

(I)

(N° 177.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SESSION DE 1910-1911.

CHEMINS DE FER
POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES
ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1910

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

1911

(11)

(III)

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 1910.

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,

DE BROQUEVILLE.

(14)

(v)

PARTIE A

—

CHEMINS DE FER

(VI)

1^{re} SECTION

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT

CHAPITRE 1^{er}

I. — Situation financière

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

L'exposé de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1911, état VIII, page 188, renseigne que les capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer s'élèvent à la somme de fr. 2,731,076,536 59. Les annexes nos I et IX en donnent la décomposition qui est résumée comme suit :

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1910.	1909.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'État	709,608,545 53	675,654,070 65	33,953,874 88
b) des lignes construits à forfait pour compte de l'État	177,402,748 55	176,517,141 54	1,085,606 99
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	988,725,730 49	978,017,027 58	10,706,702 91
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes.	10,535,107 85	10,292,621 95	240,375 90
Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.)	75,680,982 29	72,927,668 56	2,759,313 73
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	19,483,338 97	18,547,586 34	937,952 63
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'État	655,620 850 28	625,175,678 65	30,447,171 63
b) racheté aux compagnies	94,015,142 65	94,015,142 65	»
<i>Montant du capital de premier établissement.</i>	2,731,076,536 59	2,650,945,537 92	80,131,198 67

Voici, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 80,431,498.67 renseignée d'autre part :

I. Lignes nouvelles :

Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael fr.	2,434,323 86
Section de Florennes à Jamagne	51,833 53
Bertrix vers Muno	1,596,119 53
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi)	3,285,599 74
Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles	2,809,199 86
Couillet à Acoz	168,188 21
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois	311,856 42
Stavelot à la frontière prussienne	521,163 81
Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères	21,781 09
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne	4,565 48
Chemins de fer miniers de la Campine	33,376 32
Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital	527,968 31
Total fr.	41,765,975 98

<i>II. Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité; excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclair- rage électrique et au gaz, etc. fr.</i>	28,214,648 54
--	---------------

<i>III. Matériaux acquis en 1910 fr.</i>	9,703,402 52
--	--------------

*IV. Matériel de traction, de transport et de camion-
nage; machines fixes, outillage et installations électri-
ques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.),
savoir :*

Locomotives fr.	13,369,978 85	}	
Tenders	701,510 72		
Voitures	9,286,599 66		
Wagons	6,569,272 49		
Matériel et outillage.	519,809 91		
Ensemble. . . . fr.	30,447,171 63		

Ensemble. . . . fr.	80,431,498 67
---------------------	---------------

§ 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. 2,731,076,536 59

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution (voir p. 13 et annexe IX) fr. 107,499,478 48

2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe IX) fr. 11,088,061 18

118,587,539 66

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,612,488,996 95

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1909 à 2,545,457,255 18

L'augmentation pendant l'exercice 1910 a été de fr. 67,031,741 75

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

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1910.	1909.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'Etat	605,587,204 45	588,410,623 44	16,976,581 01
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	177,180,990 53	175,984,197 25	1,196,793 28
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	985,667,551 09	971,011,125 48	14,656,225 61
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes	10,535,197 85	10,292,621 95	242,575 90
Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc)	75,686,982 29	72,927,668 56	2,759,313 73
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	19,485,338 97	18,547,586 34	937,952 63
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	655,620,850 28	625,173,678 65	30,447,171 63
b) racheté aux compagnies	94,015 142 63	94,015,142 63	»
Ensemble	2,625,577,058 11	2,556,562,444 32	67,214,613 79
dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc	11,088,061 18	10,905,189 14	182,872 04
Reste	2,612,488,996 95	2,545,457,255 18	67,031,741 75

§ 3. — COMPTE APPROXIMATIF DE L'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats définitifs de l'exercice 1909 et les résultats approximatifs de l'exercice 1910 :

DÉSIGNATION.	1910. (Approximatif.)	1909. (Définitif.)	Différences en 1910.
Longueur moyenne exploitée.	4,329km.435	4,319km.422	+ 9km.713
Recettes brutes (ann. II et II bis)	Francs 308,599,853 30	Francs. 280,729,105 63	Francs. + 27,870,727 67
Produits divers (ann. II et II bis)	715,676 85	858,637 32	- 142,960 47
TOTAUX. . .	309,315,510 15	281,587,742 95	+ 27,727,767 20
Recettes accidentelles (ann. II)	»	152,745 74	- 152.745 74
ENSEMBLE. . .	309,315,510 15	281,740,488 69	+ 27,575,021 48
Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II et II bis) .	204,792,198 »	189,965,749 02	+ 14,828,448 98
Excédent des recettes sur les dépenses	104 523,312 15	91 776,739 67	+ 12,746,572 48

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

Les principaux facteurs de l'augmentation des dépenses sont :

le développement du trafic;

les charges temporaires résultées de la dite exposition;

l'accroissement du nombre de bâtiments et installations à entretenir et des travaux extraordinaires de renouvellement à effectuer;

l'augmentation des charges de l'entretien des voies, par suite de l'extension graduelle du réseau, de la circulation de moteurs plus lourds, etc. ;

l'impulsion plus vive donnée au renouvellement du matériel de traction et de transport;

l'augmentation du subside à la caisse des ouvriers;

l'amélioration de la situation du personnel;

l'instauration du travail à primes;

la régularisation de dépenses en salaires se rapportant à l'exercice 1908 et qui n'avaient pu être comptabilisées plus tôt à défaut d'entente avec la Cour des comptes.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES. — AVOIR.

On vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'élève à	fr. 104,523,312 15
Les charges financières se montent à (<i>voir ann. IV.</i>)	100,258,701 24
	4,264,610 91
L'exercice a donc laissé un boni de	fr. 4,264,610 91

§ 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 1909.	fr. 2,650,945,337 92
Augmentation en 1910 (<i>voir 2^e page</i>)	fr. 80,131,198 67
	2,731,076,536 59
Ensemble du capital de premier établissement	fr. 2,731,076,536 59

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886. (*Voir C. R. 1897, ann. VIII.*) fr. 41,090,438 79

Recettes brutes de l'exploitation :

Au 31 décembre 1909	fr. 6,749,000,731 04	}	7,037,600,584 34
En 1910.	» 308,599,833 30		

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

Au 31 décembre 1909	fr. 10,308,309 01	}	11,023,983 86
En 1910	» 715,676 85		

Approvisionnements en dépôt (annexes XVII et XXX) :

Au 31 décembre 1909	fr. 54,122,093 77	}	55,637,923 34
Augmentation en 1910	» 1,515,827 77		

Total de l'*actif* fr. 9,866,429,469 12

Passif.

Dotation dont le trésor a disposé pour l'amortissement :

a) de la dette consolidée. fr.	297,158,234 57				
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) fr.	61,818,739 88	}	338,976,974 45	}	370,065,035 63
Amortissements indirects fr.	11,088,061 18				
Reste à amortir { de la dette consolidée "	2,025,825,867 29			}	2,361,011,500 96
{ des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) fr.	555,187,635 67				
Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. fr.					2,731,076,536 59

Charges financières du capital :

Au 31 décembre 1909 fr.	2,342,655,218 85				
Pour l'exercice 1910 (voir annexe IV).	93,744,111	}		}	2,436,379,529 85

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

Au 31 décembre 1909 fr.	256,805,734 15				
Pour l'exercice 1910 "	6,514,590 24	}		}	263,320,324 37

Loyer de la ligne de Spa à la frontière fr. 15,501,538 83

Quote part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam. fr. 8,263,480 »

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1909. fr.	4,089,811,122 35				
Pour l'exercice 1910 "	202,710,481	}		}	4,292,521,603 35

Pensions des anciens fonctionnaires et employés :

Au 31 décembre 1909 fr.	24,275,722				
Pour l'exercice 1910 "	2,081,717	}		}	26,355,439 »

Total du passif fr. 9,771,418,051 97

Balance.

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

1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886. fr.	11,090,438 79				
2° pour approvisionnements en dépôt.	55,637,923 54	}		}	95,011,417 15

B. Avoir :

au 31 décembre 1909.	24,018,445 91				
Augmentation en 1910.	4,264,610 91	}		}	28,283,054 82

Total égal à l'actif. fr. 9,866,429,469 12

(1) 61,818,739.88 + 335,187,635.67 = 397,006,375.55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 196 de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1911.

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

Capital utile engagé fin 1909	fr. 2,545,487,285 18
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile	
en 1910 (voir § 2), $\left(\frac{67,031,741 75}{2}\right)$	fr. 33,515,870 88

Le capital utile moyen pour faire ressortir le revenu de l'année 1910 est donc de fr. 2,578,973,126 06.
 ce qui établit ce revenu à 3,80 p. c.
 En 1909, le revenu était de 3,40 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 1910 comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (ann. II ^{bis})	fr. 308,599,853 30
Produits divers (ann. II ^{bis})	fr. 713,676 85
Ensemble.	fr. 309,315,510 15

Dépenses d'exploitation y compris les pensions (ann. II^{bis}) (1) 204,787,449 »

Le coefficient pour 1910 est donc de $\frac{204,787,449 \text{ »} \times 100}{309,315,510 15}$, soit 66.21 p. c.;
 il était de 67.46 p. c. en 1909. Pour les années antérieures, voir l'annexe V, colonne 16.

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

EXERCICE 1910 COMPARÉ A CELUI DE 1909.

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 1910 et 1909 :

		1910. (Approximatif.)	1909. (Définitif.)
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes	fr. 71,449 73	65,191 07
	Dépenses d'exploitation	47,304 47	43,977 23
	Recettes nettes	24,145 26	21,213 82
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	4.0879	3.8299
	Dépenses d'exploitation	2.7063	2.5836
	Recettes nettes	1.3814	1.2463
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.4765	3.2737
	Dépenses d'exploitation	2.3017	2.2084
	Recettes nettes	1.1748	1.0653

(1) Non compris une dépense exceptionnelle de 4,749 francs faite pour l'abornement des lignes de la société anonyme de la Flandre Occidentale (litt^e b du 2^o 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 :

		1910.	1909
Parcours kilométrique des trains (1)	de voyageurs km.	44,076,844	42,692,386
	de marchandises	51,588,805	30,831,075
Parcours moyen des trains	de voyageurs	56.2 kil.	55.6 kil.
	de marchandises	42.3 kil.	42.4 kil.
Produit par train-kilomètre	de voyageurs fr.	2.5897	2.5322
	de marchandises	6.1558	5.8759

PÉRIODE QUINQUENNALE 1906-1910 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.		Ouvriers.	
	1910	1909	1910	1909	1910	1909
Service général	128	126	28	24	83	85
Voies et Travaux	943	889	20	12	15,318	15,000
Traction et Matériel	926	916	229	214	31,777	30,834
Exploitation	7,561	7,544	2,747	2,645	8,333	8,123
Perception des recettes et contrôle	858	852	130	123	91	88
TOTAUX.	10,414	10,327	3,154	3,010	53,600	54,150

Ensemble en 1910. 69,168
 Ensemble en 1909. 67,475
 Augmentation 1,695

(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 1910, comparées aux résultats de l'exercice précédent :

Recettes.

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

	1910.	1909.
1° Intérêts provenant des capitaux se rapportant aux services susdits	55,695 29	49,590 44
2° Subsidés :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément)	564,596 52	720,903 44
b. se rapportant à l'exercice ⁽¹⁾	2,226,797 01	2,509,055 89 ⁽²⁾
Totaux.	2,842,086 62	5,279,549 47

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

1° Retenues sur salaires	5,219,467 03	2,989,536 69
2° Subsidés du département des chemins de fer, etc. :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément).	83,903 70	6,022 73
b. se rapportant à l'exercice ⁽¹⁾	335,830 79	258,955 79 ⁽²⁾
3° Subs des du département de la guerre.	48,060 65	47,982 21
4° Intérêts des fonds publics	559,687 71	524,221 56
5° Dons de particuliers et produits divers.	41,560 60	4,645 34
Totaux.	4,258,512 48	3,828,564 52

Dépenses.

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

	1910.	1909.
1° Pensions personnelles des ouvriers du département des chemins de fer, etc. :		
Pensions viagères . . . fr.	2,534,795 08	2,285,517 70
— temporaires	2,554 09	956 30
	2,554,449 17	2,286,274 »

(1) Les chiffres de fr. 2,226,797 01 et 335,830 79, soit fr. 2,562,627 80 au total, représentent la partie des subsides se rapportant à 1910 encaissée pendant cette année.

Le montant total du subside afférent à 1910 est de fr. 4,016,409 55 ; la différence entre ce chiffre et celui de fr. 2,562,627 80 ci-dessus, soit fr. 1,453,481 75, reste à encaisser ; cette somme figure comme créance active au bilan.

(2) Les chiffres de fr. 2,509,055 89 et 258,955 79, soit fr. 2,768,011 68 au total, représentent la partie des subsides se rapportant à 1909 encaissée pendant cette année.

Le montant total du subside afférent à 1909 est de fr. 3,443,513 70 ; la différence entre ce chiffre et celui de fr. 2,768,011 68 ci-dessus, soit fr. 645,502 02 a été encaissée en 1910.

A
(10)

D'autre part . . . fr.	2,554,149 17	2,286,274 »
2° Pensions à des agents commissionnés du chef de leurs services comme ouvriers et à leurs ayants droits du même chef . . .	51,088 87	48,680 60
3° Pensions accordées à des ouvriers par des compagnies dont les lignes ont été reprises.	58,017 76	65,066 45
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	169,125 »	169,125 »
5° Rentes allouées en vertu de la loi sur les accidents du travail	340,275 32	215,614 24
6° Secours permanents et secours à d'an- ciens ouvriers nécessiteux	77,583 11	75,600 71
Totaux. . fr.	3,250,259 23	2,856,561 »

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

	1910.	1909.
1° Pensions viagères :		
Veuves d'ouvriers . . fr.	1,693,208 74	1,601,959 65
Orphelins et ascendants . . .	45,469 58	40,614 97
	1,738,678 32	1,642,554 60
2° Pensions temporaires :		
Veuves d'ouvriers	25,424 07	25,810 27
Orphelins et ascendants . . .	996 74	1,409 18
	26,420 81	27,219 45
3° Secours temporaires en cas de ma- ladie	1,575,531 43	1,597,425 10
4° Frais de traitement (médecins, phar- maciens, etc.).	588,850 26	464,210 96
5° Frais de funérailles	41,962 90	41,640 »
6° Pensions des ouvriers civils du dépar- tement de la guerre	53,933 89	54,948 25
7° Frais généraux et divers.	62,891 10	45,177 73
Totaux. . fr.	3,840,248 71	3,591,176 09

BALANCE.

Recettes.

	1910.	1909.
<i>A.</i> Afférentes aux services faits pour le compte du Trésor . . . fr.	2,842,086 62	3,279,549 47
<i>B.</i> Afférentes aux services faits pour le compte propre de la caisse	4,238,312 48	3,828,564 32
Ensemble. . . fr.	7,080,399 10	7,107,913 79

Dépenses.

<i>A.</i> Pour compte du Trésor	3,250,259 23	2,836,361 »
<i>B.</i> — de la caisse	3,840,248 71	3,591,176 09
Ensemble . . . fr.	7,090,487 94	6,447,537 09
Excédent des recettes sur les dépenses (1909).		660,376 70
Excédent des dépenses sur les recettes (1910).	10,088 84	

Au 1^{er} janvier, l'avoir s'établissait comme suit :

<i>A.</i> Valeurs des fonds publics en portefeuille.	16,902,924 46	16,242,547 76
<i>B.</i> Des capitaux représentatifs :		
1 ^o des annuités à payer par l'État du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées et du paiement, à charge de la caisse des pensions allouées par des compagnies.	2,381,074 »	2,407,567 »
2 ^o de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés pour la validation des services dans le passé.		
3 ^o de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils	541,148 »	565,585 »
<i>C.</i> De la créance, à charge du Trésor, représentant la partie du subside afférent à l'exercice, non encaissée à la clôture des comptes.	1,453,481 75	645,502 02
Total. . . . fr.	21,278,628 21	19,861,199 78
En ajoutant l'excédent des recettes sur les dépenses (1909)		660,376 70
et en déduisant l'excédent des dépenses sur les recettes (1910)	10,088 84	
l'avoir au 31 décembre est de. . . . fr.	21,268,539 37	20,521,576 48

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

<i>A.</i> 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 . . .	20,799,074 41	49,538,731 95
<i>B.</i> Pour pensions temporaires à des veuves, orphelins et ascendants d'ouvriers	39,518 58	45,955 14
<i>C.</i> Pour rentes.	4,733,801 78	4,318,429 95
<i>D.</i> 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 »
Totaux.	22,572,594 27	20,923,267 04
L'avoir constaté ci-dessus étant de.	21,268,539 37	20,521,576 48
les opérations se traduisent par un excédent de charge de	1,303,854 90	401,690 56

L'effectif ouvrier affilié à la caisse a été, en 1910, de 69,062. 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 1909 était de 67,162.



(13)

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 1910 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.	44,954,199 16
Section de Florennes à Jamagne	4,821,675 56
Ligne de Bertrix vers Muno.	12,102,498 59
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.	10,641,850 74
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale	
de Bruxelles	25,287,179 98
Ligne de Couillet à Acoz.	761,807 95
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.	1,167,088 04
Ligne de Stavelot à la frontière prussienne	626,864 96
Section de Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères	248,645 81
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne	8,069 07
Chemins de fer miniers de la Campine	107,096 10
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trou-	
vant en dépôt au 31 décembre 1910	41,573,217 77
Total. . . fr.	79,300,193 73

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1910 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Travaux d'art fr.	637,166 »
Bâtiments divers	1,510,125 83
Construction et aménagement de stations.	12,357,618 81
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.	1,102,692 »
Extension et amélioration des voies, etc.	12,591,684 11
Total. . . fr.	28,199,284 75
Ensemble des deux paragraphes. fr.	107,499,478 48

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 1,768,931 47 en 1910 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 1910(1).

MÈTRES COURANTS :			
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites			
{ directement par l'État	790,837	246,549	1,037,386
{ à forfait pour compte de l'État.	89,618	626,350	715,968
Lignes rachetées par l'État.	4,091,676	4,227,043	2,318,719
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.	4,972,131	2,099,942	4,072,043
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts des recettes ou loyer.	160,515	83,784	244,266
(*) Ligne exploitée sans redevance	»	2,382	2,382
Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État	7,442	4,163	11,605
Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (*)	2,440,088	2,190,208	4,330,296

Dans l'ensemble, 249^{km}.145 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 6,470^{km}. 384

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . . 3,959^{km}. 904

l'étendue totale, en voies simples, est de 10,430^{km}. 288

(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 1.82 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.435 entre les bords intérieurs du champignon des rails, à l'exception, toutefois, de la ligne vicinale de Mons à Boussu dont l'écartement de la voie est de 1 mètre.

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1910.

La longueur effective du réseau, fin 1909,
 était de 4,322^{km}.058.
 Il a été livré à l'exploitation, en 1910, la
 section suivante :

1^{er} mai. — Voies contournant les nouveaux
 bassins et darses, complément aux voies d'Anvers
 (Bassins et Entrepôt) local à Anvers (Bassins et
 Entrepôt) transit et voies ferrées autour des
 bassins d'Anvers 3^{km}.485

A ajouter, par suite de modifications impor-
 tantes au tracé des lignes ci-après :

a) détournement de la section de
 ligne de Wachtebeke à Selzaete . . . 1^{km}.545

b) ligne de Courtrai à Gand — dé-
 tournement par Gand Saint-Pierre de
 de la section comprise entre la station
 de la Pinte et la bifurcation du Strop 0^{km}.585

c) détournement de la ligne de
 Bruges à Blankenberghe et modifica-
 tions aux lignes des bassins 2^{km}.909

Ensemble . . . 4^{km}.837

A défalquer, par suite de modifica-
 tions secondaires et de rectifications
 d'erreurs. 0^{km}.062

Reste . . . 4^{km}.775

Soit ensemble . . . 8^{km}.258

Longueur effective au 31 décembre 1910
 (annexe XIII) 4,350^{km}.296

Les 3^{km}.485 livrés à l'exploitation en 1910
 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année,
 il faut déduire au prorata du temps 1^{km}.161

La longueur *moyenne* des lignes exploitées
 par l'État a donc été de 4,529^{km}.135

§ 5. — 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*) :

	1910.	1909.
<i>Acier.</i>		
Voies principales. . .	12,622,073	12,393,302
— accessoires . . .	5,845,132	5,578,568
	18,467,205	17,973,670
<i>Fer.</i>		
Voies principales. . .	46,112	62,967
— accessoires . . .	1,455,327	1,562,595
	1,501,439	1,625,562
Ensemble. . .	19,968,644	19,599,232

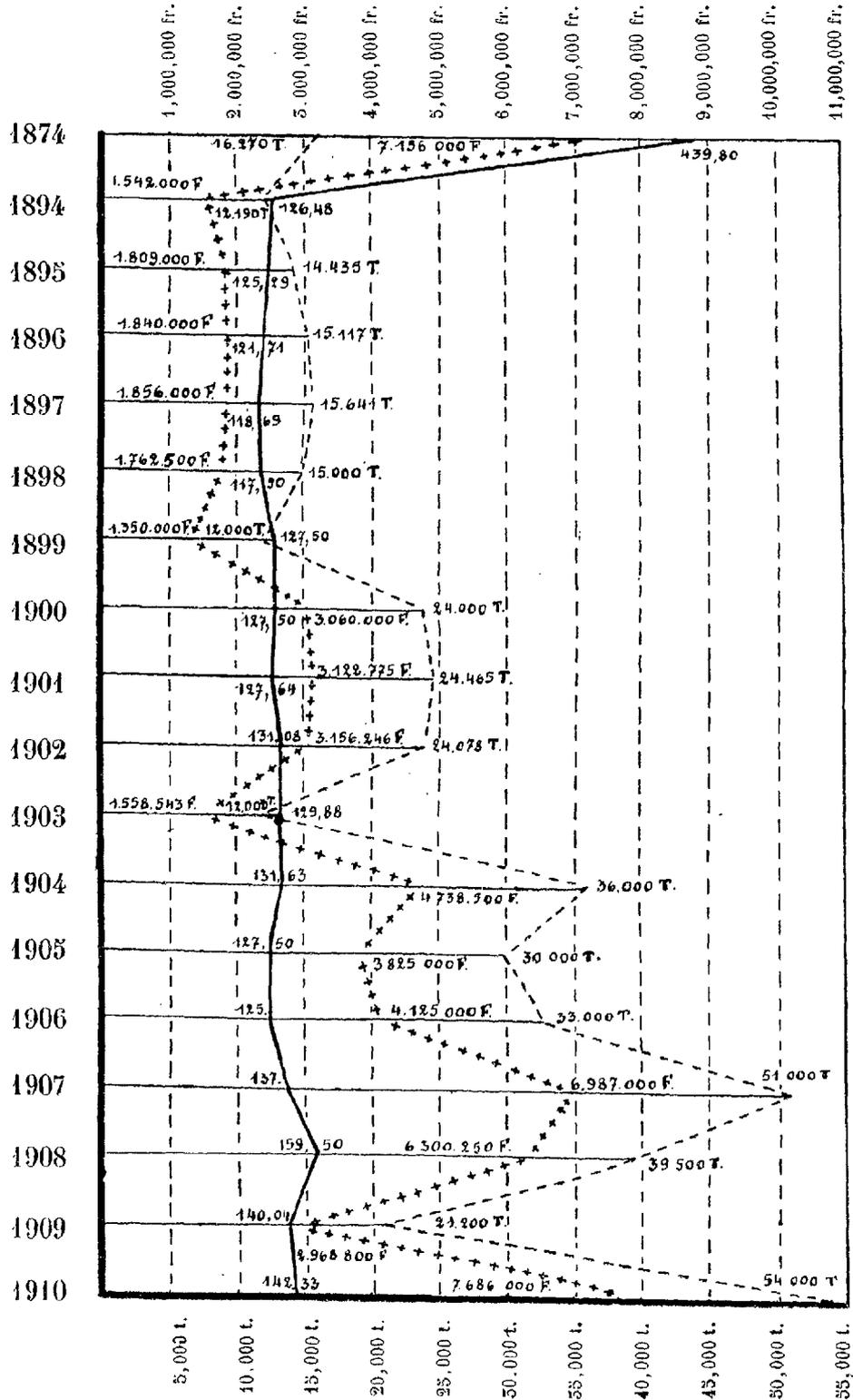
Les 12,622,073 mètres de rails d'*acier* représentent 99.64 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 5,845,132 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 92.48 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1910 ont une valeur de fr. 142.33 la tonne; ceux *utilisés* en 1909 revenaient en moyenne à fr. 140.04, soit une augmentation de 1.64 p. c.

Rails.

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

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



Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 24 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.)

		1910.	1909.
Chêne	voies principales	7,335,115	7,210,194
	— accessoires.	3,459,490	3,352,661
Sapin	voies principales	30,205	57,424
	— accessoires.	165,559	172,758
Hêtre	voies principales	197,105	157,188
	— accessoires	6,656	4,722
Ensemble.		11,192,130	10,934,947

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises pour 1910, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR.	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.80	0.67	(1) 6.47
—	2.60	0.26	0.15	4.94	0.58	5.52
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.91	1.92	6.83
—	2.60	0.26	0.15	4.22	1.65	5.83

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1910, était de 123,906 mètres.

Fin 1909, cette longueur était de 130,423 —

(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 1909, avaient coûté en moyenne fr. 6-36, 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 :

	1910.	1909.	Différence en 1910-
<i>A.</i> — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	$\left. \begin{array}{l} \text{par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.} \\ \text{par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.} \end{array} \right\}$		
	3,187	3,256 ⁽¹⁾	— 49
	148	152	— 4
<i>B.</i> — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	$\left. \begin{array}{l} \text{par un poste voisin} \\ \text{par une cabine Saxby} \end{array} \right\}$		
	788	791	— 3
	162	148	+ 14
<i>C.</i> — Ouverts et non surveillés	2,123	2,156	— 15
Totaux.	6,408	6,465 ⁽¹⁾	— 55

Les 3,187 passages à niveau existant fin 1910 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,141 personnes dont 1,860 hommes et 2,281 femmes; 485 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 3 millions 347,128 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

68 pendant . . .	12 heures.	367 pendant . . .	17 heures.
33 — . . .	13 —	318 — . . .	18 —
369 — . . .	14 —	248 — . . .	19 —
316 — . . .	15 —	99 — . . .	20 —
324 — . . .	16 —	845 — . . .	24 —

Trois passages à niveau ont été établis en 1910. Il en a été supprimé 58 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) Chiffres rectifiés.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Totaux.
Au 1 ^{er} janvier 1910.	1,313	87	1,400
Livrés à l'exploitation pendant l'année	48	8	56
Raccordements régularisés de la Flandre Occidentale	2	»	2
Raccordement régularisé de Termonde Saint-Nicolas	1	»	1
	1,364	95	1,459
Supprimés en 1910.	15	4	19
Situation au 31 décembre 1910	1,349	91	1,440

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1910 et 1909 se présentait comme il suit :

	1910	1909
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	125	121
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	94
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1910.

Il existait au 31 décembre 1910, dans les dépôts, sections et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 19,946,867 francs, savoir (annexe XVII) :

1 ^o <i>Matériaux en bon état (neuf et remploi) :</i>	
Rails en acier fr.	4,145,562 »
Rails en fer.	15,647 »
Accessoires de rails	2,289,034 »
Croisements, longrines, traverses, excentriques	4,304,615 »
Billes et bois spéciaux	4,037,168 »
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc.	2,956,525 »
2 ^o <i>Matériaux mis hors d'usage.</i>	2,020,472 »
Total. . . fr.	19,769,023 »
Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer	839,302 »
Reste. . . fr.	18,929,721 »
3 ^o <i>Approvisionnement à la disposition des sections</i>	1,017,146 »
Ensemble . fr.	19,946,867 »

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 1910 et 1909 se résume comme suit :

	1910.	1909.
	—	—
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	4,213	4,093
Tenders indépendants	2,993	2,888
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	10,459	10,033
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	84,681	82,302

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 1910 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (*)	Voitures automotrices.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (*)	marchan- dises.
Effectif au 31 décembre 1909.	4,048	3,994	45	9,954	82,302
Faits accomplis en 1910.					
{ Mise hors d'usage.	25	29	9	(*) 64	(*) 212
{ Reste.	4,023	3,965	36	9,890	82,090
{ Renouvellement (budget ordinaire) . .	6	40	»	56	563
{ Extension (budget extraordinaire) . .	448	438	»	447	2,028
Effectif de fin 1910.	4,477	4,443	36	10,393	84,681
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	4,383	4,477	78	11,173	86,772
On trouve les différences suivantes : En moins.	206	334	42	780	2,091
Il restait à mettre en service au 31 décembre 1910 :					
1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire) . . .	97	47	4	163	1,232
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) . .	30	63	»	65	877

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 454,587 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 6,292 kilogrammes (*voir annexe XXII*), la balance en plus correspond, en réalité, à $\left(\frac{454,587}{6,292}\right) = 72$ locomotives.

Les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 894,650 francs de plus que les moteurs retirés du service qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, la balance en plus correspond, fin 1910, à 6,500 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 66,592 $\frac{1}{2}$ tonnes de chargement.

A raison du nombre moyen de 48 places par voiture et de la capacité moyenne de 12 $\frac{58}{100}$ par wagon, cette balance équivaut à 135 voitures à voyageurs et à 5,293 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 automotrices (*voir annexe XIX*).

(5) Déduction faite de 4 véhicules rentrés dans les écritures pour régularisation.

(4) Déduction faite de 2 véhicules entrés par transformation et provenant de matériel de traction.

Pour les wagons spéciaux, la balance en moins, estimée en essieux, est de 119.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 5,585,928 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 $(894,650 + 5,585,928) = 6,478,578$ francs.

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1909, 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 1,423

En 1910, il en a été agréé 82, et 12 ont été retirés du service, ci 70

L'effectif au 31 décembre 1910 est donc de 1,495

se répartissant comme suit :

- 1,388 wagons-citernes ;
- 27 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 65 wagons à haussertes ;
- 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 boîtes pour transport de chevaux.

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

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

	1910.	1909.
Remorquant des trains de voyageurs(1) .	47,727,446 kil.	46,585,545 kil.
— — de marchandises .	41,492,746 »	39,825,479 »
— — de route	652,972 »	654,359 »
Circulant à vide	6,910,967 »	6,454,518 »
Faisant des manœuvres	20,535,914 »	19,768,600 »
Ensemble (1) .	117,100,045 »	113,288,279 »

(1) Non compris 16,202 kilomètres en 1910 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 495,652 kilomètres en 1910 et 495,088 kilomètres en 1909 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 1910.	En 1909.
Remorquant des trains de voyageurs	534,530 kil.	403,883 kil.
— — de marchandises	73,697 »	73,613 »
Circulant à vide	50,509 »	51,237 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble	660,536 »	532,755 »

§ 5. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1910	En 1909.	
Nombre annuel des trains de l'État	de voyageurs (1)	trains internationaux	58,200	33,385
		trains ordinaires (2)	1,055,795	1,045,458
		trains mixtes	58,687	41,507
		trains du dimanche	6,874	5,966
		trains spéciaux	13,538	12,945
			1,153,112	1,159,257
de marchandises		745,585	723,442	
de route		53,710	51,163	
Ensemble.		1,952,207	1,893,844	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. { trains lourds.	59,414,265	37,879,344
		voyageurs. { trains légers (5).	5,613,415	5,915,975
		marchandises	51,515,995	50,756,795
			74,546,675	72,550,512
	Pour le service de la route.		652,016	632,234
	b) sur les lignes étrangères.	voyageurs	680,887	717,954
marchandises		547,289	559,176	
Parcours total des trains de l'État (5)		76,206,865	74,239,696	
Parcours kilomé- triques des trains étrangers	c) sur le réseau de l'État.	voyageurs	534,530	403,779
		marchandises	74,812	74,282
	PARCOURS PRODUCTIFS		609,142	480,061
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. D' L'ÉTAT	voyageurs (5)	43,567,010	42,199,298
		marchandises	51,588,805	50,851,075
	Autres parcours.		1,660,192	1,709,384
	TOTAL GÉNÉRAL (5)		76,816,007	74,759,757

(1) Au point de vue des trains de voyageurs, la différence en plus sur l'exercice 1909 est due notamment à l'augmentation du trafic occasionnée par l'exposition universelle de Bruxelles. Il y a diminution du nombre de trains mixtes, à cause de la transformation de certains trains de l'espèce en trains de voyageurs et trains de marchandises.

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

(5) Non compris 16,202 kilomètres en 1910 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 495,652 kilomètres en 1910 et 495,088 kilomètres en 1909 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 1910.	En 1909. (1)	Différences pour 1910.	
				Nombre.	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,604,918	1,618,223	— 13,305	0.82
	Autres marchan ^{dises}	4,360,270	4,097,036	+ 263,214	6.42
Transports en service.	Divers	408,545	467,166	— 58,621	12.55
	Combustibles	155,036	151,929	+ 3,107	2.05
ENSEMBLE		6,528,769	6,334,374	+ 194,395	3.07

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

		En 1910.	En 1909.
En ne tenant compte que des wagons employés	} en service intérieur	2 ^j 98	3 ^j 29
	} en services mixtes et internationaux.	7 ^j 49	6 ^j 52
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation.	} en service intérieur	5 ^j 08	5 ^j 41
	} en services mixtes et internationaux.	7 ^j 75	6 ^j 56

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1910 et en 1909 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 1910 de fr. 13.80 et en 1909 de fr. 14.58.

Les prix moyens des différents charbons pour locomotives acquis aux adjudications qui ont eu lieu de 1875 à 1910 sont renseignés au second diagramme ci-après.

§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

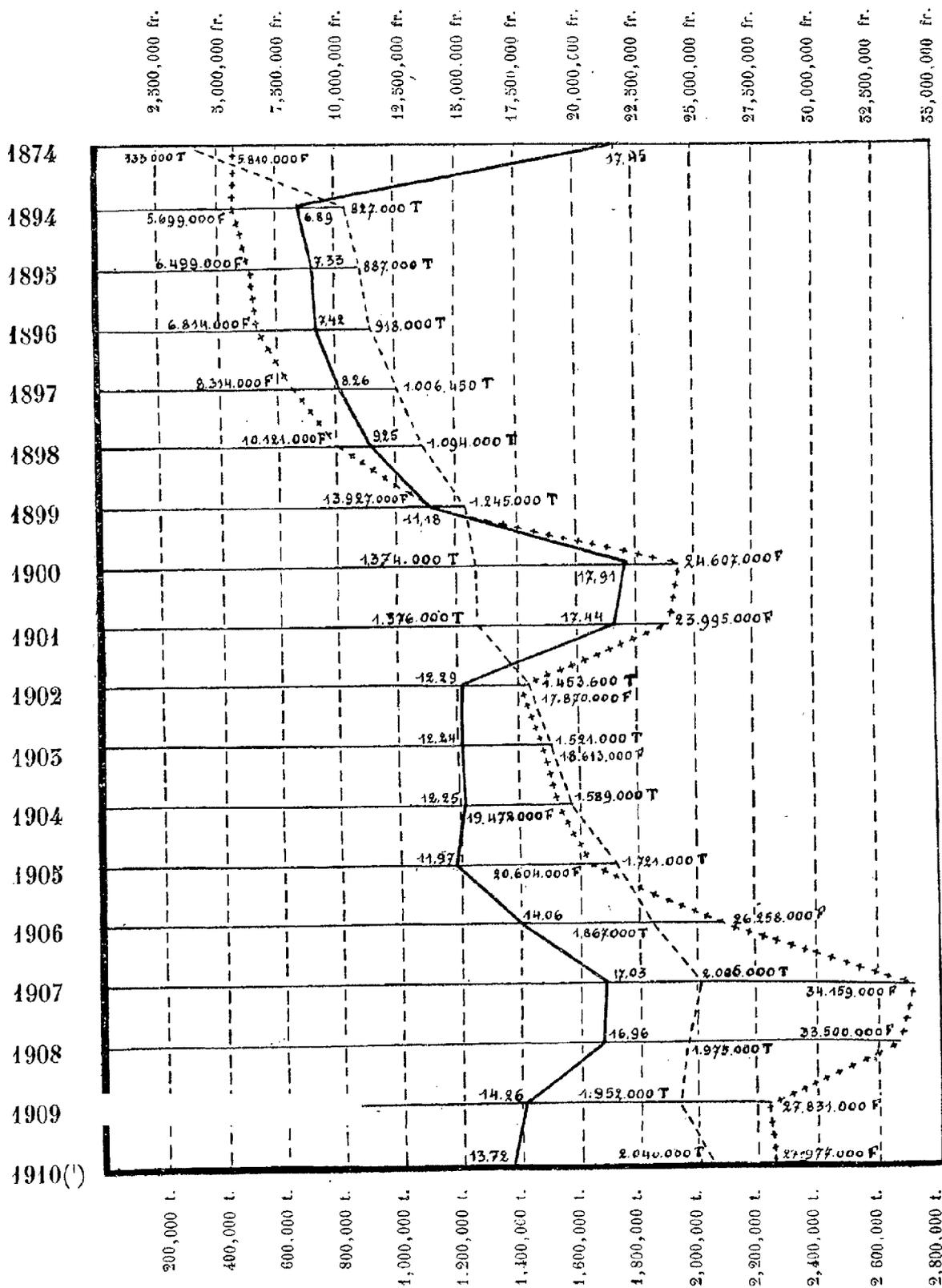
Le premier diagramme ci-contre figure les consommations de charbons, MENUS ET GAILLETEUX, de briquettes et de gailleteries (2), de 1874 et de chacune des années 1894 à 1910, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

(1) Chiffres rectifiés.

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

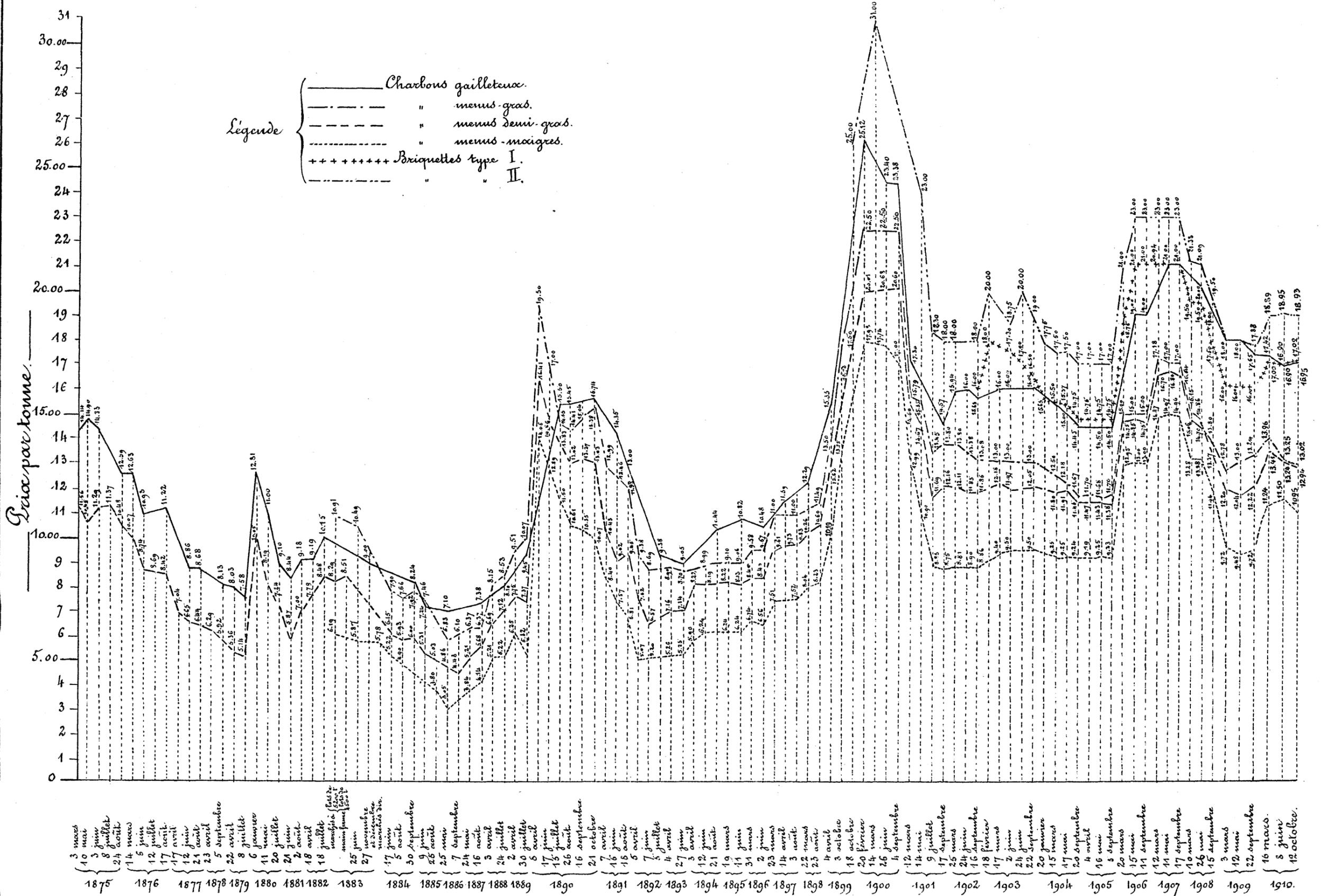
Consommation de combustibles.

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 522,776 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 9,580,083 francs.
 N. B. Les quantités indiquées au présent diagramme représentent les charbons menus, les charbons gailleux, les briquettes et la gailletterie réunis.

Diagrammes des prix moyens des charbons pour locomotives.



Dates des adjudications.

§ 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 1910.	En 1909.
Par train-kilomètre (1).	}	Quantité . . . 24 ^k .61	24 ^k .04
		Valeur . . . 0 ^f .536	0 ^f .540
Par locomotive-kilomètre avec train (2).	}	Quantité . . . 20 ^k .87	20 ^k .50
		Valeur . . . 0 ^f .285	0 ^f .290
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres (3).	}	Quantité . . . 16 ^k .02	15 ^k .76
		Valeur . . . 0 ^f .219	0 ^f .225

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Électricité. — L'annexe XXVI donne les prix de revient de l'énergie électrique produite par les usines du chemin de fer en 1910.

Gaz. — La consommation de gaz pour l'éclairage des stations a été de 4,006,796 mètres cubes; la dépense s'est élevée à fr. 505,350 17, soit fr. 0.126 par mètre cube. (Voir annexe XXVII.)

Le nombre de trains éclairés au gaz riche en 1910 était de 515. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 272,737 14, soit fr. 0.165 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 1910.		En 1909.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	9,468,025 litres.	F. 662,761 61	9,002,639 litres.	F. 795,835 06
Huile de colza épurée.	875,852 kilogr.	552,711 59	842,476 kilogr.	598,851 94
Torches-falots	6,958 pièces.	5,260 86	4,989 pièces.	2,494 50
Ensemble		F. 1,218,735 86		F. 1,597,161 50

(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 l'extension 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 1910, il existait 54,104 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,554 calorifères de voitures de trains légers, soit 445 chaufferettes et 59 calorifères de plus qu'en 1909.

§ 13. — GRAISSAGE.

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

		En 1910.		En 1909.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	6,494,443	865,508 67	6,005,697	927,191 52
	Suif et graisses.	284,448	235,842 84	293,830	224,339 20
	Totaux. . .	6,778,591	1,101,351 51	6.299,527	1,151,533 72
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 623,560	182,473 06	(2) 596,333	196,979 44
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	521,920	156,037 86	472,567	175,875 53
	Suif et graisses.	22,393	15,966 42	16,839	11,908 87
	Totaux. . .	544,313	172,003 98	489,406	187,784 40
Ensemble. . .		7,946,464	1,455,878 55	7,385,266	1,536,297 26
Soit pour 1910		+ 561,198	— 80,418 71	»	»

§ 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. — Les nouvelles locomotives à voyageurs du type 10 (modèle « Pacific ») et celles à marchandises du type 36 (modèle « Decapod ») ayant fourni d'excellents résultats, l'administration a commandé, en 1910, 24 machines du premier type et 53 du second.

(1) Non compris 150,427 kilogrammes d'huile de rempli.

(2) — 114,575 — —

Les premières seront affectées à la remorque des trains express lourds sur la ligne à fortes rampes du Luxembourg et sur la ligne d'Ostende à Herbesthal; les secondes feront le service des trains rapides de marchandises sur la ligne du Luxembourg.

L'administration a continué à étendre l'application du surchauffeur Schmidt; au 31 décembre 1910, l'effectif comprenait 444 machines pourvues de cet appareil.

* * *

Voitures. — L'administration a commandé, pour améliorer le service international, 15 voitures à bogies de 3^e classe et 24 voitures mixtes — 1^{re} et 2^e classe, à bogies — des types étudiés en 1909.

* * *

Wagons. — En vue d'améliorer les conditions de travail des serre-freins, l'administration a commandé, à titre d'essai, un certain nombre de wagons à charbon de 20 tonnes avec guérites plus spacieuses et pourvues de portes.

ÉLECTRICITÉ.

A. *Éclairage des gares et dépendances.* — L'éclairage électrique comportait, au 31 décembre 1910, 13,741 lampes à incandescence et 3,768 lampes à arc (voir détails annexe XXVII) réparties dans 73 stations, ateliers, etc.

Les nouvelles installations désignées ci-après :

Bruxelles-Nord-Ouest	comportant	63	lampes à incandescence;
Comblain-au-Pont	—	37	—
Esneux	—	37	—
Etterbeek	—	412	—
Poulseur	—	96	—
Rivage	—	73	—

sont comprises dans la répartition.

L'énergie électrique est fournie, dans ces six stations, par l'industrie privée.

Des conventions sont intervenues avec celle-ci, pour la même fourniture aux services de l'État à Ciney, Trazegnies et Gand, ainsi qu'au nouveau service hydraulique de Namur.

* * *

L'administration a mis à l'essai des lampes à incandescence de forte intensité, 100 et 200 bougies, pouvant remplacer économiquement des lampes à arc. A titre de continuation d'essais, des lampes à vapeur de mercure supplémentaires ont aussi été installées en 1910.

Une usine d'électricité provisoire a été établie au moyen de matériel de remploi, pour alimenter les nouvelles installations du service de la traction à Haine-Saint-Pierre; l'éclairage électrique de la nouvelle remise a été réalisé en 1910.

Le renforcement de la puissance de la nouvelle usine d'électricité des ateliers centraux de Malines, poursuivi en 1910, a permis de supprimer l'ancienne usine, de réaliser une extension importante d'éclairage dans ces ateliers centraux et d'éclairer la gare de Malines au moyen de l'énergie produite par cette nouvelle usine.

Pour le service des gares de l'agglomération bruxelloise desservies par la distribution d'électricité de la société bruxelloise, une nouvelle cabine à haute tension a été établie à la station de Bruxelles-Nord. De cette cabine sont alimentées, notamment, les lampes à incandescence placées aux nouveaux abris des quais à voyageurs à Bruxelles-Nord.

Un remaniement important de l'installation d'éclairage électrique de la gare de Courtrai, nécessité par des besoins de service, est en cours d'exécution.

Les mêmes nécessités ont amené l'administration à renforcer les moyens de production des usines d'électricité d'Ath et de Mons.

A la station de Tournai, le bâtiment des recettes et le hangar à marchandises ont été pourvus de lampes à incandescence fonctionnant sous courant alternatif, 110 volts, livré par la sous-station établie dans le bâtiment des recettes.

B. Éclairage des trains.— Fin 1910, l'administration possédait 1,558 voitures appareillées à l'éclairage électrique, savoir :

1,403	voitures	au système	Stone;
142	—	—	série parallèle;
11	—	—	Aichelé;
1	—	—	Kull;
1	—	—	Vicarino.

C. Applications diverses. — L'administration a fait fournir :

Un ascenseur électrique	à Bruxelles-Nord;
—	— pour bagages, à Etterheck;
—	— — à Gand-Ecloo

et un aéro-condenseur à l'atelier central d'Ans.

Des moteurs électriques ont été acquis pour actionner différents engins de manutention, appareils et machines-outils, dans certains ateliers et ateliers centraux.

Une pompe triplex, à commande électrique, d'un débit horaire de 100 mètres cubes, a été commandée par le service hydraulique de la gare de Mons.

ÉCLAIRAGE PAR PROCÉDÉS AUTRES QUE L'ÉLECTRICITÉ.

1° Stations.

A. Gaz. — L'éclairage au gaz a été étendu dans 51 stations, ateliers, etc. L'extension comporte 492 brûleurs (Auer et ordinaires). Le nombre total des

brûleurs à gaz, qui était de 26,874 fin 1909, se chiffre au 31 décembre 1910 à 26,188 (1). (Voir détails annexe XXVII.)

B. *Pétrole.* — L'éclairage au pétrole au moyen de lampes belges a été étendu dans 79 stations. Il a été placé 271 appareils en extension et 49 en remplacement des lampes ancien modèle à mèche plate.

125 lampes de ce dernier modèle ont été placées en extension dans 27 stations, haltes et points d'arrêt.

225 foyers à incandescence par le pétrole ont été placés en extension dans 20 stations (voir détails annexe XXVII).

2° *Trains.*

Le fonctionnement des équipements d'éclairage des voitures par brûleur à incandescence à gaz au moyen de manchons droits donnant satisfaction, l'administration a fait appliquer, en 1910, ce même équipement à 474 voitures de 3^e classe. Le nombre de véhicules équipés de la sorte est ainsi porté à 659.

A titre d'essai, l'administration a fait équiper à l'éclairage au gaz par incandescence avec manchons renversés, 2 voitures-salon, 2 voitures-salon-restaurant et 16 voitures de 3^e classe à bogies. Cet essai se continue.

Pendant le même exercice, 4 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 1910. Les résultats obtenus ne sont pas encore suffisamment concluants. Les essais seront continués en 1911.

(1) En ajoutant les 492 brûleurs placés en extension au nombre total de brûleurs en service en 1909, on obtient 27,366 brûleurs; mais ce chiffre doit être diminué de 1,178 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.

(39)

CHAPITRE IV. EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, pendant les exercices 1910 et 1909, sont résumés dans le tableau suivant :

NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1910.	RECETTES		Différences pour 1910.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
en 1910.	en 1909.		en 1910.	en 1909.		en 1910.	en 1909.	en 1910.	en 1909.

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (1).	330,385	258,812	+ 73,573	2,616,936 14	2,047,738 92	+ 569,197 22	Kil. 84,46	Kil. 85,02	Fr. 7,921	Fr. 7,974
2 ^e —	2,318,398	2,087,097	+ 231,301	8,025,567 68	6,614,053 70	+ 1,409,533 98	51,26	49,68	3,461	3,169
3 ^e —	13,506,606	12,730,212	+ 776,394	12,105,178 20	10,828,873 65	+ 1,276,304 55	23 71	22,55	0,896	0,851
Totaux et moyennes.	16,155,389	15,076,121	+ 1,081,268	22,745,702 02	19,480,666 27	+ 3,255,035 75	29,54	27,33	1,406	1,293

b) Billets « aller et retour ».

1 ^{re} classe (1).	543,904	435,044	+ 108,860	2,895,285 42	2,001,684 93	+ 893,600 49	66,05	61,32	4,955	4,601
2 ^e —	6,722,906	6,208,416	+ 514,490	11,565,929 78	10,026,701 44	+ 1,539,228 34	33 71	31,66	1,720	1,601
3 ^e —	10,109,918	9,313,691	+ 796,227	29,400,188 52	26,176,424 37	+ 3,223,764 15	21,00	19,98	0,638	0,600
Totaux et moyennes.	17,376,728	15,957,151	+ 1,419,577	43,861,403 72	38,204,810 74	+ 5,656,592 98	23,13	21,80	0,818	0,765

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

1 ^{re} classe (1).	874,289	691,856	+ 182,433	5,312,211 56	4,049,423 85	+ 1,262,787 71	73 "	70,12	6,076	5,852
2 ^e —	9,041,304	8,293,513	+ 747,791	19,589,517 46	16,640,755 14	+ 2,948,762 32	38,98	36,15	2,167	2,001
3 ^e —	20,615,524	19,043,906	+ 1,571,618	41,505,366 72	37,005,298 02	+ 4,500,068 70	21,68	20,56	0,696	0,660
Totaux et moyennes.	30,532,117	28,029,275	+ 2,502,842	66,407,101 74	57,695,477 01	+ 8,711,624 73	24,57	23,08	0,955	0,882

d) Billets à prix réduits.

