Permis de pêche	B, 11
	I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	B, 11
	J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse	B, 11

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES	B, 11
--	-------

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 12
§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

	PAGES
PERSONNEL.	B, 13

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	B, 13
§ 2. Dépense.	B, 13

VIII.

DIAGRAMMES.	B, 14
---------------------	-------

VII de la partie B.

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1909	B, 16
• II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Compa- raison des années 1909 et 1908.	B, 18
N° III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1909 et 1908	B, 20
• IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1909 et 1908.	B, 22
• V. Relevé des valeurs postales d'affranchissement vendues. — Comparaison des années 1909 et 1908	B, 22 et 23
• VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1909 et 1908	B, 24
• VII. Diagrammes	B, 25

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE I^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

§ 1. Service international	C, 3
§ 2. Mise en service d'appareils à grand rendement	C, 4
§ 3. Service intérieur	C, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES ET DE LEUR PRODUIT

§ 1. Mouvement général et recette	C, 5
a. Télégrammes privés intérieurs	C, 5
b. — — — internationaux	C, 6
§ 2. Télégrammes de service	C, 6

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS

	Pages
§ 1. Bureaux.	C, 7
§ 2. Développement du réseau télégraphique	C, 8
§ 3. Appareils en service	C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).	C, 9

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

A. Téléphonie locale.	C, 9, 10 et 11
B. Téléphonie à grande distance intérieure	C, 11
C. Téléphonie internationale	C, 11
Renseignements statistiques :	
a) Mouvement et recette.	C, 12
b) Bureaux centraux téléphoniques	C, 13 et 14
c) Échange des télégrammes par téléphone	C, 15
d) Développement du réseau téléphonique	C, 16
e) Divers	C, 17

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

PERSONNEL.	C, 18
--------------------	-------

II.

RÉSULTATS FINANCIERS

§ 1. Recettes	C, 19
§ 2. Dépenses :	
a) Dépenses ordinaires.	C, 20
b) Dépenses en prestations	C, 21
c) Dépenses de premier établissement	C, 21 et 22
§ 5. Comparaison entre les recettes et les dépenses.	C, 22

ANNEXES DE LA PARTIE C.

- I. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1909 et 1908 C, 24 et 25
- II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1909 et 1908. C, 26
- III. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun des groupes belges en 1909 et en 1908. C, 28 et 29

IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1909 et 1908.	C, 50
V. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les exercices 1909 et 1908	C, 52 et 53
VI. Tableau indiquant sommairement pour 1909 les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite	C, 54
VII. Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations	C, 55

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 3
§ 2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

Annexes à consulter

§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres	D, 4	I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6	II »
§ 3. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	D, 6	II »
§ 4. Pilotage	D, 6	II »
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7	II »
§ 6. Police maritime	D, 7	II »

III.

SERVICES DIVERS.

§ 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 8	II »
§ 2. Écoles de navigation	D, 8	II »
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mouses	D, 8	II »
§ 4. Sauvetage	D, 9	II »

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.	D, 9	II »
-------------------------------	------	------

ANNEXES DE LA PARTIE **D.**

MARINE.

	Pages.
• I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette. — Comparaison des années 1909 et 1908 .	D, 10
• II. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1909 et 1908 . . .	D, 11