Militaires, enfants, électeurs, etc.	1 ^{re} classe (1).	20,720	17,802	+ 2,918	60,016 78	49,560 08	+ 10,456 70	61,80	59,36	2,808	2,783
	2 ^e —	323,845	307,061	+ 16,784	439,185 61	413,186 70	+ 25,998 91	42,52	42,19	1,356	1,346
	3 ^e —	2,035,441	1,973,304	+ 62,137	1,785,184 "	1,693,147 15	+ 92,036 65	45,40	45,40	0,877	0,859
Abonnements ordinaires.	1 ^{re} classe (1).	676,654	610,362	+ 66,292	1,366,459 50	1,219,196 45	+ 147,263 05	53,03	53,51	2,619	1,968
	2 ^e —	7,216,320	6,454,114	+ 762,206	8,657,216 40	7,551,731 73	+ 1,105,514 76	44,68	43,51	1,200	1,170
	3 ^e —	14,673,508	12,963,916	+ 1,709,592	9,510,514 90	7,972,857 73	+ 1,537,657 16	37,36	36,83	0,616	0,615
Abonnements d'étudiants.	1 ^{re} classe (1).	25,910	31,910	- 6,000	8,637 18	10,076 35	- 1,389 17	18,15	17,95	0,335	0,316
	2 ^e —	2,299,658	2,273,376	+ 26,282	422,441 02	415,001 06	+ 7,440 02	75,71	15,85	0,184	0,183
	3 ^e —	2,427,276	2,387,890	+ 39,386	275,090 12	266,800 13	+ 8,289 99	11,81	12,16	0,114	0,112
Abonnements d'ouvriers.	1 ^{re} classe (1).	71,866,821	50,214,976	+ 21,651,845	9,282,958 02	8,457,194 92	+ 825,763 10	18,79	18,74	0,129	0,128
	2 ^e —	74,064	82,745	- 8,681	188 168 85	196,865 60	- 8,696 75	52,81	51,38	0,998	0,971
	3 ^e —	116,753	97,988	+ 18,765	301,979 61	209,766 03	+ 92,213 58	136,85	113,27	2,586	2,141
Métiers et leurs gardiens.	1 ^{re} classe (1).	2,325	812	+ 1,513	16,174 80	6,737 10	+ 9,437 70	148,35	176,91	6,937	8,297
	2 ^e —	65,853	43,816	+ 22,037	230,727 30	145,941 35	+ 84,785 95	109,84	104,43	3,503	3,331
	3 ^e —	1,586,218	1,190,615	+ 395,603	1,757,365 98	1,255,612 47	+ 501,753 51	58,62	65,80	1,108	1,055
Émigrants.	1 ^{re} classe (1).	116,753	97,988	+ 18,765	301,979 61	209,766 03	+ 92,213 58	136,85	113,27	2,586	2,141
	2 ^e —	2,325	812	+ 1,513	16,174 80	6,737 10	+ 9,437 70	148,35	176,91	6,937	8,297
	3 ^e —	65,853	43,816	+ 22,037	230,727 30	145,941 35	+ 84,785 95	109,84	104,43	3,503	3,331
Sociétaires.	1 ^{re} classe (1).	1,586,218	1,190,615	+ 395,603	1,757,365 98	1,255,612 47	+ 501,753 51	58,62	65,80	1,108	1,055
	2 ^e —	16,252	20,020	- 3,768	45,381 10	57,353 45	- 11,972 35	87,55	89,82	2,792	2,865
	3 ^e —	185,826	114,052	+ 71,774	268,340 35	190,006 31	+ 78,334 04	76,40	84,15	1,444	1,669
Voyages circulaires.	1 ^{re} classe (1).	61,400	52,233	+ 9,167	451,182 46	367,245 11	+ 83,937 35	79,81	90,02	7,348	7,011
	2 ^e —	196,791	161,591	+ 35,199	1,089,113 15	820,849 67	+ 268,263 48	88,50	84,76	5,534	5,080
	3 ^e —	87,572	85,481	+ 2,091	287,633 74	209,371 50	+ 78,262 24	89,06	87,41	3,285	3,197
Total des billets à prix réduits.	1 ^{re} classe (1).	787,009	722,130	+ 64,879	1,902,550 72	1,652,805 09	+ 249,745 63	54,42	54,14	2,417	2,289
	2 ^e —	10,118,729	9,259,981	+ 858,748	10,884,095 27	9,404,064 56	+ 1,480,030 71	39,37	38,51	1,076	1,016
	3 ^e —	13,053,479	11,063,777	+ 1,989,702	23,617,915 57	20,431,681 85	+ 3,186,233 72	23,17	22,77	0,253	0,239
Totaux et moyennes.	193,959,217	175,077,897	+ 18,881,320	36,444,561 56	31,598,551 44	+ 4,846,010 12	24 96	24 54	0,349	0,330	

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe (1).	1,661,298	1,413,095	+ 247,303	7,214,772 28	5,702,228 94	+ 1,512,543 34	61,20	61,96	4,343	4,033	
2 ^e —	19,169,033	17,553,494	+ 1,605,539	30,473,612 73	26,043,819 61	+ 4,429,793 09	39,19	37,41	1,500	1,484	
3 ^e —	52,670,003	41,139,853	+ 11,530,150	87,130,282 21	57,956,979 87	+ 29,173,302 34	22,50	21,89	0,426	0,406	
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal.	73,491,334	60,107,172	+ 13,384,162	102,818,667 30	89,704,028 45	+ 13,114,638 85	21,82	23,05	0,567	0,551	
Tickets d'entrée dans les stations.	simples.	791,146	793,598	+ 2,452	336,073 "	295,704 90	+ 40,368 40	"	"	"	"
	A. et R.	853,608	817,424	+ 36,184	138,218 75	128,858 10	+ 9,360 65	"	"	0,149	0,151
	Mons à Roussu.	188,452	165,018	+ 23,434	12,010 41	11,613 51	+ 396 90	"	"	0,071	0,070
Résultats généraux.	77,171,344	68,682,112	+ 8,489,232	114,836,816	101,502,212	+ 13,334,604	24 82	23 05	0,587	0,555	

(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 1909, l'année 1910 a produit :

Pour les billets simples	en plus . fr.	3,255,035 73
— « aller et retour »	en plus. . .	5,456,592 98
Pour l'ensemble des billets simples et « aller et retour »	en plus . fr.	8,711,628 73
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en plus . .	4,936,010 12
Pour la totalité des transports de voyageurs	en plus . fr.	13,647,638 85 ⁽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.	16,155,389	53,376,728	69,532,117
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants, des militaires, etc., soit		103,959,217	103,959,217
Ensemble.		157,335,945	173,491,334

l'on constate que sur 173,491,334 voyages, 157,335,945, soit 90.69 p. c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion était de 90.58 p. c. en 1909.

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. 1910.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1,231,112	99,186,147	97,955,035
Autres voyages	21,966,511	74,305,187	52,338,676
Ensemble.	23,197,623	173,491,334	150,293,711

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

	1910.	1909.
En première classe	106,652,428	87,607,520
En deuxième classe	750,811,469	656,679,899
En troisième classe	3,448,744,296	3,089,949,631
Ensemble.	4,306,208,193	3,834,237,070
En plus pour 1910		471,971,123

(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 . . .	1.57	1880 . . .	0.88	1895 . . .	0.66
1866 . . .	1.15	1881 . . .	0.82	1896 . . .	0.64
1867 . . .	1.19	1882 . . .	0.81	1897 . . .	0.62
1868 . . .	1.19	1883 . . .	0.79	1898 . . .	0.59
1869 . . .	1.18	1884 . . .	0.78	1899 . . .	0.56
1870 . . .	1.14	1885 . . .	0.81	1900 . . .	0.551
1871 . . .	1.12	1886 . . .	0.75	1901 . . .	0.548
1872 . . .	0.95	1887 . . .	0.74	1902 . . .	0.550
1873 . . .	0.87	1888 . . .	0.75	1903 . . .	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	1893 . . .	0.66	1908 . . .	0.546
1879 . . .	0.75	1894 . . .	0.69	1909 . . .	0.552
				1910 . . .	0.587

Sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, comme cela s'est produit en 1910, 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 1910. — 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 1910, 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.

§ 5. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTES.			
	Unité.	1910.	1909.	Différences pour 1910.	1910.	1909.	Différences pour 1910.
Voyageurs	Voyage.	175,312,540	161,913,242	+ 13,399,298	103,109,981 66	89,460,530 31	+ 13,649,451 35
Tickets d'entrée. . .	Coupon	3,360,730	2,957,049	+ 403,681	336,073 "	295,701 90	+ 40,368 10
Bagages	Quintal.	659,161	590,046	+ 69,115	3,000,501 85	2,544,156 24	+ 456,345 61
Petites marchandises	Id.	7,070,321	6,572,452	+ 497,869	17,656,576 75	16,442,143 81 ⁽³⁾	+ 1,214,432 94
Grosses —	Tonne (1).	58,085,605	54,025,008	+ 4,061,797	177,349,282 08	164,427,894 89 ⁽³⁾	+ 12,921,387 19
Finances	—	— (2)	— (2)	—	275,729 78	258,192 75	+ 17,537 03
Équipages	Nombre.	6,068	5,646	+ 422	197,688 69	184,497 54	+ 13,191 15
Chevaux et bestiaux .	Expédition	123,693	115,363	+ 8,332	2,839,329 20	2,654,497 90	+ 184,831 30
Produits extraordinaires	—	—	—	—	3,834,670 20	4,461,487 29	— 626,817
Ensemble					308,599,833 30	280,729,105 63	+ 27,870,727 67
Produits divers					715,676 85	858,637 32	— 142,960 47
Total . . . fr.					309,315,510 15	281,587,742 95	+ 27,727,767 20

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

	1910				1909.
	SERVICE intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	69,651,979 63	16,799,847 85	16,658,154 26	103,109,981 66	89,460,530 31
Tickets d'entrée dans les stations.	336,073 "	"	"	336,073 "	295,704 90
Bagages	1,126,309 60	61,512 18	1,810,650 07	3,000,501 85	2,544,156 24
Petites marchandises	12,885,323 46	750,719 02	4,021,533 67	17,656,576 75	16,442,143 81 ⁽³⁾
Grosses —	99,829,208 08	12,305,134 20	65,214,919 80	177,349,282 08	164,427,894 89 ⁽³⁾
Finances	209,038 60	30,482 72	36,208 47	275,729 78	258,192 75
Équipages	152,448 03	10,424 62	34,815 84	197,688 69	184,497 54
Chevaux et bestiaux	2,414,915 42	99,233 60	325,179 98	2,839,329 20	2,654,497 90
Produits extraordinaires	3,834,670 20	"	"	3,834,670 20	4,461,487 29
Ensemble . . . fr.	190,439,966 02	30,059,375 19	88,100,492 09	308,599,833 30	280,729,105 63
Produits divers fr.				715,676 85	858,637 32
Total . . . fr.				309,315,510 15	281,587,742 95

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

(²) L'absence d'indications relatives au mouvement d'expéditions « finances » résulte de ce que cette rubrique comporte, outre les expéditions de finances proprement dites, celles d'œuvres d'art, d'objets précieux, etc. (taxes au poids et à la valeur cumulées), ainsi que les « remboursements ».

(³) Chiffres rectifiés.

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

	<i>Services : intérieur,</i>	<i>mixtes,</i>	<i>internationaux.</i>
En 1909, de	63.05	9.78	27.17
Elle est, en 1910, de	61.71	9.74	28.55
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Différences pour 1910.	— 1.34	— 0.04	+ 1.38

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit.

	En 1910	En 1909.
Garde de bagages. fr.	194,904 85	170,592 97
Loyer des buffets.	120,776 26	125,403 55
Droit d'affichage	27,686 »	27,554 »
Remise à domicile des articles « bureau restant », 2 ^e remise, 5 ^e remise, etc. (1)	70,210 20	159,491 60
Amendes pour surcharge	51,557 81	32,690 76
Formalités en douane	412,846 94	395,023 20
Dépôt et magasinage	159,986 69	144,536 24
Retard dans le chargement et le déchargement.	698,513 59	522,699 58
Location de locomotives, tenders, matériel, etc.	12,252 54	19,272 66
— de tapissières.	155 10	228 40
Déchargement d'office	54,157 50	34,403 80
Entretien et traction sur raccordements.	410,080 32	556,989 12
Redevances pour usage de quais	2,685 50	4,983 43
Location de terrains, produits des vidanges, etc.	101,503 23	89,147 96
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	782,024 67	1,867,601 56
Surtaxes non remboursées	1,552 06	1,385 72
Recettes diverses	774,617 41	512,184 96
	<hr/>	<hr/>
Total. . fr.	5,834,670 29	4,461,487 29

§ 5. — PRODUITS DIVERS.

Les produits divers encaissés par l'administration des domaines, pour compte de l'exploitation du chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, etc., se sont élevés (*voir* annexe VII.) à fr.

	En 1910.	En 1909.
	715,676 85	858,637 32

§ 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) Depuis le 1^{er} septembre 1909, les taxes de remise à domicile et des formalités en douane des colis postaux (fr. 0.25 par colis) sont comprises dans les recettes marchandises.

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 1910.	En 1909.																		
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,569,542 68	1,278,495 97																		
Ouvriers allant travailler hors frontière	194,120 54	182,595 72																		
Détenus et leurs gardiens (1)	188,168 85	196,865 60																		
Émigrants	501,979 61	209,766 05																		
Sociétaires	2,004,268 08	1,408,290 92																		
Trains de plaisir	513,724 43	247,339 76																		
Transports mili- taires en débet	<table style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">Hommes</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">720,955 37</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">694,796 24</td> </tr> <tr> <td>Chevaux</td> <td style="text-align: right;">59,474 63</td> <td style="text-align: right;">74,509 70</td> </tr> <tr> <td>Bagages et matériel de guerre.</td> <td style="text-align: right;">115,626 84</td> <td style="text-align: right;">117,956 77</td> </tr> </table>	Hommes	720,955 37	694,796 24	Chevaux	59,474 63	74,509 70	Bagages et matériel de guerre.	115,626 84	117,956 77	<table style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">Hommes</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">694,796 24</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">694,796 24</td> </tr> <tr> <td>Chevaux</td> <td style="text-align: right;">74,509 70</td> <td style="text-align: right;">74,509 70</td> </tr> <tr> <td>Bagages et matériel de guerre.</td> <td style="text-align: right;">117,956 77</td> <td style="text-align: right;">117,956 77</td> </tr> </table>	Hommes	694,796 24	694,796 24	Chevaux	74,509 70	74,509 70	Bagages et matériel de guerre.	117,956 77	117,956 77
Hommes	720,955 37	694,796 24																		
Chevaux	59,474 63	74,509 70																		
Bagages et matériel de guerre.	115,626 84	117,956 77																		
Hommes	694,796 24	694,796 24																		
Chevaux	74,509 70	74,509 70																		
Bagages et matériel de guerre.	117,956 77	117,956 77																		
Transports mili- taires soldés par les intéressés	<table style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">Bagages et mobiliers.</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">6,844 90</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">14,253 70</td> </tr> <tr> <td>Équipages et chevaux</td> <td style="text-align: right;">4,645 85</td> <td style="text-align: right;">5,080 20</td> </tr> </table>	Bagages et mobiliers.	6,844 90	14,253 70	Équipages et chevaux	4,645 85	5,080 20	<table style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">Bagages et mobiliers.</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">14,253 70</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">14,253 70</td> </tr> <tr> <td>Équipages et chevaux</td> <td style="text-align: right;">5,080 20</td> <td style="text-align: right;">5,080 20</td> </tr> </table>	Bagages et mobiliers.	14,253 70	14,253 70	Équipages et chevaux	5,080 20	5,080 20						
Bagages et mobiliers.	6,844 90	14,253 70																		
Équipages et chevaux	4,645 85	5,080 20																		
Bagages et mobiliers.	14,253 70	14,253 70																		
Équipages et chevaux	5,080 20	5,080 20																		
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	<table style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">départements ministériels</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">29,484 45</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">25,500 55</td> </tr> <tr> <td>armée et prisons.</td> <td style="text-align: right;">180,053 "</td> <td style="text-align: right;">184,808 75</td> </tr> <tr> <td>divers</td> <td style="text-align: right;">7,763 25</td> <td style="text-align: right;">5,944 50</td> </tr> </table>	départements ministériels	29,484 45	25,500 55	armée et prisons.	180,053 "	184,808 75	divers	7,763 25	5,944 50	<table style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%;">départements ministériels</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">25,500 55</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">25,500 55</td> </tr> <tr> <td>armée et prisons.</td> <td style="text-align: right;">184,808 75</td> <td style="text-align: right;">184,808 75</td> </tr> <tr> <td>divers</td> <td style="text-align: right;">5,944 50</td> <td style="text-align: right;">5,944 50</td> </tr> </table>	départements ministériels	25,500 55	25,500 55	armée et prisons.	184,808 75	184,808 75	divers	5,944 50	5,944 50
départements ministériels	29,484 45	25,500 55																		
armée et prisons.	180,053 "	184,808 75																		
divers	7,763 25	5,944 50																		
départements ministériels	25,500 55	25,500 55																		
armée et prisons.	184,808 75	184,808 75																		
divers	5,944 50	5,944 50																		
Ensemble. . fr.	5,496,431 52	4,646,182 41																		

II. — Stations.

Le nombre de stations, haltes, points d'arrêt, dépendances et bureaux intérieurs exploités par l'État était, au 31 décembre :

	1910	1909	Différence en 1910
Stations (2)	773	775	— 2
Dépendances	75	72	+ 5
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires) (5)	28	28	—
Haltes	261	261	—
Points d'arrêt (4)	270	270	—
Ensemble	1,407	1,406	+ 1

Les modifications et additions ci-après ont été apportées aux installations suivantes :

1^o Il a été créé une station, portant la dénomination de Gand (Nouveau Bassin), en remplacement des dépendances de Gand (Maritime) et de Gand (Maritime) (Bassin);

Par contre, les stations de Gand (Entrepôt), Gand (Port) et Montignies (Formation) ont été transformées en dépendances;

2^o Des dépendances ont été établies à Bruges (Maritime) (Formation),

(1) Y compris, pour 1910, une somme de 114,250 francs, et pour 1909, une somme de fr. 116,518.10 représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

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

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

Ronet (gare de secours) et Vaulx (Formation) ; par contre, celle de Bruxelles (Bassin) a été supprimée ;

3^o Une halte a été établie à Bruges (Saint-Pierre) ; celles de Bruges (Nord), Cappelle-au-Bois (Terrassements) et Olne ont été supprimées ;

4^o Des points d'arrêt ont été créés à Hogue, Hemelryck et Belmont. Celui de Maltebrugge a été supprimé et ceux de Seveneeken et de Lorcé-Chevron ont été transformés en haltes.

*
* *

Il existe 21 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'État Belge, ainsi que 16 stations (1) et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

*
* *

Des extensions de service ont été réalisées aux stations d'Hauchies et Muysen, ainsi qu'aux haltes de Gemmenich et Houthem.

*
* *

Les modifications ci-après ont été apportées aux dénominations de certaines stations, etc. :

Il y avait :

Adinkerke-la-Panne.
Aeltre-Sainte-Marie.
Anvers (Gare centrale).
Audenaerde.
Baelen-sur-Nethe.
Bellefontaine.
Berchem-lez-Audenaerde.
Beveren (Flandre).
Beveren-sur-Lys.
Beveren (Waes).
Bierges-lez-Wavre.
Bouvy.
Contich (Casernes).
Deurne-lez-Diest.
Donck.
Dudzeele (Canal).
Gand (Champ des Manœuvres).
Gand (Champ des Manœuvres)
(Petit Dock et Bassin au Bois).
Gand (Eecloo).

Il y a :

Adinkerke-Panne.
Maria-Aalter.
Anvers (Central).
Audenaerde.
Baelen-Nethe.
St-Vincent-Bellefontaine.
Berchem (Audenaerde).
Beveren (Roulers).
Beveren (Lys).
Beveren (Waas).
Bierges (Wavre).
La Louvière (Bouvy).
Contich (Kazernen).
Deurne (Diest).
Donck (Vl.-Fl).
Dudzeele (Kanaal).
Gand (Est).
Gand (Petit Dock).
Gand (Porte d'Anvers).

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

Gastuche (Etat).	Gastuche.
Ghistelles.	Ghistelle.
Haelen-lez-Diest.	Haelen (Diest).
Harlebeke.	Harelbeke.
Herinnes-lez-Enguien.	Herinnes-Enguien.
Hoboken (rue de la Chapelle).	Hoboken (Kapellestraat).
Lebbeke-Heizijde.	Heizijde.
Ledegem-Dadizeele.	Ledeghem-Dadizeele.
Lembecq-lez-Hal.	Lembeek (Halle).
Lembeke-lez-Eecloo.	Lembeke (Eecloo).
Lumay.	Zétrud-Lumay.
Marcke-lez-Courtrai.	Marcke.
Neckerspoel.	Malines-Neckerspoel.
Petegem-lez-Audenaerde.	Petegem (Audenaerde).
Saint-Amand-lez-Puers.	S ^t -Amands (Puers).
Sainte-Cathérine.	S ^{te} -Catharina.
Saint-Denis-Westrem.	S ^t -Denijs-Westrem.
Saint-Gilles-lez-Termonde.	S ^t -Gilles (Termonde).
Saint-Joseph.	S ^t -Joseph.
Saint-Nicolas (Ouest).	S ^t -Nicolaas (Ouest).
Saint-Nicolas (Waes).	S ^t -Nicolaas (Waas).
Saint-Remy-lez-Chimay.	S ^t -Remy (Chimay).
Sinay.	Sinay (Waas).
Villeroux.	Villeroux (Luxemb.).
Vilvorde.	Vilvoorde.
Wasmès.	Wasmès (Borinage).
Zee-Brugge (Centre).	Zee-Brugge (C.).



**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 1910 à fr. 2,533,685.82 contre fr. 2,188,241.99 en 1909, soit une augmentation de fr. 445,443.85.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	1910	1909
a) Camionnage (déclarations) . . . fr.	1,997,585.09	1,866,004.14
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	64,590.73	62,408.75
c) Remise à domicile des colis par porteurs à Alost et à Bruxelles . .	41,026.89	41,682.07
d) Port à domicile des colis exprès dans les autres localités et remise d'avis d'arrivée	210,168.22	199,452.68
e) Remise à domicile par la poste . .	20,314.87	18,694.35
Totaux . . . Fr.	2,533,685.82	2,188,241.99

Un service du camionnage a été instauré à Ans le 1^{er} juin et à Woluwe le 1^{er} juillet 1910. La dépense occasionnée de ce chef s'est élevée à fr. 6,260.40.

Le surplus de l'augmentation, soit fr. 139,183.43, est dû au développement des services en 1910.

Le service du camionnage de Lessines a été supprimé le 1^{er} février 1910, n'ayant pu être concédé à des conditions acceptables, malgré plusieurs séances d'adjudication. Il a été rétabli le 15 juillet suivant.

§ 2. — TRAINS DE VOYAGEURS.

De nombreuses modifications ont été apportées aux horaires des trains de voyageurs en vue d'améliorer leur marche, d'établir de nouvelles correspondances, etc.

De nouveaux trains ont, en outre, été créés pour satisfaire aux exigences du public et pour répondre aux besoins du trafic, tant en service intérieur qu'en service international.

De plus, de nombreux trains supplémentaires ont été mis en marche pendant la durée de l'Exposition universelle de Bruxelles, afin de faire face à l'affluence exceptionnelle de voyageurs.

*
* *

Les principales améliorations introduites dans le service international sont les suivantes :

1^{er} mai.

La relation établie entre Constantinople et le Nord-Ouest de l'Europe au

moyen du train de luxe dénommé « Constantinople-Vienne-Ostende-Express » a été sensiblement accélérée : le départ de Constantinople a été reporté de 3 heures 14 soir à 7 heures 15 soir viâ Sofia-Belgrade, et de 10 heures matin à 4 heures soir viâ Constantza-Bucharest; l'arrivée à Ostende (quai) a néanmoins pu être maintenue à 9 heures 52.

* * *

Par suite du transfert à Herbesthal du point d'origine du train qui partait autrefois d'Aix-la-Chapelle pour Cologne à 11 heures 24 matin, une nouvelle communication pour les voyageurs des trois classes a été établie entre Liège et Verviers. d'une part, Aix-la-Chapelle et Cologne, d'autre part; elle permet aux voyageurs quittant Liège (Guillemins) à 7 heures 40 et Verviers (Ouest) à 8 heures 28 d'être rendus à Aix-la-Chapelle à 10 heures 36 matin et à Cologne à 1 heure 14 soir.

* * *

La mise en exploitation de la ligne du Tauern a permis l'établissement d'une communication rapide entre Londres et Trieste viâ Ostende, Cologne, Francfort-sur-Mein et Munich. Le train quittant Ostende(quai) à 5 heures 42, et relevant la correspondance partie la veille de Londres à 9 heures soir, a été accéléré de façon à arriver à Munich à 10 heures 20 soir et à y atteindre la correspondance de 10 heures 40 soir vers Trieste.

* * *

Un nouveau service de jour a été organisé entre Paris et Bruxelles, d'une part, et Berlin, d'autre part. Il fonctionne au moyen de deux groupes de voitures directes qui sont fusionnés sur le trajet Liège-Aix-la-Chapelle; dans cette dernière ville, le train est décomposé en deux parties, lesquelles sont dirigées sur Hamm, l'une viâ Cologne-Elberfeld, l'autre viâ Gladbach-Essen-Dortmund, avec correspondance pour Dusseldorf; à Hamm, les deux parties sont de nouveau réunies en un seul train jusque Berlin.

L'organisation de ce service, en sens inverse, est analogue.

Les départs ont lieu de Paris à 7 heures 53 matin et de Bruxelles à 10 heures 54; l'arrivée à Berlin à minuit 20. Au retour, ce train quitte Berlin à 8 heures matin pour arriver à Bruxelles (Nord) à 20 heures et à Paris à 11 heures 30 soir.

* * *

Les communications entre Bruxelles, le Grand-Duché du Luxembourg, l'Alsace-Lorraine, l'Allemagne du Sud et l'Autriche ont été améliorées également par la mise en marche d'un train nouveau Bruxelles-Luxembourg-Saarbourg et retour. A Saarbourg, les voyageurs ont une correspondance immédiate et rapide pour et de Strasbourg, Munich et Vienne.

Ce train nouveau est expédié de Bruxelles (Nord) à 8 heures 10 et y est rendu, en sens inverse, à 21 heures 25.

Il comprend une voiture de 1^{re}/2^{me} classe effectuant directement, dans les deux sens, le trajet Bruxelles-Baden-Baden en été, et Bruxelles Karlsruhe en hiver.

*
* *

Les relations à longue distance ont été facilitées par l'établissement des services de voitures directes désignées ci-après :

Une voiture de 1^{re}/2^{me} classes Bruxelles-Wiesbaden et retour, dans les trains n^{os} 66 et 75-77, partant de Bruxelles (Nord) à 5 heures 45 et y rentrant à 21 heures 45.

Un wagon-lits Ostende-Bad Kissingen et retour, dans le train de luxe « Ostende-Vienne-Express », en été seulement.

Une voiture de 3^{me} classe Cologne-Bruxelles dans le train n^o 63, arrivant à Bruxelles (Nord) à 10 heures 25.

1^{er} juillet.

Un nouveau service rapide a été établi entre Ostende et l'Allemagne du Nord via Anvers et Gladbach par la création des trains n^{os} 100 (Ostende (Quai), départ à 13 heures 30 — Duisbourg, arrivée, à 8 heures 50 soir) et 99 (Duisbourg, départ à 9 heures 5 matin — Ostende (Quai), arrivée à 14 heures 32).

Ce dernier train étant en correspondance avec la malle de 15 heures 30 pour Douvres, son organisation a abouti à l'établissement d'une nouvelle relation entre l'Allemagne et l'Angleterre via Anvers et Ostende.

A Duisbourg et à Dusseldorf, les trains n^{os} 99 et 100 ont des correspondances de et vers Berlin et Leipzig.

1^{er} août.

Les riverains de la ligne de Luxembourg-Trèves s'étant plaints de ce qu'ils ne disposaient pas de trains convenables pour rentrer de Bruxelles dans la soirée, un train rapide permettant de quitter Bruxelles (Q. L.) à 16 h. 41 et d'atteindre à Luxembourg le train de 10 h. 9 soir vers Trèves, a été mis à leur disposition, à titre d'essai, à l'occasion de l'Exposition universelle de Bruxelles.

Ce service n'ayant pas donné les résultats qu'on était en droit d'en attendre, ne sera pas rétabli.

1^{er} décembre.

Le service de voiture directe Ostende-Coire, organisé habituellement pendant l'été, a été rétabli pour la saison des sports hivernaux, du 1^{er} décembre au 28 février.

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

La convention du 15 juillet 1908 et son avenant du 13 septembre 1909 ont été remplacés par un nouveau contrat qui a pris cours le 1^{er} juillet 1910.

La location des oreillers et couvertures se fait aux voyageurs des trains internationaux partant :

- a) de Bruxelles (Midi) vers la France, par Quévy et par Blandain;
- b) de Bruxelles (Nord) vers la France, par Blandain; vers l'Allemagne, par Welkenraedt; vers la Suisse, par Sterpenich, les stations de l'Alsace-Lorraine exceptées;
- c) de Liège (Guillemins) vers la France, par Erquelinnes, et vers l'Allemagne, par Welkenraedt.

Mesures préventives contre la propagation des maladies pestilentielles.

De concert avec le département de l'intérieur — administration du service de santé et de l'hygiène — des postes sanitaires ont été établis dans toutes les stations-frontières. Ces postes, qui sont placés sous la direction d'un ou de plusieurs médecins, aidés par des infirmiers-désinfecteurs, comprennent un matériel sommaire de désinfection.

En outre, il a été décidé de créer des postes de l'espèce dans un certain nombre de stations, de l'intérieur du pays, qui desservent des localités pourvues d'établissements où l'on peut isoler les malades et désinfecter leurs bagages.

Service de secours aux malades et aux blessés.

Il a été décidé de pourvoir les installations électriques à haute tension de boîtes de secours spécialement composées en vue des soins à donner aux électrocutés.

D'autre part, afin d'assurer dans de meilleures conditions le transport des blessés par chemin de fer, tous les brancards en service sur le réseau ont été munis de deux chaînettes permettant de les suspendre dans les compartiments de voitures de 3^e classe.

Tickets d'entrée. — Distributeurs automatiques.

Huit nouveaux appareils automatiques pour la distribution des tickets d'entrée ont été mis en service dans les stations suivantes :

Anvers (Central)	2 appareils,
Bruxelles (Midi).	2 —
Gand (Sud)	2 —
Bruxelles (Nord)	1 appareil,
Ostende	1 —

Ces appareils, qui sont actionnés par l'électricité, impriment la date sur les tickets délivrés et, d'une manière générale, ont donné jusqu'à présent de bons résultats.

§ 3. — TRAINS DE MARCHANDISES.

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

a) *Ligne du Luxembourg.*

Organisation de neuf services — aller et retour — en triple traction entre Arlon et Ronet et vice versa en remplacement de treize trains réguliers qui circulaient précédemment entre ces gares, la plupart en double traction.

Remorque en triple traction, à partir de Jette, des trains n^{os} 5796 (Ostende-Arlon) et 6876 (Zee-Brugge-Arlon) en vue de la suppression d'un train extraordinaire en double traction mis en marche journallement sur le parcours de Meirelbeke à Arlon.

Mise en triple traction, entre Arlon et Schaerbeek, du train n^o 7077 d'Arlon pour Anvers (Sud).

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

Organisation de quatre trains nouveaux dans chaque sens en vue de faire face aux transports de minerais nécessaires pour l'alimentation des hauts-fourneaux de Clabecq.

c) *Lignes de l'Est et de la Vesdre.*

Détournement viâ Aerschot-Hasselt-Liers-Liége (Vivegnis) de quatre trains facultatifs d'Anvers (B. E.) pour au delà de Liège (Guillemins) et de deux trains facultatifs en sens inverse ; ces changements portent à douze le nombre des trains détournés par la voie précitée à la décharge de la ligne de Louvain à Liège (Guillemins).

Remorque des trains de marchandises en quadruple traction (deux machines en tête et deux en queue) à la montée des plans inclinés de Liège en vue d'y réduire la circulation et de diminuer la différence existant entre la charge autorisée à la descente sur les lignes de la Vesdre et de l'Ourthe et celle autorisée au delà de Liège (Guillemins) ; cette réforme a ainsi procuré, par surcroît, une meilleure utilisation des trains directs vers le Brabant et au delà formés sur les dites lignes.

Construction de parcs à charbon à Angleur et à Chênée pour le ravitaillement sur place des machines de manœuvres ; révision de l'utilisation des trains locaux circulant aux abords de Liège et des roulements des machines des remises avoisinantes ; ces réformes ont permis de supprimer plus de 40 p. c. des parcours à vide existant entre Liège (Guillemins), Angleur, Chênée et Kinkempois.

Détournement par la ligne des Plateaux de Herve de cinq trains de marchandises dont un d'Ans et quatre de Kinkempois pour Aix-la-Chapelle (Ouest), en vue de dégager la ligne de la Vesdre.

d) *Sur toutes les lignes.*

Nombreuses modifications d'horaires et d'itinéraires en vue de réduire le nombre et la durée des escales dans les gares de formation et de tirer parti des moteurs lourds pour augmenter la charge des trains réguliers et supprimer des trains extraordinaires.

e) *Service de nuit.*

Le service de nuit a été organisé sur les lignes de :

- Marbehan à Virton-Saint-Mard,
- Chênée à Bleyberg viâ Battice,
- Tréignes à La Sambre,

ainsi que dans les stations d'Aubel, Battice, Beyne, Ethe, Florenville, Gedinne, Haren (Nord), Hombourg, Mariembourg, Micheroux, Senzeille, Testelt, Treignes, Walcourt et Warnant.

Par contre, il a été supprimé à Hoesselt, Kermpt, Schellebelle, Vilvoorde et Zeelhem.

* * *

Dans l'ensemble, les mesures prises depuis 1906 en vue de la création de trains de marchandises à fortes charges ont abouti à ce résultat, que le parcours kilométrique des dits trains n'a augmenté que de 1.2 p. c. en quatre ans, alors que les recettes y relatives se sont accrues de 15.6 p. c. pendant la même période.

* * *

Le service ayant été très difficile sur la ligne de la Basse-Sambre pendant l'hiver 1910-1911, l'administration étudie la possibilité de dégager de son excès de circulation, en dirigeant des trains de marchandises par des voies détournées et notamment par la ligne d'Ermeton-sur-Biert-Florennes-Walcourt à la faveur de la mise en exploitation prochaine de la jonction de Florennes.

§ 4. — TRANSPORT DE MARCHANDISES.

De nombreux produits belges et étrangers ont été amenés à l'Exposition internationale de Bruxelles de 1910. Les mesures spéciales prises à cette occasion ont permis d'assurer dans d'excellentes conditions le transport des susdits produits destinés tant aux concours temporaires qu'aux concours permanents.

* * *

Le transit par la Belgique des produits explosifs a été autorisé par arrêté royal du 25 novembre 1910, pris à l'intervention du département de l'industrie et du travail.

§ 5. — MESURES PRISES DANS L'INTÉRÊT DU PERSONNEL DES TRAINS.

Une extension de deux chefs-gardes et de dix gardes a été accordée pour permettre de régler l'organisation du service du personnel des trains des lignes reprises à la Compagnie de la Flandre Occidentale sur les mêmes bases que celles adoptées pour les agents de l'ancien réseau.

* * *

Certaines améliorations ont été apportées dans le service des ouvriers transbordeurs. Des mesures ont notamment été prises en vue de faire desservir alternativement par les ouvriers transbordeurs des stations extrêmes de leur parcours, certains trains de transbordement qui comportent des services à découper et qui sont supprimés le dimanche.

On évite, de la sorte, les parcours haut-le-pied que devaient précédemment effectuer les agents des dits services pour rentrer chez eux le dimanche matin ou pour se rendre, le dimanche soir, dans la localité au départ de laquelle ils devaient accompagner un train le lundi. Ils peuvent donc, dans la situation nouvelle, passer la journée du dimanche à leur domicile.

§ 6. — TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Services intérieur et mixtes.*

Publication de conditions réglementaires uniformes pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur de l'État Belge, du Nord Belge, de Gand à Terneuzen, de Malines à Terneuzen, de Hasselt à Maesevick et de Chimay et en service mixte entre ces divers chemins de fer.

Publication d'un tarif spécial applicable au transport des voyageurs sur la ligne de Schaerbeek à Tervueren.

b) *Services internationaux.*

Publication :

1° D'une nouvelle édition du tarif belge-français ; création de relations nouvelles et modifications diverses ;

2° D'un premier supplément au tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre la Belgique et les stations des chemins de fer de l'Allemagne du Sud viâ Sterpenich et Gouvy ;

3° D'un premier supplément au tarif belge-allemand. Additions et modifications diverses ;

4° D'un deuxième supplément au tarif entre la Belgique et les stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume Luxembourg ;

5° D'un premier supplément au 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'une nouvelle édition du recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicule II) et d'un supplément à ce recueil.

Rétablissement de la distribution des billets de 3^e classe de et pour Londres viâ Calais.

Établissement d'une tarification spéciale pour le transport des voyageurs et des bagages entre tous les bureaux de l'État Belge et Godewaersvelde.

Mesures transitoires
prises à l'occasion de l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles.

a) *Services intérieur et mixtes.*

Emission de billets « trains de plaisir » pour Bruxelles par toutes les stations et haltes distantes de 50 kilomètres et plus de Bruxelles.

b) *Services internationaux.*

Prolongation de la durée de validité des billets « aller et retour » dans les principales relations internationales.

Délivrance, au départ de l'Angleterre, de billets à prix réduit pour Bruxelles, valables pendant 14 jours, et de billets « aller et retour » à prix normaux pour exposants valables jusqu'au 31 décembre.

Délivrance de billets « aller et retour » à prix réduits au départ des chemins de fer de l'État Néerlandais, Hollandais, d'Anzin, du Nord-Français et de l'Est-Français.

Mise en distribution, à Londres et à Paris, de billets circulaires comprenant respectivement les parcours suivants :

Londres-Douvres-Calais-Paris-Bruxelles-Ostende-Douvres-Londres ou vice-versa ;

Paris-Bruxelles-Ostende-Douvres-Londres-Douvres-Calais-Paris ou vice-versa.

Mise en distribution à Kirchen, Ronsdorf, Muno et Wetter (Ruhr) de billets « aller et retour » à prix normaux, valables pendant 10 jours, en destination de Bruxelles.

§ 7. — **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.

- | | |
|---------------------------|--|
| 15 février. | Classification des déchets de dolomie frittée en poudre à la 4 ^e classe et au tarif spécial n° 24. |
| 20 octobre. | Déclassement des dalles et autres pièces en terre réfractaire pour fours, de la 2 ^e classe à la 3 ^e classe et au tarif spécial n° 12. |
| 1 ^{er} décembre. | Classification des rails montés sur traverses métalliques (voies portatives système Decauville), à la 3 ^e classe et aux tarifs spéciaux nos 12 et 13. |
| 12 décembre. | Classification des pierres moulurées, quelle qu'en soit la taille, et des pierres sculptées, à la 3 ^e classe et au tarif spécial n° 12. |

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 13.

15 octobre. Extension du tarif aux stations de Rœulx et Ruysbroeck.

Tarif spécial n° 20.

15 octobre. Admission dans la 2^e catégorie du tarif des marchandises ci-après :

Argile brute, ball-clay, china-clay, china-stone, kaolin, terres à pipe brutes, terres à poterie brutes, terres ferrugineuses brutes d'origine indigène (terres pour couleurs, etc.), terres plastiques brutes, terres réfractaires brutes et terres végétales brutes.

— Introduction dans le tarif d'une 3^e catégorie applicable aux marchandises ci-après :

Houille, coke, déchets de coke et briquettes de charbon.

Tarif spécial n° 21.

15 octobre. Extension du tarif à la dépendance de Louvain (Bassin).
23 décembre. Extension du tarif à la station de Mariemont.

Tarif spécial n° 22.

4 mars. Extension du tarif au point tarifé de Tilleur (Gosson-Lagasse).

Tarif spécial n° 26.

22 avril. Extension du tarif à la relation : Zonhoven à Seraing.
23 mai. Extension du tarif à la relation : Schaerbeek à Luttre (gare privée J. P. Meyers).
29 juin. Extension du tarif à la relation : Helchteren à Tilleur.

Tarif spécial n° 28.

2 avril. Extension du tarif au point tarifé de Couillet-Montignies (Roctiau).

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

8 juin. Extension du tarif aux relations avec Mouscron (Tailleries du Sterreberg).
4 juillet. Extension du tarif aux relations avec Varsenaere.

Tarif exceptionnel provisoire n° 84.

1^{er} septembre. Création d'un tarif applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Lessines et Lessines (carrières) à destination de Lommel.

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.

23 février. Classification des déchets de liège, à la 3^e section.
17 mai. Classification des racines de manioc, à la 3^e section.
15 septembre. Classification de la chicorée blanche (witloof), à la 2^e section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° IX.

1^{er} septembre. Extension du tarif à la relation : Wevelghem à Appingedam.

Tarif spécial n° X.

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

Tarif spécial n° XXIV.

15 mars. Extension du § 4^o du tarif aux gares de Scheveningen (Kurhaus) et de Scheveningen (Duinstraat).
31 mars. Extension du § 3^o du tarif à la gare de Nimègue et du § 5^o à la gare du Stadskanaal.
7 avril. Extension du § 3^o du tarif à la gare d'Arnheim et des § 3^o et 4^o à la gare de Zeist.
1^{er} juillet. Extension du § 2^o du tarif à la gare de Zaandam.

Tarif spécial n° XXV.

1^{er} juillet. Extension du tarif aux stations de Diepenheim, Elsenerbroek, Enter, Gelselaar, Hellendoorn, Kivveld, Noordijk et Nijverdal.

Tarif spécial n° XXVIII.

20 août. Admission au tarif des transports *de briquettes de charbon* par quantités d'au moins 50,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, provenant des fabriques de briquettes du sud du Limbourg néerlandais et à destination des stations belges indiquées dans le tarif général.

Tarif exceptionnel provisoire A.

1^{er} Juillet. Extension du tarif aux stations de Hasselt, Landen, Puers, Reeth, Thisselt (Ouest), Willebroeck, Bornhem, Tamise et Thisselt-Blaasvelt.

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGES-LUXEMBOURGEOIS.

Classification générale des marchandises.

1^{er} avril. Création d'une nouvelle classe secondaire (A³), applicable à certaines marchandises taxées, par expédition de 5,000 kilogrammes, aux prix de la 3^e classe du service intérieur et mixte belge et de la 3^e section du tarif belge-néerlandais et qui, dans les services directs belges-allemands, sont rangées au tarif spécial II ou aux tarifs exceptionnels n° 2 et 3.

Introduction des produits suivants : *Caroubes (pain de Saint-Jean) entières ou en morceaux* (tarif spécial I); *acide carbolique (acide phénique) liquide à 100 p. c. (crésol)* (tarif spécial II); *éclats de cornes, pierre-ponce naturelle et artificielle, même moulue, tuf moulu* (tarif spécial III); *briques en béton avec blochets, pierres ordinaires à aiguiser (pierres à faux et à faucilles), naturelles ou artificielles (ces dernières formées d'un mélange calciné d'argile ou de sable même avec addition de déchets d'émeri)* (tarif exceptionnel n° 4 pour le trafic local et tarif spécial III pour le trafic de transit); *colle de gluten (colle pour cordonniers)* (tarif exceptionnel n° 2 pour le trafic de transit); *fuels économi-seurs avec rateaux à suie et soupapes, même expédiés à l'état démonté; déchets provenant de la fabrication des biscuits et des gaufres, même moulus, exclusivement destinés à la nourriture du bétail* (tarif exceptionnel n° 2); *goudron-asphalte* (tarif exceptionnel n° 3).

1^{er} avril. Déclassement des marchandises ci-après : *Meules à mou-dre composées de plusieurs morceaux et meules à moudre coulées*, du tarif spécial II au tarif exceptionnel n° 3 pour le trafic local; *poils d'animaux, exceptés les crins de cheval, de la queue et de la crinière, les poils de la queue des bêtes*

à cornes et les soies de porcs, lavés et nettoyés, du tarif spécial II au tarif exceptionnel n° 4.

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

Tarif général.

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

Tarifs exceptionnels.

1^{er} juin. Extension des tarifs exceptionnels nos 7, 10^{ia}, 11^t, 12, 16^t, 19^t, 19^{ia}, 22, 23^t, 23^{ia}, 28^t, 30 et 36, ainsi que du tarif exceptionnel pour le transport *des véhicules de chemin de fer* à de nouvelles gares belges et allemandes.

Création d'un nouveau tarif exceptionnel n° 18 pour le transport de *dolomie frittée*.

TARIFS EXCEPTIONNELS BELGES-NORD ALLEMANDS DU 1^{er} OCTOBRE 1908 POUR LE TRANSPORT DES COMBUSTIBLES MINÉRAUX.

1^{er} juin. Extension des tarifs à de nouvelles gares belges et allemandes.

TARIF BELGE-SUD-OUEST ALLEMAND.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles gares belges et allemandes.

Mise en vigueur :

1^{er} mai. D'un nouveau fascicule 1. (Dispositions spéciales, nomenclature des stations belges, néerlandaises et françaises tarifées ou assimilées, etc.)

— D'un nouveau fascicule 3a. (Relations entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, et les stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, d'autre part.)

— D'un nouveau fascicule 3b. (Relations entre les stations belges, d'une part, et les stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, d'autre part.)

Tarifs exceptionnels.

Extension de divers tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges.

Mise en vigueur :

13 mars. D'un tarif exceptionnel pour le transport *du nitrate de*

soude (salpêtre du Chili) entre le port d'Anvers et les stations du chemin de fer du Palatinat.

— D'un tarif exceptionnel pour le transport du *pyrolignite de chaux (acétate de chaux impur)* entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'État de Bade, d'autre part.

— 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.

1^{er} juillet. D'un tarif exceptionnel pour le transport *de sels potassiques* entre les stations belges et celle de Terneuzen (trafic local et de transit), d'une part, et la station de Reichweiler des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, d'autre part.

TARIF BELGE-PRINCE HENRI.

Tarif général.

1^{er} août. Mise en vigueur d'un nouveau tarif.

Tarifs exceptionnels.

Extension de divers tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges.

TARIF NÉERLANDO-SUD-OUEST ALLEMAND.

Tarif général.

Extension du tarif à une nouvelle station allemande.

SERVICE BELGE BAVAROIS.

1^{er} juillet. Publication d'un nouveau tarif exceptionnel belge-bavarois pour le transport *des houilles, cokes et briquettes de charbon*.

1^{er} août. Publication d'un 6^e supplément à la 2^e partie, fascicule I, donnant :

1^o un nouveau tableau des taxes additionnelles bavaroises ;

2^o l'introduction de Nürnberg-Dutzendteich :

a) dans le tarif exceptionnel n^o 7 (articles de la Thuringe, etc.) ;

b) dans le tarif exceptionnel n^o 9^b (produits métallurgiques) ;

3^o un nouveau tarif exceptionnel n^o 15 (produits bruts) ;

4^o un nouveau tarif exceptionnel n^o 16 (engrais)

et des modifications diverses.

SERVICE BELGE-ALLEMAND-RUSSE.

- 15 mai. Mise en vigueur d'un nouveau tarif belge-allemand-russe (1^{re}, 2^e et 3^e parties).
- 14 juillet. Publication d'un 1^{er} supplément aux 1^{re}, 2^e et 3^e parties, contenant de nouvelles dispositions réglementaires, des modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif et à la classification des marchandises, ainsi que l'introduction de deux nouvelles catégories de prix sur le parcours russe.
- 1^{er} octobre. Introduction de la station de Borgerhout dans le tarif exceptionnel n^o 6 (*pour voitures à voyageurs, wagons à marchandises, etc.*) figurant dans le tarif de réexpédition à la frontière allemande-russe.

SERVICE BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

- 15 mars. Publication d'un 1^{er} supplément au fascicule *B* de la 1^{re} partie. (Prescriptions générales concernant l'application des tarifs, classification des marchandises et frais accessoires).

A. — *Trafic avec l'Autriche.*

- 15 mars. Introduction de la station de Schlan dans le tarif exceptionnel n^o 13 (A et B), belge-autrichien, applicable aux transports *de produits métallurgiques*.
- 1^{er} septembre. Publication d'un 11^e supplément au fascicule I de la 2^e partie, contenant des modifications à l'affectation des gares belges.
- 1^{er} octobre. Publication d'un 12^e supplément au fascicule I de la 2^e partie contenant :
- l'introduction de la station de Linz am/Donau (État Autrichien) dans le tarif exceptionnel n^o 10 pour *racines et cossettes de chicorée* ;
 - l'introduction de la station de Schlan dans le tarif exceptionnel n^o 13^c pour *fers* ;
 - l'introduction de la station de Mülhausen (État Autrichien) dans le tarif exceptionnel n^o 69 pour *pommes de terre* ;
 - et diverses autres modifications.
- Publication d'un 1^{er} supplément au fascicule 2 de la 2^e partie (Tarifs exceptionnels dits des ports de mer) contenant des prix nouveaux pour *l'huile de palme, etc.*

B. — *Trafic avec la Hongrie.*

- 1^{er} octobre. Publication du 8^e supplément au fascicule 3 de la 2^e partie, contenant des modifications à l'affectation des gares belges.

SERVICE BELGE-SUISSE.

1^{er} janvier. Introduction de taxes exceptionnelles pour le transport de *tapioca, sagou et succédanés de sagou* entre Kempththal et les ports de mer belges.

SERVICE BELGE-ITALIEN VIA GOTHARD.

9 mars. Modification aux prescriptions générales concernant le transport *des masses indivisibles*.

29 mars Introduction de taxes réduites pour le transport *des fils, cordes et cordages de chanvre* au départ de Bergame pour les ports de mer belges et Terneuzen.

30 juin. Introduction de taxes pour les *appareils téléphoniques, gramophones, phonographes et autres appareils analogues*.

SERVICE FRANCO-BELGE-NORD.

15 mai. Additions et modifications aux conditions d'application du tarif *des houilles* du 15 novembre 1901.

17 décembre. Mise en vigueur du tarif commun exceptionnel P. V. n° 44 applicable aux envois de *paniers vides en retour emboîtés les uns dans les autres, ayant servi au transport de chicorée blanche (witloof)* des stations belges à destination de Paris.

SERVICE FRANCO-BELGE-EST.

15 mai. Additions et modifications aux conditions d'application du tarif *des houilles* du 1^{er} avril 1908.

1^{er} juillet. Mise en vigueur du 4^e supplément au fascicule III et du 3^e supplément au fascicule IV du tarif général franco-belge-est.

4 août. Additions à la classification générale des marchandises.

12 novembre. Modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

SERVICE ANGLO-BELGE VIA OSTENDE-DOUVRES.

1^{er} novembre. Publication d'une nouvelle édition du tarif anglo-belge viâ Ostende-Douvres pour le transport de colis de 200 kilogrammes et moins en service express ou en service accéléré.

TARIFS COMBINÉS AVEC DES SERVICES DE NAVIGATION.

1^{er} mai. Publication du 12^e supplément au tarif combiné avec la « Johnston Line », contenant un nouveau tableau de frêts.

SERVICE DES COLIS POSTAUX.

1^{er} décembre. Réédition du tarif de l'Union postale universelle pour le transport des colis postaux.

§ 8. — PUBLICATION DES DOCUMENTS HORAIRES.

A. Documents destinés au public.

Le travail de révision des publications horaires destinées au public — indicateur officiel, guide sommaire, affiche horaire — a fait l'objet d'un programme dont la réalisation se poursuit méthodiquement.

L'économie résultant de la fusion en une seule brochure bilingue des deux éditions distinctes, française et flamande, ne pourra être déterminée exactement qu'à l'expiration du contrat en cours.

Les avantages étant évidents, l'application du principe a été étendue au guide sommaire qui paraîtra sous sa forme nouvelle en 1911.

D'autre part, l'étude s'étant aussi portée sur les ressources qu'il est possible de tirer de la mise en adjudication de la concession de la publicité dans l'indicateur officiel et dans l'indicateur sommaire, il a été décidé de réaliser dès 1911 les projets arrêtés dans ce sens, et de mettre à l'essai la suppression d'une édition de ces publications : celle du 3 janvier.

B. Documents administratifs.

En ce qui concerne les documents administratifs, une refonte de certains tableaux graphiques et la condensation de leurs indications en un nombre plus restreint de tableaux a eu pour conséquence une économie immédiate de 25,000 à 30,000 francs, économie qui se renouvellera annuellement et à laquelle viendront s'ajouter, les années suivantes, celles résultant de la suppression générale de l'édition du 3 janvier et de la suppression occasionnelle de certains autres documents dont la réédition était régulièrement périodique.

C. Publications commerciales.

Parallèlement à l'impression des documents horaires ci-dessus, il a été procédé à la publication de réclames variées.

Une large distribution d'affiches illustrées publiées dans l'intérêt des lieux de villégiature, sites pittoresques et plages belges, de l'Exposition de Bruxelles (universelle, coloniale, art ancien, travail à domicile, etc.), de l'Exposition de Charleroy, a été faite en Belgique et à l'étranger.

Cette publicité a été appuyée par les affiches illustrées annonçant la mise en ligne entre Ostende et Douvres des nouveaux paquebots à turbines « *Jan Breydel* » et « *Pieter De Coninck* ».

Des brochures variées, des publications diverses signalant les relations anglo-continrentales en transit par la Belgique ont été distribuées gratuitement à l'étranger.

La presse américaine (États-Unis), anglaise, allemande, française a publié des études, correspondances, articles illustrés et autres, ainsi que des annonces collectives avec les villes et hôtels belges, l'administration s'étant associée aux efforts faits dans cet ordre d'idées par le *Comité de l'Exposition* et par la *Ligue belge de propagande pour attirer les visiteurs étrangers*. Elle a participé à la manifestation organisée par cette ligue au pavillon édifié à l'Exposition universelle de Bruxelles et a mis son organisation extérieure au service de cette œuvre expansionniste.

§ 9. — ARRANGEMENTS DE SERVICE ENTRE LES ADMINISTRATIONS
DE CHEMINS DE FER.

Station d'échange de Weelde-Merxplas.

Les administrations intéressées (État Belge et Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais) sont définitivement d'accord au sujet d'un règlement pour l'usage en commun du bâtiment des recettes placé à cheval sur la frontière, ainsi que pour l'échange des transports et du matériel roulant.

La convention va être mise dans sa forme définitive.

Station d'échange d'Esschen.

Les négociations engagées depuis plusieurs années entre les deux gouvernements et les trois administrations intéressées pour l'affectation définitive de la station d'Esschen comme station d'échange viennent d'être terminées.

Il reste à passer le traité diplomatique et la convention réglant l'exploitation.

Gand (Sud), Gand (Est), Gand (Porte d'Anvers), Wondelghem et ligne comprise entre la station de Gand (Sud) et la bifurcation vers Eecloo et vers Selzaete.

Par suite des grands travaux de voie exécutés dans la région des installations maritimes de Gand, et des modifications apportées à l'affectation des stations de Gand (Sud), Gand (Est) et Gand (Porte d'Anvers), les anciens arrangements réglant l'usage en commun entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Société anonyme du chemin de fer de Gand à Terneuzen, des diverses installations de chemin de fer indiquées ci-dessus, doivent subir d'importants remaniements.

Les études faites sur ce sujet sont terminées et des propositions ont été adressées à la société coexploitante.

Ligne de Welkenraedt à Aix la-Chapelle (Ouest), par Bleyberg.

Jusque vers le milieu de l'année 1910, le service des trains sur cette ligne internationale était effectué pour une partie par l'administration belge et pour l'autre partie par l'administration prussienne. Il a été reconnu préférable de

laisser à l'administration belge le soin d'effectuer tout le service, moyennant les rémunérations nécessaires.

Les grandes lignes de l'arrangement sont arrêtées tant pour l'exécution du service que pour la responsabilité des accidents. Il ne reste qu'à mettre cet arrangement sous forme de convention.

Station d'Hazebrouck.

L'administration des chemins de fer de l'État Belge étant chargée de l'exploitation de la ligne française s'étendant de la frontière belge, près d'Abeele, à Hazebrouck, est entrée en négociations avec la Compagnie du chemin de fer du Nord pour l'usage en commun de la gare d'Hazebrouck.

En attendant que les négociations aboutissent, l'administration belge se sert de cette gare aux conditions d'une ancienne convention passée entre la Compagnie du Nord et la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale.

Ligne de Zee-Brugge (Centre) à Heyst.

L'administration des chemins de fer de l'État a permis à la Société nationale des chemins de fer vicinaux d'établir entre les rails du chemin de fer de l'État, sur une longueur de 534 mètres, la voie vicinale à traction électrique de Blankenberghe à Heyst.

Une convention réglant l'exploitation de ce tronçon commun vient d'être conclue.

Section internationale de Lamorteau-Ecouvies.

L'accroissement du trafic sur cette section exige des remaniements dans l'organisation du service des trains entre les stations frontières de Lamorteau et d'Ecouvies.

Des négociations viennent d'être entamées dans ce but.

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 1901 à 1910.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			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		Nombre de collisions et de déraillements de trains ayant fait des victimes.	Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1901	48	83,7	707,803	57	70,5	442,294	105	38,3	503,670	25	»	2
1902	61	65,9	574,308	62	64,9	433,203	123	32,7	503,182	36	»	2
1903	53	76,9	688,628	79	50,9	350,761	132	30,4	486,436	35	»	»
1904	46	87,1	812,255	77	52,1	367,644	123	32,6	533,924	43	3	1
1905	58	69,3	664,715	68	59,1	442,919	126	31,9	545,016	33	»	1
1906	56	72,3	711,345	65	62,1	448,884	121	33,4	591,841	40	»	4
1907	61	66,6	660,824	99	41,1	326,987	160	25,4	454,267	37	»	»
1908	81	52,9	520,543	61	70,2	522,594	142	30,2	521,553	37	44	3
1909	60	72	704,777	65	66,5	483,426	125	34,6	589,676	34	»	»
1910	62	69,8	702,299	86	50,3	373,791	148	29,3	511,409	34	1	2
Moyennes des dix années.	59	71,5	674,750	72	58,8	419,281	131	31,9	530,097	35		

Les causes des collisions et déraillements de trains survenus pendant les années 1909 et 1910 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 1889 à 1910.

	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	3,207	3,220	3,241	3,247	3,250	3,260
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	59,957	64,229	67,452	68,516	70,970	74,775
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	21,548	22,333	22,930	22,881	22,955	23,900
{ Voyageurs et marchandises . . (—).	39,035	39,952	40,252	39,954	40,568	41,287
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	15	21	17	14	11	11
{ de marchandises	61	59	50	52	34	34
Ensemble	74	80	67	66	45	45
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	19	29	26	30	26	8
{ de marchandises	57	65	65	49	36	16
Ensemble	76	94	91	79	62	24
Total général des collisions et déraillements de trains.	150	174	158	145	107	69

Causes des collisions et déraillements. —

		1889	1890	1891	1892	1893	1894	
Voie.	Rails cassés D.	2	1	1	2	3	»	
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie {	C.	1	1	1	»	»	»
		D.	1	6	2	»	»	»
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails) D.	»	»	»	2	1	»	
Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux). {	C.	»	»	»	»	»	»	
	D.	1	1	»	»	»	1	
Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances D.	2	3	1	4	1	1		
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts {	C.	5	3	2	3	8	4
		D.	2	1	4	3	1	»
	Avaries aux essieux D.	7	5	5	7	12	3	
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . . {	C.	»	»	»	»	»	»
		D.	3	6	4	7	4	»
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues D.	6	13	16	2	10	3	
	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	2	2	3	1	1	
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant . . {	C.	»	1	»	1	1	»
		D.	2	5	1	4	4	2
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.	23	17	18	22	9	9
		D.	26	26	28	33	21	7
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main. {	C.	7	24	11	19	17	14
		D.	»	»	»	1	»	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes. {	C.	6	5	5	1	4	5
		D.	»	»	»	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement. D.	2	»	2	»	2	3	
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train. {	C.	10	6	14	10	3	1
		D.	»	»	»	»	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.	5	6	3	»	3	»
		D.	»	»	1	1	»	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel. {	C.	9	7	3	2	1	3
		D.	»	1	»	»	»	»
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente C.	7	16	10	18	5	6	
	Autres négligences {	C.	14	19	11	11	3	4
		D.	9	9	4	7	1	2
Causes diverses et indéterminées {	C.	3	6	1	»	1	»	
	D.	16	23	18	3	4	5	
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents. {	C.	11	12	8	9	3	3	
	D.	4	5	10	4	»	»	

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.

1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
5,270	5,502	5,511	5,698	4,011	4,031	4,020	4,021	4,024	4,008	4,019	4,036	4,064	4,285	4,519	4,529
76,937	82,677	91,500	101,958	114,858	123,710	124,454	127,110	132,005	136,410	145,472	152,238	161,185	160,520	161,913	175,313
24,810	25,569	26,784	29,560	32,260	33,726	33,974	35,035	36,620	37,564	38,553	39,855	40,510	42,164	42,287	43,545
42,633	44,544	46,691	50,874	55,851	58,512	59,185	61,891	64,340	65,675	68,672	71,615	72,682	74,061	75,696	75,689
15	14	8	19	20	20	18	26	19	15	18	27	17	52	22	27
19	27	20	27	32	27	24	31	56	25	20	34	44	27	25	36
32	41	37	46	52	47	42	57	55	38	58	61	56	59	47	65
29	17	52	22	28	31	50	35	51	51	40	29	49	49	58	55
33	27	55	27	53	52	35	51	43	54	48	51	55	54	40	50
64	44	67	49	63	65	65	66	77	8	88	60	104	83	78	85
96	85	104	95	115	110	105	125	152	125	126	121	160	142	125	148

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

2	1	»	»	»	2	1	5	2	2	4	4	4	6	6
»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	1	1	1	»	»
2	2	1	»	1	1	»	1	5	4	4	2	8	5	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	1	»	»	»	»	»	»	1	2	6	»	1	1	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	1	2	»	»	»	»	»	1	1	»	6	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	1	2	»	»	1	1	6	5	1	»	4	5	5	5
2	3	5	2	2	5	3	6	3	5	5	5	5	5	5
1	1	»	»	»	»	»	»	»	2	1	1	»	»	»
4	5	8	7	9	9	9	12	16	14	9	5	10	6	7
1	5	1	1	1	»	»	»	1	»	»	»	1	2	»
2	5	2	2	1	2	1	2	1	4	»	»	»	»	1
15	5	8	4	15	6	8	12	5	8	5	5	8	5	6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
»	»	1	1	2	1	1	5	1	2	2	1	1	5	2
»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»
1	1	1	3	4	2	4	»	5	3	1	2	4	6	7
6	5	2	9	5	15	8	12	11	5	12	5	12	9	8
15	13	18	12	14	13	14	20	25	22	21	15	55	16	27
14	13	9	15	15	9	16	21	15	16	16	19	16	21	19
»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
»	»	2	1	3	1	»	9	8	4	7	8	9	16	8
1	1	1	1	»	1	»	»	1	1	»	1	»	»	1
»	3	»	1	»	1	»	2	»	1	2	4	»	2	1
1	»	»	1	»	1	»	1	»	»	1	»	»	1	»
1	6	7	7	12	10	5	7	6	4	»	10	10	8	8
»	1	»	»	»	»	»	1	»	2	»	»	1	1	1
5	1	5	8	6	5	4	9	15	11	5	14	9	7	9
»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	1	»	»	»
3	5	1	5	4	2	1	2	6	»	2	7	5	9	6
3	»	»	»	»	4	1	1	»	»	»	»	»	»	»
»	4	4	»	2	»	2	5	4	4	1	9	5	6	6
5	1	5	4	2	5	1	9	22	11	15	30	18	55	21
2	1	5	»	2	1	2	1	5	4	8	6	11	16	15
2	5	»	2	3	2	4	2	»	»	»	»	1	»	2
10	7	19	18	17	22	19	12	21	16	22	12	55	19	15
5	2	8	3	15	1	5	11	5	5	4	15	9	13	6
3	»	2	2	»	1	»	6	1	4	»	2	»	»	1

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

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

Des 148 collisions et déraillements de trains constatés en 1910, 54 ont fait des victimes, savoir (annexe XLI) :

		1910.	1909.	
Voyageurs . . .	{	Tués	1	»
		Blessés	40	2
		Contusionnés	6	210
Totaux. . .		47	212	
Agents du chemin de fer	{	Tués	2	»
		Blessés	29	17
		Contusionnés	35	42
Totaux. . .		66	59	
Ensemble. . .		113	271	

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

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

	1910.	1909.
Tués	10	6
Blessés	22	18
Contusionnés	287	235
Totaux. . .	319	259

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) :

	1910.	1909.
Tuées	38	23
Blessées.	38	37
Contusionnées.	39	45
Totaux. . .	115	105

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

	1910.	1909.
Tués.	69	42
Blessés	88	91
Contusionnés	342	363
Totaux. . .	499	496

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

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Dans les stations . . .	20	9	7	6	12	14	22	12	10	16
Dans les ateliers . . .	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»
En accrochant des véhicules	5	1	2	»	2	5	5	5	4	5
En décrochant des véhicules	5	»	»	»	»	1	»	»	1	5
Gardes-barrières . . .	5	2	»	1	1	1	2	1	5	2
Gardes-route	2	1	1	2	5	5	»	»	4	4
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	2	2	»	»	»	»	2	1	1	1
Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	5	1	2	5	5	5	8	4	4	7
Agents atteints en dehors de tout service.	6	7	10	7	10	10	20	11	9	19
En réparant les voies et les bâtiments	1	8	4	7	7	7	5	7	5	9
Agents d'autres administrations	1	»	5	2	»	1	5	2	1	5
Ensemble	46	51	50	28	40	45	66	41	42	69

Résumé pour 1910.

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

	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints	1	40	6	47
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	10	22	287	319
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	2	20	55	60
Ivresse, folie et suicide	69	88	342	499
Ensemble pour l'année 1910.	58	58	50	115
	52	4	»	36
	152	221	709	1,082

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.	atteinte, en général.
1901	60	286	970	1,316	739,816	222,501	61,016	44,974
1902	61	407	872	1,343	967,053	152,067	70,976	46,084
1903	58	253	766	1,107	1,109,308	227,349	83,995	38,121
1904	56	215	930	1,240	1,172,725	268,031	69,939	52,062
1905	67	134	921	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	840	1,123	719,623	412,936	85,912	64,721
1908	129	192	1,392	1,713	574,113	385,782	53,204	43,234
1909	71	165	895	1,131	1,038,159	446,723	82,357	65,172
1910	120	217	709	1,046	630,738	348,795	106,754	72,360
Moyenne pour 10 années.	83	225	926	1,234	880,920	340,041	76,433	56,840

(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 217 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 126 voyageurs et 91 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 264 voyageurs et 2,725 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,575 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. ; 1,041 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1910, l'annexe XLII donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1910, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 1,074 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	183
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	9
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	22
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	54
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	226
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	107
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	38
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	435
Total. . .	<u>1,074</u>

Les contraventions constatées en 1909 étaient au nombre de 1,084.

(66)

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 1910 (1).

MÈTRES COURANTS.			
sections belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.	
Chimay	59,685	•	59,685
Gand à Terneuzen	26,498	14,590	41,078
Hasselt à Maeseyck	40,567	•	40,567
Malines à Terneuzen	44,122	23,686	67,708
Nord-Belge	169,195	3,756	172,951
Taviers à Embresin (2)	9,433	•	9,433
Longueur totale exploitée (voir annexe XLIV)	349,490	41,932	391,422

(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.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1910 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	545,928	98.98	41,952	100 »	587,860	99.08
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	3,562	1.02	»	»	3,562	0.92
Totaux. . .	549,490	100 »	41,952	100 »	591,422	100 »

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 162,619 mètres, représentant 41.60 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 228,803 mètres, représentant 58.40 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 1910.	En 1909.
Voies principales. {	Sections belges	501,812	495,952
	Prolongements sur territoire étranger . .	52,229	41,576
	Ensemble. . .	554,041	537,508
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		269,724	258,082
Totaux. . .		823,765	795,590

Les voies principales parcourues par les trains représentent 67.26 p. c. et les voies accessoires 32.74 p. c. du réseau exploité en 1910.

§ 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 1910.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1909 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1910	1909	1910	1909	1910	1909	Différences pour 1910
Stations	86	86	11	11	97	97	»
Haltes	14	15	»	»	14	15	- 1
Points d'arrêt.	45	45	»	»	45	45	»
Totaux.	145	146	11	11	156	157	- 1

Les 97 stations existant fin 1910 comprennent 40 ⁽¹⁾ 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 1910.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1910	1909	Différences pour 1910
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	41	40	+ 1
Établissements reliés aux stations des compagnies.	89	90	- 1
Totaux.	130	130	»

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 1910, 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 1909.

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

II.

Situation du matériel roulant.

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 1910.	En 1909.	Différences pour 1910.	
Locomotives	. . . . .	245	245	»	
Tenders.	. . . . .	155	156	—	1
		<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>	<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>		
Véhicules	{	à voyageurs	326	293	+ 33
	à bagages	165	166	—	1
	à marchandises	7,724	7,739	—	15
	pour services divers	40	34	+	6
Ensemble		<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 8,255	<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 8,232	+	23

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année (391^h,422), il y avait :

		Par kilomètre de ligne.			
		En 1910.	En 1909.		
Matériel de traction.	{	Locomotives	0.63	0.63	
	Tenders	0.40	0.40		
		<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>	<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>		
Matériel de transport.	{	Voitures à voyageurs	0.83	0.75	
	Fourgons à bagages	0.42	0.42		
	Wagons à marchandises	19.73	19.97		
	Véhicules divers	0.10	0.08		
Ensemble.		<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 22.11	<hr style="width: 50%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 21.22		

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVII montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1910, 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 1910	2,868,654	»	2,868,654
		En 1909	2,748,427	»	2,748,427
		Différences pour 1910	+ 120,227	»	+ 120,227
Trains de marchandises	}	En 1910	4,980,658	8,724	4,989,382
		En 1909	4,864,095	8,264	4,872,359
		Différences pour 1910	+ 116,563	+ 460	+ 117,023
Trains mixtes	}	En 1910	444,435	33,580	478,015
		En 1909	456,745	33,580	490,325
		Différences pour 1910	- 12,310	»	- 12,310
TOTAUX	}	En 1910	5,293,747	42,304	5,336,051
		En 1909	5,069,267	41,844	5,111,111
		Différences pour 1910	+ 224,480	+ 460	+ 224,940

IV.

Mouvement et recette des transports ⁽¹⁾.

Au point de vue de l'exploitation, la situation des chemins de fer gérés par des compagnies n'a subi aucune modification en 1910.

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 1910 et en 1909, se résument ainsi (voir annexe XLVIII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1910.	1909.	Différences pour 1910.	1910.	1909.	Différences pour 1910	1910.	1909.	Différences pour 1910.
1 ^{re} classe	424,883	399,759	+ 25,124	793,771	709,297	+ 84,474	1.878	1.774	+ 0.094
2 ^e —	2,549,468	2,335,597	+ 210,891	1,954,587	1,719,455	+ 235,132	0.708	0.736	+ 0.032
3 ^e —	14,785,751	13,782,696	+1,023,055	4,748,864	4,541,979	+ 206,885	0.321	0.330	— 0.009
Ensemble.	17,757,122	16,498,052	+1,259,070	7,497,222	6,970,731	+ 526,491	0.422	0.423	— 0.001

En 1910, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté respectivement de 7,63 et de 7,55 p. c. par rapport aux données correspondantes de 1909.

Le nombre de voyageurs a progressé en 1910 sur tous les railways concédés : Nord-Belge (de 1,056,152 voyageurs), Malines-Terneuzen (de 144,825 voyageurs), Hasselt-Maeseyck (de 41,576 voyageurs), Chimay (de 10,507 voyageurs), Gand-Terneuzen (de 5,262 voyageurs), Tavieres-Embresin (de 948 voyageurs).

Les recettes se sont accrues sur les chemins de fer : Nord-Belge (de

(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 41,952 mètres en 1910 et de 41,376 mètres en 1909, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

463,903 francs), Malines-Terneuzen (de 45,797 francs), Hasselt-Maeseyck (de 15,070 francs), Gand-Terneuzen (de 7,183 francs), Tavieres-Embresin (de 419 francs); elles ont diminué sur le chemin de fer de Chimay (de 3,881 francs).

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

	Par kilomètre de ligne:	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs..
En 1910.	45,353	19,153 81
En 1909.	42,580	17,990 93
Différence pour 1910.	+ 2,773	+ 1,162 88

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1910.	En 1909.	En 1910.	En 1909.
1 ^{re} classe	2.39 p. c.	2.42 p. c.	10.59 p. c.	10.17 p. c.
2 ^e —	14.34 —	14.16 —	26.07 —	24.67 —
3 ^e —	83.27 —	83.42 —	63.34 —	65.16 —
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 23.48 p. c. du produit total de l'exploitation en 1910 et 23.63 p. c. en 1909.

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1910.	1909.	Différences pour 1910.	1910.	1909.	Différence pour 1910.	
Transports	}	taxés au minimum (coll.).	40,804	40,494	+ 310	370,279	355,360	+ 14,919
	}	— au poids (quintaux)	137,745	120,330	+ 17,415			

Le produit de ces transports s'est accru, en 1910, de 14,919 francs ou de 4.20 p. c. ; il entre pour 1.16 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1910 et pour 1.20 p. c. en 1909.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1910.	1909.	Différences pour 1910.	1910.	1909.	Différence pour 1910.	
Envois	}	taxés au minimum (colis). . .	77,288	85,652	- 6,364	1,968,950	1,858,457	+110,493
		— au poids (quintaux). . .	1,002,046	882,256	+119,760			

La recette produite par cette catégorie de transports a augmenté en 1910 de 110,493 francs ou de 5.95 p. c.; elle forme 6.17 p. c. de la recette totale en 1910 et 6.50 p. c. en 1909.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1910.	1909.	Différences pour 1910.	1910.	1909.	Différence pour 1910.	
Expéditions	}	taxées au minimum (nombre). . .	14,892	15,561	+ 1,551	18,705,564	17,467,059	+1,236,505
		— au poids . . (tonnes). . .	18,089,072	16,976,016	+1,112,456			

La recette provenant des grosses marchandises, en 1910, présente donc une augmentation de 1,236,505 francs ou de 7.08 p. c. comparativement au chiffre correspondant de 1909.

En 1910, il y a eu accroissement de produits sur les lignes : Nord-Belge (de 1,141,401 francs), Hasselt à Maeseyck (de 69,659 francs), Chimay (de 23,529 francs), Tavier à Embresin (de 7,403 francs), Gand à Terneuzen (de 5,052 francs); une diminution de recettes (de 10,219 francs) s'est produite sur la ligne de Malines à Terneuzen.

* * *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 58.60 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1910 et 59.21 p. c. en 1909.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1910.	1909.	Différence pour 1910	1910.	1909.	Différence pour 1910
Groups	97,338	98,201	— 863	19,459	17,838	+ 1,621

La recette des articles de finances correspond à 0.06 p. c. du produit total de l'exploitation en 1910 comme en 1909.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1910.	1909.	Différences pour 1910	1910.	1909.	Différences pour 1910
Équipages {	transportés à grande vitesse	"	"	"	"	"
	— à petite —	4,249	2,459	+ 1,790	39,918	17,073	+ 22,845
Ensemble	4,249	2,459	+ 1,790	39,918	17,073	+ 22,845

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.13 p. c. de la recette générale en 1910 et 0,06 p. c. en 1909.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.				
	1910.	1909.	Différences pour 1910	1910.	1909.	Différences pour 1910		
Transports effectués (1) {	à grande vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	226	227	— 1	4,196	4,127	+ 69
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	4,534	5,104	— 270	81,411	86,857	— 5,446
		— par tête (animaux)	15,450	15,150	+ 300			
Ensemble : Transports {	taxés par envoi (expéditions)	5,060	5,331	— 271	85,607	90,984	— 5,377	
		— par tête (animaux)	15,450	15,150	+ 300			

(1) 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 0.27 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1910 et pour 0.31 p. c. en 1909.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1910, à fr.	3,233,380
	en 1909, à	2,724,058
	Augmentation en 1910. fr.	509,322

Les produits extraordinaires forment 10.13 p. c. de la recette totale en 1910 et 9.23 p. c. en 1909.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1910.	En 1909.		Différences pour 1910.
Voyageurs fr.	7,497,222	6,970,731	+	526,491
Bagages	370,279	555,360	+	14,919
Marchandises	petites 1,968,930	1,858,437	+	110,493
	grosses 18,705,364	17,467,059	+	1,238,305
Finances	19,459	17,838	+	1,621
Équipages	59,918	17,073	+	22,845
Chevaux et bestiaux	83,607	90,984	—	5,377
Ensemble fr.	28,684,779	26,777,482	+	1,907,297
Produits extraordinaires	3,233,380	2,724,058	+	509,322
Totaux fr.	31,918,159	29,501,540	+	2,416,619

Les recettes totales opérées en 1910 ont ainsi augmenté de 2,416,619 francs ou de 8.19 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1909.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1910 présentent, par rapport aux produits perçus en 1909, les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1910.	
	EN 1910.	EN 1909.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	940,275	918,495	+ 21,778	+ 2.37
Gand-Terneuzen	779,701	769,780	+ 9,921	+ 1.29
Hasselt-Maeseyck	429,540	344,946	+ 84,594	+ 24.52
Malines-Terneuzen	2,270,449	2,264,615	+ 5,836	+ 0.26
Nord-Belge	27,458,987	25,181,942	+ 2,287,045	+ 9.09
Taviers-Embresin	59,209	51,764	+ 7,445	+ 14.58
TOTAUX	31,918,159	29,501,540	+ 2,416,619	+ 8.19

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1910, se sont accrus sur toutes les lignes concédées, principalement sur celles du Nord-Belge (de 2,287,045 francs) et de Hasselt à Maeseyck (de 84,594 francs); ensuite sur celles de Chimay (de 21,778 francs), de Gand à Terneuzen (de

9,921 francs), de Tavier à Embresin (de 7,445 francs) et enfin de Malines à Terneuzen (de 5,856 francs). Proportionnellement, la plus forte augmentation se constate sur la ligne de Hasselt à Maeseyck.

* * *

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

	En 1910.		En 1909.
Voyageurs	23.48	} 100. " }	23.63
Bagages.	1.16		1.20
Marchandises {	6.17		6.50
	58.60		59.21
Finances	0.06		0.06
Équipages	0.13		0.06
Chevaux et bestiaux	0.27		0.31
Produits extraordinaires.	10.13	9.25	

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVIII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1910.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1909 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1910.	
	EN 1910.	EN 1909.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	513,954	572,493	— 58,539	— 10.23
Gand-Terneuzen	501,072	491,334	+ 9,738	+ 1.98
Hasselt-Maeseyck	302,691(1)	294,790	+ 7,901	+ 2.68
Malines-Terneuzen	1,316,310	1,361,904	— 45,594	— 3.35
Nord-Belge	10,513,184	10,169,766	+ 343,418	+ 3.38
Tavier-Embresin	35,578	32,951	+ 2,627	+ 7.97
TOTAUX . . .	13,182,789	12,923,238	+ 259,551	+ 2.01

Ainsi que le montre ce tableau, l'augmentation totale des dépenses en 1910, par rapport à celles de 1909, est de 259,551 francs ou de 2.01 p. c.

(1) Cette somme n'est pas définitive ; toutefois, l'écart avec le chiffre exact sera minime.

Les frais d'exploitation ont augmenté, en 1910, sur quatre chemins de fer concédés : Nord Belge (de 343,418 francs), Gand à Terneuzen (de 9,738 francs), Hasselt à Maeseyck (de 7,901 francs) et Tavier à Embresin (de 2,627 francs); ils ont diminué sur les lignes de Chimay (de 58,539 francs) et de Malines à Terneuzen (de 45,594 francs).

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

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVIII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1910 par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont, ci-dessous, comparés à ceux de l'exercice 1909.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1910.	
	En 1910.	En 1909.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	428,519	546,002	+ 80,517	+ 23.21
Gand-Terneuzen	278,629	278,418	+ 183	+ 0.07
Hasselt-Maeseyck	(1) 126,849	50,156	+ 76,693	+ 152.91
Malines-Terneuzen	954,139	902,709	+ 51,430	+ 5.70
Nord-Belge.	16,925,805	14,982,176	+ 1,943,627	+ 12.97
Tavier-Embresin	25,651	18,813	+ 4,818	+ 25.61
TOTAUX.	18,755,370	16,578,502	+ 2,157,068	+ 13.01

L'accroissement total des recettes nettes, en 1910, en comparaison de celles de 1909, est de 2,157,068 francs ou de 13,01 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1910 ont augmenté, par rapport au rendement de l'exploitation en 1909, sur tous les railways concédés : Nord-Belge (de 1,943,627 francs), Chimay (de 80,517 francs), Hasselt à Maeseyck (de 76,693 francs), Malines à Terneuzen (de 51,430 francs), Tavier à Embresin (de 4,818 francs) et Gand à Terneuzen (de 183 francs).

(1) Cette somme n'est pas définitive; toutefois, l'écart avec le chiffre exact sera minime.

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a été très sensible pour le railway de Hasselt à Maeseyck (de 152.91 p. c.); elle a été de 25,61 p. c. pour Tavers-Embresin, de 23,21 p. c. pour Chimay, de 12,97 p. c. pour le Nord-Belge, de 5,70 p. c. pour Malines-Terneuzen et enfin de 0,07 p. c. pour Gand-Terneuzen.

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1910, est indiqué à l'annexe XLVIII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1909 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1910.	
	En 1910.	En 1909.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	54.66	62.35	»	7.67
Gand-Terneuzen	64.26	65.85	0.45	»
Hasselt-Maeseyck	70.47	85.46	»	14.99
Malines-Terneuzen	57.98	60.14	»	2.16
Nord-Belge.	38.51	40.43	»	2.12
Tavers-Embresin	60.09	63.66	»	3.57
Réseaux réunis.	41.30	45.81	»	2.51

D'après les chiffres de ce tableau, le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1910, comparativement aux résultats de l'exercice 1909, a baissé sur cinq lignes : Hasselt à Maeseyck (de 14.99 p. c.), Chimay (de 7.67 p. c.), Tavers à Embresin (de 3.57 p. c.), Malines à Terneuzen (de 2.16 p. c.) et Nord-Belge (de 2.12 p. c.); il a augmenté sur le railway concédé de Gand-Terneuzen (de 0.45 p. c.).

Pour l'ensemble de ces lignes, le coefficient a diminué de 2.51 p. c.

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1910, comparés à ceux de l'exercice 1909 peuvent se résumer comme il suit :

	En 1910.	En 1909.	Différences pour 1910.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	591 ^{km} .422	587 ^{km} .458	+ 3 ^{km} 964
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLVII)	<u>5,556,051^{km}</u>	<u>5,411,111^{km}</u>	<u>+ 224,940^{km}</u>
Recettes brutes (voir annexe XLVIII) . fr.	31,918,159	29,501,540	+ 2,416,619
Dépenses d'exploitation (—) . . .	<u>13,182,789</u>	<u>12,925,258</u>	<u>+ 259,531</u>
Recettes nettes (—) . . . fr.	18,755,370	16,578,302	+ 2,157,068
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes. . .	41.30 p. %	43.81 p. %	— 2.51 p. %

Par unité de trafic, ces résultats donnent, en 1910, 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	45,754	8,614	7,443	2.5922	4.4469	4.1753
Gand à Terneuzen	18,984	12,198	6,783	3.2394	2.0818	4.1576
Hasselt à Maeseyck	10,588	7,461	3,127	2.1562	1.5194	0.6368
Malines à Terneuzen	33,533	19,441	14,092	3.7327	2.1644	4.5686
Nord-Belge	158,652	60,787	97,865	7.0625	2.7060	4.3565
Taviers à Embresin	6,277	3,772	2,505	1.4802	0.8894	0.5908
Pour l'ensemble des lignes. {	81,544	33,679	47,865	5.9816	2.4705	3.5111
{ En 1910 . . .	76,141	33,354	42,787	5.7720	2.5284	3.2436
{ En 1909 . . .	+ 5,403	+ 325	+ 5,078	+ 0.2096	— 0.0579	+ 0.2675
Différences en 1910 . .						

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 1910.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1909 :

	En 1910.	En 1909.	Différences pour 1910.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,146	1,110	+ 36
Agents divers et ouvriers	<u>3,572</u>	<u>3,475</u>	<u>+ 99</u>
Totaux.	4,718	4,585	+ 135

X.

Accidents.

L'annexe L donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1910, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1909, 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 1910. . .	»	»	»	»
	{ En 1909. . .	»	»	»	»
Différences pour 1910. . .		»	»	»	»
B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.)	Voyageurs	»	4	3	4
	Agents des compagnies	6	18	23	47
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.	40	4	»	44
Ensemble	{ En 1910. . .	46	23	26	65
	{ En 1909. . .	44	22	34	70
Différences pour 1910. . .		+ 2	+ 1	- 8	- 5
TOTAUX . . .	{ En 1910. . .	46	23	26	65
	{ En 1909. . .	44	22	34	70
Différences pour 1910. . .		+ 2	+ 1	- 8	- 5

XI.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1910 et 1909 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1910.	En 1909.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations.	6	2
Entraves apportées à la circulation des trains.	4	4
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.	18	41
Voyageurs descendus des trains ou montés sur des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	7	6
Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public	»	»
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	1
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	6	3
FausseS déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées par chemin de fer.	»	5
Totaux	44	29
Augmentation pour 1910.	15	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1910, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

CHIMAY, GAND A TERNEUZEN, HASSELT A MAESEYCK, NORD-BELGE
 ET MALINES A TERNEUZEN.

Publication de conditions réglementaires uniformes pour le transport des voyageurs et des bagages, en service intérieur, des chemins de fer de l'État Belge, de Chimay, de Gand à Terneuzen, de Hasselt à Maeseyck, du Nord-Belge et de Malines à Terneuzen et en service commun entre ces divers chemins de fer.

A l'occasion de l'Exposition de Bruxelles, émission de billets « trains de plaisir » pour Bruxelles par toutes les stations et haltes distantes de 50 kilomètres et plus de Bruxelles.

Publication d'une nouvelle édition du tarif commun aux chemins de fer de l'État et aux chemins de fer de Chimay, de Gand à Terneuzen, de Hasselt à Maeseyck, du Nord-Belge et de Malines à Terneuzen, pour le transport des marchandises.

Création d'une nouvelle classe secondaire A 3 pour le transport de certaines marchandises dans les relations avec l'Allemagne.

Publication d'un nouveau tarif des marchandises belge-allemand-russe.

Réédition du tarif des marchandises belge-Prince Henri.

Nouvelle édition du tarif de l'Union postale universelle.

En outre, diverses additions et modifications ont été apportées aux conditions réglementaires des tarifs intérieur et mixtes, ainsi qu'à la classification générale des marchandises; des extensions, soit comme produits admis aux transports, soit au point de vue des points de départ ou de destination, ont été apportées à certains tarifs spéciaux ou exceptionnels.

CHIMAY.

Pose, à la station de Selvignes-Monceau, d'un pont à peser de 40 tonnes avec tablier métallique de 6 mètres de longueur, en renouvellement d'un appareil de 30 tonnes de 4^m.30 de longueur.

Agrandissement de la maisonnette de garde du passage à niveau n° 12, à la gare de Villers-la-Tour.

Reconstruction avec longerons en fer de deux wagons à pierres de 10 tonnes à brancards en bois.

Substitution de plaques de garde en acier coulé à celles en fer forgé de wagons à marchandises.

Commencé la substitution d'essieux renforcés en acier à ceux en fer du matériel courant.

GAND A TERNEUZEN.

Etablissement de prises d'eau à Terdonck, Selzaete et Sas de Gand.

Allongement de 557^m.20 de la voie d'évitement à Sas de Gand.

Pavage des cours aux marchandises à Philippine et à Sluyskill (Pont).

HASSELT A MASEYCK.

Création d'un train régulier et d'un train facultatif de marchandises.

Mise en œuvre de 48 rails en acier de 9 mètres (38 kilog. par mètre courant) en remplacement de 72 rails en fer de 6 mètres (35 kilog. par mètre courant).

Mise en œuvre de 24 billes supplémentaires en chêne soit, une bille en plus pour une longueur de voie de 9 mètres.

Achat d'une locomotive, n° 6, et de deux voitures de 3^e classe, n°s 13 et 14.

Construction d'une voiture mixte de 1^{re} et de 2^e classe, n° 3.

Appropriation de la voiture n° 12.

MALINES A TERNEUZEN.

Substitution de rails de 40^{kg}.650 aux rails type Nord de 30 kilogr. sur une longueur de 2,023^m.45 de voie.

Aménagement de la gare de Bornhem.

Suppression du passage à niveau n° 29, à Bornhem.

Pavage de la cour aux marchandises de la gare d'Axel sur une surface de 759 mètres carrés.

Prolongement de 36 mètres de la voie de la grue n° 7 sur le nouveau quai, à Terneuzen.

Prolongement de 1000 mètres courants de la voie provisoire établie sur la contre digue du canal de Terneuzen.

Construction d'une maisonnette de garde au passage à niveau n° 63 entre La Clinge et Hulst.

Construction d'un pavillon pour latrines à Sluiskill.

Construction à Axel d'un magasin en vieilles billes recouvert de carton bitumé.

Construction dans les ateliers de la compagnie d'une caisse complète pour voiture à voyageurs de 3^e classe à couloir, à grande capacité, d'une caisse pour wagon-boxe et d'une caisse pour wagon de secours.

NORD-BELGE.

Publication d'une nouvelle édition du tarif des voyageurs franco belge-Nord.

Minimum de 50 tonnes porté à 60 tonnes pour certains tarifs spéciaux.

Création de deux trains rapides nouveaux, n°s 197 et 198, entre Paris et Berlin, et inversement, en vue d'améliorer les communications entre ces deux villes, par l'établissement d'un service direct de jour, à marche accélérée.

Mise en marche, à titre temporaire, de deux trains-tramways supplémentaires, n°s 220 et 221, entre Liège-Longdoz et Seraing.

A l'occasion de l'Exposition de Bruxelles, il a été mis en marche :

a) Journallement, deux trains-express entre Liège-Longdoz et Namur ;

b) Le dimanche : deux trains directs de Givet pour Bruxelles et inversement ; deux trains express entre Tilleur et Namur et deux trains entre Flémalle-Haute et Liège (Guillemins) ; ces trains ont été organisés de façon à être en correspondance immédiate, à Namur, ou à Liège-Guillemins, avec des trains de l'État Belge pour ou de Bruxelles ;

c) Journallement, des dédoublements de quatre trains rapides de Paris à Bruxelles ou inversement.

En outre, le train-tramway n° 63 a été retardé de 10 minutes le dimanche, pour relever, à Namur, la correspondance d'un train supplémentaire de Bruxelles.

Octroi d'arrêts nouveaux aux trains n^{os} 75, 76 et 238, au point d'arrêt de la rue du Chêne ; au train n^o 216 au point d'arrêt de la rue de la Meuse, à Flémalle-Haute ; au train n^o 215 à Renory ; au train n^o 26 à Amay ; au train n^o D 63 à Hermalle et au train n^o 204 à Flône.

Transfert du point de départ du train n^o 204 de Huy à Statte, où il relève la correspondance du train n^o 1 ; arrêt de ce train à toutes les stations et points d'arrêt entre Statte et Flémalle.

Transfert de Dinant à Hastière du point d'arrivée du train-tramway n^o 92 et du point de départ du train-tramway n^o 93, cette dernière modification afin de relever à Hastière la correspondance du train de l'Est n^o 541.

Modification de l'horaire des trains n^{os} 30 et 48 au départ de Liège-Longdoz et de Liège-Guillemins.

Services électriques. — Installation d'une pédale Aubine au signal carré de la cabine 3 de Kinkempois.

Avertisseur électrique aux passages à niveau 3 et 5 de la ligne de Namur à Liège (Val-Benoît et Petit-Bourgogne).

Revision de la signalisation des gares de Statte, Andenne, Huy, Flémalle-Haute et Tilleur, pour permettre l'accélération des trains rapides.

Installation d'une relation téléphonique entre le bureau petite vitesse d'Erquelinnes et de Jeumont.

Installation d'une relation électrique (tableau de correspondance) entre le passage à niveau 415 et la cabine d'aiguilleur voisine, à Erquelinnes.

Établissement du téléphone entre les cabines 1, 2 et 3, à Frameries.

Établissement du contrôle électrique des disques à distance nord et sud à la bifurcation de Cuesmes.

Installation complémentaire de signaux et d'enclenchements à Quévy.

Éclairage. — Huy. — Substitution du courant alternatif au courant continu ; amélioration de l'éclairage.

Saint-Martin. — Développement de l'éclairage électrique ; substitution du courant alternatif au courant continu.

Erquelinnes. — Substitution du courant alternatif au courant continu. (Fourniture du courant par la Société de constructions électriques du Nord et de l'Est, à Jeumont).

Tilleur, Jemeppe et Flémalle-Grande. — Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au pétrole.

Seraing. — Remaniement et amélioration de l'éclairage électrique.

Kinkempois. — Installation d'un éclairage de secours par lampes Washington.

Yvoir, Fontaine-Valmont, Solre-sur-Sambre. — Installation de lampes Washington.

Éclairage des voitures. — Installation d'une usine de compression de gaz à la gare de Longdoz.

Installation de l'appareillage complet pour l'éclairage par le gaz d'huile sur 5 voitures de 1^o classe, 7 de 2^o classe et 49 de 3^o classe.

Installation de l'appareillage réduit pour l'éclairage par le gaz d'huile sur 6 voitures de 1^{re} classe et 6 voitures de 2^e classe.

Chauffage. — Application du chauffage à la vapeur (système allemand) sur 43 voitures pour trains-tramways et sur 18 fourgons à bagages.

Montage de la conduite de vapeur (système allemand) sur 6 voitures de 3^e classe.

Installations d'appareils de chauffage par thermosiphon sur 32 voitures à portières, dont 6 voitures de 1^{re} classe, 6 de 2^e classe et 20 de 3^e classe.

Matériel de traction. — Application du frein à vide à 2 machines de gare.

Application d'appareils d'émission de vapeur pour le chauffage des trains à 7 machines-tenders pour le service des trains-tramways.

Application d'appareils « indicateurs-enregistreurs de vitesse » système Flaman, à 4 locomotives Compound, dont deux à 2 essieux accouplés et deux à 3 essieux accouplés.

Remplacement par une chaudière timbrée à 10 kilogrammes de la chaudière timbrée à 8^k.5, de 3 machines de fortes rampes et de 3 machines à marchandises.

Constructions nouvelles. — Quatre voitures de seconde classe sur bogies, avec cabinet de toilette, munies du frein Westinghouse, du chauffage à la vapeur, de l'éclairage au gaz et de l'intercommunication pneumatique ont été construites en augmentation d'effectif.

Quatre voitures mixtes de 1^{re} et de 2^e classe à portières, sur bogies avec cabinet de toilette, munies du frein Westinghouse, du chauffage à la vapeur, de l'éclairage au gaz et de l'intercommunication pneumatique ont été construites en augmentation d'effectif.

Douze voitures de 3^e classe à portières, avec cabinet de toilette, munies du frein Westinghouse, du chauffage à la vapeur, de l'éclairage au gaz et de l'intercommunication pneumatique ont été construites en augmentation d'effectif.

Huit voitures de 3^e classe à portières, à guérite, avec cabinet de toilette munies du frein Westinghouse, du chauffage à la vapeur, de l'éclairage au gaz et de l'intercommunication pneumatique ont été construites en augmentation d'effectif.

Voies, bâtiments, ouvrages d'art.

Liège-Longdoz. — Construction d'un bâtiment pour surveillants, hommes d'équipe et aiguilleurs et déplacement du poste de concentration.

Etablissement d'une usine de compression de gaz de houille et réinstallation du magasin des imprimés dans la remise des voitures.

Kinkempois. — Construction d'une nouvelle rotonde pour 13 locomotives. Construction d'une usine de transformation. Construction d'un atelier de chaudronnerie en cuivre et d'un bureau pour le chef de dépôt.

Namèche. — Allongement vers Namur des quais à voyageurs et suppression du passage à niveau n° 88.

Kilomètres 0 à 106-963. — Agrandissement des maisonnettes de garde des passages à niveaux 18, 29, 30, 54 et 59.

Etablissement d'un abri pour voyageurs au point d'arrêt de la rue du Chêne.

Marchienne-Zône. — Etablissement d'un quai à voyageurs et d'un portique.

Saint-Martin. — Installation de conduites en fonte et de cinq bornes-fontaines.

Thuin. — Allongement du quai à voyageurs.

Lobbès. — Aménagement de la gare en vue de la mise à double voie de la ligne de Buvrines à Lobbès.

Erquelines. — Installation d'une nouvelle voie de garage et d'une voie de stationnement du matériel. — Construction d'habitations pour le contrôleur et le receveur des douanes. — Installation d'un pont à bascule permettant le pesage des wagons au passage. — Installation d'un rideau vitré sur le quai de transbordement.

Reconstruction des ponts nos 3, 4 et 9 sur la Sambre.

Remplacement des tabliers en fonte par des tabliers en acier aux passages inférieurs 240⁹⁹² et 253⁹⁴¹.

Installation de garde-corps métalliques aux passages inférieurs 244¹⁸⁰ et 244⁴⁶⁸.

Cuesmes. — Dédoublément du tronc commun entre les deux bifurcations.

Quévy. — Installation complémentaire de signaux et enclenchements.

TAVIERS A EMBRESIN.

Réimpression du livret réglementaire pour le transport des bagages, marchandises, valeurs, etc.

Remplacement de 1527 traverses métalliques par des billes en chêne dans la voie principale.

Remplacement du foyer en cuivre et du faisceau tubulaire à une locomotive.

(88)

(89)

A N N E X E S
D E L A P A R T I E 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.	594,299,143 27	} 709,608,545 55
b) — en construction (voir page 13).	79,500,193 75	
c) Travaux en cours d'exécution	24,921,147 55	
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc	11,088,061 18	
B. — Lignes construites à forfait :		
a) Lignes en exploitation	136,007,124 10	} 177,402,748 55
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	21,173,866 43	
	— en cours d'exécution	221,758 »
C. — Lignes rachetées :		
a) Coût des lignes (voir détails annexe IX)	814,634,358 94	} 988,723,750 49
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	171,013,012 45	
	— en cours d'exécution	3,056,379 40
D. — Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :		
a) Parachèvement effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	10,533,197 85	} 10,533,197 85
	— 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.		75,688,982 29
F. — Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier et frais de bureau, etc.		19,485,358 97
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	653,620,850 28	} 749,635,092 93
Repris aux compagnies.	94,013,142 65	
<i>Ensemble du capital de premier établissement fr.</i>		2,731,076,536 59
II. Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1) .		11,090,438 79
III. Recettes.		
a) Recettes brutes de l'exploitation. (Recouvrements effectués)		7,057,600,584 34
b) Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer		11,023,985 86
IV. Approvisionnements en dépôts. (Annexes XVII et XXX.)		35,637,923 54
<i>Total de l'actif fr.</i>		9,866,429,469 12

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

au 31 décembre 1910.

PASSIF.

I. Capital		
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement (annexe IV) :		
a) de la dette consolidée fr.	297,158,254 57	}
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1).	61,818,739 88	
	338,976,974 45	370,085,033 63
Amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.) (annexe VII)	11,088,061 18	
Reste à amortir :		
a) de la dette consolidée	2,025,825,867 29	}
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1)	355,187,633 67	
		2,561,011,500 96
<i>Montant du capital de premier établissement. . . . fr.</i>		2,731,076,536 59
II. Charges financières du capital. (Annexe IV).		
Intérêts et amortissement		2,456,379,329 88
III. Redevances et loyers. (Annexe IV.)		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes		265,520,524 37
Loyer de la ligne de Spa à la frontière		15,501,538 85
Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam		8,263,480 »
IV. Dépenses. (Annexe V.)		
Dépenses d'exploitation.		4,292,521,603 53
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique		26,335,459 »
<i>Total du passif fr.</i>		9,771,418,051 97
Pour	{	
Parachèvement sur compte d'exploitation fr.		11,090,458 79
Approvisionnements en réserve dans les dépôts		55,637,923 54
Solde actif fin 1910		28,285,034 82
balance.		95,011,417 15
<i>Ensemble fr.</i>		9,866,429,469 12

(1) 61,818,739 88 + 355,187,633 67 = 397,006,373 55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 196 de la Situation générale du Trésor public au 1er janvier 1911.

Chapitres et articles du budget.		
	Services communs.	
7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	561,075 20
8	Salaires des auxiliaires, des agréés et des ouvriers	185,157 92
9	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc.	1,235,895 »
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	469,500 »
11	Secours exceptionnels aux ouvriers	199,195 50
12	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales; congrès des chemins de fer	8,959 88
		2,659,741 50
	Voies et travaux.	
13	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés } entretien fr.	2,682,952 57
14	Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route.	(1) 489,477 54
15	Dalles, rails et accessoires, matériel fixe et tant à la voie.	9,817,526 »
16	Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc.	7,100,655 56
		13,982,579 23
		34,042,990 50
	Traction et matériel.	
17	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2,994,927 54
18	Salaires des agréés et des ouvriers	30,667,409 40
19	Primes d'économie et de régularité	1,558,776 56
20	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	28,848,012 03
21	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	33,058,405 62
		97,108,189 77
	Transports.	
22	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	17,250,648 55
25	Salaires des agréés, des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvre par chevaux	17,014,765 »
24	Primes de régularité	780,250 21
25	Frais d'exploitation	5,434,582 25
26	Publicité commerciale	519,575 21
27	Pertes et avaries	7,675,000 »
28	Primes pour constatation de fausses déclarations	10,000 »
		48,501,019 20
	Perception des recettes et contrôles.	
29	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2,545,437 72
30	Salaires des auxiliaires et des ouvriers	278,893 59
		2,822,335 51
	Traitements de disponibilité.	
VI. 55	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer) fr.	93,812 61
	Caisse des ouvriers.	
IX. 56	Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) fr.	5,534,793 40
	Dépenses exceptionnelles.	
Loi du 18 août 1907 litt. b du 2 ^o le l'article 2.	Abonnement des lignes de la Flandre Occidentale autres que celle de Menin à Roulers fr.	7,467 07
	Ensemble fr.	188,590,947 36
	A déduire pour être reporté au capital	49,477 54
	Reste pour les dépenses définitives de 1909	188,101,470 02
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique	1,862,270 »
	Ensemble des dépenses fr.	189,963,749 02
	Excédent des recettes sur les dépenses fr.	91,776,739 67
	Total fr.	281,740,488 69

(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.	80,460,830 51
	Tickets d'entrée dans les stations	298,704 90
	Bagages	2,544,156 24
	Petites marchandises	16,442,145 81
	Grosses marchandises	164,427,894 89
	Finances	288,102 75
	Equipages	184,497 54
	Chevaux et bestiaux	2,654,497 90
	Produits extraordinaires	4,461,487 29
		280,729,105 05
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)		888,037 32
Total. fr.		281,587,742 95
Recettes accidentelles de la Trésorerie.		
Solde du produit net de l'exploitation des lignes de la Flandre Occidentale pour compte de l'État, 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'État, 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.		281,740,488 69

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs fr.	103,109,981 66
	Tickets d'entrée dans les stations.	336,073 »
	Bagages.	3,000,501 85
	Petites marchandises.	47,656,576 75
	Grosses marchandises	477,349,282 08
	Finances	275,729 78
	Équipages.	197,688 69
	Chevaux et bestiaux	2,839,329 20
	Produits extraordinaires.	3,834,670 29
		308,599,833 30
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) .		715,676 85
Total fr.		309,315,510 15

N° III. — *Compte de profits et pertes.* — Exercice 1910.

A VOIR.

DOIT.

	Réseau exploité par l'État.							
Dépenses approximatives de l'exploitation (annexe II ^{bis}) . . . fr.	202,710,481 »	308,599,833 30						
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique fr.	2,081,717 »	715,676 85						
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 45%; border: none;"> <p style="text-align: center;">Charges financières (Annexe IV)</p> <p style="text-align: center;">Intérêts</p> </td> <td style="width: 5%; border: none;">}</td> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>de la dette consolidée. . fr. 62,372,351 53</p> <p>des annuités de rachat . fr. 12,207,940 10</p> </td> </tr> <tr> <td style="border: none;"> <p style="text-align: center;">Amortissements.</p> </td> <td style="border: none;">}</td> <td style="border: none;"> <p>de la dette consolidée. . fr. 15,488,202 28</p> <p>des annuités de rachat . fr. 3,975,617 09</p> </td> </tr> </table>			<p style="text-align: center;">Charges financières (Annexe IV)</p> <p style="text-align: center;">Intérêts</p>	}	<p>de la dette consolidée. . fr. 62,372,351 53</p> <p>des annuités de rachat . fr. 12,207,940 10</p>	<p style="text-align: center;">Amortissements.</p>	}	<p>de la dette consolidée. . fr. 15,488,202 28</p> <p>des annuités de rachat . fr. 3,975,617 09</p>
<p style="text-align: center;">Charges financières (Annexe IV)</p> <p style="text-align: center;">Intérêts</p>	}	<p>de la dette consolidée. . fr. 62,372,351 53</p> <p>des annuités de rachat . fr. 12,207,940 10</p>						
<p style="text-align: center;">Amortissements.</p>	}	<p>de la dette consolidée. . fr. 15,488,202 28</p> <p>des annuités de rachat . fr. 3,975,617 09</p>						
Parts des recettes des sociétés dont l'État exploite les lignes et loyer de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale fr.	6,514,590 24							
Ensemble des dépenses et des charges . . . fr.	305,050,899 24							
Bénéfice net (approximatif de l'exercice.)	4,264,610 91							
Total. . fr.	309,315,510 15	309,315,510 15						

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

N° IV. — Capital de premier établissement et

ANNÉES.	DÉPENSES effectuées à la fin de chaque exercice. (Capital de premier établissement.)	CHARGES DES						
		A LA DETTE CONSOLIDÉE.				AUX RENTES ET ANNUITÉS.		
		Intérêts.		Amor-tissement.	Total.	Intérêts.	Amor-tissement.	Total.
		Taux.	Montant.						6	7	8	9
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	(1) 4.914 458 02	4.39	121,932 98	1,925 82	123,858 80	"	"	"
1836	13,488,488 26	4.39	463,851 43	14,904 44	418,664 27	"	"	"
1837	26,400,676 04	4.39	874,832 84	40,987 28	915,800 12	"	"	"
1838	40,274,444 84	4.32	1,437,690 22	80,932 86	1,518,623 08	"	"	"
1839	57,284,021 47	4.32	2,101,237 41	124,932 15	2,226,209 59	"	"	"
1840	77,009,806 12	4.39	3,235,855 60	179,762 44	3,465,017 64	"	"	"
1841	112 801,740 06	4.39	4,390,324 18	247,027 56	4,643,351 74	"	"	"
1842	123,978,406 46	4.39	5,504,153 32	329,072 06	5,833,225 38	"	"	"
1843	137,672,221 22	4.90	8,337,456 76	401,722 67	6,739,479 43	"	"	"
1844	144,745,810 20	4.65	8,483,538 70	453,622 21	6,937,467 91	"	"	"
1845	149,713,614 35	4.66	8,740,146 60	488,568 81	7,225,714 44	"	"	"
1846	156,292,012 08	4.66	8,975,640 96	517,656 44	7,493,267 40	"	"	"
1847	160,236,776 63	4.67	7,203,335 92	552,061 44	7,755,310 36	"	"	"
1848	163,615,644 23	4.71	7,400,067 88	580,187 01	7,986,254 89	"	"	"
1849	166,418 658 62	4.74	7,520,811 76	607,249 12	8,125,004 13	"	"	"
1850	167,407,263 92	4.71	7,580,969 20	633,915 99	8,214,885 19	"	"	"
1 51	167,877,125 71	4.74	7,683,437 87	665,782 33	8,239,730 20	"	"	"
1852	168,920,020 18	4.73	7,820,229 11	676,788 61	8,297,018 05	"	"	"
1853	170,147,427 32	4.73	7,644,828 72	700,212 71	8,342,039 43	"	"	"
1854	174 070,037 68	4.54	7,448,721 40	721,898 99	8,143,620 39	"	"	"
1855	179 009,726 66	4.64	7,580,076 02	768,250 19	8,344,925 21	"	"	"
1856	182 389,676 66	4.51	7,741,432 81	795,939 37	8,537,372 18	"	"	"
1857	189 878,747 89	4.51	7,795,240 30	829,877 96	8,625,118 26	681,643 34	40,680 60	672,330 "
1858	203 011,870 81	4.61	7,892,723 39	863,453 48	8,756,182 87	681,102 33	11,227 67	677,330 "
1859	204,018,440 "	4.51	7,939,008 61	898,626 88	8,837,635 52	680,633 93	11,790 07	672,330 "
1860	206 389,679 86	4.61	7,966,278 67	927,653 49	8,893,932 16	659,938 75	12,303 25	672,330 "
1 81	211,112,114 09	4.62	8,101,182 81	982,435 "	9,083,617 81	659,309 33	13,020 87	672,330 "
1862	217,112,682 47	4.62	8,300,613 30	1,005,484 97	9,305,998 27	668,650 17	13,679 83	672,330 "
1863	223,902,413 90	4.63	8,560,374 36	1,033,707 04	9,614,081 37	651,957 82	14,372 38	672,330 "
1864	228,203,613 14	4.63	8,722,458 67	1,105,280 61	9,887,438 69	657,230 02	15,099 08	672,330 "
1865	234,271,026 43	4.63	9,055,965 96	1,164,174 26	10,210,140 22	656,485 59	16,861 41	672,330 "
1866	252,703,720 16	4.63	9,535,516 82	1,215,961 20	10,714,478 02	665,632 45	18,667 65	672,330 "
1867	261,165 937 70	4.62	9,976,247 49	1,295,720 03	11,271,967 52	654,818 65	17,511 35	672,330 "
1868	265,428 727 16	4.62	10,204,055 74	1,359,905 69	11,564,561 43	653,932 16	18,397 65	672,330 "
1869	270,310,548 17	4.64	10,392,656 67	1,413,432 81	11,806,139 48	653,000 76	19,329 21	672,330 "
1870	279,402,064 88	4.64	10,612,333 35	1,470,145 31	12,112,478 66	652,022 21	20,307 79	672,330 "
1871	319 432,101 65	4.60	11,636,198 13	1,541,469 47	13,177,667 60	1,191,369 13	48,020 67	1,230,330 "
1872	359 547 938 43	4.61	12,736,681 25	1,808,957 43	14,403,538 68	1,193,311 "	51,289 "	1,244,580 "
1 73	548,684 018 91	4.29	16,094,403 81	1,837,297 91	17,931,701 72	1,197,037 19	408,687 81	1,605,705 "
1874	560,080,972 88	4.29	17,849,315 62	2,182,740 39	19,832,027 01	1,027,702 93	431,132 07	5,361,835 "
1875	597 500,700 40	4.29	18,601,020 03	2,312,238 88	20,913,308 91	4,909,959 31	452,080 69	5,362,040 "
1876	671,460,682 80	4.29	21,535,377 82	2,464,662 "	21,050,039 82	4,291,480 98	470,409 72	5,361,890 "
1877	900,925,334 93	4.26	22,103,113 73	2,760,134 63	25,168,248 36	12,024,749 32	960,073 36	13,684,822 68
1878	964 381,150 07	4.23	23,631,169 96	2,931,141 48	26,812,311 44	12,831,649 96	988,387 02	13,832,937 "
1879	994 213 727 66	4.23	25,723,309 18	3,178,761 36	28,902,070 54	12,816,683 36	1,012,033 23	13,857,721 58
1880	1,044,588,844 28	3.98	25,737,167 87	3,393,321 76	29,130,489 63	12,761,991 31	1,081,020 69	13,833,012 "
1881	1 109,631 952 03	3.96	29,001,366 87	3,545,370 97	31,647,237 81	12,708,240 70	1,125,862 30	13,833,912 "
1882	1,171,201,099 11	3.94	30,035,964 45	3,949,698 12	34,035,650 57	12,662,697 77	1,170,899 23	13,833,397 "
1883	1,201,140,331 99	3.93	31,648,026 61	4,252,832 32	35,900,858 93	12,616,318 96	1,218,773 74	13,834,092 "
1884	1,220 674,053 56	3.93	32,445,388 91	4,489,600 62	36,914,989 53	12,665,990 60	1,247,476 40	13,833,467 "
1885	1,232,288 669 41	3.93	32,878,607 44	4,641,757 71	37,540,451 46	12,614,686 01	749,850 96	13,264,567 "
1886	1,214 637,049 21	3.91	32,404,483 56(2)	4,836,512 93	37,240,996 48	9,001,607 67	777,934 43	9,270,542 "
1887	1,257 689,300 20	3.87	33,616,483 16	6,279,918 42	38,795,401 57	8,061,831 03	809,635 07	9,771,467 "
1888	1,270,925,008 25	3.67	33,791,366 32	6,476,988 "	39,268,314 32	8,928,784 69	812,632 41	9,771,417 "
1889	1,285,788,568 01	3.56	33,998,372 18	6,680,670 36	40,679,012 54	8,894,382 74	876,981 26	9,771,367 "
1890	1,303,086,423 33	3.57	31,462,460 18	5,895,422 89	40,357,913 37	8,854,676 30	912,741 70	9,771,317 "
1891	1,320 270,483 54	3.56	31,670,291 68	6,123,989 66	40,794,281 32	8,818,250 82	940,366 18	9,767,617 "
1892	1,339 193,033 45	3.63	31,899,322 73	6,359,130 19	41,217,472 92	8,776,425 61	988,118 39	9,764,542 "
1893	1,362 996,486 54	3.62	35,133,820 96	6,606,489 53	41,739,310 49	8,736,060 68	1,023,466 42	9,764,517 "
1894	1,378 830,709 74	3.62	35,558,219 12	6,844,912 12	42,403,182 24	8,691,012 29	1,071,040 71	9,765,092 "
1895	1,394,683,046 02	3.62	32,367,944 98	7,120,980 25	39,478,925 21	8,650,276 93	1,114,166 07	9,764,412 "
1896	1,473 004,569 30	3.40	33,358,779 52	7,387,907 81	40,741,537 33	8,601,742 29	1,100,274 71	9,766,017 "
1897	1,775 423,621 51	3.16	39,370,641 06	7,730,409 12	47,101,053 18	11,094,792 74	2,366,678 22	13,450,470 96
1898	1,815,108,916 81	3.13	40,606,461 23	8,640,253 63	49,238,714 81	11,221,019 82	2,126,274 68	13,356,021 60
1899	1,882,990 691 28	3.13	42,326,809 35	9,020,433 77	51,347,243 12	10,878,885 39	1,991,321 61	13,873,207 "
1900	1,911,704 561 29	3.13	43,893,569 67	9,522,063 62	53,410,223 29	11,809,088 51	2,217,053 19	13,823,739 69
1901	2,008,605 376 29	3.13	45,442,232 22	9,961,754 93	55,403,987 16	11,691,109 50	2,330,266 19	13,921,384 60
1902	2,072,646,940 35	3.125	47,101,067 10	10,401,202 30	57,562,269 40	11,505,476 82	2,418,076 37	13,921,152 10
1903	2,131,231,977 56	3.12	48,669,162 72	10,966,618 01	59,635,800 73	11,416,677 91	2,633,111 74	13,919,719 60
1904	2,201,532,834 72	3.115	50,296,381 09	11,482,362 60	61,779,433 69	11,321,400 85	2,608,760 34	13,921,167 10
1905	2,271,319,233 16	3.11	52,093,931 33	12,034,388 97	64,068,321 30	11,237,951 68	2,6 8,668 11	13,938,619 60
1906	2,330,672,190 77	3.11	53,607,815 68	12,607,096 95	66,214,912 63	11,131,040 34	2,793,969 35	13,925,009 60
1907	2,480,326,074 36	3.108	55,053 858 40	13,160,446 12	68,204 308 62	14,032,600 19	4,112,420 "	18 174,920 19
1908	2,583,202,392 35	3.109	54,139,291 14	13 873,807 58	71,073,009 82	12,621,165 53	3,084,702 66	16,305 862 19
1909	2,660,946,327 92	3.113	60 411,706 07	14 545,671 96	74,968 277 01	12,381,644 58	3 790,805 21	16,176,419 19
1910	2,731,076,636 59	3.117	62,372 351 63	15,188,202 28	77 560,533 81	12 207,940 10	3,975,617 00	16,189,557 10
			1,674,274,569 47	207,168,234 57	1,971,432,804 04	403,127,785 93	81,818,730 88	444,916,525 81

(1) Dont fr. 641,941.69 engagés en 1834
(2) Rectification de fr. 1,793,042.32 résultant de la conversion des titres de la Grande Compagnie de Luxembourg en obligations de la dette à 3 1/2 p. émises avec jouissance du 1^{er} janvier 1881 et portées primitivement en compte pour une demi-année.

charges financières depuis l'origine.

CAPITAUX CORRESPONDANT			Parts des compagnies conces- sionnaires.	Loyer de la ligne de Spa à la frontière.	Loyer de la ligne Anvers-Notterdam.	Total général.	ANNÉES.
ENSEMBLE.							
Intérêts.	Amor- tissement.	Total.					
10	11	12	13	14	15	16	17
121,982 98	1,925 82	123,888 80	"	"	"	123,888 80	1835
403,860 13	14,301 14	418,661 27	"	"	"	418,661 27	1833
874,832 84	40,967 28	915,800 12	"	"	"	915,800 12	1837
1,437,690 22	80,932 86	1,518,623 08	"	"	"	1,518,623 08	1838
2,401,287 14	124,932 15	2,526,269 29	"	"	"	2,526,269 29	1839
3,285,855 50	179,762 14	3,465,617 64	"	"	"	3,465,617 64	1840
4,396,324 18	247,027 56	4,643,351 74	"	"	"	4,643,351 74	1841
5,501,153 32	329,072 06	5,830,225 38	"	"	"	5,830,225 38	1842
6,337,456 76	401,722 87	6,739,179 43	"	"	"	6,739,179 43	1843
6,483,538 70	453,022 21	6,937,467 91	"	"	"	6,937,467 91	1844
6,740,145 60	488,568 84	7,228,714 44	"	"	"	7,228,714 44	1845
6,975,610 93	517,656 44	7,493,267 40	"	"	"	7,493,267 40	1846
7,203,335 92	532,004 44	7,735,340 36	46,368 32	"	"	7,801,708 68	1847
7,406,067 88	560,437 01	7,966,504 89	149,890 58	"	"	8,136,445 47	1848
7,590,814 76	607,219 42	8,198,034 18	306,510 87	"	"	8,433,572 05	1849
7,580,969 20	633,915 99	8,214,885 19	388,155 61	"	"	8,603,040 80	1850
7,583,937 87	666,782 33	8,250,720 20	402,976 40	"	"	8,642,696 60	1851
7,620,229 44	678,738 81	8,299,018 05	424,031 15	"	"	8,721,049 20	1852
7,611,826 72	700,212 74	8,312,039 43	607,760 65	"	"	8,919,800 07	1853
7,419,721 40	724,898 99	8,143,620 39	890,853 64	"	"	9,043,474 03	1854
7,586,676 03	768,250 19	8,354,926 21	1,201,437 75	"	"	9,546,362 96	1855
7,741,432 81	795,939 37	8,537,372 18	1,324,423 00	"	"	9,861,796 08	1856
8,456,883 61	840,564 62	9,297,448 23	1,509,081 71	"	"	10,806,529 97	1857
8,553,831 72	874,681 15	9,428,512 87	1,883,006 08	"	"	11,311,518 95	1858
8,599,542 57	910,422 95	9,509,965 52	1,767,662 77	"	"	11,277,628 29	1859
8,626,245 42	970,046 74	9,596,292 16	1,800,174 68	"	"	11,396,466 84	1860
8,760,492 14	975,455 67	9,735,947 81	1,990,546 45	"	"	11,726,493 66	1861
8,959,183 47	1,010,164 80	9,973,348 27	2,000,911 40	"	"	11,979,259 37	1862
9,218,321 98	1,068,679 29	10,286,001 27	2,147,471 32	"	"	12,433,472 59	1863
9,430,388 55	1,120,379 99	10,550,768 53	2,367,474 49	"	"	12,917,243 76	1864
9,712,431 55	1,170,038 67	10,882,470 22	2,430,408 34	"	"	13,312,878 56	1865
10,191,479 27	1,232,628 76	11,424,108 03	3,089,420 11	"	"	14,501,228 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 64	12,236,891 43	3,674,291 68	"	"	15,911,183 11	1868
11,045,867 43	1,432,812 05	12,478,679 48	3,682,695 18	"	"	16,041,084 66	1869
11,294,355 58	1,490,453 10	12,784,808 68	3,473,432 07	"	"	16,257,941 63	1870
11,827,507 26	1,583,490 34	13,411,000 60	8,947,687 76	"	"	21,364,688 36	1871
13,929,892 25	1,748,226 43	15,678,118 68	9,968,803 31	146,636 83	"	25,783,490 82	1872
17,291,441 "	2,245,965 72	19,537,406 72	10,833,325 51	500,000 "	"	30,970,732 23	1873
23,677,019 66	2,616,842 46	26,293,862 01	10,914,315 02	50,000 "	"	33,609,177 03	1874
23,510,979 21	2,791,369 67	26,302,348 91	14,210,308 29	500,000 "	"	33,045,667 20	1875
26,476,858 10	2,835,071 79	29,311,929 89	10,034,785 75	500,000 "	"	30,946,715 57	1876
35,332,863 05	3,720,207 99	39,053,071 04	3,261,686 40	500,000 "	"	42,814,761 14	1877
36,715,719 91	3,929,623 50	40,645,343 41	3,464,483 63	500,000 "	"	44,609,322 07	1878
33,638,997 54	4,220,791 68	37,859,789 22	3,220,424 41	500,000 "	"	40,880,216 63	1879
38,481,459 18	4,474,342 46	42,955,801 63	4,504,122 39	500,000 "	298,680 "	48,266,304 02	1880
40,709,016 67	4,771,633 27	45,480,649 94	4,590,690 63	500,000 "	497,800 "	51,069,540 67	1881
42,748,662 22	5,120,385 35	47,869,047 57	4,210,746 98	500,000 "	497,800 "	53,177,033 85	1882
44,263,311 87	5,471,606 06	49,734,917 93	4,283,369 31	500,000 "	497,800 "	55,016,110 24	1883
45,011,379 51	5,737,077 92	50,748,456 63	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	3,020,998 44	500,000 "	497,800 "	56,723,810 89	1885
45,405,091 12	5,614,447 36	51,020,538 48	3,821,382 90	500,000 "	497,800 "	55,812,721 39	1886
42,177,315 08	6,089,553 49	48,266,868 57	1,054,734 73	500,000 "	497,800 "	53,619,403 30	1887
42,720,140 91	6,319,620 41	49,039,761 32	4,136,024 43	500,000 "	497,800 "	54,167,585 75	1888
42,892,754 92	6,557,654 62	49,450,409 54	4,385,906 14	500,000 "	497,800 "	54,834,115 68	1889
43,321,065 78	6,808,164 69	50,129,230 47	4,576,416 63	500,000 "	497,800 "	55,703,145 90	1890
43,488,542 18	7,073,255 81	50,561,798 32	4,653,637 91	500,000 "	497,800 "	56,213,369 23	1891
43,664,748 31	7,347,216 58	51,011,964 89	4,496,228 91	500,000 "	497,800 "	56,505,043 83	1892
43,809,881 54	7,633,945 95	51,443,827 49	4,780,256 27	500,000 "	497,800 "	57,290,883 76	1893
44,252,291 14	7,915,962 83	52,168,254 21	5,079,797 30	219,600 "	497,800 "	57,965,451 54	1894
44,008,220 89	8,235,148 32	52,243,367 21	5,082,513 98	219,600 "	497,800 "	56,044,381 19	1895
44,961,521 81	8,548,082 52	53,509,603 33	5,290,030 33	219,600 "	497,800 "	56,517,084 66	1896
44,065,430 80	10,686,087 34	54,751,517 14	5,232,707 09	219,600 "	"	56,653,831 23	1897
44,828,111 10	10,766,023,21	55,594,134 31	5,120,533 56	219,600 "	"	57,934,872 87	1898
45,205,691 71	11,014,760 34	56,220,451 05	5,530,343 14	219,600 "	"	60,970,403 26	1899
45,504,246 18	11,739,716 80	57,243,962 98	4,723,848 66	219,600 "	"	72,168,411 54	1900
47,003,340 72	12,292,011 12	59,295,351 84	4,545,696 66	219,600 "	"	74,140,518 40	1901
48,003,542 92	12,879,878 67	60,883,421 59	4,663,394 73	219,600 "	"	76,369,446 32	1902
48,085,730 67	13,460,789 76	61,546,520 43	4,767,841 67	21,600 "	"	78,662,962 39	1903
48,020,791 94	14,079,608 91	62,100,399 85	5,036,032 07	219,600 "	"	80,956,012 95	1904
48,206,885 91	14,733,055 08	62,939,940 99	5,125,208 14	219,600 "	"	83,344,749 13	1905
48,733,856 62	15,401,046 30	64,134,902 92	5,409,542 66	219,600 "	"	85,769,065 28	1906
49,110,368 69	17,262,865 12	66,373,233 81	5,742,625 65	(1)	"	92,121,840 36	1907
49,760,456 77	17,518,510 24	67,278,966 71	5,736,407 34	"	"	94,015,374 35	1908
50,797,319 51	18,346,377 16	69,143,696 67	5,888,168 02	"	"	97,019,894 73	1909
51,580,291 62	19,163,819 37	70,744,111 "	6,514,500 24	"	"	100,268,701 21	1910
2,077,402,355 40	368,976,974 45	2,446,379,329 85	263,420,324 37	13,501,338 83	8,263,480 "	2,721,464,473 05	

(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
1875	13.5	288,997 50	385 »	»	289,382 50	168,847 44	»	168,847 44
1876	35.7	825,132 83	461 16	»	825,594 01	431,135 67	»	431,135 67
1877	90.8	1,416,982 94	892 24	»	1,417,875 18	1,189,988 72	»	1,189,988 72
1878	202.6	3,097,833 40	434 26	»	3,098,267 66	2,768,616 64	»	2,768,616 64
1879	273.3	4,249,825 04	83,061 82	»	4,282,886 86	3,082,994 23	»	3,082,994 23
1880	324.7	5,335,187 05	20,779 33	»	5,355,966 38	3,077,994 08	»	3,077,994 08
1881	340.5	6,226,333 66	55,475 43	»	6,281,809 09	4,469,387 95	»	4,469,387 95
1882	393.5	7,458,774 20	43,088 20	»	7,501,862 40	4,496,399 13	»	4,496,399 13
1883	435.5	8,994,439 33	34,382 54	»	9,028,821 87	5,393,854 52	»	5,393,854 52
1884	530.8	11,226,310 87	21,149 88	»	11,247,460 75	5,977,027 03	80 »	5,977,107 03
1885	559.8	12,401,750 22	19,099 99	»	12,420,850 21	6,306,285 15	826 »	6,307,111 15
1886	559.8	13,572,573 03	26,998 19	»	13,599,571 22	7,153,278 78	1,263 »	7,154,541 78
1887	569.6	14,650,387 30	79,652 48	46,368 32	14,776,388 10	9,290,956 09	1,319 »	9,292,275 09
1888	594.9	12,077,885 03	75,030 63	149,899 58	12,302,826 29	8,857,512 47	1,768 »	8,859,280 47
1889	624.6	12,935,920 91	59,096 75	305,510 87	13,291,528 58	8,164,106 73	1,920 »	8,166,026 73
1890	624.6	14,863,625 10	47,250 06	388,155 61	15,099,030 77	9,194,867 89	4,113 »	9,198,980 39
1891	624.6	15,885,488 47	49,826 82	402,976 40	16,338,291 49	8,008,922 94	5,831 »	8,014,754 94
1892	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
1893	631.4	19,070,468 26	67,683 16	607,760 64	19,745,912 06	10,013,369 08	5,327 »	10,018,687 08
1894	636.6	21,767,885 59	80,835 29	899,833 64	22,748,574 52	11,292,448 40	5,281 »	11,297,739 40
1895	652.4	23,230,743 73	114,063 72	1,201,437 75	24,546,285 20	13,058,256 70	4,759 »	13,063,015 70
1896	713.1	23,061,188 25	126,548 44	1,424,429 90	24,612,169 59	14,638,288 67	7,325 »	14,645,613 67
1897	744.6	24,143,081 91	91,327 42	1,569,060 71	25,743,490 07	14,520,838 79	21,449 »	14,542,307 79
1898	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
1899	745.7	26,313,346 93	95,469 40	1,767,632 77	28,177,469 10	14,505,769 13	27,773 »	14,533,542 13
1890	747.2	27,760,104 15	84,026 45	1,800,374 08	29,641,503 28	14,272,624 50	28,163 »	14,300,787 50
1891	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
1892	748.6	30,588,840 21	113,455 61	2,000,941 10	32,703,236 92	15,209,553 36	32,349 »	15,241,907 36
1893	748.6	31,721,264 37	107,978 72	2,147,171 22	33,976,414 31	15,783,063 70	40,317 »	15,824,280 70
1894	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
1895	749.2	35,608,687 78	104,866 80	2,480,408 34	38,193,962 92	19,762,285 54	53,519 »	19,815,804 54
1896	780.8	34,691,537 91	117,961 64	3,080,420 11	37,899,919 66	22,401,115 07	72,064 »	23,473,179 07
1897	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
1898	862.7	38,194,890 83	135,492 56	3,671,291 08	42,001,675 09	24,075,064 05	79,526 »	24,151,590 05
1899	862.1	39,849,772 91	122,274 75	3,552,595 18	43,534,642 84	24,681,372 77	78,391 »	24,759,763 77
1870	868.7	41,825,030 80	68,195 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	66,183,030 56	35,305,235 05	91,907 »	35,397,142 06
1872	1,469.6	58,428,526 16	172,988 04	9,988,803 31	69,500,317 51	42,629,106 65	91,199 »	42,720,305 65
1873	1,671.1	61,780,273 08	153,768 14	10,933,325 51	72,867,366 73	54,622,667 29	102,232 »	54,724,899 29
1874	1,925.1	77,181,405 81	125,834 43	10,914,315 02	88,222,555 26	60,570,364 07	102,451 »	60,678,815 07
1875	1,966.5	76,393,950 69	107,880 78	11,240,308 20	87,742,148 76	58,789,881 59	121,582 »	58,908,463 59
1876	2,053.2	80,470,104 97	109,735 42	10,034,785 75	90,514,886 14	57,946,882 91	127,747 »	58,074,629 91
1877	2,144.7	87,179,948 82	107,836 99	3,261,685 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	3,464,483 63	94,473,169 17	56,291,548 37	188,130 »	56,479,678 37
1879	2,552.0	96,167,064 46	105,708 99	3,620,424 41	99,913,197 85	58,680,393 71	193,161 »	58,873,554 71
1880	2,724.0	109,317,042 72	88,789 01	4,504,122 39	113,909,931 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	113,646,555 14	71,664,551 85	202,845 »	71,867,399 85
1882	3,004.0	115,133,853 74	90,131 37	4,210,746 28	119,434,741 39	74,808,908 32	217,030 »	75,026,938 32
1883	3,074.1	117,699,308 14	101,086 62	4,283,359 31	121,983,754 07	73,571,033 27	258,207 »	73,829,240 27
1884	3,129.0	116,099,536 77	90,235 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	3,920,998 44	119,725,487 78	70,464,873 50	309,240 »	70,763,913 50
1886	3,199.9	113,467,194 40	89,887 38	3,824,282 00	117,381,461 06	65,916,550 15	351,731 »	66,268,281 15
1887	3,218.6	120,145,735 50	79,981 89	4,054,734 73	124,280,452 12	68,847,667 41	353,876 »	67,201,443 41
1888	3,228.8	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	4,386,906 14	136,920,084 34	74,714,532 80	437,617 »	75,152,149 80
1890	3,248.6	130,614,780 22	60,923 32	4,576,115 53	141,251,819 07	84,045,523 46	461,579 »	84,510,102 46
1891	3,269.4	138,086,302 »	60,344 49	4,653,667 91	142,820,314 40	84,224,514 76	482,550 »	84,707,064 76
1892	3,275.8	136,288,976 10	80,247 92	4,495,228 91	140,883,451 93	82,480,426 76	509,296 »	82,989,724 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 »	82,120,752 68
1894	3,288.6	147,811,240 50	81,429 18	5,079,797 30	152,975,875 98	83,307,963 42	561,209 »	83,869,171 42
1895	3,298.8	149,543,634 71	67,853 73	5,083,513 98	154,695,003 42	90,831,177 25	615,012 »	91,446,189 25
1896	3,302.1	153,079,703 21	80,617 29	5,290,080 33	160,456,430 83	91,509,429 18	675,629 »	92,268,058 18
1897	3,391.6	174,754,436 78	68,639 86	5,282,707 09	180,105,783 73	103,008,679 60	724,113 »	103,730,792 60
1898	4,003.0	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	198,993,989 97	88,418 62	5,530,348 14	204,012,736 13	120,871,091 30	809,395 »	121,680,486 30
1900	4,060.1	204,334,078 83	101,571 41	4,725,848 56	209,102,093 80	141,034,479 39	910,020 »	141,954,099 39
1901	4,048.5	203,114,952 23	133,259 98	4,505,586 56	207,846,783 77	140,488,210 86	900,299 »	141,391,509 86
1902	4,019.3	210,716,113 33	226,212 74	4,663,394 73	215,665,720 80	135,304,948 50	960,387 »	136,265,315 50
1903	4,052.0	220,094,070 03	312,504 47	4,787,841 97	225,104,506 47	134,223,878 78	1,170,789 »	135,394,067 78
1904	4,036.0	227,279,145 31	408,414 74	5,035,622 07	232,783,182 12	138,472,007 92	1,256,390 »	139,728,997 92
1905	4,046.5	242,443,523 36	587,311 33	5,125,208 14	248,136,102 83	153,983,908 33	1,375,016 »	155,338,924 33
1906	4,061.1	253,424,407 15	719,420 24	5,409,542 96	259,350,370 35	164,109,137 31	1,497,869 »	165,607,006 31
1907	4,239.2	263,231,246 44	760,796 17	5,742,025 65	269,736,068 26	183,094,443 74	1,576,317 »	184,580,760 74
1908	4,300.8	262,822,903 56	802,728 46	5,780,407 34	269,301,739 35	180,700,643 34	1,690,127 »	181,590,770 34
2) 1909	4,310.4	274,995,683 35	838,637 32	5,896,168 02	281,740,466 69	188,101,470 02	1,862,279 »	189,963,749 02
(1) 1910	4) 29.1	302,085,240 06	715,670 55	6,514,500 24	309,315,510 15	202,710 181 »	2,081,717 »	204,792 168 »
		6,784,280,269 97	11,023,885 80	163,320,324 37	7,009,624,570 20	4,292,521,608 33	26,355,439 »	4,318,877,042 33

(1) Voir renvoi (2) de l'annexe IV. — (2) Chiffres définitifs. — (3) Chiffres provisoires.

par l'État, depuis 1835 jusque fin 1910. — 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 05	123,888 80	"	23,373 74	"	23,373 74	02 68	1835
304,458 34	418,661 27	"	24,202 93	"	47,576 67	52 22	1836
227,886 46	915,830 12	"	687,943 66	"	735,490 33	83 91	1837
329,651 02	1,518,623 08	"	1,189,972 06	"	1,924,462 39	89 36	1838
1,199,892 63	2,226,269 29	"	1,026,376 63	"	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	4,643,361 74	"	2,830,030 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
3,634,967 35	6,739,179 43	"	3,104,212 08	"	12,901,409 09	59 74	1843
5,270,353 72	6,937,187 91	"	1,668,814 19	"	14,568,223 28	53 14	1844
6,113,739 06	7,228,714 44	"	1,114,975 38	"	15,683,198 66	50 78	1845
6,445,029 44	7,493,297 40	"	1,048,247 96	"	16,731,436 62	52 "	1846
5,484,113 01	7,801,708 68	"	2,317,595 67	"	19,049,032 29	50 94	1847
3,443,545 82	8,130,145 47	"	4,692,599 65	"	23,741,631 94	69 94	1848
5,125,501 80	9,433,572 05	"	3,308,470 25	"	27,049,702 19	60 00	1849
5,900,050 38	8,003,010 80	"	2,702,960 42	"	29,752,662 61	69 93	1850
7,723,537 55	8,612,696 00	"	819,159 05	"	30,571,851 66	51 28	1851
8,007,395 97	8,721,049 20	186,348 77	"	"	30,485,504 89	47 40	1852
9,727,224 98	8,949,800 07	777,424 91	"	"	29,708,079 93	49 57	1853
11,450,845 03	9,043,474 03	2,407,371 "	"	"	27,300,709 98	49 52	1854
11,483,240 50	9,546,302 86	1,936,886 54	"	"	25,363,822 44	51 71	1855
9,966,546 92	9,061,796 08	4,750 84	"	"	25,359,071 60	58 02	1856
11,201,182 28	10,806,528 97	394,653 31	"	"	24,961,418 29	61 53	1857
12,418,102 53	11,111,518 95	1,306,583 58	"	"	23,657,831 71	53 25	1858
13,643,926 97	11,277,618 29	2,366,308 68	"	"	21,291,526 03	50 07	1859
15,343,717 78	11,368,616 84	3,977,080 94	"	"	17,314,445 09	47 57	1860
18,336,391 85	11,726,463 96	6,609,929 89	"	"	10,704,514 20	43 74	1861
17,461,331 56	11,970,269 37	5,482,062 19	"	"	5,222,452 01	45 80	1862
18,152,133 61	12,443,582 59	5,718,551 02	"	400,009 01	"	46 11	1863
18,913,390 75	12,917,230 76	5,996,150 99	"	6,492,250 "	"	47 70	1864
18,378,158 38	13,392,878 56	5,015,279 82	"	11,507,529 82	"	51 39	1865
14,116,740 59	14,501,228 13	"	87,487 54	11,420,042 28	"	60 78	1866
16,027,691 35	15,316,604 40	711,085 95	"	12,131,129 23	"	60 29	1867
17,817,085 04	15,998,183 11	1,938,901 93	"	11,070,031 16	"	57 36	1868
18,774,879 07	16,061,064 66	2,733,814 41	"	16,803,845 57	"	56 30	1869
19,808,326 33	16,257,941 63	3,550,384 72	"	20,354,230 29	"	55 60	1870
30,787,888 50	23,354,685 36	7,423,203 14	"	27,777,433 43	"	52 41	1871
25,870,011 86	25,743,460 82	80,551 04	"	27,863,084 47	"	60 57	1872
18,142,467 41	30,970,732 23	"	12,828,284 79	15,035,719 68	"	72 01	1873
27,543,740 19	36,608,177 03	"	9,064,436 84	5,971,282 81	"	69 00	1874
28,833,685 17	38,045,657 20	"	9,211,972 03	"	3,240,689 19	63 75	1875
32,540,056 23	39,940,715 57	"	7,406,639 34	"	10,647,348 53	63 83	1876
31,969,210 62	42,814,756 14	"	7,845,515 52	"	18,492,894 05	61 25	1877
37,991,491 60	44,809,732 07	"	6,616,211 27	"	25,109,135 32	59 66	1878
41,059,643 15	46,890,216 53	"	5,820,573 38	"	30,929,708 70	58 08	1879
45,059,290 72	48,266,304 02	"	3,207,013 30	"	34,136,722 "	60 03	1880
41,779,135 29	51,069,540 67	"	9,290,405 38	"	41,427,127 39	62 79	1881
44,408,803 07	53,077,593 85	"	8,698,790 78	"	52,095,918 16	62 59	1882
48,154,513 80	55,016,110 24	"	6,801,596 44	"	58,957,514 00	60 26	1883
47,607,298 36	55,885,053 50	"	8,277,756 14	"	67,235,269 74	60 16	1884
48,061,574 28	57,723,619 89	"	6,762,245 61	"	73,997,515 35	58 96	1885
51,113,183 51	(1) 55,842,721 38	"	(1) 5,729,537 87	"	(1) 8,727,033 22	58 92	1886
57,079,008 71	53,619,403 30	3,459,605 41	"	"	75,267,447 81	51 07	1887
61,067,855 89	54,167,585 75	6,900,270 14	"	"	68,367,177 67	53 54	1888
61,767,934 54	54,834,115 68	6,933,818 86	"	"	61,433,358 81	51 80	1889
56,741,716 61	55,703,143 90	1,038,570 71	"	"	60,394,788 10	59 81	1890
59,113,249 64	56,213,366 23	1,890,883 41	"	"	58,434,904 69	59 31	1891
57,863,727 17	56,505,043 83	1,358,683 34	"	"	57,130,221 25	59 27	1892
63,461,111 54	57,290,843 76	6,170,267 78	"	"	50,965,993 67	56 40	1893
67,106,704 56	57,965,451 54	9,141,253 02	"	"	41,824,740 55	56 13	1894
63,248,813 17	55,041,281 19	8,201,531 98	"	"	31,020,208 57	49 20	1895
68,189,372 63	56,517,081 66	11,673,287 99	"	"	21,940,020 58	57 61	1896
76,374,991 13	64,653,831 23	9,721,159 90	"	"	12,225,700 64	60 87	1897
79,206,222 48	67,934,871 87	11,271,340 61	"	"	954,411,07	56 87	1898
81,932,259 43	69,970,403 26	12,961,847 17	"	12,007,430 10	"	60 47	1899
67,207,996 41	72,188,411 51	"	4,080,415 13	7,127,020 97	"	67 88	1900
66,452,278 91	74,140,518 40	"	7,958,219 49	"	661,218 52	68 05	1901
79,340,405 30	76,309,410 32	2,970,948 08	"	2,399,770 46	"	63 23	1902
89,799,889 69	78,562,962 39	11,236,848 30	"	13,546,046 70	"	60 12	1903
93,054,184 20	80,955,612 95	12,098,571 25	"	25,645,218 01	"	60 03	1904
92,747,178 40	83,341,749 13	9,452,429 37	"	35,007,617 38	"	64 60	1905
93,943,364 04	85,719,065 28	8,174,298 76	"	41,271,946 14	"	61 81	1906
85,155,907 62	91,121,849 39	"	6,965,941 84	36,306,004 30	"	69 18	1907
85,970,960 62	94,015,374 35	"	7,044,405 31	20,261,598 97	"	67 74	1908
91,776,749 67	97,019,891 73	"	6,241,155 06	24,018,443 91	"	67 46	1909
104,527,312 15	100,358,701 21	4,271,610 94	"	29,293,054 82	"	69 21	1910
2,749,717,27 87	2,721,484,473 05	197,555,589 58	169,272,543 74				

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. PASSIF.
	ACTIF.	PASSIF.				ACTIF	PASSIF.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835		23,373 74	4.89	2,206 31	"	"	21,167 43	21,167 23
1836		24,202 93	4.89	7,729 10	"	"	16,479,83	37,641 26
1837		687,913 66	4.89	3,349 66	"	"	684,564 "	722,205 26
1838		1,188,972 06	4.82	"	24,078 81	"	1,213,050 87	1,935,256 13
1839		1,026,376 66	4.82	"	57,685 38	"	1,084,662 04	3,019,318 17
1840		1,187,665 34	4.88	"	91,760 69	"	1,279,426 03	4,298,744 20
1841		2,830,930 60	4.89	"	165,894 80	"	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	13,931,580 34
1844		1,666,814 19	4.66	"	526,417 06	"	2,193,281 25	16,124,911 59
1845		1,114,975 38	4.66	"	608,970 76	"	1,723,946 14	17,848,857 73
1846		1,048,237 96	4.65	"	681,537 58	"	1,729,825 54	19,578,683 27
1847		2,317,595 67	4.67	"	787,353 17	"	3,104,948 84	22,683,532 11
1848		4,692,599 65	4.71	"	990,833 49	"	5,683,433 14	28,367,065 25
1849		3,368,070 25	4.71	"	1,232,577 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	186,246 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		41,193,668 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	1,806,583 56		4.51	"	1,735,993 10		429,409 52	44,289,044 12
1859	2,866,308 68		4.51	"	1,729,625 91	635,682 77		43,662,361 35
1860	3 977,080 94		4.51	"	1,663,319 11	2,313 761 83		41,838,599 52
1861	6,609,930 89		4.52	"	1,499,987 84	5,110,843 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	"	1,068,618 02	4,629,993 "		27,463 851 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	4,365,347 "		17,907,755 93
1866		87,487 54	4.53	"	554,453 69		611,041 23	18,549,697 16
1867	711,086 95		4.52	"	552,434 63	158,652 32		18,801,044 84
1868	1,038,901 93		4.52	"	510,902 30	1,427,999 03		16,963,045 21
1869	2,783,814 41		4.54	"	424,803 41	2,309,011 "		14,654 034 21
1870	8,650,884 72		4.54	"	294,484 28	3 255,900 46		11,398,133 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	"	16,333 86		12,844 598 65	16,579,912 45
1874		9,064,436 84	4.29	"	365,302 07		2,429,738 91	26,009,651 36
1875		9,211,972 03	4.29	"	749,161 10		9,961,133 13	35,970,784 49
1876		7,406,659 84	4.29	"	1,071,133 59		8,477,792 93	44,448,577 42
1877		7,845,545 52	4.26	"	1,228,789 10		9,074,334 62	53,522,912 04
1878		6,616,241 27	4.23	"	1,544,305 68		8,160,546,95	61,683,458 99
1879		5,820,573 38	4.23	"	1,827,945 84		7,648,519 22	69,331,978 21
1880		3,207,013 30	3.96	"	1,958,367 86		5,165,381 16	74,497,359 37
1881		9,290,405 38	3.96	"	2,233,518 69		11,523,924 07	86 021,288 44
1882		8,668,780 78	3.94	"	2,636,193 82		11,304,984 60	97,326,268 04
1883		6,861,596 44	3.93	"	3,054,592 28		9,916,188,72	107,242,456 76
1884		8,277,755 14	3.93	"	3,458,679 27		11,736 434 41	118,978,891 17
1885		6,762,245 61	3.93	"	3,889,029 88		10,651,275 49	129,630,166 86
1886		4,479 537 87	3.91	"	4,225,458,79		8 954,996,66	138,585,163 32
1887	3,459,605 41		3.57	"	4,042,617 76		583,012 35	139,168,175 67
1888	6,900,270 14		3.57	"	3,987,624 31	2,912,645 83		136,255,539 84
1889	6,933,818 86		3.56	"	3 864,857 60	3,068,961 26		133,186,568 58
1890	1,038,570 71		3.57	"	3,859,285 25		2,820,694 54	136,007,263 12
1891	1,899,883 41		3.55	"	3,914,811 22		2,614,927 81	138,022,190 93
1892	1,358,683 34		3.53	"	3,965,490 52		2,606,807 18	140,628,988 11
1893	6,170,227 78		3.52	"	3,952,677 36	2,217,550 42		138,411,447 69
1894	9,141,253 02		3.52	"	3,810,635 53	5,330 617 39		133,080,830 20
1895	8,204,531 93		3.16	"	3,313,477 43	4,891,054 55		128,189,775 75
1896	11,673,287 99		3.16	"	3,084,107 21	8,589,180 78		119,600,594 97
1897	9,721,159 90		3.15	"	2,666,993 97	7,064,235 93		112,546,359 04
1898	11,271,349 61		2.13	"	2,382,326 75	8,889,002 86		108,657,356 18
1899	12,961,847 17		3.13	"	2,052,222 22	10,909,624 95		92,747,731 23
1900		4,980,415 13	3.13	"	1,944,245 12		6,924,660 25	95,672,391 48
1901		7,685,239 49	3.13	"	2,166,862 55		9,855,102 04	109,527,493 52
1902	2,970,988 98		3.125	"	2,259,337 13	711 651,85		108,815,841 67
1903	11,236,876 39		3.12	"	2,072,292 87	9,164,568 43		99,651,258 24
1904	12,098,571 25		3.115	"	1,736,667 85	10,361,903 49		89,289,354 84
1905	9,452,429 37		3.11	"	1,417,014 58	8,035,414 79		81,253,940 05
1906	8,174,298 76		3.11	"	1 153,711 40	7,020,587 33		74,233,352 69
1907		6,965,941 84	3.108	"	1,073,090 20		8,039,032 04	82,272,384 78
1908		7,044,405 33	3.109	"	1,295,057 18		8,339,462 51	90,611,847 24
1909		5,243,165 06	3.113	"	1,483,860 06		6,727,016 42	97,338,882 26
1910	4,264,610 91		3.117	"	1,506,586 41	2,758,024 50		94,580,837 86
	197,555,588 56	169,972,533 74		187,862 34	123,051,755 02	134,453,580 10	228,734,417 96	

1) Voir renvoi (2 de l'annexe n° IV.

(103)

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

1835-1910.

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

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS.								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journal.	COLIS par exprès. (Services maritimes 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	1,399,088 58	"	16,994 36	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	"	103,421 39	"	"	"	"	"	"
1839	3,030,544 24	"	132,514 48	"	"	"	"	"	"
1840	4,046,950 33	"	132,253 60	"	"	"	"	68,567 50	"
1841	4,113,754 78	"	127,249 40	"	"	"	4,577 61	123,978 "	"
1842	4,682,134 04	"	297,570 89	"	"	"	25,113 97	130,718 80	"
1843	5,454,906 10	"	339,131 17	"	"	"	28,607 "	176,932 "	"
1844	6,166,548 94	"	394,731 12	"	"	5,604 12	29,289 05	170,515 97	"
1845	6,393,309 20	"	421,525 24	"	"	33,088 95	38,616 90	201,734 "	"
1846	6,883,047 54	"	484,136 65	"	"	59,360 34	43,080 60	192,370 "	"
1847	6,835,748 14	"	530,050 37	"	"	46,721 54	41,378 07	201,660 30	"
1848	6,007,225 "	"	415,786 88	"	"	91,891 98	48,047 65	170,988 "	"
1849	6,461,472 "	"	466,182 "	"	"	105,390 22	45,036 06	93,188 45	"
1850	7,312,524 97	"	608,915 99	"	"	71,258 21	55,076 01	71,978 "	"
1851	8,233,619 12	"	691,798 46	"	"	62,593 49	58,244 57	88,828 89	"
1852	8,288,339 49	"	617,793 34	"	"	95,025 20	72,124 52	81,750 30	"
1853	8,763,922 "	"	631,399 "	"	"	128,624 04	76,865 79	60,389 30	"
1854	9,248,630 "	"	608,103 50	"	"	172,169 38	75,495 "	57,503 "	17,851 65
1855	9,755,749 32	"	670,540 42	"	"	183,631 37	121,054 25	34,956 "	31,775 10
1856	10,100,181 18	"	623,799 21	"	"	223,131 10	124,601 "	35,783 "	60,530 03
1857	10,429,324 47	"	627,043 24	"	"	286,784 "	121,033 96	24,608 "	61,766 45
1858	10,458,462 86	"	556,392 61	"	"	323,725 34	142,496 20	21,703 80	88,621 85
1859	10,721,142 30	"	540,707 31	"	"	319,082 01	114,465 53	18,173 20	88,179 90
1860	11,305,873 53	"	516,015 36	"	"	332,207 32	165,568 61	19,334 50	87,917 07
1861	11,908,810 58	"	522,992 04	"	"	386,818 93	169,336 38	16,231 60	103,190 70
1862	12,403,172 44	"	518,502 64	"	"	328,426 30	144,713 91	16,669 50	124,346 40
1863	12,888,147 28	"	544,136 89	"	"	417,491 36	117,376 39	14,919 30	114,535 55
1864	13,477,305 79	"	567,492 99	"	"	457,996 95	131,976 93	16,879 30	112,250 84
1865	14,589,835 79	"	598,940 05	"	"	463,010 87	146,920 05	14,925 60	119,436 97
1866	13,335,386 39	"	508,092 19	"	221,704 02	491,055 93	156,625 10	15,990 70	47,094 20
1867	15,043,107 "	"	628,746 03	"	276,594 53	498,918 09	198,969 40	12,256 91	54,129 06
1868	15,239,140 76	"	640,300 14	"	319,073 07	523,458 84	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1869	16,023,449 95	"	653,261 95	"	325,504 76	578,100 25	267,445 13	14,696 14	46,325 30
1870	16,139,076 72	"	676,395 77	"	354,288 10	613,230 32	271,501 75	15,238 17	45,181 14
1871	20,468,185 91	"	984,208 94	"	480,576 40	693,795 14	313,548 02	16,784 87	86,525 91
1872	21,648,343 43	"	805,543 45	"	503,232 03	1,144,950 07	353,321 87	24,483,22	75,212 68
1873	23,258,092 83	"	749,774 53	"	600,148 47	854,305 23	334,900 12	18,117 37	80,166 01
1874	27,806,549 16	"	881,514 84	"	782,942 22	975,014 61	338,427 74	18,480 05	66,977 14
1875	29,269,933 54	"	878,118 28	"	822,139 42	1,021,714 47	317,529 19	21,659 03	55,185 55
1876	29,608,665 55	"	853,295 62	"	823,125 56	961,727 72	339,457 01	18,900 "	94,110 24
1877	29,139,970 10	"	803,639 96	"	848,073 47	873,201 10	302,271 17	18,285 67	91,831 03
1878	29,881,415 61	"	839,324 21	"	867,906 66	374,436 81	262,022 40	22,080 48	92,682 80
1879	30,476,152 64	"	883,692 76	"	915,317 39	372,916 36	244,357 75	21,364 41	110,282 48
1880	31,767,012 36	"	902,272 28	"	964,981 "	1,179,935 59	228,900 62	39,311 69	119,073 46
1881	36,169,888 33	"	900,808 56	"	954,504 83	1,337,869 39	213,045 73	43,605 27	145,158 13
1882	38,707,890 03	"	937,051 03	"	973,048 88	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20	147,290 95
1883	39,426,171 80	"	967,787 45	14,272 "	1,084,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,824 77	154,197 25
1884	39,491,768 99	"	1,022,363 52	21,619 50	1,089,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	150,674 14
1885	41,723,313 05	"	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	157,575 05
1886	38,731,149 66	89,549 50	974,431 98	33,455 60	1,021,414 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,689 22
1887	40,003,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,683 78	198,611 24	45,780 21	187,756 59
1888	42,132,745 83	133,585 20	1,030,412 46	32,535 60	1,056,707 48	1,891,809 49	209,781 11	46,090 31	174,950 11
1889	43,114,548 91	143,614 90	1,023,981 26	35,115 "	1,065,687 29	1,974,786 40	218,405 59	47,545 60	173,570 39
1890	44,939,858 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	1,108,034 92	43,064 "	1,149,377 76	2,030,088 78	234,978 73	57,594 46	178,744 98
1892	46,343,215 40	155,646 10	1,239,031 41	37,977 60	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 26	68,150 47	177,646 98
1893	47,123,591 84	163,708 70	1,396,002 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 51	194,931 65
1894	51,369,632 14	170,231 40	1,541,544 91	72,516 64	1,231,890 05	2,234,600 97	179,463 30	72,403 30	202,263 06
1895	50,411,339 43	171,233 90	1,635,394 69	63,640 07	1,235,118 22	2,063,577 78	256,026 72	63,387 05	198,708 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 98
(1) 1897	57,160,274 65	197,617 "	1,877,608 13	70,408 07	1,409,357 52	2,192,515 03	282,868 27	69,849 43	212,659 86
(1) 1898	59,977,659 84	208,134 80	1,896,282 30	77,804 03	1,559,985 "	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63	243,950 85
1899	64,031,570 72	222,201 30	2,038,675 "	86,137 20	1,719,618 52	2,705,921 69	349,981 73	86,817 86	271,292 12
1900	68,566,602 54	233,340 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,816 98	356,261 78	88,820 62	278,401 97
1901	63,512,292 93	234,209 10	2,032,531 36	87,882 13	1,722,231 44	2,961,239 99	354,825 50	84,483 04	277,212 73
1902	70,983,242 59	236,513 10	2,009,748 98	91,544 07	1,757,342 73	3,312,879 22	360,092 57	91,901 76	288,924 73
1903	72,181,910 33	241,664 20	1,998,838 51	95,910 11	1,841,191 16	3,470,597 92	383,959 80	95,211 95	302,507 27
1904	74,271,290 46	249,354 90	2,025,499 61	99,350 06	1,978,000 09	3,619,091 31	397,258 55	99,582 82	313,227 82
1905	81,875,581 52	262,939 30	2,196,196 62	104,943 11	1,938,983 63	3,950,635 63	418,093 59	103,094 16	331,092 86
(1) 1906	81,421,974 67	271,602 00	2,231,084 12	111,824 22	2,106,363 90	4,207,810 20	444,242 65	111,813 76	352,691 09
(1) 1907	85,750,012 43	281,126 60	2,346,794 74	113,852 79	2,143,373 45	4,382,744 91	452,830 13	114,894 61	359,201 04
(1) 1908	87,630,490 55	291,991 60	2,432,860 73	113,675 38	2,165,030 72	4,204,036 88	455,704 65	114,559 90	330,275 31
(1) 1909	89,480,539 31	293,704 90	2,544,156 24	121,158 93	2,094,729 12	3,493,955 56	258,192 78	184,497 54	303,409 11
1910	103,109,931 66	336,073 "	3,000,501 85	185,655 94	2,240,447 78	3,762,022 40	275,729 78	197,688 89	324,535 30
	1,353,401,811 77	5,212,954 70	74,377,875 28	2,848,198 47	53,256,987 08	91,507,140 96	15,319,653 50	4,833,410 35	66,833 97

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

trains de voyageurs et trains de marchandises.
1910.

TRAINS DE MARCHANDISES.							ENSEMBLE. (Col 12 + 17.)	Années. 19
PRODUITS extraordinaires	TOTAL. (Col. 2 à 11.)	MESSAGERIENS. (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL. (Col. 13 à 16.)		
11	12	13	14	15	16	17		
"	268,997 60	"	"	"	"	"	268,997 60	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
"	3,837,656 22	"	412,168 82	"	"	412,168 82	4,249,825 04	1839
"	4,307,759 54	92,448 22	908,287 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840
"	4,396,836 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,496 71	6,226,333 66	1841
"	5,185,244 53	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	612,052 61	2,266,951 71	85,660 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 33	1843
"	6,839,319 91	866,449 10	3,288,162 84	124,840 "	107,539 02	4,396,990 96	11,226,310 87	1844
"	7,109,634 38	949,748 32	4,131,203 16	87,621 85	133,542 51	5,292,115 84	12,401,750 22	1845
"	7,656,934 10	950,380 96	4,672,774 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,673 03	1846
"	7,676,726 14	970,511 12	5,781,622 76	98,973 "	178,902 60	7,020,009 48	14,696,735 62	1847
20,350 "	8,686,976 61	715,990 19	4,679,949 54	98,038 67	46,821 60	5,540,800 "	12,227,775 61	1848
16,240 "	7,162,204 23	522,028 78	6,359,913 "	129,791 "	67,494 77	6,079,227 53	13,241,431 78	1849
14,285 "	8,155,392 82	572,940 66	6,097,302 23	133,517 "	92,628 "	6,896,387 89	15,051,780 71	1850
14,610 "	9,188,927 69	578,102 93	6,207,597 49	148,909 13	164,927 63	7,099,537 18	16,288,464 87	1851
15,092 50	9,187,104 46	621,303 63	7,236,662 46	146,056 28	146,111 86	8,150,134 23	17,337,238 69	1852
14,790 "	9,732,635 01	828,219 54	8,769,355 "	161,789 35	180,230 "	9,945,593 80	19,678,228 90	1853
12,760 "	10,241,000 22	1,013,647 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,739 01	22,667,739 24	1854
13,097 50	10,873,438 39	1,133,492 90	11,984,451 "	230,151 95	288,582 50	13,636,878 33	24,519,116 74	1855
14,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,682,342 "	190,904 55	344,413 84	13,344,988 08	24,578,540 38	1856
21,910 "	11,654,230 90	1,161,310 44	12,085,996 02	205,152 68	400,927 28	13,885,386 42	25,507,617 32	1857
16,989 "	11,601,716 11	1,237,959 03	13,717,133 60	201,528 28	519,588 93	15,676,209 90	27,277,926 01	1858
18,629 90	11,891,527 27	1,300,295 37	14,128,704 30	255,551 24	501,931 52	16,186,472 43	28,080,999 70	1859
23,200 55	12,519,639 05	1,394,321 86	14,966,608 80	247,163 97	474,320 90	17,082,355 33	29,661,994 38	1860
23,265 "	13,069,222 82	1,596,794 10	17,430,685 97	283,472 60	529,851 61	19,810,107 37	32,910,030 19	1861
10,995 55	13,628,085 23	1,618,737 95	16,408,538 52	290,392 43	602,501 63	18,920,180 53	32,548,285 76	1862
10,161 90	14,191,549 79	2,013,955 30	16,759,994 87	206,159 91	607,672 72	19,676,885 80	33,869,435 59	1863
11,092 "	14,789,244 27	2,089,181 86	18,063,365 06	352,014 11	808,197 28	21,309,758 31	36,099,002 58	1864
10,914 99	15,010,456 76	2,088,608 55	18,616,625 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865
10,939 90	14,840,396 62	1,836,196 95	19,786,880 06	489,239 79	1,365,260 94	23,348,577 74	38,188,974 36	1866
12,404 51	16,763,201 18	2,072,214 48	19,566,661 30	455,539 10	1,153,774 09	23,238,191 77	40,001,922 84	1867
13,441 66	17,118,722 45	2,454,704 11	20,538,401 77	474,491 33	1,282,011 32	24,723,608 53	41,852,336 98	1868
17,162 "	17,965,513 04	2,456,438 41	20,704,235 18	454,644 71	1,805,423 56	25,420,741 86	43,387,254 90	1869
25,264 60	18,265,650 08	2,452,424 09	22,136,638 03	1,949,939 54	1,949,827 50	27,020,829 22	45,306,479 28	1870
22,190 35	23,543,132 44	3,189,631 06	31,609,824 87	634,230 62	4,929,440 30	43,363,126 85	66,906,259 29	1871
21,234 74	24,245,832 41	3,012,996 67	38,574,124 70	615,168 65	3,216,166 03	43,418,456 05	69,664,288 46	1872
68,612 49	25,476,401 60	3,755,853 87	40,960,646 80	580,901 89	1,871,660 47	47,168,173 03	72,644,574 63	1873
176,945 57	31,016,424 25	3,762,871 85	49,941,687 50	739,166 70	2,628,041 73	66,181,767 81	87,200,192 06	1874
187,374 35	32,613,659 33	3,993,446 94	49,950,672 21	835,224 88	1,731,047 95	56,510,304 98	89,124,045 81	1875
220,404 62	32,921,755 32	3,959,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,858,972 71	57,596,167 52	99,510,922 84	1876
232,802 09	32,333,064 50	4,008,959 29	50,858,582 12	887,849 72	2,221,249 12	57,176,640 25	90,309,704 84	1877
236,855 67	32,568,224 64	4,694,335 66	53,713,840 78	875,540 39	2,353,973 67	61,637,890 50	94,205,915 14	1878
235,852 51	32,209,936 30	4,943,395 25	58,475,819 35	885,622 07	1,910,813 42	66,215,650 09	99,425,586 39	1879
274,682 29	41,474,689 22	4,697,766 65	64,466,188 32	1,062,220 32	2,126,916 49	72,352,191 78	113,826,881 "	1880
360,185 36	40,154,065 09	4,915,535 52	65,556,716 17	1,003,185 07	1,673,681 17	73,149,117 93	113,303,183 53	1881
347,770 96	42,801,823 64	5,156,598 52	65,508,247 14	1,012,940 75	1,012,940 75	71,616,012 26	119,283,622 31	1882
372,300 77	44,429,861 06	5,203,355 93	69,276,702 66	1,113,858 91	1,858,808 88	77,452,806 39	121,882,667 45	1883
440,252 39	44,209,683 37	5,703,019 65	67,289,807 29	1,109,724 87	1,946,008 56	76,028,650 37	120,238,333 74	1884
468,934 22	46,553,670 92	5,219,047 98	64,848,711 44	1,086,111 20	1,913,472 "	73,067,342 62	119,621,013 54	1885
443,196 36	43,600,561 51	5,331,670 78	64,175,169 31	1,176,364 90	2,038,646 30	72,724,841 29	116,326,402 80	1886
470,718 23	41,924,108 40	6,437,896 63	70,355,527 43	1,158,789 13	2,326,558 64	79,276,271 83	124,200,470 23	1887
466,675 71	47,182,773 70	5,508,500 26	75,022,381 95	1,199,668 21	2,438,458 02	84,169,008 44	131,351,782 14	1888
470,716 23	48,267,581 57	5,563,845 30	79,065,600 35	1,196,361 69	2,759,980 96	88,587,788 30	136,855,369 87	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	51,504,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,928 35	3,019,508 59	91,229,588 38	142,736,211 33	1891
442,830 90	51,976,126 66	6,189,880 "	77,961,755 87	1,214,460 21	2,883,679 14	87,960,975 22	139,947,101 88	1892
448,424 83	53,067,582 83	6,220,583 41	81,836,771 18	1,344,596 83	3,058,604 74	92,479,596 16	145,547,139 99	1893
461,304 19	57,538,744 98	6,349,553 31	84,828,963 46	1,394,130 58	2,679,654 47	95,361,301 82	152,891,046 80	1894
439,109 17	56,537,883 76	6,653,180 69	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	7,089,588 03	90,096,157 44	1,432,542 74	2,666,481 25	101,191,784 46	160,347,651 70	1896
431,910 62	63,910,968 58	7,360,757 71	94,778,292 50	1,507,148 05	2,787,833 44	108,434,931 79	170,345,000 37	1897
444,551 62	67,204,338 37	8,147,346 73	103,050,988 97	1,681,470 26	3,709,365 20	116,589,171 22	183,703,509 59	1898
444,021 76	72,546,232 90	8,981,155 09	113,768,904 37	1,899,924 26	3,966,620 48	126,596,504 20	201,142,737 10	1899
451,776 85	76,935,435 83	9,032,971 19	117,799,075 23	1,918,930 11	3,494,955 71	132,160,932 24	209,068,968 07	1900
459,053 77	76,729,942 01	8,594,827 95	117,035,924 04	1,910,733 02	2,975,832 85	130,917,317 86	207,647,259 87	1901
467,230 16	78,726,022 48	9,178,206 28	123,205,423 02	1,991,473 69	2,173,352 15	136,548,455 14	215,274,477 62	1902
764,291 09	81,397,083 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	83,528,337 61	9,866,231 05	134,044,961 47	2,158,972 74	2,716,364 51	146,789,629 77	232,314,767 38	1904
532,224 74	90,771,765 18	10,388,014 67	142,266,032 26	2,282,110 56	1,800,808 83	156,799,996 32	247,568,731 50	1905
524,106 57	91,873,542 81	11,001,065 92	152,164,158 16	2,430,979 78	1,364,203 44	161,910,407 30	258,833,950 11	1906
543,840 29	96,490,171 01	11,194,358 04	154,893,237 78	2,475,950 73	— 174,183 85	168,389,262 70	264,879,433 71	1907
546,947 16	98,288,098 83	11,307,573 57	152,789,531 31	2,483,255 12	3,843,955 12	170,066,315 12	268,357,413 95	1908
480,542 16	99,597,876 58	10,401,300 78	164,427,894 89	2,361,088 79	3,980,945 19	181,161,229 05	280,729,105 63	1909
443,677 31	114,145,113 61	11,109,650 79	177,349,282 68	2,514,793 90	3,424,092 98	194,454,719 69	308,569,833 30	1910
15,968,847 64	2,628,796,703 81	307,231,018 39	3,917,463,920 68	63,840,493 54	118,364,670 66	5,406,904,100 17	7,035,760,706 99	

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

Années

ANNÉES.	AMORTISSEMENTS INDIRECTS soustraits du capital.			LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides, cessions de bâtiments & d'autres administrations, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	Total.	de terrains.	de bâtiments.	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'herbages.
1833	"	"	"	"	"	"	"	"	363	"	"
1836	"	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	"	832 24	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	"	25	"	"	"	"	"	409 26	"
1839	"	"	"	1,170 69	"	"	"	"	30,997 90	833 23	"
1840	"	"	"	11,258 05	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1841	"	15,043 31	15,043 31	19,804 19	"	"	"	"	24,314 93	11,266 31	"
1842	"	248,515 77	248,515 77	23,571 91	"	"	"	106	17,189 81	2,220 48	"
1843	"	319,862 07	319,862 07	24,534 91	"	"	"	70	3,110 49	6,667 14	"
1844	"	63,338 53	63,338 53	16,052 59	"	15	"	56 34	2,256 65	2,760 30	"
1845	"	157,624 06	157,624 05	15,377 37	"	52	"	350 16	50	3,270 46	"
1846	"	303,630 90	303,630 90	13,512 40	"	28	"	306 50	208	2,480 18	"
1847	"	70,619 41	70,619 61	18,968 44	"	22,833 46	"	782 24	2,272 80	3,653 90	"
1848	"	59,933 38	59,933 38	17,026 86	"	22,158 47	"	712 18	12,839 70	3,479 20	"
1849	"	80,651 54	80,651 54	9,904 04	"	13,041 93	9,816 93	509 84	3,077 53	94	2,830 05
1850	"	34,993 90	38,985 91	9,050 78	"	12,809	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	661,10
1851	"	25,591 17	25,591 17	8,787 68	"	12,221 37	8,918 15	583	3,988 25	2,600 32	3,450 25
1852	"	2,745 50	2,745 50	8,700 19	"	27,021 87	11,545 45	612 50	5,740 35	7,838 22	3,555 83
1853	"	775	775	8,817 69	"	25,815 60	7,733 35	502 50	2,997 20	3,000 05	5,990
1854	"	4,533 22	4,533 22	8,879 49	"	25,738 65	10,334 10	577	5,371 80	3,346 70	4,947 60
1855	"	9,130 36	9,130 36	9,028 14	"	28,236 65	10,381 15	647 50	4,362 50	3,789 40	47,537 25
1856	"	6,385 50	6,385 50	10,313 63	86 50	28,236 65	12,508 15	633	14,526 30	1,156 20	51,189 50
1857	(2) 1,361,892 99	18,709 74	1,380,602 73	10,463 68	365	26,870 90	12,088 32	813	13,231 70	5,119 70	12,884 50
1858	"	43,197 92	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,394 05	910	2,154 50	4,171 50	7,130 55
1859	278,290 24	39,003 13	317,302 37	10,195 07	241 67	29,435 58	9,228 30	1,981	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1860	"	34,139 02	34,139 02	9,658 12	3,759	30,328 75	11,789 30	1,984	199	3,429 80	3,975 50
1861	"	26,593 03	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,154	2,161 70	3,234 63	3,894 50
1862	"	1,303 11	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,266 61	1,108 63	17,910 60	1,990	5,975 50
1863	104,000	1,903 83	105,903 83	12,034 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000	53,113 28	56,113 28	9,320 19	1,247 78	29,003 57	10,661 23	1,101 50	11,384 40	3,868 30	3,260 50
1865	"	13,306 60	13,306 60	19,060 02	914 33	30,211 32	12,553 38	1,308	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1866	"	6,254 39	6,023 53	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,730	1,261	8,068 10	6,127 95	3,370 50
1867	5,133 50	19,063 12	24,201 62	14,538 98	960	54,544 86	10,638 06	1,241 50	37,501	9,277	4,765 54
1868	"	2,805 33	2,805 33	9,914 40	1,485	63,736 04	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 24	2,927 50
1869	"	129,148 73	129,148 73	19,539 03	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761
1870	"	15,250 69	15,250 69	19,970 24	1,832 89	"	8,901 96	1,573 75	20,580 20	9,168 60	14,309
1871	"	15,308 49	15,308 49	11,235 57	1,334 18	"	13,564 53	3,979 30	9,406	18,167 76	11,089 70
1872	"	5,344 09	5,344 09	11,823 27	20,295 61	"	18,521 41	2,609 26	61,438 30	16,929 05	7,750 40
1873	"	2,423 48	2,423 48	11,417 02	9,248 47	"	12,297 71	2,651 70	70,141 25	32,374 70	5,531 80
1874	"	11,229 65	11,229 65	12,745 70	9,841 29	"	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,926
1875	"	71,573 50	71,573 50	12,259 25	16,815 03	"	12,166 74	2,904 65	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	6,461 72
1877	"	45,233 89	45,233 89	24,198 77	20,115 79	"	13,204 95	1,723 83	16,244	22,347 10	7,104 49
1878	"	227,271 63	227,271 63	32,057 75	18,236 43	"	21,739 18	2,316 20	5,807	11,334 80	5,495 85
1879	"	100,057 16	100,057 16	28,230 64	16,388 94	"	21,416 50	2,165 20	16,386	12,314 30	7,248 51
1880	"	123,263 85	123,263 85	29,262 65	15,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,348 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	"	104,268 63	104,268 63	27,593 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 39	"	14,518 05	2,554	16,172 45	16,056 20	3,200 91
1884	"	77,598 36	77,598 36	21,598 10	16,525 36	"	13,236 95	314 34	6,940	18,139 10	10,721 50
1885	"	80,212 78	80,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	"	10,822 24	18,600 70	10,575 85
1886	"	69,853 21	69,853 21	26,219 55	15,292 91	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	6,685 70
1887	"	161,568 43	161,568 43	22,084 43	14,429 95	"	11,865 95	"	21,812	12,475 20	4,094 70
1888	"	111,474 39	111,474 39	22,326 36	11,089 19	"	11,673 34	"	15,707 84	18,437 98	5,982 01
1889	"	86,079 63	86,079 63	22,137 88	4,744 07	"	10,059 96	"	10,559 50	12,215 73	2,930 80
1890	"	63,168 35	63,168 35	20,976 68	6,464 50	"	7,460 84	"	5,700	15,120 42	2,161 50
1891	"	43,780 79	43,780 79	19,783 25	7,129 21	"	7,424 75	"	19,508 62	15,824	6,433
1892	356,870 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 66	49,479 95	19,171 57	6,797 85	"	8,309 61	"	7,566 15	12,545 91	5,140 63
1894	209,400 37	52,571 56	261,970 93	19,520 27	7,157 43	"	9,781 45	"	22,338 46	18,290 34	6,832 06
1895	"	19,617 11	19,617 11	18,430 46	7,575 15	"	7,432 92	"	4,973	13,783 94	11,916 70
1896	1,886,198 22	48,057 76	1,934,156	28,531 30	10,844 02	"	6,964 62	"	12,097 40	15,326 99	7,817 73
1897	"	19,706 38	19,706 38	20,796 14	7,977 42	"	6,023 10	"	11,526	12,737 50	6,556 20
1898	"	50,015 02	50,015 02	20,239 66	12,223 20	"	0,163 47	"	16,180 90	13,785 01	7,372 20
1899	"	30,728 13	30,728 13	20,269 60	11,014 58	"	4,868 32	"	9,980 30	24,191 23	14,380 23
1 900	(2) 1,361,892 99	19,874 40	1,381,767 39	18,209 40	7,610 64	"	4,135 67	"	18,171 32	21,783	26,551 50
1901	44,639 84	51,203 64	95,843 48	19,599 55	30,932 23	"	3,583 88	"	29,276	26,776 40	19,244 40
1902	84,475 93	27,206 36	111,682 34	21,474 64	146,231 93	"	2,912 63	"	14,756 14	24,992 62	10,409 36
1903	99,007 20	85,739 55	184,746 75	23,167 14	216,608 68	"	3,038 56	"	32,518 90	21,614 39	10,508 68
1904	134,133 49	69,877 79	204,011 28	117,674 11	267,325 23	"	5,138 40	"	28,500 50	21,188 16	23,125 21
1905	157,699 76	69,284	226,983 76	31,250 96	429,341 62	"	3,326 62	"	59,922 10	24,174 83	11,545 65
1906	26,973 93	281,580 00	308,553 93	31,630 42	642,931 05	"	2,444 33	"	84,068 80	28,626 73	23,316 80
1907	2,291,418 48	61,659 54	2,353,078 02	31,853 85	196,033 76	"	3,121 45	"	82,873 12	30,691 32	20,788 12
1908	16,137 69	612,722 51	628,860 20	39,948 06	631,304 06	"	2,235 29	"	123,402 12	29,969 78	39,276 40
1909	5,941 23	39,814 61	45,755 84	56,034 16	639,635 95	"	3,417 87	"	74,363 87	25,082 20	34,089 63
1910 (3)	120,216 83	62,635 21	182,852 04	62,928 81	568,400 58	"	2,722 69	"	97,334 60	29,582 19	18,510 60
	5,824,944	5,263,117 19	11,088,061 18	1,447,457 58	4,330,602 21	700,805 82	6,943,777 05	58,940 83	1,446,138 23	932,701 27	671,369 16

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.
(2) Cession de la section Landen-Saint-Troind, laquelle a été reprise en 1909 en suite du rachat de la ligne de Saint-Troind à Hasselt.
(3) Chiffres provisoires.

encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer.
1835 à 1910.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage. (1)	Excédents de droits d'encan sur fonds d'adjudication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Réverances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Droits de magasinage. (1)	Acomptes versés par la ville de Gand en remboursement d'avances.	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 5 n 19).	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
"	"	"	"	"	"	"	20,770 33	20,779 33	1840
"	"	"	"	"	"	"	55,475 43	70,518 74	1841
"	"	"	"	"	"	"	43,088 20	291,603 97	1842
"	"	"	"	"	"	"	34,382 54	345,244 01	1843
"	"	"	"	"	"	"	21,149 88	84,488 41	1844
"	"	"	"	"	"	"	19,099 99	176,724 04	1845
"	"	"	"	"	10,465 11	"	26,998 19	332,029 09	1846
"	"	"	"	"	31,171 84	"	79,652 48	150,272 09	1847
"	"	2,245 44	"	"	16,589 83	"	75,050 68	134,984 06	1848
"	"	48 42	"	"	10,771 36	"	80,000 75	136,748 29	1849
178 59	"	124 81	"	"	15,073 08	"	47,260 06	89,235 96	1850
87 79	"	101 84	"	"	9,023 "	"	49,826 62	76,417 70	1851
"	"	"	"	"	5,376 05	"	70,829 46	73,574 96	1852
285 77	"	"	"	"	14,381 "	"	67,683 16	68,468 16	1853
146 87	"	"	"	"	20,493 08	"	80,835 29	85,368 51	1854
"	"	"	"	"	9,575 13	"	114,083 72	123,214 02	1855
615 75	"	"	"	"	7,092 67	"	126,548 44	132,933 94	1856
228 60	"	"	"	"	9,300 02	"	91,327 42	1,471,030 16	1857
2,089 81	"	"	"	"	30,327 10	"	102,580 30	140,068 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	109,520 06	1861
730 57	"	"	"	"	32,449 94	"	113,455 61	114,761 72	1862
330 81	"	"	"	"	27,059 77	"	107,978 72	213,984 55	1863
1,067 56	"	"	"	"	19,988 24	140,000 "	230,914 32	287,017 60	1864
279 95	"	"	"	"	9,276 13	20,000 "	104,866 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 83	20,000 "	165,105 72	189,367 34	1867
1,509 70	16,296 55	"	"	"	122 64	"	135,492 58	138,297 91	1868
1,976 24	19,398 85	"	"	"	48 "	"	122,274 75	261,423 48	1869
772 73	"	"	"	"	"	"	68,193 36	86,446 05	1870
511 43	"	"	"	"	"	"	64,498 47	79,808 96	1871
2,920 74	"	"	"	"	"	"	172,988 04	178,332 13	1872
2,601 69	"	"	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 91	"	"	21,915 47	"	"	"	109,735 42	215,444 07	1876
2,028 51	"	"	"	"	"	"	107,656 99	162,890 88	1877
1,547 47	"	"	"	"	"	"	98,794 68	326,086 31	1878
1,556 90	"	"	"	"	"	"	105,708 99	205,766 15	1879
3,265 87	"	"	"	"	"	"	88,786 01	212,040 87	1880
1,271 46	"	"	"	"	"	"	102,343 69	337,445 71	1881
1,765 67	"	"	"	"	"	"	50,131 37	194,399 90	1882
2,177 43	"	"	"	"	"	"	101,686 62	222,517 19	1883
2,779 05	"	"	"	"	"	"	90,285 39	167,883 75	1884
2,736 65	"	"	"	"	"	"	104,474 24	184,687 02	1885
1,919 23	"	"	"	323 01	"	"	89,987 36	159,740 57	1885
1,947 86	"	"	"	371 80	"	"	79,981 89	241,550 32	1887
1,802 40	"	"	"	487 27	"	"	87,568 41	198,980 80	1888
1,482 95	"	"	"	563 88	"	"	84,714 47	150,794 10	1889
2,127 26	"	"	"	912 36	"	"	60,923 32	124,091 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	316,810 11	1894
3,065 10	"	"	"	676 46	"	"	67,853 73	87,470 84	1895
4,781 68	"	"	"	282 43	"	"	86,047 29	2,020,603 29	1896
3,827 18	"	"	"	296 32	"	"	68,639 86	88,346 24	1897
3,723 25	"	"	"	639 78	"	"	80,477 47	130,492 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	"	"	178,289 93	222,173 46	1901
3,366 86	"	"	"	3,068 66	"	"	226,212 74	337,695 08	1902
2,740 10	"	"	"	2,338 82	"	"	312,594 47	407,941 22	1903
3,077 24	"	"	"	2,376 80	"	"	468,414 74	672,426 02	1904
3,380 23	"	"	"	1,439 90	"	"	567,371 33	791,355 09	1905
4,217 48	"	"	"	1,284 61	"	"	716,420 24	1,024,980 77	1906
3,486 96	"	"	"	2,127 00	"	"	780,706 17	3,113,901 15	1907
3,690 74	"	"	"	2,932 04	"	"	802,728 46	1,331,688 56	1908
3,153 02	"	"	"	2,200 39	"	"	838,637 33	904,393 16	1909
4,982 34	"	"	"	675 05	"	"	715,676 85	808,549 80	1910
124,163 90	50,689 85	2,520 51	74,131 66	32,115 71	342,037 42	200,000 "	11,023,985 86	22,112,047 04	

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concédées et exploitées par l'ÉTAT. (b)	RESTE pour le Trésor (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA FIN 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	3,845,697 05	404,127 99
1840 . . .	5,335,167 05	»	5,335,167 05	5,335,167 05	»
1841 . . .	6,226,333 69	»	6,226,333 69	6,225,625 56	708 10
1842 . . .	7,458,774 29	»	7,458,774 29	7,458,774 29	»
1843 . . .	8,994,439 33	»	8,994,439 33	8,939,284 17	55,155 16
1844 . . .	11,226,310 87	»	11,226,310 87	11,119,913 60	106,397 27
1845 . . .	12,401,760 22	»	12,401,760 22	12,322,653 18	79,097 04
1846 . . .	13,572,573 03	»	13,572,573 03	13,572,573 03	»
1847 . . .	14,696,735 62	46,369 32	14,650,366 30	14,597,693 70	62,673 60
1848 . . .	12,227,775 61	149,890 58	12,077,885 03	11,923,332 43	154,552 60
1849 . . .	13,241,431 78	305,510 87	12,935,920 91	12,594,467 42	»
1850 . . .	15,051,780 71	398,155 61	14,653,625 10	14,663,625 10	»
1851 . . .	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852 . . .	17,337,236 89	434,031 15	16,903,205 74	16,913,207 54	»
1853 . . .	19,678,226 90	607,760 04	19,070,466 86	19,070,466 86	341,453 49
1854 . . .	22,667,739 23	899,853 64	21,767,885 59	21,266,649 90	501,235 69
1855 . . .	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,602,360 83	428,318 16
1856 . . .	24,578,540 38	1,434,423 90	23,144,116 48	22,453,177 81	608,010 44
1857 . . .	25,507,617 32	1,509,080 71	23,998,536 61	23,031,930 54	1,081,151 40
1858 . . .	27,277,926 01	1,683,005 08	25,594,920 93	24,519,007 73	1,062,230 36
1859 . . .	28,080,999 70	1,767,652 77	26,313,346 93	25,661,474 37	651,472 56
1860 . . .	29,601,994 38	1,800,374 68	27,801,619 70	26,608,046 32	1,154,057 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	29,095,873 70	1,452,368 42
1863 . . .	33,888,435 59	2,147,171 22	31,741,264 37	30,212,274 77	1,478,989 60
1864 . . .	36,099,002 53	2,337,471 18	33,761,531 35	32,396,931 »	1,344,600 40
1865 . . .	38,318,760 18	2,480,408 34	35,838,351 84	33,714,008 25	1,894,679 53
1866 . . .	38,188,974 36	3,080,420 11	35,108,554 25	32,788,830 61	1,801,727 30
1867 . . .	40,001,392 95	3,372,306 88	36,629,086 07	32,168,933 95	4,645,628 45
1868 . . .	41,832,330 98	3,671,291 83	38,161,039 15	36,614,965 73	1,579,925 10
1869 . . .	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,577 82	2,975,193 09
1870 . . .	45,306,479 28	3,473,132 97	41,833,346 31	38,413,318 69	3,411,712 20
1871 . . .	66,906,239 29	8,947,687 70	57,958,551 59	49,965,954 42	7,205,899 91
1872 . . .	69,664,288 46	9,988,803 31	59,675,485 15	51,163,427 34	4,265,098 82
1873 . . .	72,644,574 63	10,943,323 51	61,701,251 12	51,995,558 99	6,784,714 09
1874 . . .	87,200,192 06	10,914,315 02	76,285,877 04	69,617,409 99	7,564,465 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	10,014,785 75	80,505,137 09	76,893,078 90	3,577,086 07
1877 . . .	90,809,704 84	3,261,585 10	87,048,019 74	83,873,058 58	3,306,890 24
1878 . . .	94,205,915 14	3,464,483 63	90,741,431 51	85,705,476 35	4,204,414 51
1879 . . .	99,425,585 39	3,620,424 41	95,805,161 98	91,428,519 79	4,753,544 67
1880 . . .	113,826,881 »	4,504,122 39	109,332,768 61	105,123,670 62	4,193,371 90
1881 . . .	113,303,183 53	4,590,590 83	108,712,592 70	103,765,692 19	5,167,908 43
1882 . . .	119,283,622 31	4,210,746 28	115,072,876 03	111,375,679 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 . . .	120,238,333 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 . . .	124,200,470 23	4,054,734 73	120,145,735 50	116,970,085 90	3,175,669 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	128,543,772 27	3,920,691 46
1890 . . .	141,190,895 75	4,576,115 53	136,614,780 22	133,470,651 34	3,135,129 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	133,113,332 31	3,125,642 79
1893 . . .	145,547,138 89	4,789,256 27	140,757,893 72	137,133,541 61	3,602,269 27
1894 . . .	152,891,040 80	5,079,797 30	147,811,249 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	3,446,369 »
1896 . . .	160,347,651 70	5,290,080 33	155,057,571 37	151,469,734 74	3,609,018 47
1897 (d) . . .	180,177,173 39	5,282,707 09	174,894,466 30	171,060,874 28	3,893,562 50
1898 . . .	191,427,029 81	5,120,533 55	186,306,499 25	177,679,365 46	5,231,538 67
1899 . . .	201,142,737 10	5,530,348 14	195,612,388 95	195,176,243 88	3,817,731 09
1900 . . .	209,096,398 07	4,725,948 56	204,370,449 51	201,175,034 86	3,159,040 97
1901 . . .	207,647,259 87	4,505,566 56	203,031,693 31	199,783,378 48	3,331,575 77
1902 . . .	215,274,477 02	4,663,394 73	210,611,082 89	206,198,518 48	4,517,594 85
1903 . . .	224,881,912 »	4,787,841 97	220,094,070 03	216,628,410 21	3,265,659 82
1904 . . .	232,314,767 38	5,035,622 07	227,279,145 31	223,904,115 00	3,281,999 41
1905 . . .	247,568,731 50	5,125,208 14	242,443,523 36	239,677,216 20	2,766,307 16
1906 . . .	258,433,950 11	5,409,542 96	263,434,493 07	250,280,837 18	3,143,549 97
1907 (e) . . .	268,075,472 09	5,742,625 05	273,234,246 44	258,834,354 84	4,398,991 00
1908 (f) . . .	268,537,413 95	5,736,407 34	273,201,006 61	270,770,081 »	2,051,622 56
1909 (g) . . .	299,881,851 37	5,846,168 02	294,035,683 35	272,565,999 11	3,409,684 24
1910 . . .	308,599,833 30	6,514,590 24	302,085,243 06	297,506,912 99	4,578,330 10
	7,067,600,584 34	263,320,324 87	6,794,280,259 97		

sement des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES à RECOURIR.	Parts du Trésor dans les recettes du chemin de fer. (a)	ANNÉES.	Observations.
POUR chaque exercice.	DEPUIS L'ORIGINE.				
268,997 50	268,997 50	»	268,997 50	1835	
825,132 85	1,094,130 35	»	1,094,130 35	1836	
1,416,982 94	2,511,113 29	»	2,511,113 29	1837	
3,087,833 40	5,698,946 69	»	5,698,946 69	1838	
4,249,825 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 68	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	
14,680,367 30	89,724,487 48	»	89,724,487 48	1847	
12,077,885 63	101,802,372 51	»	101,802,372 51	1848	
12,938,920 91	114,738,293 42	»	114,738,293 42	1849	
14,683,625 10	129,401,918 52	»	129,401,918 52	1850	
15,885,488 47	145,287,406 99	»	145,287,406 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	
21,767,685 59	203,038,968 38	»	203,038,968 38	1854	
23,230,743 73	226,269,712 11	77,635 26	226,347,647 37	1855	
23,081,188 25	249,330,900 36	170,863 49	249,501,763 85	1856	
24,143,681 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	
26,313,346 93	325,408,567 32	»	325,408,567 32	1859	
27,769,104 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	
33,608,687 78	515,748,509 27	229,084 06	515,978,193 33	1865	
31,691,537 91	550,440,047 18	646,700 40	551,086,747 58	1866	
36,814,592 40	587,254,609 58	461,224 07	587,715,833 65	1867	
38,191,899 83	625,449,500 41	447,372 54	625,896,872 95	1868	
39,849,772 91	665,299,273 32	422,259 35	665,721,532 67	1869	
41,823,030 89	707,124,304 21	430,574 77	707,554,878 98	1870	
57,172,844 33	764,297,148 54	1,216,301 97	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	2,394,237 »	885,900,161 78	1873	
77,182,405 81	961,688,359 59	1,497,708 23	963,186,061 82	1874	
76,393,950 69	1,038,082,304 28	2,987,495 08	1,041,069,799 34	1875	
80,470,161 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	2,870,538 10	1,208,602,956 17	1877	
90,909,890 86	1,296,642,308 93	2,702,078 75	1,299,344,387 68	1878	
96,187,061 46	1,392,820,373 39	2,320,178 27	1,395,149,549 66	1879	
109,317,042 72	1,502,146,416 11	2,325,892 16	1,504,472,308 27	1880	
108,953,600 62	1,611,100,016 73	2,084,884 24	1,613,181,900 67	1881	
115,134,863 74	1,726,233,880 47	2,029,896 53	1,728,237,777 »	1882	
117,599,308 14	1,843,833,188 61	2,023,896 53	1,845,857,085 14	1883	
116,609,536 77	1,959,932,725 38	2,023,896 53	1,961,956,621 81	1884	
115,700,015 10	2,078,632,740 48	2,023,896 53	2,077,656,637 01	1885	
113,467,194 40	2,189,099,934 88	1,057,722 03	2,190,157,656 91	1886	
120,145,735 50	2,309,245,970 38	1,037,722 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	
132,469,463 73	2,568,936,891 82	1,057,722 03	2,569,994,613 85	1889	
136,614,780 22	2,705,551,672 04	1,057,722 03	2,708,609,391 07	1890	
138,086,302 »	2,843,637,974 01	1,053,963 45	2,844,691,937 49	1891	
136,268,975 10	2,979,906,940 14	226,861 32	2,980,133,810 46	1892	
140,735,150 88	3,120,642,700 02	248,993 16	3,120,891,693 18	1893	
147,811,249 50	3,268,453,919 52	248,993 16	3,268,702,942 68	1894	
149,543,634 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	3,934,278,241 99	1898	
198,993,969 97	4,129,736,596 32	154,042 63	4,129,890,638 95	1899	
204,334,675 83	4,334,071,272 15	189,886 31	4,334,261,158 46	1900	
203,114,952 23	4,537,186,224 38	126,027 39	4,537,312,861 77	1901	
210,716,113 33	4,747,902,337 71	21,596 95	4,747,923,934 66	1902	
229,094,079 03	4,967,996,407 74	21,596 95	4,968,008,004 69	1903	
227,279,145 31	5,195,275,553 05	21,596 95	5,195,297,150 »	1904	
242,443,523 36	5,437,719,076 41	21,596 95	5,437,740,673 36	1905	
233,424,407 15	5,669,143,483 56	21,596 95	5,669,165,080 51	1906	
263,230,246 44	5,964,870,730 »	21,596 95	5,964,898,326 95	1907	
263,822,603 56	6,217,189,333 56	»	6,217,199,333 56	1908	
274,907,683 86	6,492,195,018 01	»	6,492,195,018 01	1909	
302,085,243 09	6,794,280,259 07	»	6,794,280,259 07	1910	

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'Etat exploite les lignes.
c) Y compris fr. 978,498-72 représentant le boni, de la gestion provisoire de la ligne de Mons à Manage.
d) Y compris fr. 9,832,173-02 provenant des gestions provisoires des lignes reprises en 1896 et en 1897. (Anvers à Gand, Liégeois-Limbourgeois, Gand-Ecclou-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. 4,096,438 38 effectué par la société de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'Etat pendant les exercices 1906 et 1907.
f) Y compris les versements de 50,000 et de 133,000 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'Etat.
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'Etat, 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 1899,

	1899	1900	1901	1902	1903
A. Lignes construites directement par l'Etat :					
Lignes exploitées } Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation.	414,072,670 80	420,347,304 21	428,221,440 21	435,221,943 99	446,006,019 94
} Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 12,610,510 64	(a) 16,983,136 69	(a) 22,106,644 73	(a) 23,771,368 04	(a) 28,063,929 51
Lignes en construction	(a) 8,324,108 71	(a) 9,316,435 59	(a) 16,270,888 70	(a) 18,400,168 65	(a) 20,918,705 94
Ensemble pour lignes construites directement par l'Etat	433,097,290 15	446,646,876 49	466,601,973 64	474,393,480 68	495,008,655 39
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat :					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/23 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 28 juin 1877 et 9-10 juin 1878 :	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10
Para- } Travaux livrés à l'exploitation	13,517,953 31	14,051,400 28	15,255,000 01	15,611,379 16	16,273,445 73
chévement. } — d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 81,345 44	(a) 3,793 10	(a) 27,504 74	(a) 98,680 62	"
Ensemble pour lignes construites à forfait	169,609,422 81	170,062,317 48	171,291,634 85	171,747,183 88	172,280,569 83
C. Lignes rachetées					
Mons à Manago (capital représentatif des annuités) (1)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27
Pepinster à Spa	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisouel	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "
Lierre à Turhout	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
Marbehan à Virton et à Lamorleau, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues 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 Houillers (capital représentatif des annuités) (2),(4)	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 "
Litgeois-Ambourgeois	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50
Gand-Eecloo	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "
Grand Central Belge	216,218,984 27	216,218,984 27	216,218,984 27	216,218,984 27	216,218,984 27
Plateaux de Herve	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25
Slehem à Montaigu	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26
Liege à Visé	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20
Landen à Ciney (capital représentatif des annuités)	"	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "
Saint-Trond-Hasselt idem	"	4,180,600 "	4,180,600 "	4,180,600 "	4,180,600 "
Flandre Occidentale	"	"	"	"	"
Termonde à Saint-Nicolas idem (3)	"	"	"	"	"
Para- } Travaux prévus lors du rachat	(5) 13,152,112 27	(7) 13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38
chévement. } Autres travaux livrés à l'exploitation	66,346,692 22	(8) 74,486,163 58	79,609,984 44	87,012,003 50	93,567,791 40
} Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 878,871 08	(a) 992,269 39	(a) 2,192,325 76	(a) 2,457,084 34	(a) 2,075,159 87
Ensemble pour lignes rachetées	811,271,373 12	817,684,534 91	853,208,443 14	851,475,210 77	887,410,174 21
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :					
Para- } Travaux livrés à l'exploitation	10,178,036 19	(9) 8,129,228 05	8,816,528 20	8,440,208 88	8,724,505 42
chévement. } — non achevés à fin d'exercice	(a) 61,887 14	(a) 52,700 85	(a) 13,540 62	(a) 88,667 59	"
Ensemble pour lignes louées par l'Etat	10,239,923 33	8,181,928 "	8,430,068 82	8,528,876 47	8,724,505 42
E. Dépendances des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.					
	45,439,144 71	46,907,108 74	49,615,724 60	52,014,985 20	53,201,186 43
F. Dépenses générales pour études de projets de construction.					
	12,845,287 93	13,311,999 97	13,614,834 79	14,064,308 35	14,725,968 61
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.).					
1 ^o Commandé par l'Etat	291,374,081 54	318,328,501 12	357,215,341 83	395,260,630 37	432,500,681 07
2 ^o Repris aux compagnies (4)	(6) 90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63
Ensemble pour le matériel roulant, etc.	381,548,249 17	408,501,765 75	447,388,606 46	485,433,895 "	522,673,945 70
Total du capital de premier établissement.	1,862,990,081 28	1,941,704,561 29	2,008,605,376 29	2,072,618,940 35	2,135,233,997 56
Pour faire ressortir le capital engagé dans le domaine exploité, il faut déduire :					
1 ^o Pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés voir littéra C et D-dessus	19,989,723 01	27,348,344 72	40,630,004 55	46,815,069 24	51,957,795 32
2 ^o Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. Amortissements directs	8,186,998 67	(10) 8,844,080 08	6,940,883 56	7,052,505 00	7,237,912 85
Reste capital utile fr.	1,834,813,969 60	1,907,511,236 49	1,961,034,488 18	2,018,778,405 21	2,076,038,289 59

(1) Déduction faite d'une somme de fr. 2,698,349-24 afférente au matériel et comprise au littéra G, 2^o.
(2) Déduction faite des bonifications dues par la compagnie en vertu de l'article 37 de la convention du 1^{er} juin 1877, soit fr. 5,819,700 (voir Situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1911, page 197).
(3) Les annuités restant dues au 1^{er} janvier 1910 ont été remboursées anticipativement. (Voir Situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1911, p. 195).
(4) Y compris une somme de fr. 2,698,349 24, montant de la partie du capital représentatif de l'annuité de rachat de la ligne de Mons à Manago afférente au matériel et 13,500,000 francs, montant du capital représentatif de l'annuité de 612,000 francs due pour rachat de matériel aux Bassins Houillers.
(5) 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.
(6) Y compris une somme de fr. 2,699-41, remboursée au Grand Central Belge pour acquisition de matériel en extension pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.
(7) Y compris une somme de fr. 41,553-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1898.

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.

1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	Différences entre 1909-1910
452,929,784 31	486,733,158 56	502,769,438 23	547,265,362 79	574,977,186 42	588,410,623 44	605,387,204 45	16,976,581 01
(a) 38,401,999 74	(a) 26,651,918 33	(a) 28,987,165 52	(a) 18,860,009 86	(a) 22,215,490 16	(a) 24,220,933 93	(a) 24,921,147 35	(a) 700,153 37
(a) 30,302,072 40	(a) 37,965,072 "	(a) 47,225,015 75	(a) 51,830,800 54	(a) 50,839,482 09	(a) 63,023,051 29	(a) 79,309,193 73	(a) 16,277,140 50
521,633,786 45	551,350,148 89	578,981,619 50	617,956,773 19	648,003,158 67	671,694,670 65	709,608,543 53	33,953,874 88
156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	"
17,039,028 87	17,854,465 16	18,162,432 57	19,075,536 19	19,549,979 31	19,977,073 15	21,173,866 43	1,196,793 28
(a) 29,600 86	(a) 60,685 95	(a) 67,394 "	(a) 67,079 29	(a) 169,527 29	(a) 332,914 29	(a) 221,758 "	(a) - 111,188 29
173,075,753 83	173,981,675 21	174,236,950 67	175,149,739 58	175,725,630 70	176,317,141 51	177,402,748 53	1,085,607 89
10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27			
6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08			
52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51			
2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "			
4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40			
6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59			
17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42			
194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "			
127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	814,654,338 94	814,654,338 94	
14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "			
34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50			
7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	(12) 7,719,600 "	7,719,600 "			
216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27			
23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25			
353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26			
10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20			
24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "			
(11) 4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08			
"	"	"	"	"			
"	"	"	"	"			
13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	
100,891,943 68	111,484,023 84	117,322,651 46	126,140,936 86	135,962,418 51	143,163,121 16	157,819,346 77	14,656,226 61
(a) 3,185,387 73	(a) 2,487,926 26	(a) 2,548,783 73	(a) 3,572,978 03	(a) 5,086,388 36	(a) 7,005,902 10	(a) 3,056,379 40	(a) - 3,947,522 70
874,162,020 42	886,031,639 11	891,956,124 20	894,041,172 90	898,196,811 19	908,017,027 58	914,723,730 49	10,706,702 81
9,073,281 11	9,444,483 67	9,605,347 86	9,893,354 73	10,047,573 65	10,232,621 95	10,533,107 85	240,575 90
"	"	"	"	"	"	"	"
9,073,281 11	9,444,483 67	9,605,347 86	9,893,354 73	10,047,573 65	10,232,621 95	10,533,107 85	240,575 90
51,798,817 63	57,566,843 97	61,463,017 81	64,987,074 43	69,922,464 56	72,027,668 56	75,686,982 23	2,759,313 73
13,365,878 49	15,798,112 30	16,216,683 75	17,143,275 30	17,672,818 73	18,547,388 34	19,483,334 97	937,952 63
464,249,992 76	491,005,314 38	508,039,922 35	547,435,588 51	599,983,839 22	625,173,678 65	655,620,850 28	30,447,171 63
90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	93,719,095 63	97,719,065 63	(13) 94,015,142 65	94,015,142 65	"
554,473,757 39	611,785,571 01	598,213,188 92	641,151,484 14	693,702,931 85	719,188,821 30	749,635,992 84	30,447,171 63
2,204,532,834 72	2,276,319,283 16	2,330,672,930 77	2,480,328,074 36	2,583,292,392 35	2,650,916,337 92	2,731,076,136 59	80,131,198 67
71,918,970 73	67,160,092 54	78,828,359 00	74,331,467 72	78,301,887 90	94,582,893 80	107,499,478 48	12,916,584 89
7,441,923 93	7,668,907 60	7,977,468 22	10,330,573 20	10,850,433 30	10,906,189 14	11,088,061 18	182,872 04
2,125,171,940 09	2,200,490,372 93	2,243,607,103 55	2,395,661,033 44	2,494,131,071 15	2,545,457,255 18	2,612,488,996 93	67,931,741 75

(8) Y compris fr. 2,313,566-52 pour la ligne de Landen à Ciney, rachetée en 1900.
(9) Déduction faite de fr. 2,313,566-52
(10) Déduction faite de la somme de fr. 1,361,892-99, valeur de la ligne de Landeu-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.
(11) Règlement définitif du prix de rachat de la ligne Saint-Trond-Hasselt.
(12) 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 25 avril 1897.
(13) Déduction faite d'une somme de 484 francs annulée sur le crédit de 3,545,831 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 (1906-1910) et de la dernière année (1905) de la période précédente.

	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, { double voie. simple voie.	1,801,176	1,832,161	1,909,285	2,010,448	2,046,045	2,140,088
	2,245,756	2,258,760	2,491,891	2,285,979	2,275,993	2,100,308
Ensemble.	4,046,912	4,070,921	4,401,174	4,296,427	4,322,058	4,250,296
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes { double voie. simple voie.	1,654,547	1,664,589	1,741,711	1,845,440	1,879,057	1,972,131
	2,427,007	2,120,051	2,072,919	2,185,628	2,185,642	2,099,912
Ensemble.	2,761,554	3,784,620	3,814,630	4,059,068	4,064,679	4,072,045
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.	4,046,467	4,064,158	4,092,157	4,285,478	4,319,422	4,529,135
	»	»	6,197	60,142	78,637	155,572
voies principales.	2,926,778	2,928,947	2,927,861	2,944,254	2,937,704	2,880,815
	2,805,411	3,416,706	4,025,474	4,786,620	5,270,674	6,089,526
voies principales.	5,546,295	4,800,958	4,424,552	4,278,372	3,989,759	3,425,378
	167,492	128,425	126,408	102,682	108,528	102,862
voies de garage, de chargement et de déchargement.	40,454	42,904	41,871	61,982	98,742	118,477
	68,084	156,852	171,007	168,098	201,557	265,565
voies de garage, de chargement et de déchargement.	5,598,565	4,081,677	4,396,404	4,660,479	4,959,207	5,129,492
	408,898	249,501	241,052	535,894	542,062	554,098
Mètres courants de rails	»	»	6,197	60,142	78,637	155,572
	2,967,252	2,971,851	2,969,752	3,006,216	3,053,446	2,998,992
Mètres courants de rails	2,871,195	3,575,558	4,194,481	4,984,718	5,472,051	6,522,891
	8,944,656	8,972,615	8,820,756	8,938,851	8,958,966	8,552,770
voies principales.	576,590	577,726	567,460	458,576	450,590	436,980
	158,556	127,244	98,407	87,245	62,967	46,412
voies de garage, de chargement et de déchargement	1,851,870	1,780,512	1,715,675	1,626,535	1,562,593	1,455,527
	1,970,252	1,907,756	1,810,780	1,747,500	1,695,862	1,504,459

Consommation annuelle de rails d'acier	quantités totales (tonnes)	50,000	55,000	51,000	59,500	21,200	54,000	
	sommes totales dépensées	5,825,000	4,125,000	6,987,000	6,500,250	2,968,800	7,686,000	
Nombre de billes en bois existant dans les voies	prix moyen par tonne	127.50	125.00	157.00	159.50	140.04	142.55	
	chêne	voies principales	6,489,124	6,549,877	6,650,950	6,996,265	7,210,194	7,555,115
		voies accessoires	2,681,951	2,888,990	5,041,058	5,144,052	5,352,661	5,459,490
Nombre de billes en bois existant dans les voies	Ensemble	9,181,075	9,458,867	9,671,988	10,140,515	10,562,855	10,792,605	
	sapin	voies principales	24,918	9,458	16,557	42,020	57,424	50,205
		voies accessoires	194,015	182,532	179,755	184,022	172,758	165,559
Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0m.25 sur 0m.14 acquises dans l'année	Ensemble	218,951	191,980	196,270	226,042	210,182	195,764	
	hêtre	voies principales	70,765	105,855	155,532	151,827	157,188	197,105
		voies accessoires	1,906	2,535	2,682	9,270	4,722	6,656
Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques	Ensemble	72,671	108,188	158,254	154,097	161,910	203,761	
	du block-system (—)	des billes en chêne de 0m.25 sur 0m.14 acquises dans l'année	6.40	6.27	6.55	6.58	6.56	6.47
		voies principales (mètres courants)	29,906	26,952	27,709	15,599	12,747	10,701
Longueur des lignes armées	voies accessoires (—)	124,560	124,242	127,020	122,986	117,676	115,205	
	Ensemble (—)	154,266	155,174	154,739	156,585	150,423	125,906	
	de grosses sonneries (—)	1,244,585	1,425,548	1,492,950	1,555,176	1,552,062	1,652,406	
Nombre de passages à niveau.	munis de barrières manœuvrées sur rails et à la main.	848	850	841	926	959	950	
	— — à bascules ou roules, manœuvrées à distance	2,003	2,002	2,024	2,145	2,156	2,125	
	Ensemble	6,149	6,125	6,099	6,465	6,465	6,408	
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau	ouverts et non surveillés	2,814,550	2,862,459	5,051,077	5,175,099	5,142,629	5,547,128	
	de passages à niveau supprimés dans l'année	45	55	52	50	51	58	
Nombre de raccordements et gares privées	de passages à niveau	1,290	1,504	1,535	1,368	1,400	1,440	
	de passages à niveau supprimés dans l'année	99	102	103	114	121	125	
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales	de passages à niveau	87	89	91	92	94	94	
	de passages à niveau supprimés dans l'année	17,519,105	21,511,159	24,895,199	24,869,081	19,512,465	19,946,887	
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux		17,519,105	21,511,159	24,895,199	24,869,081	19,512,465	19,946,887	

N° XI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1906-1910) et de la dernière année (1905) de la période précédente.*

	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.
Nombre de locomotives.	5,509	5,427	5,658	5,915	4,048	4,177
— de voitures automotrices.	24	25	25	50	29	20
— de tenders (indépendants de la locomotive)	2,551	2,570	2,518	2,814	2,888	2,995
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	6 845	6 855	7 079	7 464	7 659	7 925
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, voitures postales, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.).	2 084	2 092	2 196	2 268	2 574	2 516
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	16	16	16	16	16	16
— de voitures remorquées —	20	20	20	20	20	20
— de wagons à marchandises	70,729	71,716	74,565	78,664	80,150	82,460
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,491	1,619	1,652	1,656	2,172	2,212
— de bâches.	24,686	25,615	28,297	27,472	27,955	27,719
Parcours kilométrique des locomotives de l'État	41,509,258(*)	42,745,951(*)	45,850,661(*)	49,074,509(*)	46,385,545(*)	47,727,446(*)
— productifs de recettes.	56,564,826	58,461,442	59,600,842	59,165,561	59,825,479	41,499,746
— pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	25,267,088	24,925,405	26,561,976	27,085,170	26,877,457	27,879,855
Consommation de charbon des locomotives	1,582,875	1,714,490	1,841,984	1,819,070	1,785,058	1,875,500
— quantités (tonnes)	11,91	14,05	16,99	16,89	14,16	13,64
— prix moyen par tonne.	18,849,815	24,064,119	51,288,526	50,719,510	25,277,268	25,587,442
— dépenses	15,62	16,15	16,75	16,20	15,76	16,02
Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général.	0,186	0,227	0,284	0,274	0,225	0,219

	1,037,606	1,062,517	1,075,092	1,126,958	1,159,237	1,155,112
de voyageurs						
de marchandises	694,856	721,555	740,402	725,082	725,442	745,585
de service	55,078	55,765	51,588	28,524	51,165	55,710
Parcours des trains, produits de recettes	58,474,555⁽¹⁾	59,716,016⁽¹⁾	40,228,074⁽¹⁾	42,065,808⁽¹⁾	42,199,298⁽¹⁾	45,507,010⁽¹⁾
voyageurs	29,506,574	51,205,015	51,716,864	51,528,619	50,851,075	51,588,805
marchandises						
Parcours des trains de service	671,459	652,828	719,449	654,564	652,254	652,016
Éclairage	51	56	59	62	67	75
nombre d'installations						
— de lampes à arc	2,428	2,782	5,156	5,441	5,598	5,768
— de lampes à incandescence	6,862	7,603	9,118	10,564	10,878	15,741
— total de lampes	9,290	10,385	12,274	15,805	14,476	17,509
puissance totale des lampes en kilowatts	1,485	1,647	1,987	2,075	2,201	2,545
Éclairage	27,065	27,252	26,447	26,566	26,874	26,188
nombre de becs	4,781,421	4,702,049	4,788,198	4,786,250	4,070,296	4,006,796
consommation totale, en mètres cubes	579,576	575,656	579,197	589,275	515,435	505,550
dépense totale	7,049,955	7,950,265	8,540,567	8,881,611	9,002,659	9,468,025
 pétrole	480,100	625,501	750,054	949,444	795,855	662,762
quantités consommées, en litres	691,517	769,507	805,857	825,109	842,476	875,852
dépense totale	557,066	415,810	588,448	709,458	598,852	562,711
 huile de colza épurée	5,251,220	6,156,952	6,958,552	7,294,911	7,585,266	7,946,464
consommation totale, en kilog	1,066,918	1,558,495	1,845,487	1,888,785	1,556,297	1,455,879
dépense totale	29,545,595	29,888,209	54,235,802	57,859,751	54,809,655	55,691,057
 Graissage (huiles, suif et graisses)						
consommation totale, en kilog						
dépense totale						
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel						

(1) Non compris 16,202 kilomètres en 1910, 5,191 en 1908, 9,872 en 1907, 10,120 en 1906 et 10,103 en 1905, se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal; 495,652 kilomètres en 1910, 495,088 en 1909, 495,125 en 1908, 495,590 en 1907, 480,359 en 1906 et 486,543 en 1905, se rapportant à la ligne à traction électrique de Mous à Boussu.

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

	UNITÉ.	1905.		1906.		
		MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur . . .	Voyages.	128,706,197	61,215,164 29	151,967,841	57,034,456 40
	— mixtes . . .	»	9,915,958	8,880,827 21	15,518,575	15,554,481 98
	— internationaux . . .	»	5,518,337	10,535,011 99	5,502,507	10,884,082 09
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu.		»	1,471,153	216,978 05	1,649,218	258,934 22
	Ensemble . . .	»	145,471,624	80,875,581 52	152,237,941	81,421,974 67
Bagages.	service intérieur . . .	Quintaux	281,865	910,605 99	279,449	905,588 76
	— mixtes . . .	»	26,992	74,822 08	26,719	75,258 55
	— internationaux . . .	»	176,145	1,210,768 55	184,921	1,252,258 81
	Ensemble . . .	»	484,800	2,196,196 62	491,089	2,231,084 12
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	4,216,829	11,461,890 25	4,418,599	12,121,958 91
	— mixtes . . .	»	534,456	1,020,051 16	558,225	1,097,515 10
	— internationaux . . .	»	975,258	5,956,655 65	1,045,559	4,297,819 20
	Ensemble . . .	»	5,526,543	16,438,597 04	5,802,181	17,517,073 33
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	26,545,612	78,054,671 20	28,802,649	82,528,404 85
	— mixtes . . .	»	5,758,597	12,785,611 65	6,185,568	15,751,909 60
	— internationaux . . .	»	16,161,546	51,447,749 45	17,506,658	55,883,845 71
	Ensemble . . .	»	48,448,555	142,266,032 26	52,294,722	152,164,158 16
Finances.	service intérieur . . .	Groups	(¹)	357,816 40	(¹)	357,270 05
	— mixtes . . .	»	(¹)	18,503 58	(¹)	19,904 93
	— internationaux . . .	»	(¹)	61,745 81	(¹)	67,067 69
	Ensemble . . .	»	(¹)	418,063 59	(¹)	444,242 65
Équipages.	service intérieur . . .	Voitures	2,965	79,864 21	5,640	84,465 29
	— mixtes . . .	»	90	5,558 96	106	5,591 87
	— internationaux . . .	»	368	21,890 99	621	35,778 54
	Ensemble . . .	»	3,427	105,094 16	4,367	111,833 70
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	68,058	1,885,695 64	72,355	1,992,168 72
	— mixtes . . .	»	9,582	86,812 86	10,527	93,588 52
	— internationaux . . .	»	10,586	642,696 94	10,882	698,115 65
	Ensemble . . .	»	88,906	2,613,203 44	93,244	2,783,670 87
Autres produits.	Tickets d'entrée dans les stations.	—	»	262,929 50	»	271,602 60
	Produits extraordinaires.	—	»	2,593,055 57	»	1,888,510 01
	Produits divers . . .	—	»	567,571 55	»	716,420 24
	Ensemble . . .	—	»	3,223,334 20	»	2,876,332 85
Recettes totales . . .	Francs.	»	248,136,102 83	»	259,550,370 35	
Recette brute kilométrique	»	»	61,521 06	»	63,865 57	
Dépense d'exploitation kilométrique	»	»	38,588 78	»	40,748 57	
Recette nette kilométrique	»	»	22,932 88	»	23,115 20	
Recette moyenne par voyageur embarqué	»	»	0 555	»	0 554	
Parcours moyen d'un voyageur	Kilom.	»	22 64	»	22 05	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.	Francs.	»	2 94	»	2 91	
Parcours moyen d'une tonne de grosses marchandises	Kilom.	»	—	»	—	
Stations, haltes, points d'arrêt, etc. au 31 déc.	Nombre.	»	1,514	»	1,526	

(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.
(1906-1910) et de la dernière année (1905) de la période précédente.*

1907.		1908.		1909.		1910.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
159,658,675	59,708,917 85	158,995,400	61,044,754 35	159,068,550	62,615,852 74	150,500,505	60,595,665 19
14,069,020	14,477,250 69	15,666,250	14,177,911 57	14,090,585	14,605,979 91	15,654,420	16,799,847 85
5,682,559	11,245,861 75	5,805,579	11,211,088 79	6,048,257	11,926,195 80	7,536,600	16,658,154 26
1,794,299	258,002 16	1,852,665	266,756 06	1,806,070	256,501 86	1,821,200	258,314 56
161,184,533	85,750,012 43	160,319,594	87,600,490 55	161,913,242	89,460,530 31	175,312,540	103,109,981 66
510,854	951,229 96	537,676	1,015,187 50	554,432	1,045,470 56	561,009	1,126,509 60
27,607	75,861 02	20,928	58,451 57	20,937	57,938 91	25,485	65,542 18
195,755	1,519,685 76	201,199	1,561,224 86	214,007	1,410,720 77	252,669	1,810,650 07
532,194	2,346,794 74	559,803	2,432,866 73	590,046	2,544,156 24	659,161	3,000,501 85
4,545,841	12,516,746 97	4,850,853	12,674,279 15	5,119,260	12,084,926 14	5,496,550	12,885,525 46
551,718	1,104,857 51	254,818	911,920 47	270,020	724,060 58	270,551	750,719 62
1,029,515	4,582,744 91	1,116,516	4,204,656 88	1,185,172	5,652,557 09	1,505,420	4,020,555 67
5,897,072	17,834,329 19	6,202,182	17,790,836 50	6,572,452	16,442,143 81	7,070,321	17,656,576 75
29,222,688	84,058,959 57	29,166,120	86,288,859 55	50,007,537	95,628,119 59	55,485,211	99,829,208 08
6,109,907	15,846,179 24	5,545,640	11,428,482 80	5,652,984	11,877,988 20	5,659,804	12,505,124 20
17,080,455	56,988,118 97	16,499,658	54,672,209 16	17,484,687	58,921,787 10	19,261,700	65,214,949 80
53,013,048	154,893,237 78	50,981,418	152,389,531 31	54,025,008	164,427,894 89	58,086,805	177,349,282 08
(¹)	505,895 79	(¹)	575,549 15	(¹)	106,035 74	(¹)	209,658 59
(¹)	20,041 58	(¹)	16,541 95	(¹)	29,424 61	(¹)	50,482 72
(¹)	68,592 96	(¹)	65,615 57	(¹)	52,714 40	(¹)	56,208 47
(¹)	452,330 13	(¹)	455,704 65	(¹)	258,192 75	(¹)	275,729 78
6,287	86,029 71	5,112	88,511 90	5,417	142,978 42	5,827	152,448 05
126	5,616 40	102	2,985 01	108	10,062 96	108	10,424 82
575	24,248 41	114	25,292 99	121	51,456 16	155	51,815 84
6,786	113,894 61	5,328	114,559 90	5,646	184,497 54	6,068	197,688 69
72,545	2,029,114 59	82,044	2,082,942 56	86,942	2,264,908 18	95,549	2,414,915 42
10,774	94,028 71	9,054	77,610 25	9,594	95,789 21	9,606	99,255 80
16,525	711,908 49	17,766	682,977 62	18,827	293,800 51	20,740	525,179 98
99,642	2,835,051 79	108,864	2,843,530 43	115,363	2,654,497 90	123,695	2,839,329 20
»	284,126 60	»	291,991 60	»	295,704 90	»	36,075 »
»	569,656 44	»	4,452,902 28	»	4,481,487 20	»	5,834,670 20
»	760,798 17	»	802,728 46	»	838,057 52	»	715,676 85
»	1,414,579 21	»	5,627,622 34	»	5,615,829 51	»	4,866,420,14
»	265,640,229 88	»	269,155,142 41	»	281,587,742 95	»	309,315,510 15
64,914 79		62,855 65		65,191 07		71,449 75	
41,908 75		42,565 51		45,977 25		47,504 47	
20,006 04		20,270 54		21,215 82		21,145 26	
0 551		0 540		0 552		0 587	
25 51		25 75		25 95		24 82	
2 92		2 99		5 04		3 05	
80.7		79.4		79.6		80.2	
1,355		1,592		1,408		1,407	

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	1910.			1909.	
		DOUBLE VOIE	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.		
A. Lignes construites directement par l'État . . .	—	790,837	(¹) 246,519	1,037,356	1,031,747	
B — — — à forfait pour son compte	—	89,618	626,350	715,968	715,698	
	Mons à Manage.	1 janv. 1857	21,441	»	24,441	24,441
	Luxembourg	1 janv. 1873	277,455	30,834	308,289	308,289
	Bassins-Houillers.	1 janv. 1871	253,298	352,719	606,017	605,578
	Pepinster à Spa	16 sept. 1872	11,987	»	14,987	11,987
	Dendre-et-Waes(²)	1 mai 1876	100,405	1,626	102,031	100,693
	Lignes des Flandres	1 janv. 1878	27,882	196,913	224,795	224,319
	Saint-Ghislain à Erbisceul	16 sept. 1879	»	9,241	9,241	9,241
	Anvers à la frontière néerlandaise.	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	21,054	17,583	38,637	38,637
C Lignes rachetées.	Anvers à Gand(³)	1 janv. 1896	13,923	35,419	(⁴)49,342	(⁴)49,342
	Gand à Eccloo(⁵)	1 janv. 1897	34	13,865	13,899	13,865
	Grand Central Belge(⁶)	1 janv. 1897	246,467	183,205	429,672	429,842
	Liégeois-Limbourgeois(⁷)	1 janv. 1896	36,301	65,519	101,820	102,441
	Sichem à Montaigu	1 juillet 1898	»	3,594	3,594	3,594
	Plateaux de Heive(⁸)	7 sept. 1897	»	32,729	32,729	32,729
	Landen-Ciney(⁹)	1 janv. 1900	»	74,228	74,228	74,228
	Liège-Longdoz à la frontière hollandaise.	1 janv. 1899	17,913	»	17,913	17,913
	Saint-Trond à Hasselt(¹⁰)	4 juillet 1900	»	17,801	17,801	17,801
	Flandre Occidentale(¹¹)	1 janv. 1906	33,606	142,427	176,033	176,014
	Termonde à St-Nicolas(¹²)	1 janv. 1907	»	17,328	17,328	17,328
			1,091,676	1,227,043	2,318,719	2,317,234
Longueur totale des lignes appartenant à l'État			1,972,131	2,099,912	4,072,043	4,064,679
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts des recettes ou loyer.	Tournai à Jurbise.	14 juillet 1847	44,099	»	44,099	44,099
	Hal 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
	Eccloo à Bruges(¹³)	1 janv. 1897	»	26,558	26,558	26,558
			160,515	83,751	244,266	244,266
E. Raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité sans redevance	29 oct. 1881	»	2,382	2,382	2,382	
F. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État(¹⁴)			7,442	4,163	11,605	10,741
Longueur totale exploitée par l'État			2,140,088	2,190,208	4,330,296	4,322,038

(1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 101,286, donnée en jouissance en 1836 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central Belge, pour compte de l'État, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898 et directement par l'État jusqu'au 1^{er} juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.

(2) Exploité par l'État moyennant part de recettes, du 9 juin 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 23 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 1873 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-Eccloo, pour compte de l'État, pendant le 1^{er} semestre 1897.

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

N° XIV. — Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1910 et 1909.

A. Rails et billes.

		1910.			1909.	
		Voies principales	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 57 kilog.	155,572	»	155,572	78,637
		» de 52 »	2,880,815	118,177	2,998,992	5,055,446
		» de 40.6 »	6,059,526	265,565	6,325,091	5,472,051
		» de 38 »	5,425,278	5,120,492	8,545,770	8,958,966
		Hilff de 29 kilog.	912	141,080	141,992	150,497
		divers de 7, 18, 25, 30, 33, 34 et 35 kilog.	101,970	193,018	294,988	500,095
		Ensemble.	12,622,075	5,845,132	18,467,205	17,973,670
	Rails en fer	40,112	1,455,327	1,501,459	1,625,502	
	Total	12,668,185	7,300,459	19,968,644	19,599,252	
Nombre de billes	}	en chêne	7,355,115	5,459,490	10,792,605	10,562,855
		en sapin	50,205	165,559	195,764	210,182
		en hêtre	197,105	6,056	203,761	161,910
		Total.	7,560,425	5,651,705	11,192,150	10,954,947

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1910.			1909.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff	»	41,475	41,475	45,550	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	141	141	141	
Traverses De Soignies	»	1,059	1,059	1,050	
— Wautherin	5,180	58,381	45,561	45,868	40k.17 par traverse.
— A en acier, mod. Post.	4,881	9,510	14,591	13,998	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	640	10,009	10,649	10,389	Type néerl. 75 k. par traverse.
— C — Bernard.	»	282	282	752	Type néerl. 106 k. par traverse.
Types divers : G.C.B; L L; etc. .	»	12,550	12,550	12,666	
ENSEMBLE.	10,791	115,205	123,906	150,425	

(1) Mètres courants de voie simple.

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

		Longueur.	En p. c.	
Pentes et rampes . . .	}	de 1 à 5 millimètres par mètre	3,069,265	47.44
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre:	1,142,574	17.65
		10 — 15 — —	586,116	9.06
		15 — 20 — —	551,802	5.15
		20 — 30 — —	49,952	0.77
		au-dessus de 30 millimètres par mètre	78,654	1.21
Paliers			1,212,245	18.74
			(1)6,470,584	100. »
Alignements droits			4,240,046	65.95
Courbes à rayon . . .	}	de 200 mètres et moins	58,625	0.00
		200 à 500 mètres.	88,911	1.37
		300 à 500 —	479,075	7.40
		500 à 700 —	256,762	3.97
		700 mètres	1,586,965	21.15
			(1)6,470,584	100 »

b. Signaux de différents systèmes établis sur les longueurs ci-après :

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		Nombre de stations, de bifurcations, et de traversées vicinales pourvus de		NOMBRE de signaux d'aiguilles	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du	de	signaux	signaux			
	block system.	groses sonneries.	enclenchés.	non enclenchés.			
Bruxelles-Nord	208,197	98,089	50	86	15	11	29
Liège	144,244	155,620	82	62	42	15	24
Gand	241,108	46,705	78	55	2	6	16
Tournai	140,813	85,719	64	56	8	12	29
Mons	94,961	52,699	114	19	39	15	14
Bruxelles-Midi	208,926	69,915	64	35	19	6	20
Charleroy	64,741	17,549	98	54	11	10	17
Namur	148,000	18,000	69	54	19	11	21
Arlon	182,009	69,268	60	14	16	11	14
Auvers	142,965	»	71	42	»	5	10
Hasselt	55,557	15,517	27	46	1	4	3
Bruges	5,015	»	38	45	12	6	5
	1,652,406	605,079	795	566	184	110	202

(1) Mètres courants de voie simple, non compris les 3,959,904 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XVI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1910.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
1	Anvers à Eschen	Station de Cappellen . .	N° 27, chemin privé. . .	—
2	Anvers (Sud) à Muysen . .	Waerloos et Neckerspoel	N° 1, chemin dit : « Capulsteen Torenstraat » .	2,645 20
3	Id.	Id.	N° 2, chaussée de Nieuwendijk	2,645 20
4	Anvers (Waes) à Gand (Waes)	Station de Zwijndrecht.	N° 1, —	1,504 88
5	Id.	Id.	N° 42, sentier	
6	Id.	Id.	N° 43, sentier	
7	Alost à Audegem.	Station d'Alost	N° 1, chaus. de Bruxelles	1,100 »
8	Autelbas à Athus	Autelbas et Messancy . .	N° 107, chemin de Selange à Houdelange.	—
9	Dinant à Athus	Station de Bertrix	N° 10, route de Cugnon	1,688 46
10	Dixmude à Adinkerke-La Panne	Caeskerke et Oostkerke.	N° 94, chemin d'exploitation	—
11	Id.	Id.	N° 98, id.	—
12	Courtrai à Poperinghe . . .	Comines et Houthem . . .	N° 71, passage privé . . .	—
15	Lembeek à Ecaussinnes . . .	Ecaussinnes et Ecaussinnes (Carrières). .	N° 19, chemin d'accès n° 83	574 88
14	Court-St-Etienne à Ransart .	Faux et La Roche	N° 6b, —	—
15	Fleurus à Lambusart	Lambusart et le Vieux Campinaire	Sentier	—
16	Louvain à Court-St-Etienne.	Weert Saint-Georges et Heverlé	N° 3, chemin de Vieux Héverlé à Louvain . .	589 46
17	Malines à Anvers.	Station de Neckerspoel.	N° 4, chaussée de Diest.	2,321 40
18	Id.	Id.	N° 3, rue St-Rombaut	2,321 40
19	Malines à Termonde.	Station de Hombeek.	N° 16, chaus. de Cappelle-au-Bois à Hombeek . .	1,589 94
20	Id.	Station de Cappelle-au-Bois	N° 18, chem. de décharge	432 89
21	Id.	Id.	N° 20, id.	432 89
22	Id.	Id.	N° 13, chem. particulier.	—
23	Id.	Id.	N° 14, id.	—
24	Id.	Id.	N° 17, id.	—
25	Id.	Id.	N° 19, id.	—
26	Charleroy à Namur	Station de Charleroy (Sud)	N° 112, route de Marcinelle	4,964 »
27	Châtelineau à Le Vieux Campinaire	Gilly-Sart-Allet et Le Vieux Campinaire . .	N° 11, chem. des Nieuwons	1,514 »
28	Châtelineau à Givet	Châtelineau et Châtelineau (Ville)	N° 4, chemin privé.	2,265 »
29	Thuillies à Berzée	Thuillies et Berzée	N° 4, chemin de campagne	467 88
30	Gand à La Pinte	Gand (Sud) et Sint-Denijs Westrem	N° 1, chaussée d'Otterghem	828 51
A reporter . . . fr.				27,281 17

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
			Report. . . fr.	27,281 17
51	Gand à La Pinte	Gand (Sud) et Sint-Denijs Westrem	N° 2, sentier.	519 38
52	Id.	Id.	N° 3, chaussée de Zwijn- drecht	602 05
53	Id.	Id.	N° 4, chaussée d'Aude- naerde	1,024 25
54	Id.	Id.	N° 5, Hutsepotstraat.	565 75
55	Id.	Id.	N° 6, sentier.	282 88
56	Id.	Id.	N° 7, sentier.	—
57	Id.	Station Sint-Denijs Wes- trem	N° 8, Endestraat.	2,098 75
58	Id.	Id.	N° 9, Landlos	—
59	Ceinture de Gand.	Meirelbeke et Gent- brugge.	N° 1, chemin d'exploita- tion.	—
40	Gand (Eecloo) à Bruges	Wondelgem et Evergem.	N° 14, id.	—
41	Id.	Waerschot et Eecloo.	N° 04, id.	—
42	Id.	Assebrouck et Steen- brugge.	N° 144bis, id.	—
43	Bruges à Blankenberghe.	Bruges (ville) et Bruges (Nord)	N° 5, chaussée d'Ostende (porte d'Ostende).	1,468 03
44	Id.	Id.	N° 2, rue des Bouchers.	1,541 05
45	Id.	Coolkeke et Dudzele	N° 17, chemin d'exploita- tion	602 62
46	Id.	Id.	N° 5, id.	1,203 33
47	Denderleeuw à Sottegem	Haeltert et Burst	N° 22, chemin n° 18	—
48	Louvain à Aerschot	Aerschot et Gelrode.	N° 111, Rivierstraat.	—
49	Id.	Id.	N° 112, —	412 09
50	Landen à Ciney	Avennes et Braives.	N° 58, chemin de Bur- dinne à Braives	565 3
51	Id.	Braives et Fallais	N° 40, chemin de Ville en Hesbaye à Hosedent	—
52	Id.	Id.	N° 41, chemin de Ville en Hesbaye à Latinne	—
53	Pepinster à Herbesthal	Verviers (Ouest) et Ver- viers (Est)	P. N. privé-propriété Zuistrassen	—
54	Ecaussinnes à Erquellines	Station de Haine-Saint- Pierre	N° 21, chemin de Haine- St-Pierre à Redemout.	—
55	Haine-Saint-Pierre à Haine- Saint-Pierre (Verreries)	Haine-Saint-Pierre et la Verrerie	N° 2, chemin de la pote- rie Manson	—
56	Id.	Dépendance de la Ver- rerie	N° 3, sentier n° 17 de Morlanwelz	—
57	Châteleineau à Givet	Station de Florennes	N° 57, chemin des Houil- lières au Fourneau de la Villette	545 12
58	Id.	Florennes (Est) et Vil- lers-le-Gambon	N° 58, chemin de Chau- mont à Rosée	482 60
			Total. . . fr.	59,390 83

N° XVII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1910.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	QUANTITÉ ou TONNAGE.	VALEUR.		
<i>1° Matériaux en bon état: (neuf et remploi).</i>					
Rails	en acier	de 57 kilog . . .	tonne	4,349	311,022
		de 52 — . . .	id.	6,412	735,773
		de 40,6 — . . .	id.	48,739	2,444,486
		de 38 — . . .	id.	45,890	967,784
	en fer		id.	388	15,647
Billes en bois	pièce	838,003		3,450,339	
Traverses métalliques.	tonne	1,027		56,656	
Bois spéciaux	mètre cube	6,509		586,829	
Voies système Hilff.	Rails	tonne	252	46,800	
	Longrines	id.	82	4,770	
Croisements et traversées	en rails de 52 kil. .	pièce	4,407	568,757	
	en rails de 40.6 kil.	id.	3,396	4,420,310	
	ordinaires.	id.	3,013	607,007	
Excentriques	en rails de 52 kil.	id.	551	396,987	
	id. de 40.6 kil.	id.	4,402	437,748	
	id. ordinaires	id.	4,614	812,380	
Lattes de calage.	id.	258		4,348	
Plaques tournantes.	id.	251		637,290	
Ponts à peser	id.	60		411,286	
Accessoires de rails, tels que boulons, éclis- ses, tire-fonds, ver- rous d'encleuche- ment, etc.	par rails de 57 k.	tonne	960	438,660	
	— 52 k.	id.	4,585	721,458	
	— 40.6 k.	id.	6,551	4,004,832	
	ordinaires.	id.	3,465	427,081	
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, con- trepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	°	°		422,639	
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussi- nets pour rails, croisements, ex- centriques, etc., etc.	°	°		4,730,965	
<i>2° Matériaux mis hors d'usage . . .</i>	°	°		2,020,472	
En dépôt fin 1910	°	°		49,769,023	
Vendu	restant à livrer fr.	°	°	839,302	
	livré (pour mémoire) 423,076	°	°	°	
A la disposition de l'administration fin 1910	°	°		48,929,721	
<i>3° Approvisionnements à la disposition des sections</i>	°	°		4,017,146	
		Ensemble fr. . .		49,946,867	

N° XVIII. — Effectif du matériel

		1910.	1909.		
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales	Locomotives à voyageurs	4,120	4,116	
		» mixtes (types 28, 50, 52 et 53) munies du frein Westinghouse (1).	4,056	962	
		» à marchandises	4,490	4,433	
		» de gare	399	401	
		Total.	<u>4,045</u>	<u>3,912</u>	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	30	34	
		» tenders type 11	102	102	
		Voitures à vapeur (partie « moteur »)	14	23	
		» électriques automotrices (id. id.)	6	6	
	Total.	<u>152</u>	<u>165</u>		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	16	16		
	Ensemble des moteurs (2) (3)	<u>4,215</u>	<u>4,093</u>		
Tenders indépendants (3)		2,993	2,888		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4) {	Salons et de 1 ^{re} classe	67	67
			2 ^e classe	4,835	4,762
			3 ^e —	4,487	4,229
		Fourgons à bagages.	mixtes.	518	520
			— chaudières	1,409	1,351
		Voitures.	cellulaires	2	2
			funéraires	22	23
			postales	9	9
		Wagons fermés pour petits colis	78	77	
		Wagons fermés pour équipages	576	534	
		Trucks et wagons fermés pour équipages	157	157	
		Boxes et wagons pour chevaux	397	370	
		Wagons pour le transport de gaz riche	30	52	
		Total. (5)	<u>9,577</u>	<u>8,953</u>	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. {	1 ^{re} classe	10	10
			2 ^e —	178	174
			3 ^e —	552	556
			mixtes	122	126
fourgons			117	118	
Fourgons à bagages indépendants.		17	17		
— — adhérents aux locomotives.		30	34		
Voitures à vapeur (partie « voiture »)		14	25		
— électriques automotrices (partie « voiture »)	6	6			
Total (5).	<u>1,046</u>	<u>1,064</u>			
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)		<u>40,459</u>	<u>40,033</u>		

(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 3 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.

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1910	1909.
Fourgons	1 1/2	1,747	1,700
	5	125	126
Wagons fermés	10	10,467	10,506
	15	9,114	8,098
— pour coton et laine	10	805	815
— — — — —	12	527	518
— — — — —	15	202	202
— pour coke, laine et minerais	10	1,899	1,909
— — — — —	12	1,155	1,162
— — — — —	15	759	740
— pour charbon	10	19,726	19,865
— — — — —	7	46	20
— — — — —	5	17	20
— — — — —	12	7,564	7,587
— — — — —	15	14,526	14,515
— — — — —	20	7,508	6,037
— plats à 4 roues	10	2,716	2,736
— — — — —	7	1	1
— — — — —	15	2,071	1,909
— — 6 — — — — —	15	9	9
— — 6 — — — — —	20	11	11
— — 8 — — — — —	20	1,803	1,755
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	35	50	50
— — 8 — — — — —	40	10	»
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.)	8	5	5
Total pour le service commercial (1)		82,469	80,150

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	8	8
— pour embranch ^m de charbonnages. (2) 7 1/2	7 1/2	997	998
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2	7 1/2	669	648
— — le transport de plaques tourn. 10	10	14	15
— — — — — de roues	5	5	5
— — — — — transp ^r de combust. en paniers	10	155	152
— — — — — vérification de ponts à peser.	»	52	52
— — — — —	»	16	12
— bâches à eau	»	27	25
— de secours	»	71	72
— citernes pour pétrole.	»	42	41
— freins pour les plans inclinés . . .	»	57	57
— dynamomètre	»	1	1
— pour expéditions d'approvisionne- ments entre les ateliers, dépôts et stations	»	160	146
Total pour les services divers (1)		2,212	2,172
ENSEMBLE DES WAGONS (1) (3)		84,681	82,302

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX

CATÉGORIES DE TRAINS. 95,140 92,335Bâches pour couvrir les chargements (1) 27,719 27,955

(1) Voir annexe n° XIII du compte rendu de 1910 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.				LOCOMOTIVES ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUVELER.		TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER.	En plus.	En moins.	
	Extensions.	Changem ^t de Matériel neuf.	MATÉRIEL		Changem ^t 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	+ 412	1,923	1,936	»	13		
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,430	2,414	16	»		
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,457	2,442	15	»		
1897	78	»	44	»	119	»	19	»	19	+ 100	2,257	2,220	37	»		
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»	7		
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+ 46	2,617	2,664	»	44		
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+ 73	2,690	2,771	»	81		
1901	176	»	26	»	202	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	114	»	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	141	»	21	»	162	»	27	»	27	+ 135	4,048	4,235	»	187		
1910	148	»	6	»	154	»	25	»	25	+ 129	4,177	4,383	»	206		
Tenders (*).																
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	68		
1890	19	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69		
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	28		
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,574	1,604	»	33		
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»		
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	66		
1899	82	»	41	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	116		
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	152		
1901	154	»	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	»	93	»	245	»	58	2	60	+ 183	2,763	3,101	»	338		
1906	63	»	38	»	101	»	25	»	25	+ 76	3,341	3,666	»	325		
1907	175	»	43	»	218	»	24	»	24	+ 194	3,535	3,841	»	306		
1908	360	»	»	»	360	»	20	»	20	+ 340	3,875	4,201	»	326		
1909	138	»	2	»	140	»	20	1	21	+ 119	3,994	4,339	»	345		
1910	138	»	40	»	178	»	27	2	29	+ 149	4,143	4,477	»	334		

(*) 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.				LOCOMOTIVES ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement		A RENOUVELER.		TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER	En plus.	En moins	
	Extensions.	Changement de Matériel neuf.	MATERIEL			Changement de classification.	MATERIEL								TOTAL.
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.							
Voitures automotrices (à vapeur et électriques).															
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+	1	44	44	»	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	+	5	59	54	5	»
1899	42	»	»	»	42	»	»	»	»	+	12	71	66	5	»
1900	»	»	»	»	»	»	8	»	»	-	5	66	66	»	»
1901	»	»	»	»	»	»	5	»	»	-	5	61	66	»	5
1902	1	»	»	»	1	»	16	»	»	-	16	46	67	»	21
1903	»	»	»	»	»	»	6	»	»	-	6	40	67	»	27
1904	»	»	»	»	»	»	4	»	»	-	4	36	67	»	31
1905	4	»	»	»	4	»	»	»	»	+	4	40	71	»	31
1906	»	»	»	»	»	»	1	»	»	-	1	39	71	»	32
1907	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	39	71	»	32
1908	7	»	»	»	7	»	»	»	»	+	7	46	78	»	32
1909	»	»	»	»	»	»	1	»	»	-	1	45	78	»	33
1910	»	»	»	»	»	»	9	»	»	-	9	36	78	»	42
Véhicules pour trains de voyageurs.															
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	-	1	4,192	4,068	124	»
1890	44	»	78	3	127	»	69	7	76	+	31	4,726	4,665	61	»
1895	471	»	493	»	364	»	21	2	23	+	341	5,623	5,306	317	»
1896	317	»	60	»	377	»	76	»	76	+	301	5,924	5,623	301	»
1897	400	»	2	14	416	»	65	»	65	+	51	5,975	5,723	252	»
1898	783	»	»	»	783	»	91	»	91	+	692	6,667	6,506	161	»
1899	219	»	5	1	225	»	65	»	65	+	160	6,827	6,725	102	»
1900	258	»	»	»	258	»	54	»	54	+	204	7,031	6,983	48	»
1901	649	»	2	25	676	»	93	99	192	+	484	7,515	7,632	»	117
1902	845	»	4	»	846	»	442	23	135	+	741	8,226	8,477	»	251
1903	387	»	»	»	387	»	436	22	158	+	229	8,455	8,864	»	409
1904	225	»	»	»	225	»	411	7	118	+	407	8,562	9,089	»	527
1905	401	»	»	1	402	»	86	9	95	+	367	8,869	9,490	»	621
1906	53	»	»	29	82	»	69	4	65	+	49	8,838	9,543	»	685
1907	365	»	4	»	366	»	29	6	35	+	331	9,219	9,908	»	689
1908	493	»	12	»	505	»	54	1	55	+	450	9,669	10,401	»	732
1909	325	»	32	»	357	»	72	»	72	+	285	9,954	10,726	»	772
1910	447	»	56	4	507	»	68	»	68	+	439	(1) 10,395	11,173	»	780
Véhicules pour trains de marchandises.															
1885	1	»	404	6	411	»	593	»	593	-	482	41,414	42,814	»	1,400
1890	761	»	400	24	888	»	411	9	420	+	468	43,523	44,586	»	1,063
1895	583	»	1,156	3	1,742	»	498	»	498	-	1,244	46,390	45,517	873	»
1896	4,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	+	1,168	47,558	45,718	840	»
1897	2,148	»	1,197	55	3,400	»	628	13	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	»
1898	8,914	»	710	»	9,654	»	621	»	621	+	9,033	59,298	57,780	1,518	»
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	825	»	825	+	1,250	60,548	59,832	696	»
1900	3,627	»	621	43	4,261	»	587	»	587	+	3,674	64,222	63,479	743	»
1901	1,480	»	»	103	1,583	»	633	24	657	+	626	64,843	64,659	189	»
1902	1,447	»	3	26	1,476	»	996	»	996	+	480	65,328	66,106	»	778
1903	3,237	»	»	32	3,269	»	738	»	738	+	2,531	67,850	69,343	»	1,484
1904	2,731	»	»	40	2,741	»	700	»	700	+	2,041	69,900	72,074	»	2,174
1905	2,724	»	»	47	2,741	»	421	»	421	+	2,320	72,220	74,798	»	2,578
1906	997	»	494	142	1,633	»	493	25	518	+	1,115	73,335	75,795	»	2,460
1907	2,897	»	130	7	3,034	»	472	»	472	+	2,862	76,497	78,692	»	2,495
1908	4,289	»	»	2	4,261	»	163	»	163	+	1,103	80,300	82,051	»	2,051
1909	1,793	»	420	8	2,221	»	219	»	219	+	2,002	82,302	84,744	»	2,412
1910	2,028	»	563	2	2,593	»	214	»	214	+	2,379	84,681	86,772	»	2,091

(1) Non compris 30 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 36 « 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 — CHANGEMENT de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel				démoli.	transformé.	
			neuf.	transformé.	8	9			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875 . . .	9,316	»	2,740	»	12,056	»	3,053	97	3,152
1876 . . .	2,504 94	»	4,173	»	6,767 94	»	3,065	»	3,065
1877 . . .	2,776	»	1,358	»	4,134	»	2,687	»	2,687
1878 . . .	7,454 317	»	4,783	»	12,217 317	»	1,589	»	1,589
1879 . . .	7,344	»	1,315	»	8,657	»	2,453	»	2,453
1880 . . .	9,045 47	»	11,960 47	»	21,005 94	»	2,265 47	24	2,289 47
1881 . . .	428	»	»	34	462	»	2,702	40	2,742
1882 . . .	3,253	34	»	340	3,629	»	1,803 47	506	2,199 47
1883 . . .	2,611	»	32	»	2,663	»	1,226	97	1,323
1884 . . .	»	»	34	»	34	»	2,916	»	2,916
1885 . . .	2,533	193	583 53	»	3,113 53	»	1,991	»	1,991
1886 . . .	307 323	»	186 45	»	583 340	»	2,132	1,634	3,766
1887 . . .	1,116 343	»	4,133	»	3,271 343	»	1,812	»	1,812
1888 . . .	14,880 45	102	160	»	15,142 45	»	700	»	700
1889 . . .	8,232	»	714	2,964	11,910	»	1,418	2,949	4,367
1890 . . .	2,524	»	3,206 212	2,073	7,803 212	»	1,908	2,286	4,254
1891 . . .	2,240	»	»	88	2,328	»	1,108	96	1,204
1892 . . .	9,072	»	»	290	9,562	»	432	208	610
1893 . . .	»	»	13,372	30	13,428	»	1,133	68	1,206
1894 . . .	9,148	»	»	34	9,202	»	982	»	982
1895 . . .	5,084	»	10,802	»	15,946	»	284	48	532
1896 . . .	12,633	»	725	24	13,402	»	2,223	»	2,223
1897 . . .	4,174	»	»	»	4,174	»	1,860	»	1,860
1898 . . .	17,092	»	»	»	17,092	»	3,218	»	3,218
1899 . . .	8,837	»	»	»	8,837	»	1,220	»	1,220
1900 . . .	12,511	»	»	»	12,511	»	1,177	26	1,203
1901 . . .	22,526	»	»	16	22,542	»	3,081	»	3,081
1902 . . .	32,280	»	»	1,029	33,309	»	1,478	»	1,478
1903 . . .	13,496	»	»	77	13,573	»	2,412	»	2,412
1904 . . .	3,292	»	»	1,142	4,434	»	2,632	»	2,632
1905 . . .	17,096	»	»	70	17,166	»	1,130	»	1,130
1906 . . .	1,860	»	»	326	2,386	»	1,013	342	1,355
1907 . . .	13,700	»	»	6,166	19,866	»	438	3,720	4,158
1908 . . .	12,363	»	418	2,283	15,064	»	602	1,927	2,529
1909 . . .	9,804	»	1,324	706	12,034	»	1,198	636	1,834
1910 . . .	17,436	»	1,434	»	18,870	»	1,076	»	1,076

(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 3, 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 2-5-7 (2).	En plus.	En moins.	
11	12	13	14	15	16
»	71,540	69,475	1,865	»	
+ 8,924	80,264	78,791	1,473	»	Cette situation comprend les voitures à vapeur qui sont représentées par les chiffres en italiques.
+ 3,702	83,966	81,388	2,581	»	
+ 94	<i>94</i>	<i>94</i>		»	
+ 1,427	85,595	84,161	1,232	»	
+ 94	<i>94</i>	<i>94</i>		»	
+ 10,628	96,021	91,593	4,428	»	
+ 517	<i>611</i>	<i>611</i>		»	
+ 6,424	102,445	99,159	3,306	»	
+ 611	<i>611</i>	<i>611</i>		»	
+ 18,716	121,161	108,184	12,977	»	
+ 47	<i>658</i>	<i>658</i>		»	
- 2,280	118,881	108,612	10,269	»	
+ 658	<i>658</i>	<i>658</i>		»	
+ 1,450	120,311	111,901	8,565	»	
+ 47	<i>611</i>	<i>658</i>		»	
+ 1,540	121,631	114,312	7,092	»	
+ 611	<i>611</i>	<i>658</i>		»	
- 2,882	118,769	114,312	4,210	»	
+ 611	<i>611</i>	<i>658</i>		»	
+ 1,122	119,891	117,242	2,655	»	
+ 53	<i>664</i>	<i>658</i>		»	
- 5,185	116,708	117,639		910	
+ 340	<i>1,004</i>	<i>983</i>		»	
+ 5,439	120,167	118,755	1,455	»	
+ 345	<i>1,349</i>	<i>1,328</i>		»	
+ 14,442	134,609	133,737	895	»	
+ 45	<i>1,394</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 7,545	142,152	141,989	204	»	
+ 394	<i>1,394</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 3,549	145,701	144,495	1,441	»	
+ 212	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 1,124	146,825	146,733	525	»	
+ 606	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 8,722	155,547	155,805		25	
+ 606	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 12,222	167,769	155,805	12,197	»	
+ 606	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 8,220	175,989	164,955	11,269	»	
+ 606	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 15,614	191,605	170,037	21,709	»	
+ 606	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 11,179	202,782	182,690	20,325	»	
+ 606	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 2,514	205,096	186,864	18,465	»	
+ 606	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 15,874	218,970	205,956	15,247	»	
+ 606	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 7,617	226,587	212,793	14,027	»	
+ 606	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 11,108	237,945	225,104	12,824	»	
+ 356	<i>1,356</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 19,261	257,778	247,450	9,759	»	
+ 784	<i>784</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 51,851	289,781	279,710	9,510	»	
+ 612	<i>612</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 11,161	301,069	295,200	6,975	»	
+ 485	<i>485</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 3,802	304,958	298,498	5,485	»	
+ 418	<i>418</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 16,056	320,974	315,594	4,425	»	
+ 418	<i>418</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 1,029	322,026	317,454	3,594	»	
+ 395	<i>395</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 15,708	337,754	331,154	5,602	»	
+ 395	<i>395</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 12,507	350,241	343,517	5,746	»	
+ 395	<i>395</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 10,200	360,441	353,321	6,142	»	
+ 395	<i>395</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 17,794	378,235	370,787	6,500	»	
+ 395	<i>395</i>	<i>1,373</i>		»	

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.	48,775 1/4	»	7,481 1/2	»	56,254 3/4	1,264 1/4	2,096 3/4	20	5,381
1876.	11,367 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	4,800 3/4	»	4,950 3/4
1878.	10,940	»	2,460	»	15,400	»	5,786	39	5,816
1879.	10,101 1/2	»	5,200	»	15,301 1/2	»	5,811 1/2	10	5,821 1/2
1880.	34,811	»	75	3	34,889	»	5,000 1/2	690	5,690 1/2
1881.	35,856	»	602 1/2	1,210	35,668 1/2	»	2,028 1/2	527 1/2	2,556
1882.	39,018	»	»	217 1/2	39,235 1/2	»	3,151 1/2	520	3,471 1/2
1883.	4,651 1/2	»	4,240	»	8,891 1/2	»	4,515	55	4,350
1884.	2,000	»	5,860	783	8,643	»	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	1,157 1/2	3,599
1890.	7,065 1/2	»	1,000	240	8,905 1/2	»	5,415 1/2	472 1/2	5,888
1891.	»	»	»	5,515	5,515	»	2,752	2,967 1/2	5,719 1/2
1892.	190	»	7,547 1/2	2,300	9,857 1/2	»	2,739 1/2	1,801 1/2	4,541
1893.	1,650	»	1,142 1/2	1,664	4,450 1/2	»	5,859	1,762 1/2	5,601 1/2
1894.	1,060	»	18,025	525	19,610	»	5,264 1/2	410	5,674 1/2
1895.	6,689	»	15,159 1/2	500	22,328 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	46,511 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	459	5,502
1902.	19,798	»	»	1,270	21,068	»	8,856	895	9,751
1903.	47,781	»	»	210	47,991	»	6,507	»	6,507
1904.	41,027	»	»	»	41,027	»	6,580	260	6,840
1905.	42,069	»	»	100	42,169	»	5,777	»	5,777
1906.	11,159 1/2	»	4,620	27,646	45,425 1/2	»	4,519	27,550	52,019
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	15,098 1/2	13,258 1/2
1909.	28,664 1/2	»	8,575	7,766	44,805 1/2	»	1,959 1/2	8,306	10,265 1/2
1910.	54,416	»	10,600	4,044 1/2	49,090 1/2	»	2,058	4,092	6,150

(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 le renouvellement en tonnes de capacité.		OBSERVATIONS. 16
	existant (1).	devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2).	En plus.	En moins.	
»	211,022	196,812	14,210	»	
+ 52,875 ³ / ₄	263,897 ³ / ₄	244,521	19,574 ³ / ₄	»	
+ 12,758 ¹ / ₂	276,654	255,688 ¹ / ₂	20,945 ¹ / ₂	»	
+ 7,915 ¹ / ₂	284,549 ¹ / ₂	260,818 ¹ / ₂	25,751	»	
+ 7,584	292,155 ¹ / ₂	271,758 ¹ / ₂	20,375	»	
+ 11,450	303,565 ¹ / ₂	281,800	21,765 ¹ / ₂	»	
+ 51,198 ¹ / ₂	354,762	316,671	18,091	»	
+ 55,512 ¹ / ₂	388,074 ¹ / ₂	350,527	17,547 ¹ / ₂	»	
+ 55,794	405,868 ¹ / ₂	389,375	14,295 ¹ / ₂	»	
+ 4,541 ¹ / ₂	408,410	394,226 ¹ / ₂	14,183 ¹ / ₂	»	
+ 5,552 ¹ / ₂	411,742 ¹ / ₂	396,226 ¹ / ₂	13,516	»	
- 3,445 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	419,034	398,926 ¹ / ₂	20,107 ¹ / ₂	»	
+ 6,316	423,550	405,991	19,559	»	
+ 5,017 ¹ / ₂	430,567 ¹ / ₂	413,656 ¹ / ₂	16,711	»	
- 2,404 ¹ / ₂	427,963	415,656 ¹ / ₂	14,306 ¹ / ₂	»	
+ 5,296 ¹ / ₂	433,259 ¹ / ₂	415,846 ¹ / ₂	19,413	»	
- 1,165	432,094 ¹ / ₂	415,476 ¹ / ₂	16,618	»	
+ 13,955 ¹ / ₂	448,050	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	»	
+ 41,484	780,078 ¹ / ₂	725,778 ¹ / ₂	50,500	»	
+ 54,587	814,465 ¹ / ₂	764,805 ¹ / ₂	49,660	»	
+ 38,592	852,857 ¹ / ₂	806,874 ¹ / ₂	45,983	»	
+ 11,576 ¹ / ₂	864,234	818,034	46,200	»	
+ 51,290 ¹ / ₂	915,524 ¹ / ₂	860,098 ¹ / ₂	49,426	»	
+ 70,561 ¹ / ₂	986,086	935,865 ¹ / ₂	52,222 ¹ / ₂	»	
+ 54,540	1,020,626	962,528	58,098	»	
+ 42,040 ¹ / ₂	1,065,560 ¹ / ₂	996,974	66,592 ¹ / ₂	»	

ou de la diminution du parc (col. 11).

dans les colonnes 2 et 3 et en en retranchant celles de la colonne 7.

N° XXII. — *Importance du matériel de traction en 1910.*

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 essieux moteurs.	à cinq essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives- tenders.	Totaux ou moyennes.
Nombre d'unités (1)		798	3,048	323	5	3,024	1,150	4,174
Nombre d'essieux moteurs		1,596	9,144	1,292	25	8,545	3,512	12,057
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	3,774,999	19,818,106	2,566,443	103,500	20,641,634	5,621,414	26,263,048
	Par locomotive . . .	4,730	6,501	7,948	20,700	6,826	4,888	6,292
	Par essieu moteur . .	2,865	2,167	1,987	4,140	2,416	1,601	2,178
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	24,357,790	125,092,700	20,215,600	439,000	123,641,200	46,463,890	170,105,090
	Par locomotive . . .	30,523	41,040	62,586	87,800	40,886	40,414	40,753
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	35,316,155	118,020,765	15,749,080	469,500	126,252,165	43,303,035	169,555,500
	Par locomotive . . .	44,256	38,720	48,759	93,900	41,750	37,655	40,622
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	39,767,215	131,759,840	20,260,560	521,000	137,805,165	54,503,450	192,308,615
	Par locomotive . . .	49,834	43,228	62,727	104,200	45,570	47,394	46,073

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.	2,993
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout 44,963,350
	Par tender 15,023
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout 93,860,270
	Par tender 31,360

1) Non compris 56 voitures automotrices et 3 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-h. utiles développés par les locomotives pendant l'exercice considéré.
		Kg.	Kg.	»	»	»	»	»
1889	1,811	4,618	37,250	»	682	»	»	368,765,478
1890	1,923	4,709	37,559	»	698	»	»	329,119,150
1891	2,016	4,815	37,645	»	729	»	»	531,560,000
1892	2,057	4,826	37,877	»	756	»	»	520,274,785
1893	2,051	4,850	37,970	»	786	»	»	520,780,455
1894	2,079	4,828	38,120	»	818	»	»	526,177,591
1895	2,150	4,851	38,150	»	821	»	»	547,940,956
1896	2,157	4,900	38,509	»	827	»	»	561,268,261
1897	2,237	4,988	38,611	»	860	»	»	599,802,174
1898	2,571	5,070	39,016	5	950	»	»	420,642,608
1899	2,617	5,084	38,892	5	942	»	»	504,522,174
1900	2,690	5,009	39,160	60	1,001	»	»	558,105,217
1901	2,854	5,091	39,808	118	1,117	»	»	558,468,261
1902	2,967	5,246	40,616	197	1,202	»	»	596,050,455
1903	3,088	5,558	41,185	266	1,409	2	»	629,046,087
1904	3,186	5,507	41,900	310	1,484	3	»	655,267,591
1905	3,509	5,605	42,902	451	1,609	50	44	716,792,174
1906	3,425	5,706	45,450	445	1,694	65	55	778,805,045
1907	3,655	5,897	44,229	467	1,890	125	74	822,714,785
1908	3,910	6,027	44,754	501	2,165	256	79	845,455,578
1909	4,045	6,145	45,552	548	2,505	326	79	805,259,474
1910	4,174	6,292	46,075	586	2,414	411	70	855,254,587

(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.*

DATES.	EN PLUS. KILOGRAMMES.	EN MOINS. KILOGRAMMES.	BALANCE.
31 décembre 1874.	. . . . .	. . . . .	+ 232 650
— 1875.	»	20,328	+ 212,331
— 1876.	»	34,708	+ 177,623
— 1877.	»	19,662	+ 157,961
— 1878.	»	43,350	+ 114,611
— 1879.	74,342	»	+ 188,953
— 1880.	»	41,218	+ 147,735
— 1881.	138,156	»	+ 285,891
— 1882.	68,934	»	+ 354 825
— 1883.	»	22,274	+ 332,551
— 1884.	»	40,906	+ 291,645
— 1885.	103,053	»	+ 394,698
— 1886.	»	80,683	+ 314,015
— 1887.	»	158,460	+ 155,555
— 1888.	»	139,484	+ 16 071
— 1889.	96,478	»	+ 112,549
— 1890.	119,887	»	+ 232,436
— 1891.	254,464	»	+ 486,900
— 1892.	»	39,756	+ 447 144
— 1893.	19,396	»	+ 466 540
— 1894.	»	36,668	+ 429,872
— 1895.	79,700	»	+ 509,572
— 1896.	73,470	»	+ 583,042
— 1897.	215,008	»	+ 798,050
— 1898.	»	174,252	+ 623 798
— 1899.	»	166,230	+ 457,568
— 1900.	»	155,754	+ 301 814
— 1901.	»	30,386	+ 271,428
— 1902.	40,597	»	+ 312,025
— 1903.	»	325,900	- 13,875
— 1904.	»	288,550	- 302,425
— 1905.	432,809	»	+ 130,384
— 1906.	113 531	»	+ 243,935
— 1907.	229,893	»	+ 473,828
— 1908.	»	33,500	+ 440,328
— 1909.	69,397	»	+ 509,725
— 1910.	»	55,138	+ 454 587
	2,129,135	1,907,207	
Balance (période de 1875 à 1910). 221,928			
Report des résultats au 31 déc. 1874. + 232,650			
Balance au 31 décembre 1910 . . . + 454,587			

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6,714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères ;

d — le diamètre des cylindres, en mètres ;

l — la course des pistons, en mètres ;

D — le diamètre des roues motrices, en mètres.

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

N° XXIV. — Balance de renouvellement du matériel. — Valeur « argent » (1)

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1893 voir C.R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — 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	15,254,404	1,930,094	»	17,184,498	19,447,050	2,389,521	21,836,571	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,166,408	26,189,060	+ 2,708,225
1895	20,256,704	1,243,521	»	21,500,225	30,262,403	1,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	1,327,243	»	28,827,468	32,095,153	1,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	1,140,362	»	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	1,045,618	38,456,802	+ 686,932
1902	38,669,870	4,068,202	»	42,738,072	39,456,802	4,976,075	44,432,877	+ 1,694,805
1903	42,738,072	4,437,065	»	47,175,137	44,432,877	»	44,432,877	- 2,742,260
1904	47,175,137	4,147,065	»	51,322,202	44,432,877	»	44,432,877	- 6,889,325
1905	51,322,202	2,691,089	»	54,013,291	44,432,877	7,672,010	52,004,887	- 2,008,404
1906	54,013,291	1,316,985	»	55,330,276	52,004,887	2,415,085	54,419,972	- 910,304
1907	55,330,276	737,274	»	56,067,550	54,419,972	2,881,244	57,301,216	+ 1,233,666
1908	56,067,550	621,623	»	56,689,173	57,301,216	275,295	57,576,511	+ 887,338
1909	55,689,173	920,480	»	57,609,653	57,576,511	1,562,330	59,138,841	+ 1,529,188
1910	57,609,653	1,568,418	»	59,178,071	59,138,841	735,860	59,874,701	+ (*) 696,630
Matériel de transport.								
1880	18,602,712	1,124,424	1,273,446	21,000,582	25,724,001	2,321,970	28,045,971	+ 7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,411,647	266,105	31,677,752	+ 2,928,452
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	47,243,864	3,641,302	50,885,166	+ 11,334,210
1896	38,255,688	2,177,797	1,397,964	41,831,449	50,885,166	2,445,783	53,300,949	+ 14,469,500
1897	40,433,485	1,950,864	1,589,816	43,974,165	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	56,875	59,407,849	+ 11,316,588
1900	46,700,281	1,762,296	1,390,980	49,853,557	59,407,854	2,473,814	61,881,668	+ 12,028,111
1901	48,462,577	1,990,804	1,377,012	51,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	+ 10,148,275
1902	50,453,381	2,982,318	1,377,012	54,812,711	61,978,668	36,840	62,015,508	+ 7,202,797
1903	53,435,699	2,890,855	1,377,012	57,703,066	62,015,508	»	62,015,508	+ 4,312,442
1904	56,326,054	2,608,678	1,377,012	60,311,744	62,015,508	»	62,015,508	+ 1,703,764
1905	58,934,732	1,588,235	1,377,012	61,899,979	62,015,508	»	62,015,508	+ 115,529
1906	60,522,967	1,398,729	1,380,504	63,302,200	62,015,508	1,591,130	63,606,638	+ 304,438
1907	61,921,696	636,068	1,337,436	63,895,200	63,606,638	379,210	63,985,848	+ 90,648
1908	62,557,764	736,170	1,340,053	64,633,987	63,985,848	193,920	64,179,768	- 454,219
1909	63,293,934	992,466	1,350,203	65,636,603	64,179,768	5,089,780	69,269,548	+ 3,632,945
1910	64,286,400	946,217	1,370,805	66,603,420	69,269,548	2,917,800	72,187,348	+ (*) 5,583,928

(1) Les valeurs de remploi du matériel démolit 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 1910, il restait à fournir, sur fonds de renouvellement, du matériel de traction d'une valeur d'environ 3,568,450 francs et du matériel de transport d'une valeur d'environ 5,028,960 francs.

ANNÉE.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSOUMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
1910.	Charbon menu demi-gras.	Kilogrammes. 919,820,161	Fr. 42 46	Francs. 14,457,437 37	Kilogrammes. 884,206,000	Fr. 42 46	Francs. 11,017,266 76
	— menu gras.	226,135,626	43 29	3,004,488 90	214,264,000	43 29	2,817,568 66
	— menu maigre.	372,874,720	40 07	3,731,595 84	349,211,000	40 07	3,516,554 77
	— gailleteux.	67,135,010	47 54	4,477,303 63	69,252,000	47 54	4,214,680 08
	— gailleteries pour lo- comotives.	»	»	»	»	»	»
	Briquettes, type I	138,730,000	46 46	2,283,911 47	138,181,000	46 46	2,225,079 26
	— type II	408,087,500	48 46	7,534,119 48	387,595,000	48 46	7,455,003 70
	<i>Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.</i>	<i>2,132,483,017</i>	<i>43 70</i>	<i>19,208,866 39</i>	<i>2,039,709,000</i>	<i>43 72</i>	<i>27,976,093 43</i>
	Charbon « anthracite »	4,068,500	27 30	29,153 04	4,068,500	27 30	29,153 04
	— « grains lavés »	4,480,000	46 63	74,532 50	4,480,000	46 63	74,532 50
	— « braiseilles lavées »	330,000	46 24	5,357 50	330,000	46 24	5,357 50
	— « têtes de moineaux lavées »	115,000	31 00	3,565 »	115,000	31 00	3,565 »
	Charbon pour forges	12,629,000	45 95	201,450 50	12,629,000	45 95	201,450 50
	— gailletins	4,504,000	22 25	100,188 50	4,504,000	22 25	100,188 50
	— p ^r fours à réchauffer.	8,744,000	17 52	453,187 »	8,744,000	17 52	453,187 »
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	170,000	18 74	3,185 »	170,000	18 74	3,185 »
	Coke industriel	239,200	23 21	5,552 97	239,200	23 21	5,552 97
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	7,200,405	20 90	450,434 36	7,200,405	20 90	450,434 36
	Coke spécial lavé pour fonderie	2,890,000	28 30	81,775 »	2,890,000	28 30	81,775 »
Ensemble	<i>2,174,853,122</i>	<i>43 80</i>	<i>30,017,247 76</i>	<i>2,082,079,103</i>	<i>43 82</i>	<i>28,784,474 50</i>	
1909.	Charbon menu demi-gras.	881,748,115	12 50	11,308,985 95	875,324,000	12 89	11,282,926 30
	— menu gras.	248,288,626	13 64	2,977,740 77	212,755,000	13 64	2,901,978 20
	— menu maigre	339,406,400	41 77	3,995,221 52	354,110,000	41 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.	622,882	18 45	11,304 81	583,000	18 45	10,681 45
	Briquettes, type I	444,381,000	17 45	2,519,861 »	444,939,000	17 45	2,516,970 55
	Briquettes, type II.	289,774,000	19 23	5,572,086 87	288,976,000	19 23	5,557,008 48
	<i>Total des charbons menus et gailleteux, gailleteries et des briquettes.</i>	<i>1,919,583,023</i>	<i>44 28</i>	<i>27,831,219 35</i>	<i>1,951,767,000</i>	<i>44 26</i>	<i>27,830,933 94</i>
	Charbon « anthracite »	559,000	29 32	16,390 90	559,000	29 32	16,390 90
	— « grains lavés »	4,880,000	44 61	27,470 »	4,880,000	44 61	27,470 »
	— pour forges	42,772,000	44 82	489,321 50	42,810,000	44 82	490,288 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	463,470 50	8,747,000	19 07	466,805 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 43	1,912 50	95,000	20 43	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	2,635,000	28 43	74,125 »	2,635,000	28 43	74,125 »
	Ensemble	<i>1,988,802,233</i>	<i>44 38</i>	<i>28,593,775 70</i>	<i>1,991,228,210</i>	<i>44 36</i>	<i>28,597,792 38</i>

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

de combustibles.

CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES.								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotiv-kilomètre avec train (1).		par locomotiv-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Francs.	K.	F.	K.	F.	K.	F.
810,052,000	12 46	10,093,247 92						
200,010,000	13 29	2,658,132 90						
342,179,500	10 07	3,445,747 57						
3,675,300	17 54	64,464 76						
			24.61	0.336	20.87	0.285	16.02	0.219
132,731,500	16 46	2,184,760 49						
386,841,200	18 46	7,141,088 55						
1,875,489,500	13 64	25,587,442 19						
806,763,400	12 89	10,399,480 23						
499,052,300	13 64	2,745,073 37						
343,468,000	11 77	4,042,618 36						
5,708,500	18 39	104,887 37						
552,600	18 15	10,029 69	24.04	0.340	20.50	0.290	15.76	0.223
442,567,400	17 45	2,487,801 13						
286,930,700	19 23	5,517,677 36						
1,785,037,900	14 16	25,277,267 51						

N° 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	17,386 17	42,730 90	15,282 90	1,223 65	2,941 35	»
Gand-Sud	15,500 98	47,830 50	10,573 50	3,079 51	27 48	194 26
Quaregnon-Central	17,008 23	40,961 10	9,657 46	876 98	185 45	516 98
Namur (atelier central)	18,470 91	25,560 10	4,759 46	1,821 04	2,272 34	59 04
Malines (usine centrale)	22,464 22	45,167 41	15,088 80	48 59	100 65	219 40
Anvers-Nord	10,571 52	27,554 45	4,924 12	2,217 01	125 »	3 10
Anvers-Sud	8,554 57	56,080 85	5,745 80	668 74	200 »	»
Montignies	8,945 08	16,548 67	9,941 36	1,295 15	152 05	421 25
Charleroy (Sud)	8,672 43	19,428 96	6,652 27	2,001 74	16 »	42 34
Liège-Guillemins	7,409 05	10,910 61	7,026 20	2,251 05	»	981 57
Louvain (a. c. de locomotives)	4,455 45	16,856 72	4,160 07	—	»	»
Arlon	7,411 18	18,294 19	5,826 20	747 97	150 »	58 78
Esschen	5,488 37	10,127 12	5,607 55	759 84	»	»
Mons	5,242 52	12,129 81	5,829 50	1,014 08	»	»
Namur (remise)	6,452 21	15,621 40	4,879 75	99 55	46 44	355 06
Ans	5,727 07	8,579 95	6,291 71	325 37	100 »	565 34
Saint-Nicolas	2,465 68	5,290 97	5,241 60	181 22	50 »	207 20
Welkenraedt	7,069 61	10,736 15	5,175 92	156 74	»	58 91
Ronet	6,456 59	9,804 79	7,256 50	248 57	68 45	»
Gentbrugge (a. c. de wagons)	4,211 12	9,450 67	5,851 »	656 18	»	»
Courtrai	5,767 05	12,552 65	5,645 55	1,000 04	121 20	»
Marchienne-au-Pont	5,975 24	5,587 29	4,445 20	189 56	»	»
Luttre (atelier central)	2,576 25	4,570 26	1,648 89	4 60	26 52	»
Renory	2,588 41	4,380 09	2,050 26	1,751 01	»	20 61
Ath	4,237 95	4,882 05	5,374 42	285 25	120 »	»
Lodelinsart	1,550 27	4,915 57	4,024 25	180 76	65 »	12 76
Malines (grande usine)	1,676 16	1,847 54	1,505 80	142 84	»	5 20
Malines (petite usine)	1,609 52	5,227 86	891 04	54 75	12 65	»
Cuesmes (atelier central)	2,452 75	2,700 91	1,179 15	86 44	210 »	»
Saint-Michel	786 49	5,152 97	1,182 91	165 45	»	»

produite dans les usines du chemin de fer en 1910.

		Puis-ance maxima débitée. Kwh.	Production totale. Kwh.	Consomma- tion dans l'usine. Kwh.	Consomma- tion en dehors de l'usine. Kwh.	Coût du kwh. utile. Cent.	Observations.
Frais généraux. Fr.	TOTALES. Fr.						
4,578 20	82,133 24	160,000	896,440	8,679	887,761	9 25	
4,022 02	81,747 75	204,000	820,833	5,101	813,731	10 02	
4,166 60	75,172 80	290,000	665,006	29,788	635,218	11 50	
2,504 57	55,497 46	310,000	575,999	222	575,777	9 32	
4,689 97	83,778 82	452,000	545,699	6,537	539,161	15 90	Cette usine n'a fonctionné que partiellement
2,784 29	48,189 20	127,030	454,324	4,291	450,033	10 70	
5,415 65	54,663 57	98,600	298,250	5,054	293,196	18 61	
2,257 03	59,237 10	80,600	291,911	8,268	283,643	13 85	
2,251 31	59,065 03	78,000	272,742	9,686	263,056	14 85	
1,691 98	30,230 45	53,775	224,918	3,008	221,909	13 63	
1,679 75	27,131 95	144,000	191,338	»	191,338	14 17	
2,048 90	34,497 22	66,000	187,196	1,369	185,827	18 56	
1,758 65	23,741 49	50,600	171,288	4,679	166,609	14 24	
1,492 03	23,707 54	40,200	162,503	1,671	160,831	14 74	
1,520 02	26,972 43	57,800	161,051	3,982	157,069	17 17	
1,236 85	20,424 23	72,910	157,971	1,954	156,017	13 08	
877 68	14,314 33	44,610	147,226	3,240	143,986	9 94	
1,264 89	24,462 22	48,300	142,163	1,608	140,557	17 40	
1,388 66	25,183 56	59,103	140,320	3,762	136,558	18 44	
1,275 03	21,424 »	32,200	138,060	3,706	134,354	15 94	
1,543 79	26,548 26	39,010	96,363	1,641	94,722	23 02	
817 60	17,012 89	18,093	83,424	3,966	81,457	20 88	
484 02	8,910 52	37,220	69,288	»	69,288	12 83	
726 36	12,396 94	14,605	57,373	2,583	54,790	22 62	
832 83	13,741 40	17,350	50,421	2,332	48,089	32 75	
733 87	11,284 46	9,836	40,333	1,447	39,107	28 83	
280 09	5,457 43	52,200	36,797	936	35,861	13 21	Cette usine a cessé de fonctionner le 16 juin 1910.
334 90	6,130 70	33,228	36,690	280	36,410	16 83	
310 23	6,949 66	27,680	36,623	»	36,623	18 97	
354 54	5,042 36	12,000	24,997	»	24,997	22 57	

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

B. — *Éclairage au gaz.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BRULEURS.				PUISSANCE lumineuse totale en bougies.	CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.		Quantités.	Dépenses.	
1885	219	7,281	42,842	20,342	303,130	Mètres cubes. 4,334,962	Fr. C. 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 53	0.122
1896	709	8,781	44,985	24,475	388,140	5,823,578	696,143 48	0.120
1897	758	8,860	45,468	24,736	563,805	5,832,342	692,615 41	0.119
1898	787	9,199	45,517	25,503	589,545	5,865,453	682,201 48	0.116
1899	842	9,490	45,378	25,710	622,440	5,623,920	656,705 05	0.117
1900	1,050	9,649	45,340	26,039	864,885	5,423,075	659,322 54	0.122
1901	1,196	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	555,891 50	0.122
1903	1,271	9,869	45,236	26,426	962,268	4,780,258	574,532 48	0.120
1904	1,409	10,589	44,911	26,909	994,070	5,001,230	613,223 22	0.123
1905	1,524	10,588	44,953	27,065	1,081,845	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	1,123,180	4,788,498	579,497 20	0.121
1908	1,550	10,837	44,179	26,566	1,146,330	4,786,250	589,275 46	0.123
1909	1,663	10,813	44,358	26,871	1,124,145	4,070,296	545,453 42	0.127
1910	1,609	10,588	43,991	26,488	1,045,548	4,006,796	505,330 47	0.126

C. — *Éclairage au pétrole.*

ANNÉES.	LAMPES A MÈCHES					LAMPES A INCANDESCENCE				PUISSANCE lumineuse totale en bougies.
	Lampes à mèche plate de 15 mm (6 bougies).	Lampes à mèche plate de 22 mm (11 bougies).	Lampes intensives petit modèle (26 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	9,729	9,339	11,293	35,714	»	18	»	18	789,861
1906	5,469	9,592	9,546	11,335	35,882	»	23	»	23	800,387
1907	5,422	9,618	9,818	11,821	36,679	46	109	»	155	915,833
1908	5,420	9,589	10,235	12,003	37,232	150	178	4	341	1,063,089
1909	5,427	9,604	10,446	12,212	37,689	387	258	19	644	1,288,022
1910	5,435	9,721	10,580	12,349	38,085	469	331	95	873	1,457,936

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

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE DE PRODUCTION DE GAZ en matières et salaires.			
			TOTALES.	ANNUELLE PAR TRAIN		PAR MÈTRE CUBE
				Fr.	C.		Fr. C.	Fr. C.
1885	430	Mètres cubes. 238,781	Fr. C. 105,191 72	Fr. C. 809 17	Fr. C. 0.364	
1890	465	362,490	115,996 80	748 37	0.320	
1895	218	433,234	110,026 67	504 74	0.254	
1896	217	480,430	146,753 16	538 04	0.243	
1897	255	555,567	136,202 81	534 45	0.245	
1898	290	621,026	152,254 86	525 02	0.242	
1899	310	692,833	223,433 80	719 89	0.322	
1900	348	861,412	298,887 67	858 87	0.347	
1901	374	918,866	266,118 30	711 55	0.290	
1902	395	958,074	220,950 »	559 37	0.231	
1903	435	1,070,582	215,726 »	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 83	0.220	
1908	449	1,681,430	397,943 71	813 79	0.236	
1909	508	1,526,494	326,667 03	643 04	0.214	
1910	513	1,673,234	272,737,14	531 65	0.163	

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

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	EFFECTIF moyen des moteurs.	PARCOURS moyen par moteur (Kilom.)	
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.				
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.										
Matériel pour les lignes princi- pales.	{	Locomotives à voyageurs	33,967,728	863,754	65,959	1,142,692	1,805,093	37,645,223	1,081	35,009
		— mixtes	9,633,940	17,967,810	105,831	1,857,942	2,613,731	32,239,314	1,012	31,857
		— à marchandises	506,981	22,281,958	353,352	3,416,920	8,858,610	35,419,851	1,468	24,148
		— de gare	63,312	292,290	13,015	294,724	6,615,118	7,278,468	395	18,427
Matériel pour les lignes secon- daires.	{	Locomotives-tenders pour fortes rampes	2,255,213	85,174	4,529	142,259	332,463	2,819,955	102	27,814
		Locomotives-fourgons	344,016	500	121	33,360	57,353	435,368	31	14,011
		Voitures à vapeur	16,200	153	10	1,267	821	18,451	16	1,153
Locomotives assimilées aux moteurs légers		940,058	1,029	129	19,794	52,705	1,013,715	35	28,963	
Ensemble pour 1910 (1)		⁽³⁾ 47,727,446	41,492,746	632,972	6,910,967	20,335,911	⁽³⁾ 117,100,045	4,110	28,285	
		89,220,192		27,579,853						
Ensemble pour 1909		⁽⁴⁾ 46,585,343	39,825,479	654,339	6,454,518	19,788,660	⁽⁴⁾ 113,298,279	3,958	28,623	
		(4) 86,410,822		26,877,457						
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.										
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1910 (2)		534,330	75,697	"	50,509	"	660,536	"	"	
		610,027		50,509						
— Ensemble pour 1909		405,853	75,615	"	51,257	"	532,755	"	"	
		481,498		51,257						
(1) Y compris	{	la multiple trac- tion (sur le réseau de l'État	4,013,318	9,492,790	936	"	"	13,477,064	"	"
		sur les lignes étrangères	561	118,674	"	"	"	169,235	"	"
		le parcours sur les lignes étran- gères	681,448	515,963	"	66,210	"	1,213,621	"	"
(2) Y compris la double traction		"	885	"	"	"	885	"	"	

(3) Non compris 15,202 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 403,632 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Bouzou.

(4) Non compris 493,088 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Bouzou.

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de mars chaudises*. Depuis le 4^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'il s'agit 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 1909 (tarif de 1910).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1910 (tarif de 1910.)	restant à fournir en 1911 sur les marchés de 1910.	Total.	
<i>1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1910.</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,857,606 50	141,268 10	1,998,874 60	1,114,485 50
Combustibles	49,990 54	»	49,990 54	52,049 50
Huile d'éclairage	195,435 07	116,885 60	312,318 67	220,090 82
Huiles et matières de graissage	230,576 51	110,689 38	341,265 89	550,065 26
Bois de construction	1,664,102 15	288,792 82	1,952,894 95	1,635,997 75
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	5,646,055 22	879,411 55	6,525,466 75	5,569,000 91
Aciers, fontes et fers divers	929,295 85	5,855 91	935,149 74	958,122 28
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	2,505,566 85	161,405 15	2,666,969 96	2,269,987 89
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	155,118 25	12,256 85	167,375 10	175,958 99
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	379,662 65	158,941 06	538,573 69	549,725 55
Matières et objets divers	5,757,900 79	595,252 06	6,353,152 85	4,610,680 54
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1) .	244,050 18	»	244,050 18	194,168 25
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (1)	1,006,549 70	»	1,006,549 70	885,621 55
Total . . .	18,621,909 78	2,449,722 44	21,071,632 22	18,589,931 95
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	7,990,944 21	»	7,990,944 21	7,822,155 91
Sections	75,472 55	»	75,472 55	75,248 61
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons	9,002,750 »	»	9,002,750 »	8,412,217 50
Valeur totale des approvisionnements .	35,691,056 54	2,449,722 44	38,140,778 98	34,897,553 97

(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	863,498	38.55	11.20	12.15	101,360 »	20,309 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,265	1,287,575	28.50	10.45	15. »	160,622 19	27,042 87	178,729 53
1874 . .	257,692	196,682	1,720,456	28.50	10.45	15. »	204,615 79	55,005 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,324,400	28.50	10.45	15. »	228,660 »	55,107 20	318,621 19
1876 . .	514,772	204,712	2,553,112	26.20	10.95	13.70	244,705 »	47,019 80	352,558 42
1877 . .	589,522	308,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,883 03	50,909 »	547,796 55
1878 . .	412,650	382,050	3,001,172	25.05	11.50	15.45	296,740 »	62,015 90	560,944 59
1879 (1)	(2) 515,480	456,174	2,997,018	28.05	10.78	12.14	384,791 15	74,157 50	556,701 10
1880 (2)	800,855	645,215	4,266,676	51.75	14.50	12.60	601,809 »	96,555 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	53.15	12.85	13.18	645,707 22	150,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,004	6,285,984	56.81	13.27	15.25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 60
1885 (3)	1,780,802	1,261,796	7,023,506	56.48	12.09	15.80	1,273,282 86	192,348 »	805,229 70
1884 . .	2,608,088	1,254,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,751 12	187,517 »	834,102 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 . .	5,520,890	1,347,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,351,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,625,510	58.92	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	58.27	12.67	14.64	3,075,655 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	3,308,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	3,529,529 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,558	17,027,012	59.12	13. »	14.76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 51
1893 (4)	6,504,050	2,066,970	18,421,574	59.04	13.02	14.74	4,989,219 11	504,755 55	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	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	21,375,212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	59.57	12.91	15.01	6,575,967 77	555,574 29	3,118,740 20
1897 (5)	8,671,458	2,561,556	30,185,821	59.24	13.05	15.15	6,999,522 56	552,252 56	3,597,555 86
1898 . .	9,579,716	2,951,596	35,775,906	59.54	12.85	16.95	7,457,096 50	401,457 62	4,179,152 59
1899 . .	10,588,466	3,204,258	42,267,855	58.90	13.14	17.14	7,786,005 46	425,651 66	5,037,025 45
1900 . .	11,158,760	3,245,742	48,222,259	58.58	12.95	17.20	8,091,652 12	439,887 01	5,906,226 59
1901 . .	12,081,962	3,415,236	47,417,175	58.77	13.27	17.26	8,906,855 54	459,419 20	5,740,615 9
1902 . .	12,974,986	3,555,948	48,578,452	58.86	13.44	17.27	9,669,958 59	485,167 16	5,891,195 65
1903 (7)	14,167,628	3,609,952	51,450,598	59.21	12.84	17.28	10,871,255 40	489,174 69	6,254,880 65
1904 . .	15,205,084	3,795,644	52,981,114	59.28	13.49	17.25	11,987,554 26	527,562 01	6,455,601 95
1905 . .	17,456,552	3,850,746	58,060,495	56.94	15.71	17.25	14,578,169 62	551,526 01	7,092,469 82
1906 . .	17,495,480	4,085,970	63,414,456	59.40	15.86	17.25	14,286,051 94	597,910 90	7,851,875 20
1907 . .	18,465,710	4,524,208	69,071,491	59.00	15.95	18.77	15,547,501 51	617,805 01	8,758,557 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	59.84	15.98	18.79	16,745,785 92	691,958 08	8,457,194 92
1910 . .	22,566,482	4,752,841	71,866,821	40.17	15.72	18.79	19,554,250 89	706,818 92	9,282,958 02

(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 1895. (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.	
1895 (1)	15 jours	2,252	6,248	11,348	19,828	111,600	257,424	285,700	652,724	
1894		4,868	15,760	25,840	46,407	244,575	599,222	646,000	1,489,597	
1893		5,428	16,905	27,757	50,128	271,400	644,591	695,425	1,609,419	
1896		6,500	19,515	31,009	57,024	524,825	741,551	775,225	1,841,501	
1897 (2)		6,501	15,782	45,895	65,978	558,446	620,798	1,028,651	1,987,875	
1898		5,506	15,401	48,715	69,682	502,850	618,440	1,120,445	2,041,715	
1899		(3) 892	22,087	51,081	74,060	49,060	885,480	1,174,865	2,107,405	
1900		»	25,640	49,504	72,944	»	945,600	1,155,092	2,079,592	
1901		(4) 42	27,098	56,072	84,112	2,320	1,085,920	1,510,556	2,596,796	
1902		1,524	27,725	65,255	92,280	79,440	1,108,920	1,454,359	2,642,719	
1903 (5)		15 jours	1,405	25,492	58,755	85,692	87,900	1,019,680	1,350,005	2,458,485
1904		5 »	565	17,585	49,750	67,698	10,890	547,700	572,125	956,715
1904	15 »	1,656	22,469	51,479	75,604	99,560	898,760	1,184,017	2,182,157	
1905	5 »	1,395	56,224	99,756	157,575	41,850	724,480	1,147,194	1,915,524	
1905	15 »	2,906	27,601	56,879	87,586	174,509	1,405,479	1,507,496	2,585,285	
1905	5 »	5,110	69,712	179,475	252,517	95,247	1,595,640	2,065,459	5,550,527	
1906	15 »	2,456	28,055	89,570	88,059	144,555	1,029,095	1,355,217	2,528,644	
1906	5 »	2,858	55,282	147,456	205,578	84,668	1,052,519	1,677,084	2,814,072	
1907	15 »	2,819	27,799	60,255	90,855	167,025	1,098,060	1,570,516	2,655,452	
1907	5 »	5,405	62,820	165,525	229,764	100,815	1,211,011	1,860,096	5,201,921	
1908	15 »	2,658	27,502	62,190	92,450	159,581	1,092,020	1,450,570	2,681,771	
1908	5 »	5,406	61,749	165,505	250,458	102,140	1,254,980	1,900,981	5,258,104	
1909	15 »	2,957	27,770	64,518	95,025	176,000	1,110,720	1,479,514	2,766,054	
1909	5 »	5,641	62,904	167,566	255,911	109,210	1,258,060	1,921,709	5,291,979	
1910	15 jours	152	1,791	4,255	6,176	9,120	71,610	97,559	178,119	
Janvier	5 »	244	5,568	7,224	10,856	7,320	67,360	85,078	157,756	
Février	15 »	155	1,691	4,000	5,824	7,980	67,640	92,000	167,620	
Février	5 »	195	3,161	6,660	10,016	5,850	65,220	76,590	145,660	
Mars	15 »	188	1,941	4,921	7,050	11,240	77,640	115,185	202,065	
Mars	5 »	521	4,059	9,098	14,581	9,720	81,170	114,977	205,867	
Avril	15 »	161	1,914	4,505	6,585	9,820	76,560	105,615	189,995	
Avril	5 »	254	5,956	8,944	15,154	7,620	78,720	1,2,856	189,196	
Mai	15 »	189	2,008	4,915	7,192	11,510	85,520	115,045	207,905	
Mai	5 »	505	5,575	14,267	20,145	9,090	111,460	164,070	284,620	
Juin	15 »	512	2,750	6,120	9,162	18,720	109,200	140,760	268,680	
Juin	5 »	410	7,127	18,512	25,858	12,560	142,540	210,588	365,688	
Juillet	15 »	618	4,618	8,959	14,205	57,040	185,920	205,597	428,557	
Juillet	5 »	625	15,068	58,201	51,892	18,690	261,560	450,511	719,501	
Août	15 »	792	6,280	14,047	21,119	47,500	251,200	325,081	621,781	
Août	5 »	708	20,119	75,659	94,466	21,240	402,580	840,818	1,270,468	
Septembre	15 »	408	5,815	8,519	12,740	24,480	152,520	195,937	372,957	
Septembre	5 »	609	15,642	45,341	59,592	18,270	272,840	521,421	812,551	
Octobre	15 »	212	1,968	4,502	6,682	12,720	78,720	105,540	194,980	
Octobre	5 »	370	6,800	20,588	27,573	11,570	156,120	254,462	581,952	
Novembre	15 »	162	1,859	4,569	6,590	9,720	74,560	100,467	184,567	
Novembre	5 »	259	5,548	8,095	11,882	7,170	70,960	95,092	171,222	
Décembre	15 »	144	1,257	5,518	4,919	8,640	50,280	80,914	159,854	
Décembre	5 »	209	5,088	7,853	11,150	6,270	61,760	90,079	158,109	
Totaux	15 jours.	3,474	51,980	72,588	108,042	208,520	1,279,200	1,669,524	5,157,014	
pour 1910	5 »	4,306	87,495	258,802	350,965	153,170	1,749,890	2,977,575	4,892,455	

(1) A partir de juin 1895.
(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 1905.

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	5,200	108	5,314	1,551,456	134,002	1,685,458
1897.	6,585	101	6,486	1,885,667	156,668	2,042,335
1898.	11,030	496	11,526	2,552,008	189,993	2,741,999
1899.	21,178	885	22,063	2,712,756	204,129	2,916,885
1900.	21,155	925	22,080	3,167,563	265,375	3,432,938
1901.	21,515	1,027	22,542	3,125,966	242,880	3,368,846
1902.	25,942	862	26,804	3,198,020	242,657	3,440,677
1903.	20,029	1,266	21,295	3,542,098	260,227	3,802,325
1904.	31,078	1,594	32,672	3,422,059	249,537	3,671,596
1905.	32,441	1,605	34,046	3,744,015	280,701	4,024,716
1906.	33,655	1,598	35,253	4,151,954	295,185	4,447,139
1907.	34,626	1,555	36,181	4,595,855	286,089	4,881,944
1908.	36,140	1,996	38,136	4,552,055	255,591	4,807,646
1909.	34,566	1,618	36,184	4,545,118	276,615	4,821,733
1910.	35,154	1,669	36,823	4,929,486	318,452	5,247,938

B. — Re-

1896.	5,839 00	90 30	5,949 90	2,425,534 25	207,705 10	2,633,239 35
1897.	4,504 25	81 65	4,585 90	2,785,643 61	218,165 70	3,003,809 31
1898.	11,048 55	850 95	11,899 50	3,105,207 69	351,112 63	3,456,320 34
1899.	14,569 05	770 65	15,339 70	3,692,671 84	425,278 30	4,117,950 14
1900.	15,990 45	750 80	16,741 25	4,376,510 59	431,916 98	4,808,427 57
1901.	16,711 30	891 55	17,602 85	4,280,840 92	390,992 80	4,671,833 72
1902.	15,054 45	698 45	15,752 90	4,391,047 33	386,650 67	4,777,697 40
1903.	19,409 15	1,054 60	20,463 75	4,608,188 70	412,775 82	5,020,964 52
1904.	21,014 15	1,282 70	22,296 85	4,726,455 92	397,449 20	5,123,905 12
1905.	21,196 50	1,274 75	22,471 25	5,187,652 85	451,682 69	5,639,335 54
1906.	21,754 45	1,100 85	22,855 30	5,758,493 54	468,770 74	6,227,264 28
1907.	22,385 20	1,085 40	23,470 60	6,400,795 16	457,504 47	6,858,299 63
1908.	24,850 15	1,812 45	26,662 60	6,550,914 38	409,792 76	6,960,707 14
1909.	22,287 04	1,424 15	23,711 19	6,341,992 73	442,708 55	6,784,701 28
1910.	22,924 89	1,540 25	24,465 14	6,915,476 68	515,229 79	7,430,706 47

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).

180,088	1,871,440	1,596	529,121	2,656	353,173	2,204,613
250,822	2,209,643	1,858	593,298	2,795	399,951	2,609,594
581,847	2,915,402	3,480	545,798	2,899	352,186	3,267,588
591,547	3,595,475	6,183	581,990	3,074	591,256	5,981,751
727,057	4,182,035	6,371	599,227	3,329	408,127	4,590,980
687,326	4,079,714	5,828	406,811	3,318	416,137	4,495,871
707,973	4,173,445	6,469	423,441	3,977	455,887	4,609,330
766,759	4,599,979	9,115	483,271	5,100	497,574	4,897,553
785,195	4,488,045	9,008	540,828	4,647	551,483	5,042,526
860,682	4,920,042	9,007	599,653	5,257	604,919	5,524,961
984,896	5,443,066	7,519	617,980	4,812	630,111	6,075,177
1,162,854	6,078,757	6,291	602,689	5,299	614,279	6,693,036
1,119,014	5,944,794	7,126	428,624	3,699	459,449	6,384,243
1,104,208	5,960,123	6,092	459,514	3,650	449,256	6,409,359
1,252,312	6,517,053	7,729	452,506	3,796	464,031	6,981,084

cettes.

186,952 15	2,822,159 40	505 25	289,785 75	6,311 80	296,600 80	3,118,740 20
245,785 25	3,254,178 46	605 85	336,003 30	6,588 25	343,177 40	3,597,355 86
467,444 53	3,935,664 59	1,408 05	255,870 05	6,189 90	243,468 "	4,179,132 59
654,992 41	4,766,282 25	2,187 75	262,268 95	6,284 50	270,741 20	5,037,023 45
796,887 52	5,620,056 34	2,093 80	276,200 60	7,815 85	286,170 25	5,906,226 59
760,372 70	5,449,815 07	1,968 50	280,739 20	8,093 15	299,800 85	5,740,615 92
791,451 68	5,535,461 98	2,005 30	294,459 07	9,289 30	305,733 67	5,891,195 65
864,685 28	5,906,091 55	3,418 80	335,438 85	11,011 45	348,789 10	6,254,880 65
890,690 68	6,056,892 65	3,179 90	382,690 80	10,838 60	396,709 30	6,453,601 95
991,166 75	6,655,955 32	2,915 45	421,288 70	12,314 35	436,516 50	7,092,469 82
1,169,561 82	7,399,681 40	2,282 60	436,882 35	11,326 85	452,191 80	7,851,873 20
1,411,280 22	8,293,050 45	2,029 90	428,263 95	12,195 45	442,487 28	8,735,537 73
1,353,830 12	8,123,220 86	4,021 25	293,311 30	8,805 41	506,250 96	8,429,457 82
1,336,278 42	8,144,660 87	2,637 50	301,166 80	8,729 75	312,854 05	8,457,194 92
1,502,695 08	8,957,866 67	4,818 86	311,166 85	9,075 70	323,091 33	9,282,958 02

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 1910.*

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	124,597	11,157	11,027	146,801	
Acier { -en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 15, 28 et 56).	153,189	2,297	59,608	217,094	
	laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12, 13 et 56)	252,472	15,601	85,184	551,227
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	11,004	159	224	11,447	
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe et T. sp. 58).	719,596	52,448	73,054	847,098	
	par 50 tonnes (T. sp. 59)	14,611	1,492	74	16,177
Bières en fûts (5 ^e classe).	45,653	924	160	44,417	
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (5 ^e classe).	439,923	29,899	8,051	477,853	
	Bois divers, vieilles billes, billettes, etc. (4 ^e classe).	497,575	37,050	41,301	576,824
	de chauffage, broussailles, etc. (4 ^e cl., sp. 50).	191,501	25,029	18,943	215,275
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	191,480	4,661	2,581	198,722	
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	253,625	27,060	15,473	274,158	
	réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	70,942	14,427	19,080	104,449
Carreaux et dalles { en ciment, en grès, en terre céramique, en pierre et marbre, etc. (3 ^e classe, sp. 12).	59,695	3,487	6,006	69,188	
	en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polés (4 ^e classe, sp. 8).	5,960	107	155	6,222
Cendrées (4 ^e classe, sp. 36 et 37)	298,569	6,518	64,034	368,921	
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (3 ^e classe, sp. 46)	670,353	41,198	47,276	758,807	
Chaux et plâtre : chaux, cendres et poussière de chaux, plâtre et gypse.	4 ^e cl., sp. 2 et 5	519,007	32,124	58,975	610,100
	sp. 36	53,004	1,276	33,687	87,967
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	2,827	»	10	2,857	
	en racines sèches et en cossettes (3 ^e classe, sp. 12)	24,038	147	5	21,190
Chiffons (3 ^e classe et T. sp. 12)	66,631	1,677	4,546	72,854	
Ciment (3 ^e classe, T. sp. et except ^{1e})	492,110	19,432	19,670	531,221	
Clous, pointes et vis (2 ^e classe T. sp. 9 et 56)	30,029	917	28	31,571	
Colis vides (1 ^{re} classe)	29,852	»	20	29,878	
A reporter.	5,198,459	529,167	566,934	6,094,560	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
Report . . .	5,198,439	529,167	566,954	6,094,560	
Combustibles mi- néraux: houille, coke, briquettes et boulets de houille.	(4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42) (sp. 2) (sp. 34) (except. provisoire n ^o 6 . (id. id. n ^o 31).	2,373,627 284,408 82,991 1,379,791 6,447,843	317,031 1,270 6,235 49,537 435,743	280,915 10 505 158,166 281,089	2,973,571 285,688 89,551 1,787,494 7,168,277
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45).	21,110	»	75	21,185	
Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	22,277	396	744	23,417	
Déchets de carrières et graviers.	(4 ^e classe, sp. 36) . . . (sp. 2, 5, 24 et 37) . .	58,161 1,221,323	8,110 57,789	5,269 70,696	71,540 1,332,808
Déchets de textiles, de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton.	déchets d'étoupe, de chanvre, de lin (3 ^e cl. et sp. 42) déchets de laine et de co- ton (2 ^e cl. et sp. 18) . .	12,416 22,207	31 83	40 234	12,487 22,544
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 36 et 59)	487,282	4,705	45,860	537,847	
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe)	11,425	253	1,291	12,969	
Épiceries et denrées coloniales (1 ^{re} classe) . .	5,529	58	10	5,597	
Engrais divers	4 ^e classe sp. 5 et 36 sp. 2, 37 et 38.	120,107 633,559 216,744	3,559 78,199 6,270	2,172 77,938 43,018	125,858 789,676 266,052
Escarbilles (4 ^e classe)	1,823	»	1,294	3,117	
Étoupes (3 ^e classe)	13,614	7	43	13,666	
Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	15,166	285	434	15,885	
Farine, fécule et son (3 ^e classe, sp. 46) . . .	509,168	28,694	37,322	575,184	
Fers en général.	Fers battus, en (2 ^e classe) . . barres, laminés, fendus, feuil- (3 ^e cl., sp. 9 et 36) lards, ferronne- ries, fers ébau- (4 ^e cl., sp. 12, chés, etc. 13 et 36) .	16,824 133,543 115,892	730 10,210 206	2,370 8,930 2,508	19,924 172,681 118,406
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	14,265	5	68	14,338	
Fontes	brutes et massiaux (4 ^e classe, sp. 13, 28, 43) moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	287,081 42,987	44,524 2,649	68,959 6,528	400,564 52,164
Fruits et légumes frais.	Pommes, poires, prunes frai- ches, etc. (2 ^e classe, sp. 9). Oignons, pommes de terre, etc. (3 ^e classe, sp. 12, 60)	17,733 183,774	688 22,833	1,263 18,218	19,704 226,825
A reporter . . .	20,177,933	1,409,107	1,687,819	23,274,859	

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.	20,177,933	1,400,107	1,687,819	23,274,859	
Glaces (avec ou sans lain) (1 ^{re} classe).	53,505	858	2,005	56,466	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 40).	60,760	5,984	19,261	84,005	
Graines et semences fourragères (5 ^e classe).	10,478	1,122	609	12,209	
Huiles diverses.	Pétrole, naphlé, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	98,694	5,582	1,465	105,741
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.)	19,915	2,197	2,176	24,288
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes)	8,506	5,820	1,541	15,667
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	1 440	20	56	1,516
Laines.	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe).	2,250	157	45	2,452
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	20,550	193	570	21,125
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 56, 37).	180,121	2,296	85,515	265,752	
Lin	teillé (2 ^e classe)	25,085	15	292	25,590
	en tiges (4 ^e classe).	25,927	15	2,572	28,512
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	51,722	1,602	5,046	56,370	
Marbre	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	11,164	568	1,152	12,884
	en blocs (4 ^e classe)	25,597	7,435	196	31,226
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp 2, 5, 24, 56, 37)	185,794	11,662	2,256	197,712	
Mélasse ordinaire en fûts (3 ^e classe).	54,091	10	368	54,469	
Minerais	de fer, de manganèse et manganésifères (4 ^e classe, sp. 2, 5, 23, 24, 25 et 26)	1,177,709	295,253	7,142	1,480,084
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp 25).	186,695	95,912	1,511	283,916
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 25).	2 045	"	"	2,045
Mitraille et limaille	de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 15 et 28)	282,590	25,868	58,715	347,001
	d'autres métaux et déchets de métaux communs (2 ^e classe, sp. 8).	5,807	214	220	4,241
Moellons et pierres calcaires	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5, 24 et 56).	68,618	5,064	7,257	80,919
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 37).	509,455	47,669	89 050	646,154
Paille et fourrages.	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3 ^e cl.)	92,056	4,589	9,709	106,154
	Foin (4 ^e classe).	8,195	544	5,279	12,016
A reporter.	23,278,084	1,925,532	1,965,215	27,168,829	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
Report . . .	23,278,084	1,925,552	1,903,213	27,108,829	
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	60,472	754	2,662	63,868	
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (3 ^e classe)	48,017	612	5,040	53,478	
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 3)	541,447	46,561	26,217	614,225	
Pierres. {	Pierres brutes, bouchardées en grès artificiel, sciées sur une face, meulrières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 3) . .	211,047	15,484	7,161	233,692
	Pierres en grès artificiel taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres taillées, etc. (3 ^e cl., sp. 12)	147,752	12,763	2,345	162,858
Planches et planchettes (3 ^e classe, sp. 21) . . .	81,005	6,775	4,608	92,388	
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	11,200	783	2,072	14,055	
Produits sidérurgiques. {	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9)	201,618	12,124	24,938	238,710
	Bandages de roues, longérons	5 ^e cl. 48,290	6,167	75,203	129,660
	poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc.	Sp. 12. 13,300	»	2,958	16,357
	accessolres, tuyaux en fonte, etc.	Sp. 13. 75,001	»	10,583	85,586
Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 23, 24, 25 et 26)	97,150	23,720	3,090	123,960	
Sable {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 3)	146,457	12,053	6,660	165,172
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41)	937,474	43,440	15,754	996,668
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 23, 24, 25 et 26)	128,638	20,063	10,500	169,201	
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	27,165	1,482	450	29,097
	de soude (carbonate) (3 ^e classe, sp. 12)	38,210	1,732	2,133	42,075
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17)	38,808	2,780	207	41,804
	brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., except prov. 13)	143,233	1,330	11,737	156,300
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe)	51,708	2,793	345	54,846
	de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 3)	16,050	1,123	654	17,827
A reporter	26,342,660	2,144,006	2,181,833	30,668,500	

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	26 312,660	2,144,966	2,181,833	50,669,450
Tanins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exotiques (3 ^e classe, sp. 12)	8,062	348	221	8,031
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	11,052	1,004	1,002	11,598
non dénommés (3 ^e classe)	26 995	268	165	27,424
terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 36)	51,182	766	1,425	53,573
Terres et terrils. { Terres plastiques, à polaris, réfractaires, végétales } par 10 t. (4 ^e cl. et sp. 5).	70 985	13,222	30,716	114,921
{ Terres à pipes, kaolin, china-clay, ball- clay, etc. } par 50 t. (4 ^e cl., sp. 2, 11 et except. pror. 31	68,227	7,240	8,841	84,317
Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 36).	65,565	10	40	65,615
{ par 50 t. (sp. 24 et 37)	56,984	200		57,184
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 13 et 36)	59,049	4,672	797	44,518
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 13, 15 et 36)	115,469	6,658	45,152	165,259
Tourteaux (4 ^e classe)	110,618	2,155	207	112,978
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 8)	60,553	2,346	982	65,661
Verrerie et gobeletterie. { (2 ^e classe)	8,100	345	1,908	10,413
{ (sp. 9 et 11)	15 842		10,836	26,678
Verres à vitres et verres spéciaux. { (2 ^e classe)	50,235	4,714	558	33,288
{ (sp. 9 et 12)	194,575	10,522	56	204,751
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	40,407	7,551	13,655	61,573
Marchandises autres	5,894 063	127,767	416,855	4,488,665
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	31,188 773	2,354,341	2,745,965	36,287,079

N° XXXV. — *Mouvement général des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1910.*

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 bos).	»	»	»	»	»		
Acide sulfurique, nitrique . . .	59,539	654	»	800	60,993		
Amidon	38	22	»	»	60		
Ardoises {	brutes pour toitures.	2,368	189	21	»	2,578.	
	en tables.	»	»	»	»	»	
Argile . {	brute	111	7,638	66	»	7,865	
	calcinée ou grillée. .	»	210	»	»	210	
Asphalte	40	663	»	10	683		
Avoine.	»	5,133	723	41	5,899		
Bières en fûts.	»	17,263	»	790	18,053		
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. sciés. perches à houblon. pour mines. objets en bois.	en poutres, en madriers ou en blocs.	493	670	980	38	1,881
		en planches.	412	48	318	»	538
			85	938	11	15	4,049
			40	1,835	2,668	59	4,602
			»	738	»	»	738
			103	2,629	»	»	2,732
			709	4,868	284	817	3,408
Briques réfractaires	4,996	13,148	216	3,251	18,611		
Cacao	»	20	571	11	602		
Café.	46	40	4,125	»	4,181		
Céréales (sauf l'avoine).	772	15,805	8,716	19	25,312		
Céruse.	24	36	5	251	316		
Charbon de bois.	35	38	»	140	213		
Chaux.	5,453	457	32	3,686	9,328		
Chicorée {	en racines ou en cos- settes.	25,902	177	90	»	26,169	
	fabriquée.	152	164	»	»	316	
Chiffons	9,151	3,048	4,822	2,470	16,491		
Chlorure de calcium.	5	4,943	43	294	2,287		
Chlorure de chaux.	105	985	23	2,569	3,682		
Chromate et bichromate de po- tasse. — Chromate et bichro- mate de soude	50	68	»	»	118		
A reporter.	106,699	76,177	17,778	45,294	215,948		

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	406,699	76,177	17,778	15,294	215,948	
Ciment.	16,128	711	20	50	17,409	
Combustibles	par 40 tonnes	52,662	795,440	50	3,331	851,423
	par 45 —	»	195,544	»	235	195,779
	par 50 —	10,929	»	»	»	10,929
	par 100 —	27,905	»	»	»	27,905
	par 200 à 300 t.	»	148,407	»	433,123	581,532
Coton brut et déchets de colon.	1,523	1,034	22,623	157	25,337	
Crasses de hauts-fourneaux . . .	9,132	234	»	»	9,366	
Créosote	103	57	»	24	186	
Cuir et peaux	verts et salés ainsi que séchés. tannés	2,130	3,348	9,034	890	15,402
		423	259	23	15	720
Dégras	»	»	10	»	10	
Eau minérale	5	2,810	35	4,321	4,474	
Engrais.	Phosphates minéraux et superphosphates. Scories Thomas (scories phosphatées)	19,510	337	45	81	19,973
	Guano	546	1,840	»	8,801	11,187
		2,174	30	91	»	2,295
	Salpêtre du Chili (ni- trate de soude)	74	31	18,150	121	18,376
Farines alimentaires	Autres engrais	1,569	31,419	557	3,039	39,584
		273	105	88	22	488
Fers, fonte et aciers.	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrel- les)	3,251	33,326	2,988	235,137	274,702
	Tuyaux en fer	394	5,632	931	39,496	46,203
	Fonte brute, mitraille.	18,513	60,942	7,782	14,927	102,164
	Machines agricoles	262	285	103	1,112	1,762
	Autres machines et pièces de machines.	4,657	24,458	3,621	13,417	46,149
	Poutrelles	15	25	»	»	40
	Fuel économiseurs, ra- diateurs	73	380	209	»	662
	Fers et aciers ouvrés (autres)	2,223	17,995	228	122,202	142,648
	Fibres brutes	20	30	275	»	325
	dé coton, de laine	1,371	10	463	27	1,873
Fils	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'é- toupés	3,209	99	62	5	3,375
Foin	409	60	883	»	1,352	
Fromages	5	»	»	»	5	
A reporter	286,327	1,374,075	85,019	892,529	2,638,980	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	286,327	1,374,075	86,049	892,520	2,638,970	
Fruits frais.	5,694	288	9,072	76	15,130	
Glace (eau congelée).	12	"	"	11	23	
Goudron minéral	138	4,359	1,658	"	6,145	
Graines {	de betteraves	20	996	30	25	4,071
	fourragères	10	15	70	"	95
Graisses {	de cambouis, saindoux	31	21	763	"	815
	suif et autres graisses.	731	210	315	"	1,256
Groupages	358	6,861	362	3,722	11,303	
Houblon	85	1,224	22	1,800	3,140	
Huiles {	végétales	447	145	1,567	12	2,171
	de goudron de houille.	51	615	13	414	1,093
	minérales lourdes.	18	206	458	98	770
	minérales demi-lourdes	663	40	55	"	728
	minérales à graisser	119	431	2,703	"	3,283
	de pétrole raffiné et naphte.	166	2,967	5,456	21	8,610
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	"	4,578	"	2,341	3,919	
Laines {	brutes lavées et dé- chets de laine.	41,366	4,186	5,960	315	21,827
	laine peignée	8,766	66	227	"	9,059
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	5	27	"	"	32	
Lard, jambons	"	"	44	"	14	
Légumes secs.	65	431	828	"	1,024	
Lins, flasses de lin, d'éloupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de carot de chanvre	4,496	913	305	"	2,714	
Marbres {	en blocs	4,890	407	5,700	10	7,707
	en tranches.	316	53	44	5	418
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	68	"	"	"	68	
Minerais {	de fer et de (10 tonnes.	610	241	344	33	1,228
	manganèse	"	"	1,990	"	1,990
	Pyrites de fer (45 ou 50 tonnes.	"	"	"	"	"
	de zinc et de (10 tonnes.	82	545	4,354	43	4,994
	plomb (45 ou 50 tonnes.	13,863	614	32,735	"	47,212
autres {	(10 tonnes.	85	391	1,285	"	1,761
	(45 ou 50 tonnes.	"	281	834	"	1,115
Nitrate de potasse (salpêtre).	488	"	474	"	662	
Œufs	89	4,653	4,274	"	3,016	
A reporter	334,089	1,403,209	161,650	901,434	2,800,382	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	554,080	1,405,209	161,650	901,454	2,800,582	
Oignons comestibles.	245	60	97	»	402	
Objets en ciment	6	109	»	745	948	
Os concassés	825	515	1,254	8	2 382	
Paille	770	408	60	»	1,528	
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	40	3,224	485	21	3,774	
brutes ou de construction	21,842	2,204	559	880	25,285	
Pierres.	ouvrées et pierres taillées de toute espèce	3,889	297	»	553	4,539
	moulières et meules à aigu- iser ou à émoudre	176	1,014	»	21	1,211
	lithographiques.	1,162	262	»	41	1,465
	Pavés	5,225	256	»	»	5,481
	Pierrailles, macadam	1,557	279	10	»	1,626
	Moellons bruts	2,120	556	16	»	2,501
	Castines	»	87	»	»	87
Plâtre	1,296	6,401	»	196	7,893	
Plomb.	1,364	683	21	601	2,672	
Pommes de terre	25,789	9,051	46	2,415	54,981	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	10	805	»	3,046	3,861
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel. Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence.	907	1,136	»	145	2,186
	Briques de revêtement.	1 150	3,630	42	1,466	6,288
	»	»	1,751	»	112	1,865
Radicelles	1,113	»	20	»	1,155	
Résines.	Colophane (brai sec végétal)	15	123	2,377	»	2,517
	Térébenthine	112	226	371	25	734
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	212	44	248	»	504	
Sels.	Chlorure de sodium (sel gemme).	10	4,109	67	56	4,222
	Sel de glauber (sulfate de soude).	50	38,694	»	756	39,500
Scories autres que pour engrais .	8,846	925	»	15	9,784	
Son	5,490	347	3,553	619	9,809	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude)	23	10	»	92	127	
Stéarine	142	6	»	»	148	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	6	»	298	»	304	
Tabacs	16	5	71	»	92	
A reporter.	414,274	1,480,206	170,823	912,726	2,978,029	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite)					
Report.	414,274	1,480,206	170,823	912,726	2,978,020
Tanins					
{ Eau de tan.	105	10	67	"	182
{ Écorces à tan	2,186	332	905	"	3,443
{ Tanins divers	727	98	2,273	"	3,098
Teinture					
{ Bois de teinture et racines de bois de teinture	318	"	25	"	343
{ Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier.	403	35	798	"	1,236
{ Alizarine, cachou, gambier.	"	5	497	18	520
Terres					
{ Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	302	553	697	51	1,605
{ Terres ordinaires et terres réfractaires.	1,872	13,242	81	366	15,561
{ Terres à couleurs.	385	1,228	242	348	2,201
{ Sable	3,923	3,330		90	7,543
Tissus	67	313	171	313	1,066
Verres					
{ Verres à vitres	6 313	353	26	939	7,613
{ verrerie creuse	782	8,340	74	3,709	12,873
Vins	"	299	50	8	357
Vitriol de fer (vitriol vert)	37	45	"	108	210
Zinc	10,785	301	"	3,004	14,088
Marchandises autres	45,903	59,787	35,509	23,238	162,439
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne	486,370	1,568,670	212,238	945,140	3,212,427

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL.		TRAFFIC MARITIME.		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	185	»	»	»	185
Acide sulfurique, nitrique . .	161	»	»	»	161
Amidon	129	»	56	»	185
Ardoises { brutes pour toitures.	3,409	»	21	»	3,430
{ en tables.	»	»	»	»	»
Argile { brute	»	»	5	21	26
{ calcinée ou grillée . .	»	»	»	»	»
Asphalte	»	338	542	10	690
Avoine	5	»	2 146	»	2,151
Bières en fûts	»	20	»	20	40
BOIS { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale.	en pou- tres, en madriers ou en bloc. en plan- ches.	»	»	»	»
		»	»	»	»
		»	»	»	»
		»	»	»	»
BOIS { en grume, bûches et rondins.	279	3,989	20	»	4,288
{ sciés.	521	1,604	1,625	162	3,912
{ perches à houblon.	»	18	»	»	18
{ pour mines.	»	1,826	»	»	1,826
{ objets en bois	»	56	7	100	145
Briques réfractaires	78	76	5 570	51	5,753
Cacao	»	»	829	»	829
Café	10	»	735	»	754
Céréales (-auf l'avoine).	240	356	38,226	»	38,802
Céruse	211	»	25	»	239
Charbon de bois.	1,154	»	»	»	1,154
Chaux.	130,871	502	»	»	131,175
Chicorée { en racines ou en cos- { settes	1,400	»	»	»	1,400
{ fabriquée.	2,255	»	»	»	2,255
Chiffons	559	42	54	242	877
Chlorure de calcium.	»	»	»	»	»
Chlorure de chaux.	»	»	»	»	»
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	20	10	»	»	30
Ciment	12,800	970	22	»	15,792
A reporter.	154,274	9,567	47,686	586	212,115

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.	154,274	9,567	47,686	586	212,115		
Combustibles {	par 40 tonnes . . .	793 902	62	170	794 134		
	— 50 —	35 800	»	»	35,800		
	— 100 —	157,405	»	»	157,405		
Coton brut et déchets de coton.	215	714	2,014	113	3,035		
Crasses de hauts-fourneaux. . . .	»	»	»	»	»		
Créosote	201	»	»	»	201		
Cuirs {	verts et salés, ainsi et que séchés	357	390	5,606	751	5,104	
		peaux tannés	12	10	443	64	529
Dégras	»	»	»	»	»		
Eau minérale	»	474	»	»	474		
Engrais. {	Phosphates minéraux et su- perphosphates	8,810	»	60	»	8,870	
		Scories Thomas (scories phosphatées)	42	1,969	»	70,075	72,086
		Guano	105	»	»	»	105
		Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	629	»	4,289	»	4,918
		Autres engrais	451	1,919	68	126	2,514
Farines alimentaires	355	5	50	»	380		
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les pou- treilles).	178	56,056	1,777	515,284	553,295		
Tuyaux en fer	46	581	642	15,648	14,917		
Fonte brute, mitraille	515	227,121	1 839	128,360	557,635		
Machines agricoles	»	»	16	»	16		
Autres machines et pièces de ma- chines.	556	1 800	5,052	7,015	14,203		
Poutrelles	»	141	»	31,050	31,800		
Fuel économiseurs, radiateurs. . .	»	5	127	»	132		
Fers et aciers ouvrés (autres). . .	1 547	1,539	1 839	2,351	7,086		
Fibres brutes	»	»	145	»	145		
Fils de coton, de laine.	26	»	325	»	531		
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	21	»	75	»	94		
Foin	425	10	48	»	483		
Fromages	»	5	»	4,046	4,051		
Fruits frais	12	861	4 102	418	5,395		
Glace (eau congelée).	»	»	470	»	470		
Goudron minéral	101	500	»	»	601		
Graines de betteraves	5	»	»	»	5		
A reporter.	1.155,660	285,526	74,799	774,476	2,288,461		

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	1,155,060	285,526	74,790	774,476	2,288,461
Graines fourragères.	45	201	545	135	724
Graisses, cambouis, saindoux. .	»	»	1,044	»	1,044
Graisses, suif et autres graisses.	»	5	44	»	49
Groupages	1,566	1,705	14,527	10,431	28,029
Houblon	21	600	5	488	1,114
Huiles végétales	1,314	»	165	»	1,479
— de goudron de houille . .	15	»	»	»	15
— minérales lourdes.	»	»	»	»	»
— minérales demi-lourdes. . .	»	»	»	»	»
— minérales à graisser. . . .	115	»	5,024	»	5,139
— de pétrole raffiné et naphte	»	127	5,161	»	5,288
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	»	»	»	»	»
Laines brutes lavées et déchets de laine.	633	686	8,758	6	10,083
Laines peignées.	1,993	10	154	»	2,157
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	»	»	»	5,205	5,205
Lard, jambons	»	»	72	»	72
Légumes secs.	74	155	2,145	»	2,372
Lins, flasses de lin, étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre	»	»	249	»	249
Marbres en blocs	365	12	180	»	555
— en tranches.	108	14	»	»	122
Mélasses préparées pour l'alimen- tation du bétail	»	»	26	»	26
Minerais de fer } 40 tonnes	»	79	»	»	79
et de } manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	505	1,213,506	162,053	»	1,376,264
Minerais de zinc } 40 tonnes	»	»	32	»	32
et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	»	»	»	»	»
Minerais autres } 40 tonnes	»	20	10	»	50
} 45 ou 50 tonnes	»	»	120	»	120
Nitrate de potasse (salpêtre) . .	80	»	20	»	100
A reporter.	1,162,090	1,500,446	275,551	790,741	3,728,808

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report	1,162,000	1,500,446	275,551	700,741	3,728,808
Oeufs	»	»	107	»	107
Oignons comestibles	207	»	21	»	228
Objets en ciment	10	10	»	»	20
Os concassés	»	»	»	»	»
Paille	4,524	5	»	»	4,529
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	»	»	246	»	246
Pierres brutes ou de construction	5,238	4,089	»	»	7,327
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce	21	63	»	»	84
— meulière et meules à aiguiser ou à émoudre	»	543	»	90	633
— lithographiques	»	12	»	»	12
Pavés	29	3,095	»	»	3,124
Pierrailles, macadam	»	42	»	»	42
Moellons bruts	6,021	510	»	»	6,531
Castines	»	»	»	»	»
Plâtre	15	770	»	»	785
Plomb	25	16	»	»	41
Pommes de terre	7,580	102	10	»	7,692
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	37	318	150	250	744
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	1,032	151	250	49	1,482
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	418	77	»	454	929
Briques de revêtement	»	»	»	»	»
Radicelles	90	»	»	»	90
Résines { Colophane (brai sec vé- gétal)	12	»	127	»	139
{ Térébenthine	»	»	27	»	27
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	455	»	636	»	1,099
Sels { Chlorure de sodium (sel gemme)	»	4,925	»	»	4,925
{ Sel de glauber (sulfate de soude)	»	95	»	»	95
A reporter	1,185,782	1,515,265	277,105	791,553	3,769,705

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		TRAFIC MARITIME .		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	1,485,782	1,515,265	277,105	791,553	3,769,705	
Scories autres que pour engrais.	41,680	»	»	»	41,680	
Son	4,330	94	440	»	4,864	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	»	»	40	56	66	
Stéarine	35	»	»	»	35	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	47	»	44	»	28	
Tabacs.	»	40	295	64	369	
Tanins. {	Eau de tan	2,754	»	354	»	3,108
	Écorces à tan	46	697	47	»	760
	Tanins divers	1,419	»	508	»	1,927
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	»	»	»	»	»
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	»	»	32	»	32
	Alizarine, cachou, gambier	»	»	32	»	32
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay)	40	5	377	»	892
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	448	67	»	»	485
	Terres à couleurs . .	45	»	45	4,756	4,786
	Sable	24,567	60	»	»	24,627
Tissus	70	5	4,071	81	4,227	
Verres {	Verres à vitres . . .	4,407	»	32	»	4,439
	Verrerie creuse . . .	78	5	»	1,673	4,756
Vins.	40	40	495	28	243	
Vitriol de fer (vitriol vert) . . .	»	»	»	»	»	
Zinc	335	»	»	24	359	
Marchandises autres ,	8,651	3,975	5,660	3,021	21,307	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace - Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	1,243,994	1,520,493	286,684	798,256	3,849,127	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie					
Amidon	»	»	»	»	»
Arbres et arbustes	»	»	»	»	»
Bière	»	2,256	»	92	2,318
Bois	»	271	11	117	399
Briques réfractaires	82	153	»	»	225
Cellulose	»	»	»	»	»
Chicorée en racines et cossettes.	3,917	»	»	»	3,917
Combustibles	100	»	»	»	100
Cuir et peaux	»	163	70	634	867
Eaux minérales	»	411	»	25	436
Écorces à tan	»	12	»	»	12
Engrais	»	47	»	»	47
Fers et aciers	499	236	180	318	933
Fils	160	188	4,019	27	4,394
Fruits et marmelades	»	101	»	313	414
Graines et semences	48	40	»	»	88
Graisse et lard	»	»	»	»	»
Graphite	»	20	»	»	20
Groupages	»	461	4,014	61	4,536
Houblon	»	175	»	32	207
Huiles	»	323	»	20	343
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	»	»	»	525	525
Laines { brutes lavées et déchets de laine	6,130	92	262	17	6,491
peignées	289	»	36	»	325
Machines	»	»	»	»	»
Malt	»	818	»	»	818
Matières textiles	10	171	593	»	674
Meubles	41	665	»	275	981
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer	10	»	»	»	10
Œufs	»	105	»	873	978
Papiers et cartons	»	352	»	189	541
Pétrole et naphte	»	1,812	»	92	1,934
Pierres et marbre	2,341	30	14	78	2,463
Sable	»	»	»	»	»
Tabac	»	101	»	60	161
Verres, glaces et verrerie creuse.	1,254	126	5	38	1,423
Vin	14	»	»	»	14
Volailles et gibiers tués	»	15	»	788	803
Marchandises autres	585	444	366	183	1,578
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	15,477	9,608	3,460	4,707	32,952

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	22	»	25	»	47	
{ sulfurique et nitrique.	8,827	5,481	868	287	15,465	
Asphalte, goudron et résines . .	6,709	5,907	5,925	101	14,642	
Betteraves	855	5,581	»	»	6,214	
Bois {	à brûler	155	1,144	11	6	1,294
	de construction de toute espèce	291	45,284	408	295	44,278
	de teinture et racine de bois de teinture .	»	»	»	»	»
	autres	5,711	55,018	1,500	2,701	62,735
Briques {	à bâtir	6,551	2,517	159	55	9,042
	réfractaires	11,225	1,674	1,295	54	14,248
Carreaux en ciment et en terre cuite.	1,517	712	»	858	2,867	
Céréales et farine.	7,757	16,655	60,504	517	85,411	
Chiffons et drilles.	5,124	15,552	164	2,951	21,571	
Chaux	255,655	1,140	20	»	256,795	
Ciment.	19,717	620	»	14,552	34,889	
Combustibles {	40 tonnes.	1,518,001	222,445	2,550	100	1,542,896
	50 tonnes.	651,621	122,851	1,140	»	775,592
	100 tonnes et plus	795,252	15,599	500	»	807,151
Coton brut et déchets de coton .	5,021	5,754	4,841	1,270	14,886	
Cuir et peaux	5,101	7,448	1,064	1,020	14,653	
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)	174,592	5,214	455	2,956	181,195	
Engrais	107,755	65,654	5,154	20,194	194,695	
Faïences et poteries	5,098	2,005	500	2,657	8,060	
Fil de coton, de jute et de lin. .	952	1,352	445	1,568	4,275	
A report: r.	5,566,984	588,905	82,864	52,102	4,090,875	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers la France (suite).						
Report	3,586,984	588,905	82,884	52,102	4,090,875	
Fontes et mitrilles	51,795	65,644	11,586	9,801	118,711	
Fruits et légumes frais	2,286	8,502	442	182	11,412	
Glaces avec ou sans tain	1,355	549	25	1,318	5,725	
Graines et semences	882	1,037	538	385	2,640	
Laine brute et déchets de laine	7,411	37,253	19,583	4,779	68,708	
Légumes secs	1,354	1,227	6,000	"	8,561	
Lin, chanvre et étoupes	7,430	57,012	32,945	1,689	79,074	
Machines et mécaniques	6,185	2,350	2,655	2,617	13,787	
Minerais	12,141	488,411	38,845	99	559,406	
Paille et fourrage	1,576	5,315	551	50	7,252	
Papiers et pâtes à papier	1,672	565	4,247	1,040	7,522	
Pierres {	de construction, moellons, etc.	552,009	19,065	1,325	2,592	574,787
	Marbres	10,948	1,316	6,081	817	19,159
	Pavés	58,772	124	78	"	58,974
	calcaire, dolomie, castine, etc.	14,827	563	"	105	15,495
Pommes de terre	62,529	7,560	1,207	564	71,460	
Produits métallurgiques	50,807	51,211	5,087	142,199	229,004	
Pulpes et drèches	52,958	516	140	269	55,880	
Scories de forges et de laminoirs	5,703	42,021	559	38,927	82,190	
Sels et soude	21	22,950	"	19,870	42,121	
Sucre	1,460	59	652	59	2,210	
Terres {	on général	147,017	8,751	5,746	1,094	162,608
	réfractaires	47,175	4,855	518	40	52,586
Tourteaux	8,753	5,370	515	"	14,640	
Verreries et gobeletteries	5,685	2,682	6	5,011	13,984	
Vins	75	8,229	15	6,051	14,066	
Plomb, zinc et crasses de zinc	15,510	4,359	157	1,425	21,460	
Marchandises autres	68,705	85,765	25,590	15,725	189,781	
Ensemble des transports de et vers la France	4,251,582	1,499,218	245,295	504,678	6,570,771	

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)	441	"	"	"	441
Acide sulfurique, nitrique	"	"	"	"	"
Amidon	74	"	"	"	74
Ardoises brutes pour toitures.	153	"	"	"	153
Argile brute	"	"	"	"	"
Asphalte	"	512	"	"	512
Avoine	"	"	"	"	"
Bières en fûts.	"	"	"	"	"
Bois en grume bûches, et rondins.	10	"	"	"	10
— sciés	"	21	"	23	46
— (objets en bois)	"	22	"	"	22
Briques réfractaires	57	"	202	"	259
Cacao	"	"	133	"	133
Café	"	"	107	"	107
Céréales	"	"	"	"	"
Chicorée { en racines ou en cossettes	410	"	"	"	410
{ fabriquée	"	"	"	"	"
Chiffons	102	0	"	"	102
Chlorure de calcium.	"	"	"	"	"
Chlorure de chaux.	"	"	"	"	"
Charbon de bois	61	"	"	"	61
{ par 40 tonnes.	4,572	"	"	"	4,572
{ — 50 —	23,513	"	"	"	23,513
{ — 400 —	51,221	"	"	"	51,221
{ — 250 —	1,375	"	"	"	1,375
Coton brut et déchets de coton	"	15	40	47	102
Cuir { verts et salés, ainsi que séchés	"	92	"	157	249
et { tannés	5	0	72	"	85
Dé gras	"	23	"	"	23
Engrais { Phosphates minéraux et superphosphates.	2,375	"	"	"	2,375
{ Salpêtre du Chili	"	"	295	"	295
{ Autres engrais	50	"	"	"	50
Farines alimentaires.	"	"	"	"	"
Fers, fontes et aciers { Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	203	"	1,304	73	1,580
et { Tuyaux en fer	329	"	632	155	1,116
aciers. { Fonte brute, mitraille	50	"	188	127	345
{ Machines agricoles	"	"	30	"	30
A reporter.	84,819	697	3,012	584	89,112

NATURE DES MARCHANDISES	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).					
Report.	81.819	697	3,012	581	89,112
Fers fontes et aciers.	{				
Autres machines et pièces de machines. . .	84	359	735	2,736	3,912
Fuel économiseurs, radiateurs	"	"	53	"	53
Poutrolles	"	"	"	"	"
Fers et aciers ouvrés (autres).	110	11	86	425	710
Fibres brutes.	"	"	59	"	59
{ de coton, de laine	"	"	12	"	12
Fils { de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes . . .	70	"	"	"	70
Fromages	"	"	"	1.213	1.213
Fruits frais.	"	"	"	"	"
Graines fourragères	"	"	48	"	48
Graisses { Cambouis salodoux	"	"	6	"	6
{ Suif et autres graisses	"	"	"	"	"
Groupages	1,261	1,357	3,202	437	6.260
{ végétales.	225	"	27	"	250
{ de goudron de houille	"	"	"	"	"
Huiles { minérales lourdes	"	"	"	"	"
{ — à graisser	125	"	170	"	299
{ de pétrole raffiné	"	"	"	"	"
Laines { brutes, lavées et déchets de laine.	77	"	1,056	"	1,133
{ Laine peignée.	84	"	"	"	84
Lait condensé, lait conservé, farine lactée	"	"	"	1,043	1,043
Lard, jambons	"	"	"	"	"
Lins, flasses de lin, étoupes et chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre . . .	10	10	"	"	20
Marbres { en blocs	105	"	16	"	119
{ en tranches.	40	"	"	"	40
Mélasses préparée pour l'alimentation du bétail	"	"	"	"	"
Minerais de fer et de manganèse.	"	"	"	"	"
Minerais de zinc et de plomb 10 l.	"	"	"	"	"
Nitrate de potasse.	"	"	"	"	"
Œufs	"	"	"	0	0
Objets en ciment.	"	"	49	"	49
Oignons comestibles.	"	"	"	"	"
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	"	"	"	"	"
{ brutes ou de construction.	151	"	"	"	151
Pierres { Pavés	25	"	"	10	35
{ ouvrées et pierres taillées de toute espèce	23	"	"	"	23
{ meuliers et meules à aiguiser ou à émoudre	"	"	"	"	"
A reporter	87,225	2,481	8,815	6,452	104,676

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	87,225	2,484	3,515	6,452	104,676	
Plomb	40	»	»	»	40	
Pommes de terre	»	24	»	»	24	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	44	»	»	44	
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	420	»	167	287	
	Pavés, dalles en terre cuite	48	»	»	25	73
	Briques de revêtement.	»	»	»	»	»
Riz	»	»	»	»	»	
Térébenthine.	»	»	»	»	»	
Sel de glauber (sulfate de soude).	»	»	»	»	»	
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	»	»	»	»	»	
Stéarine	25	»	»	»	25	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	24	»	»	»	24	
Tabacs.	»	»	40	»	40	
Tanins. }	Eau de tan.	»	»	»	»	
	Tanins divers	21	»	»	21	
Teinture : alizarine, cachou, gambier	»	»	44	»	44	
Teinture (bois de).	»	»	»	»	»	
Terres à couleurs	410	»	42	»	422	
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay).	33	»	4,161	»	4,194	
Terres ordinaires et terres réfrac- taires.	44	»	34	»	42	
Sable	»	»	»	»	»	
Tissus	767	»	254	41	4,089	
Verres à vitres	2,387	»	44	»	2,398	
Verrerie creuse	416	»	»	»	416	
Vins.	»	»	»	»	»	
Zinc.	97	5	400	»	502	
Marchandises autres	4,117	449	»	4,600	3,466	
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	92,452	2,962	40,569	8,418	413,801	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Italie.						
Ail et oignons	»	138	»	»	138	
Briques réfractaires	218	»	»	»	218	
Chicorée en cossettes ou en racines	3,845	»	»	»	3,845	
Combustibles	910	»	»	»	910	
Comestibles { beurre, fromages fruits secs, œufs, poissons, etc. }	»	3,614	10	6,277	9,901	
Denrées alimentaires non spécialement dénommées	»	229	673	1,070	1,972	
Fers, aciers et fontes {	laminés	960	44	352	4,326	
	ouverts	4,686	170	196	2,081	
	Fontes brutes et mitrailles	69	»	27	116	
	Machines agricoles	17	»	1,387	1,404	
Machines autres et pièces de machines	474	411	6,225	41	7,151	
Fils {	de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin	4,339	»	»	825	4,864
	de coton et de laine	»	»	»	»	
	divers	»	40	81	»	91
Huile végétale comestible	45	»	»	»	45	
Laines {	brutes, lavées et déchets de laine	1,769	225	532	»	2,516
	peignées	1,407	»	258	»	1,665
Mat. textiles {	Chanvre brut ou teillé	»	586	»	26	582
	Lin brut ou teillé	381	»	62	»	443
	Étoupe et autres textiles	346	333	20	»	699
Marbres {	en blocs	12	250	»	96	358
	en tranches	22	43	»	»	65
Pommes de terre	»	4,315	»	»	4,315	
Poterie et faïence	12	8	»	»	20	
Terres à couleurs	30	»	»	»	30	
Tissus	»	»	»	»	»	
Tresses de paille	»	»	»	154	154	
Verres à vitre	825	»	»	»	825	
Verrerie creuse	240	»	»	»	240	
Volailles vivantes	»	900	»	40	910	
Vins	»	73	»	»	73	
Marchandises autres	3,906	887	4,798	2,619	13,140	
Ensemble des transports de et vers l'Italie	21,533	12,485	11,621	11,791	60,130	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, nitrique, etc.	38,580	1,098	36,678
Asphalte, { Bitumé	26	447	473
bitume, { Asphalte	984	663	1,647
résines. { Goudron minéral	210	558	768
Amidon et féculés	674	2,817	3,491
Ardoises { en tranches scellées	20	384	404
{ pour toitures	1,043	15	1,058
Betteraves	85	5,899	5,984
Pulpes	112	8,546	8,658
Beurre naturel, artificiel et beurre de margarine.	{ 1 ^{re} s ^{on}	55	55
{ sp. VIII.	22	22	
Bière en fûts.	5	742	747
Blende, { 3 ^e s ^{on} , sp. II, XVII et XVIII	2,959	448	3,407
minerais { par 50 T., sp. XXI	20,298	»	20,298
de zinc. { de construction, de charron, en grume, etc.,	2,870	7,096	9,966
{ 1 ^{re} s ^{on} , sp. XVIII.	3,803	61,371	65,174
{ etc., 3 ^e s ^{on} , sp. II			
Bouteilles vides	102	2,951	3,053
Briques à bâtir et réfractaires	8,809	7,195	16,004
Café	74	425	499
Cercles en bois.	5	906	911
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e s ^{on} , sp. XV et XVI	39,052	40,261	49,313
{ Exc. prov. A	»	»	»
Chicorée en racines.	258	423	383
Chiffons et drilles	474	4,387	4,561
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	1,139	94	1,233
chaux, { Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	93,503	1,877	95,380
plâtre, { — — — par 50 T., sp. XXIV.	34,381	»	34,381
calcaires. { — — — par 50 T., sp. XXVI.	100	»	100
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e s ^{on}	3,495	600	4,095
{ sp. IV et XVIII	813	40	823
Colis vides	707	662	1,369
Combustibles minéraux { 3 ^e section, sp. II	65,868	148,762	214,630
{ par 50 T. sp. XIX, XXVIII	188,838	78,816	267,654
{ par 100 T. sp. XXV.	850	500	1,350
A reporter.	506,837	347,426	854,263

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.	506,837	347,476	854,263	
Coton brut } 3 ^e s ^{on}	2,578	653	3,231	
et déchets } de coton } sp. XXII	534	385	919	
Cuir et peaux.	2,842	4,598	7,440	
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	1,702	61	1,763	
de carrières } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	41,897	»	41,897	
Eaux ammoniacales	43	760	803	
Engrais {	non dénommés	3,427	1,272	4,699
	dénommés	20,197	2,588	22,785
	Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	4,273	»	4,273
Faïence et poterie	3,203	43,428	46,631	
Fils d'étoupe, de jute, etc.	2,624	346	2,970	
Fontes, } mitrilles et } scories. } Fontes } Fonte ouvree.	5,614	219	5,833	
	5,446	34,994	40,437	
Fromages } secs } 2 ^e s ^{on}	»	2,890	2,890	
	»	3,214	3,214	
Fruits frais : Pommes, poires, prunes.	6,860	776	7,636	
Glaces, 1 ^{re} section	403	40	443	
Graines et semences	418	1,451	1,869	
Graisses, suif, } oléine, etc. } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	126	65	191	
	699	214	913	
	5	20	25	
Harengs } 2 ^e s ^{on}	172	70	242	
	99	2,296	2,395	
	»	260	260	
Huiles miné- } rales } et végétales. } Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	40	»	40	
	2,254	2,979	5,233	
	88	405	493	
Mazout par 50 T., sp. XXVII.	144	»	144	
	765	233	998	
Laine brute et déchets de laine	765	233	998	
Légumes secs	244	368	612	
Lin } teillé	30	243	273	
	26	9,246	9,272	
Paille.	4,328	2,811	4,439	
Papier et pâte à papier	3,280	9,769	13,049	
A reporter.	587,868	443,744	1,031,612	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC 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.	587,868	443,744	1,031,612	
Pavés et moellons { 3 ^e son, sp. II	5,703	40	5,713	
{ par 50 T., sp. XXIV.	5,158	»	5,158	
Pierres { Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches .	36,602	290	36,892	
et marbres. { Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs.	7,082	4,037	8,119	
{ Marbres en blocs par 50 T.	3,720	54	3,771	
Poissons salés non dénommés	»	85	85	
Potasse et sel de potasse.	254	4,191	4,445	
Pommes de terre.	4,485	21,277	22,762	
Produits sidérurgiques.	Acier ouvré, 2 ^e son.	51	»	51
	Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc. . . .	14,930	7,249	22,179
	Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	960	438	4,098
	Acier laminé, fers battus et laminés) cornières	51,568	2,631	54,199
	{ sp. I et XXVI.			
Poutres, rails et accessoires, tôles) fortes, etc.	205	»	205	
Roseaux { Rotins, sparte, 3 ^e son.	446	4,052	4,498	
et rotins. { Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	»	459	459	
Soude et sel de soude.	5,387	96	5,483	
Sucre { brut	534	45	549	
{ cristallisé non raffiné.	4,909	42	4,924	
Tabac en feuilles.	486	247	433	
Tanins { Myrobolans valonnées, etc.	4,023	40	4,033	
{ Écorces à tan.	3,084	32	3,116	
Terres { non dénommées, terres ferrugineuses. . .	406	45	421	
	argile, kaolin, etc.	24	10	34
	à poterie	»	40	40
	plastiques et réfractaires	6,985	551	7,536
Tourbe { combustible	»	48,752	48,752	
	Litière de tourbe	42	20,132	20,144
Tourteaux.	4,304	2,891	7,195	
Verres à vitres.	49,970	»	49,970	
Vins	412	807	919	
Zinc et plomb	43,580	4,823	48,403	
Marchandises autres	24,570	49,548	74,088	
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . .	797,548	574,435	1,371,653	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	236	236
Divers	»	4,367	4,367
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. . .	»	4,603	4,603
De et vers la Russie.			
Chiffons.	12	»	12
Fers, fontes et aciers	{	laminés	»
		Machines agricoles	»
		Pièces de machines	»
Houblon	»	»	»
Laines	{	brutes, lavées et déchets de laine	81
		peignées.	»
Lin et chanvre.	»	10	10
Marbres en blocs	19	»	19
Marchandises autres	230	»	230
Ensemble des transports de et vers la Russie	342	10	352

**N° XXXVII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1910.***

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).	5,200	6,505	12,204
	Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers			
} Allemagne	2,950	77,005	60,546
} Autriche-Hongrie	»	106	1,325
} France	150,091	1,151	47,325
} Italie	»	652	2,965
} Pays-Bas	15,272	101,929	57,093
} Grand-Duché de Luxembourg	»	70,824	6,818
} Russie	44	151	670
} Suisse	609	465	2,829
Totaux . .	146,966	252,559	160,465
Allemagne	6,027	128,972	75,497
} Autriche-Hongrie	»	40	561
} France	69,619	1,121,852	8,850
} Italie	»	»	757
} Pays-Bas	21,854	102,469	27,667
} Grand-Duché de Luxem- bourg	104	64,214	457,560
} Russie	»	21	»
} Suisse	480	»	32
Totaux . .	98,044	1,417,588	568,704
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens	245,010	1,670,127	729,169

en transit par les lignes de l'État. — Année 1910.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
52,863	93,980	3,380	154,160
Combustibles.	TOTAUX.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
23,308	103,807	135	»
»	1,421	»	»
96,292	275,137	70	»
340	3,933	»	»
»	153,194	27	»
15,547	93,189	»	»
»	863	»	»
13,827	17,728	»	»
140,374	709,364	252	»
516,363	724,861	215	»
»	401	»	974
300	1,200,601	7	»
»	737	»	»
»	151,970	206	»
»	521,878	»	»
»	24	»	»
»	492	»	»
516,663	2,600,981	518	974
686,059	3,310,343	770	974

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1910.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTAUX généraux
au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		(Nombre.)	Nombre.)
»	»	»	89	186	275	275	4,811
2,247	599	2,846	821	2,868	3,689	28,578	80,963
2,247	599	2,846	910	3,054	3,964	28,833	83,774
4	11	15	40	18	28	78	7,962
80	70	150	»	20	29	3,538	9,237
»	»	»	40	160	170	170	8,743
»	»	»	1	77	78	78	6,171
»	»	»	5	788	793	793	17,154
»	»	»	»	342	342	342	12,698
»	»	»	4	2,516	2,520	2,520	18,781
»	»	»	75	930	1,025	1,025	7,714
84	81	165	105	4,880	4,985	8,544	88,462

(196)

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieurs et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX. Services intérieurs, mixtes et internationaux				
	Services intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux.		
				Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).						Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).
Report.	Départ (1) . 13,748,532	1,022,975	15,738,046	216,486	11,690	228,176	1,139,039	6,556	1,145,595	4,113	11	4,124	3,055,964	8,233	3,064,197	81,643	213	81,856	5,003	»	5,003	440,802	»	12	4,943,062	26,703	4,969,765	22,668,641	23,177,464
	Arrivée (2) . 966,539		1,169,778	453,626	1,623,404	10,906	583	11,489	3,093	234	3,327	487,114	27,632	514,766	49	25	74	73	»	73	312,520	»	»	1,987,533	482,120	2,469,653			
Cuir et peaux	Départ (1) . »	396	»	2,253	9,057	11,310	369	4,049	4,418	»	70	70	5,401	1,064	6,165	5	72	77	»	»	»	2,842	»	»	10,570	14,312	24,882	»	»
	Arrivée (2) . »	744	»	3,607	905	4,512	400	815	1,215	163	634	797	7,448	1,020	8,468	98	157	255	»	»	»	4,598	»	»	16,314	3,531	19,845	»	»
Totaux	22,277	1,140	23,417 (0.065)	5,860	9,962	15,822 (0.493)	769	4,864	5,633 (0.146)	163	704	867 (2.631)	12,519	2,084	14,633 (0.223)	103	229	332 (0.291)	»	»	»	7,440 (0.542)	»	»	26,884	17,843	44,727 (0.291)	50,301 (0.103)	68,144 (0.132)
Engrais divers	Départ (1) . »	93,006	»	26,299	20,281	46,580	10,187	4,437	14,624	»	»	»	160,688	3,274	163,962	2,423	295	2,718	»	»	»	28,052	»	»	227,649	28,287	255,936	»	»
	Arrivée (2) . »	172,279	»	36,972	12,050	49,022	3,888	70,201	74,089	47	»	47	64,150	20,463	84,613	23	»	23	»	»	»	13,166	»	»	118,246	102,714	220,960	»	»
Totaux	1,469,097	265,285	1,734,382 (4.782)	63,271	32,331	95,602 (2.976)	14,075	74,638	88,713 (2.305)	47	»	47 (0.143)	224,838	23,737	248,575 (3.783)	2,446	295	2,741 (2.408)	»	»	»	41,218 (3.004)	»	»	345,895	131,001	476,896 (3.135)	2,080,277 (4.277)	2,211,278 (4.295)
Huiles diverses	Départ (1) . »	11,619	»	1,636	10,212	11,878	1,479	10,350	11,829	»	»	»	»	»	»	371	203	574	45	»	45	2,496	»	»	6,027	20,795	26,822	»	»
	Arrivée (2) . »	5,038	»	4,380	545	4,925	127	»	127	2,165	112	2,277	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,084	»	»	9,766	657	10,413	»	»
Totaux	128,553	16,657	145,212 (0.400)	6,016	10,787	16,803 (0.523)	1,606	10,350	11,956 (0.311)	2,165	112	2,277 (6.910)	»	»	»	371	203	574 (0.504)	45	»	45 (0.075)	5,580 (0.407)	»	»	15,783	21,452	37,235 (0.245)	160,995 (0.331)	182,447 (0.354)
Machines et mécaniques	Départ (1) . »	1,602	»	4,915	3,724	8,639	356	5,048	5,404	»	»	»	6,185	2,635	8,820	84	772	856	491	7,612	8,103	»	»	»	12,031	19,791	31,822	»	»
	Arrivée (2) . »	3,046	»	24,743	14,529	39,272	4,800	7,015	8,815	»	»	»	2,350	2,617	4,967	359	2,736	3,095	411	41	452	»	»	»	29,663	26,938	56,601	»	»
Totaux	31,722	4,648	36,370 (0.100)	29,638	18,253	47,911 (1.492)	2,156	12,063	14,219 (0.369)	»	»	»	8,535	5,252	13,787 (0.210)	443	3,508	3,951 (3.472)	902	7,653	8,555 (14.228)	»	»	»	41,694	46,729	88,423 (0.581)	78,064 (0.165)	124,793 (0.242)
Matières bitumineuses	Départ (1) . »	8,645	»	380	4,396	4,776	404	496	900	»	»	»	6,709	3,925	10,634	»	»	»	»	»	»	1,220	»	»	8,713	8,817	17,530	»	»
	Arrivée (2) . »	21,842	»	5,430	59	5,489	838	10	848	»	»	»	3,907	104	4,008	512	»	512	»	»	»	1,365	»	»	12,052	170	12,222	»	»
Totaux	292,240	30,487	282,727 (0.780)	5,810	4,455	10,265 (0.319)	1,242	506	1,748 (0.045)	»	»	»	10,616	4,026	14,642 (0.223)	512	»	512 (0.450)	»	»	»	2,585 (0.188)	»	»	20,765	8,987	29,752 (0.196)	303,492 (0.624)	312,479 (0.607)
Marne et craie brute	Départ (1) . »	11,662	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Arrivée (2) . »	2,256	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	183,794	13,918	197,712 (0.545)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	197,712 (0.406)	197,712 (0.384)
Minéraux	Départ (1) . »	414,865	»	14,610	38,551	53,191	305	162,815	163,120	10	»	10	12,144	38,845	50,986	»	»	»	»	»	»	23,257	»	»	50,353	240,211	290,564	»	»
	Arrivée (2) . »	11,543	»	2,072	46	2,118	1,213,405	»	1,213,405	»	»	»	488,411	99	488,510	»	»	»	»	»	»	448	»	»	1,704,336	145	1,704,481	»	»
Totaux	1,463,595	426,408	1,890,003 (5.211)	16,712	38,597	55,309 (1.722)	1,213,710	162,815	1,376,525 (35.762)	10	»	10 (0.030)	500,552	38,944	539,496 (8.210)	»	»	»	»	»	»	2,375 (1.728)	»	»	1,751,689	240,356	1,995,045 (13.114)	3,644,692 (7.494)	3,885,048 (7.548)
Papiers et cartons	Départ (1) . »	734	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,672	4,247	5,919	»	»	»	»	»	»	3,280	»	»	4,952	4,247	9,199	»	»
	Arrivée (2) . »	2,662	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	563	1,040	1,605	»	»	»	»	»	»	9,769	»	»	10,684	1,229	11,913	»	»
Totaux	60,472	3,396	63,868 (0.176)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,235	5,287	7,522 (0.114)	»	»	»	»	»	»	13,049 (0.951)	»	»	15,636	5,476	21,112 (0.139)	79,504 (0.163)	84,980 (0.165)
A reporter	Départ (1) . 17,360,284	1,565,504	20,111,737	266,609	97,941	364,550	1,152,139	193,751	1,345,890	4,123	81	4,204	3,248,460	62,223	3,310,683	84,526	1,555	86,081	5539	7,612	13,151	501,949	»	12	5,263,357	363,163	5,626,520	29,263,678	30,244,345
	Arrivée (2) . 1,185,949	»	1,246,982	481,760	1,728,742	1,231,364	78,624	1,309,988	5,820	1,169	6,989	1,053,913	52,992	1,106,935	1,041	2,918	3,959	484	41	525	348,950	»	»	3,888,584	617,504	4,506,088	»	»	

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieur, mixtes et internationaux — Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3).	TOTALS GÉNÉRAUX. — Services intérieur, mixtes et internationaux. — Trafics locaux et maritimes réunis (3).					
	Services intérieur et vers l'État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieur et mixtes (3).	Allemagne			Alsace-Lorraine et Grand Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux			
				Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).						Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafics locaux.	Trafics maritimes.	Trafics locaux et maritimes réunis (3).
Report.	Départ (1) 17,360,284	1,565,504	20,111,737	266,609	97,941	364,550	1,152,139	193,751	1,345,890	4,123	81	4,204	3,248,460	62,223	3,310,683	84,526	1,555	86,081	5,539	7,612	43,451	501,949	»	12	5,263,357	363,463	5,626,520	29,263,678	30,244,345	
	Arrivée (2) 1,185,949	»	»	1,246,982	481,760	1,728,742	1,231,364	78,624	1,309,988	5,820	1,169	6,989	1,053,943	52,992	1,106,935	1,041	2,918	3,959	484	41	525	348,950	»	»	3,888,584	617,504	4,506,088	»	»	
Produits alimentaires.	Départ (1) »	28,752	»	6,955	8,579	15,554	5,340	6,074	11,414	»	»	»	1,334	6,000	7,334	74	246	320	»	683	683	2,093	»	»	15,796	21,582	37,378	»	»	
	Arrivée (2) »	37,332	»	2,620	652	3,272	366	9,251	9,617	221	2,499	2,720	1,227	»	1,227	»	2,262	2,262	3,843	7,347	11,190	12,798	»	»	21,075	22,011	43,086	»	»	
Totaux . . .	514,497	66,081	580,581 (1.601)	9,575	9,231	18,806 (0.585)	5,706	15,325	21,031 (0.546)	221	2,499	2,720 (8.254)	2,56	6,000	8,561 (0.130)	74	2,508	2,582 (2.269)	3,843	8,030	11,873 (19.746)	14,891 (1.086)	»	»	36,871	43,593	80,464 (0.529)	617,452 (1.269)	611,045 (1.284)	
Produits céramiques	Départ (1) »	6,225	»	2,053	347	2,400	1,497	400	1,897	»	»	»	4,415	300	4,715	212	216	428	12	»	12	4,266	»	»	12,455	1,263	13,718	»	»	
	Arrivée (2) »	7,277	»	7,541	5,510	13,051	556	812	1,368	»	»	»	2,717	3,495	6,212	»	25	25	8	»	8	13,824	»	»	24,646	9,842	34,488	»	»	
Totaux . . .	144,152	13,502	154,654 (0.426)	9,594	5,857	15,451 (0.481)	2,055	1,212	3,265 (0.085)	»	»	»	7,132	3,795	10,927 (0.166)	212	241	453 (0.398)	20	»	20 (0.033)	18,090 (1.319)	»	»	37,101	11,105	48,206 (0.317)	191,755 (0.394)	202,860 (0.394)	
Produits de carrières	Départ (1) »	201,600	»	38,334	6,150	44,484	13,189	201	13,390	2,341	14	2,355	818,602	7,935	826,537	455	16	471	34	»	34	71,864	»	19	944,838	14,316	959,154	»	»	
	Arrivée (2) »	209,725	»	5,104	1,310	6,414	8,380	»	8,380	50	78	128	24,280	6,250	30,530	»	10	10	293	96	389	1,449	»	»	39,556	7,744	47,300	»	»	
Totaux . . .	2,806,628	411,325	3,217,953 (8.874)	43,438	7,460	50,898 (1.585)	21,569	201	21,770 (0.566)	2,391	92	2,483 (7.535)	842,882	14,185	857,067 (13.044)	455	26	481 (0.423)	327	96	423 (0.703)	73,313 (5.345)	»	19 (5.398)	984,394	22,060	1,006,454 (6.614)	4,202,347 (8.640)	4,224,407 (8.206)	
Produits de l'agriculture	Départ (1) »	124,714	»	31,794	19,721	51,515	13,062	44,965	58,927	45	»	45	68,106	62,822	130,928	»	48	48	»	»	»	49,228	»	»	162,235	127,556	289,791	»	»	
	Arrivée (2) »	155,482	»	33,110	4,085	37,195	2,013	1,041	3,054	1,033	32	1,065	44,228	1,476	45,704	24	»	24	4,453	454	4,607	42,475	»	»	127,336	6,788	134,124	»	»	
Totaux . . .	1,718,794	280,196	1,998,990 (5.512)	64,904	23,806	88,710 (2.761)	15,075	46,006	61,081 (1.587)	1,078	32	1,110 (3.369)	112,331	61,298	176,622 (2.688)	24	48	72 (0.063)	4,453	154	4,607 (7.662)	91,703 (6.686)	»	»	289,571	134,344	423,915 (2.787)	2,288,561 (4.705)	2,422,905 (4.707)	
Produits métallurgiques	Départ (1) »	140,751	»	36,616	12,159	48,775	2,446	6,224	8,670	199	180	379	77,819	16,630	94,449	809	2,663	3,472	2,715	575	3,290	96,362	»	»	216,966	38,431	255,397	»	»	
	Arrivée (2) »	444,163	»	119,334	415,070	534,404	265,259	691,506	956,565	236	318	554	121,214	453,515	274,729	66	778	844	193	43	236	47,661	»	»	553,963	1,261,030	1,814,993	»	»	
Totaux . . .	1,881,279	584,914	2,466,193 (6.800)	155,950	427,229	583,179 (18.153)	267,705	697,530	965,235 (25.077)	435	498	933 (2.831)	199,033	170,145	369,178 (5.618)	875	3,441	4,316 (3.793)	2,908	618	3,526 (5.864)	144,023 (10.500)	»	»	770,929	1,299,461	2,070,390 (13.607)	3,237,122 (6.656)	4,536,583 (8.813)	
Sable	Départ (1) »	55,475	»	3,923	»	3,923	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,923	»	3,923	»	»	
	Arrivée (2) »	22,434	»	3,530	90	3,620	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,530	90	3,620	»	»	
Totaux . . .	1,083,931	77,909	1,161,840 (3.204)	7,453	90	7,543 (0.235)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,453	90	7,543 (0.049)	1,169,293 (2.404)	1,169,383 (2.271)	
Scories	Départ (1) »	35,579	»	17,978	»	17,978	11,680	»	11,680	»	»	»	3,703	539	4,242	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	33,361	539	33,900	»	»
	Arrivée (2) »	159,233	»	1,157	15	1,172	»	»	»	»	»	»	42,021	35,927	77,948	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	43,178	35,942	79,120	»	»
Totaux . . .	609,151	194,812	803,963 (2.217)	19,135	15	19,150 (0.596)	11,680	»	11,680 (0.303)	»	»	»	45,724	36,466	82,190 (1.251)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	76,539	36,481	113,020 (0.743)	880,502 (1.810)	916,983 (1.781)
Sels	Départ (1) »	3,234	»	85	67	152	»	10	10	»	»	»	21	»	21	»	»	»	»	»	»	5,387	»	»	5,493	77	5,570	»	»	
	Arrivée (2) »	2,585	»	42,813	884	43,697	5,016	56	5,072	»	»	»	22,230	19,870	42,100	»	»	»	»	»	»	96	»	»	70,155	20,810	90,965	»	»	
Totaux . . .	65,375	5,819	71,194 (0.196)	42,898	951	43,849 (1.365)	5,016	66	5,082 (0.132)	»	»	»	22,251	19,870	42,121 (0.641)	»	»	»	»	»	»	5,483 (0.400)	»	»	75,648	20,887	96,535 (0.634)	146,842 (0.302)	167,729 (0.326)	
A reporter	Départ (1) 26,181,091	2,161,834	30,567,105	404,347	144,964	549,311	1,199,353	251,625	1,450,978	6,078	275	6,983	4,222,460	156,449	4,378,909	86,076	4,744	90,820	8,300	8,870	17,170	731,149	»	31	6,658,424	566,927	7,225,351	41,997,552	44,546,240	
	Arrivée (2) 2,224,180	»	»	1,462,191	909,376	2,371,567	1,512,954	781,090	2,294,044	7,360	4,096	11,456	1,311,860	273,525	1,585,385	1,131	5,993	7,124	9,274	7,681	16,995	467,253	»	»	4,772,023	1,981,761	6,753,784	»	»	

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieurs, mixtes et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX Services intérieurs, mixtes et internationaux.						
	Services intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux.				
				Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).						Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Traffics locaux.	Traffics maritimes.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).	Traffics locaux. Départ et arrivée réunis (3).	Traffics locaux et maritimes. Départ et arrivée réunis (3).
Report.	{	Départ (1)	26,181,091	2,161,831	30,567,105	404,347	144,964	549,311	1,199,353	251,625	1,450,978	6,708	275	6,983	4,222,460	156,149	4,378,909	86,076	4,744	90,820	8,300	8,870	17,170	731,149	»	31	6,658,424	566,927	7,225,351	41,997,552	44,546,240
	{	Arrivée (2)	2,224,480	»	30,567,105	1,462,191	909,376	2,371,567	1,512,954	781,090	2,294,044	7,360	4,096	11,456	1,311,860	273,525	1,585,385	1,131	1,993	7,124	9,274	7,681	16,955	467,253	»	»	4,772,023	1,981,761	6,753,784	»	»
Sucres et mélasse.	{	Départ (1)	»	4,129	»	74	298	372	17	37	54	»	»	1,460	682	2,092	21	»	21	»	»	»	2,443	»	»	4,015	967	4,982	»	»	
	{	Arrivée (2)	»	12,392	»	»	»	»	»	»	»	»	»	59	59	118	»	»	»	»	»	»	27	»	»	86	59	145	»	»	
Totaux.			216,452	16,521	232,673 (0.641)	74	298	372 (0.012)	17	37	54 (0.001)	»	»	1,519	691	2,210 (0.034)	21	»	21 (0.018)	»	»	»	2,470 (0.180)	»	»	4,101	1,026	5,127 (0.034)	236,774 (0.486)	237,800 (0.462)	
Tabac.	{	Départ (1)	»	»	»	16	71	87	»	295	295	»	»	»	»	»	40	40	»	»	»	»	186	»	»	202	376	578	»	»	
	{	Arrivée (2)	»	»	»	5	»	5	10	64	74	101	60	161	»	»	»	»	»	»	»	»	247	»	»	363	124	487	»	»	
Totaux.			»	»	»	21	71	92 (0.003)	10	359	369 (0.009)	101	60	161 (0.489)	»	»	40	40	»	»	»	»	433 (0.032)	»	»	565	500	1,065 (0.007)	565 (0.011)	1,065 (0.002)	
Terres et terrils.	{	Départ (1)	»	21,715	»	2,668	1,086	3,754	24,710	897	25,607	»	»	194,492	6,264	200,456	154	1,204	1,358	30	»	30	7,115	»	»	228,869	9,451	238,320	»	»	
	{	Arrivée (2)	»	41,485	»	22,921	765	23,686	132	1,777	1,909	»	»	13,604	1,434	14,738	»	»	»	»	»	»	586	»	»	37,243	3,676	40,919	»	»	
Totaux.			319,932	62,900	382,832 (1.056)	25,589	1,851	27,440 (0.854)	24,842	2,674	27,516 (0.715)	»	»	207,796	7,398	215,194 (3.275)	154	1,204	1,358 (1.193)	30	»	30 (0.050)	7,701 (0.562)	»	»	266,112	13,127	279,239 (1.835)	618,944 (1.334)	662,071 (1.286)	
Textiles.	{	Départ (1)	»	504	»	27,820	29,781	57,601	2,958	12,787	15,745	6,589	1,800	8,389	18,494	37,812	76,306	1,017	1,398	2,415	8,232	953	9,185	6,537	»	81	71,748	104,531	176,279	»	»
	{	Arrivée (2)	»	3,961	»	6,651	1,019	7,670	1,412	200	1,612	451	44	495	81,331	9,306	90,637	25	88	113	1,124	551	1,675	11,106	236	10	102,316	11,208	113,554	»	»
Totaux.			155,212	4,465	159,677 (0.440)	34,471	30,800	65,271 (2.032)	4,370	12,987	17,357 (0.451)	7,040	1,844	8,884 (29.960)	99,825	67,118	166,943 (2.541)	1,042	1,486	2,528 (2.221)	9,356	1,304	10,860 (18.061)	17,663 (1.988)	236 (14.722)	91 (25.852)	174,094	115,739	289,833 (1.905)	333,771 (0.686)	449,510 (0.873)
Tourbe.	{	Départ (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	»	»	12	»	»	»	»	
	{	Arrivée (2)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38,884	»	»	38,884	»	38,884	»	»	
Totaux.			»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38,896 (2.835)	»	»	38,896	»	38,896 (0.256)	38,896 (0.080)	38,896 (0.076)	
Tourteaux.	{	Départ (1)	»	2,153	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,755	515	9,270	»	»	»	»	»	»	4,304	»	»	13,059	515	13,574	»	»	
	{	Arrivée (2)	»	207	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,370	»	5,370	»	»	»	»	»	»	2,891	»	»	8,261	»	8,261	»	»	
Totaux.			110,618	2,360	112,978 (0.311)	»	»	»	»	»	»	»	»	14,125	515	14,640 (0.223)	»	»	»	»	»	»	7,195 (0.525)	»	»	21,320	515	21,835 (0.143)	134,298 (0.276)	134,813 (0.262)	
Verreries.	{	Départ (1)	»	16,239	»	7,065	100	7,165	4,185	32	4,217	1,254	5	1,259	7,518	31	7,549	2,503	11	2,514	1,065	»	1,065	20,475	»	»	44,065	179	44,244	»	»
	{	Arrivée (2)	»	15,781	»	8,675	4,648	13,323	5	1,673	1,678	126	38	164	3,231	6,929	10,160	»	»	»	»	10	10	2,961	»	»	14,998	13,298	28,296	»	»
Totaux.			281,853	31,420	313,273 (0.864)	15,740	4,748	20,488 (0.638)	4,190	1,705	5,895 (0.153)	1,380	43	1,423 (4.318)	10,749	6,950	17,709 (0.270)	2,503	11	2,514 (2.209)	1,065	10	1,075 (1.788)	23,436 (1.709)	»	»	59,063	13,477	72,540 (0.477)	372,336 (0.766)	385,813 (0.750)
Marchandises autres.	{	Départ (1)	»	127,767	»	44,380	35,938	80,318	12,771	21,011	33,782	626	1,380	2,006	68,703	23,590	92,293	2,381	3,202	5,583	3,906	4,798	8,704	25,277	»	230	158,274	89,919	248,193	»	»
	{	Arrivée (2)	»	416,859	»	68,236	29,332	97,568	5,680	13,452	19,132	1,570	469	2,039	83,763	13,725	97,488	1,806	2,037	3,843	1,787	3,549	5,336	50,180	1,367	»	214,389	62,564	276,953	»	»
Totaux.			3,923,915	574,626	4,498,541 (12.407)	112,616	65,270	177,886 (5.537)	18,451	34,463	52,914 (1.375)	2,196	1,849	4,045 (12.276)	152,466	37,315	189,781 (3.888)	4,487	5,239	9,426 (8.283)	5,693	8,347	14,040 (23.349)	75,457 (5.501)	1,367 (85.278)	230 (65.341)	372,663	152,483	525,146 (3.452)	4,871,204 (10.015)	5,023,687 (9.760)
Totaux.	{	Départ (1)	31,488,773	2,334,341	36,267,079	486,370	212,238	698,608	1,243,994	286,684	1,530,678	15,177	3,460	18,637	4,521,582	245,293	4,766,875	92,152	10,569	102,721	21,533	14,621	36,154	797,548	»	342	7,478,668	772,865	7,951,533	48,634,340	51,479,895
	{	Arrivée (2)	2,743,965	»	36,267,079	1,568,679	945,140	2,513,819	1,520,193	798,256	2,318,449	9,608	4,707	14,345	1,499,248	304,678	1,803,896	2,962	8,118	11,080	12,185	11,791	23,976	574,135	1,603	10	5,188,593	2,072,690	7,261,283	»	»
Totaux.			31,488,773	5,078,306	36,267,079	2,055,049	1,157,378	3,212,427	2,764,187	1,084,940	3,849,127	24,785	8,167	32,952	6,020,800	549,971	6,570,771	95,114	18,687	113,801	33,718	26,412	60,130	1,371,653	1,603	352	12,367,261	2,845,555	15,212,816	48,634,340	51,479,895

(1) Au départ des stations de l'Etat. — (2) A l'arrivée aux stations de l'Etat. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

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 1910.*

Coupures de distances.	Tonnes transportées.	Tonnes-kilomètres (1)
Kilomètres.		
1 à 10	0,959,020	38,274,610
11 à 20	5,064,590	78,501,145
21 à 30	3,854,475	98,289,061
31 à 40	4,356,808	154,668,814
41 à 50	3,762,078	171,174,549
51 à 60	3,885,264	215,632,152
61 à 70	2,961,670	193,989,535
71 à 80	1,485,285	112,159,017
81 à 90	2,975,842	254,454,491
91 à 100	2,128,440	203,266,020
101 à 110	2,515,815	266,207,271
111 à 120	1,740,808	201,756,524
121 à 130	2,146,478	269,582,989
131 à 140	908,881	125,153,575
141 à 150	977,805	142,270,627
151 à 160	1,089,482	160,414,431
161 à 170	2,076,561	345,670,845
171 à 180	1,117,758	196,163,019
181 à 190	1,278,564	237,173,622
191 à 200	547,910	68,016,405
201 à 210	429,967	88,558,218
211 à 220	613,796	133,350,538
221 à 230	199,152	44,908,776
231 à 240	280,375	66,027,841
241 à 250	265,058	65,071,759
251 à 260	1,326,012	338,796,066
261 à 270	129,070	54,268,085
271 à 280	57,275	10,269,262
281 à 290	60,412	17,247,620
291 à 300	11,548	3,535,534
301 à 310	58,008	17,721,444
311 à 320	27,205	8,585,177
321 à 330	215,555	70,098,032
331 à 340	5,195	1,712,922
341 à 350	1,422	491,501
TOTAUX.	55,502,218	4,456,866,555

Parcours moyen d'une tonne : 80^k. 2.

(1) Ces nombres ont été obtenus en multipliant les nombres de tonnes transportées par la longueur moyenne de chaque coupure.

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; surhaussément mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.		Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.			Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.
									Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.							
<small>Fausses positions ou manœuvres intempestives 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.</small>																
1	Collisions aux stations . . .	1910. . . .	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	16	
		1909	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	15
2	Collisions aux bifurcations .	1910. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
		1909. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1910. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
		1909. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1910. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		1909. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1910. . . .	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	
		1909. . . .	»	»	»	»	3	»	»	»	»	1	»	»	»	
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1910. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	
		1909. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1910. . . .	4	5	1	»	2	»	2	1	2	»	»	1	16	
		1909. . . .	2	4	»	»	1	»	»	2	2	»	»	2	22	
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1910. . . .	1	»	»	»	1	»	3	»	4	»	2	5	»	
		1909. . . .	4	1	»	»	4	»	0	»	4	»	»	5	5	
Ensemble. . .		1910. . . .	6	5	1	»	3	1	7	1	6	»	2	7	20	
		1909. . . .	6	5	»	»	5	3	6	2	6	»	»	8	32	

(1) Pour les années 1855 à 1910, voir annexe XLIII.

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

Année 1910.

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	2	14	65	79	»	»	52	52	»	»	»	»	2	14	65	111
En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie	5	4	10	19	»	»	»	»	»	»	»	»	5	4	10	19
En circulant à l'intérieur des stations. . .	2	1	4	7	»	»	1	1	»	»	1	1	2	1	6	9
Lors de la fermeture des portières. . .	»	1	88	89	»	»	22	22	»	»	»	»	»	1	110	111
Dans d'autres circonstances.	1	1	15	17	»	1	51	52	»	»	»	»	1	2	66	69
TOTAUX.	10	21	180	211	»	1	106	107	»	»	1	1	10	22	287	319
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	5	4	»	7	»	8	1	9	»	»	»	»	5	12	1	16
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	12	6	2	20	»	»	1	1	»	»	»	»	12	6	5	21
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer.	1	1	1	5	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	1	5
En circulant dans les stations	1	5	1	5	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	1	5
— le long de la voie	17	5	1	23	»	»	»	»	»	»	»	»	17	5	1	25
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	5	3	20	26	1	6	11	18	»	»	»	»	4	9	51	44
En d'autres circonstances	»	2	»	2	»	»	1	1	»	»	»	»	»	2	1	3
Ivresse, folie, suicide	52	4	»	56	»	»	»	»	»	»	»	»	52	4	»	56
TOTAUX.	109	28	25	122	1	14	14	29	»	»	»	»	70	40	59	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	»	4	7	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	7	11
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	5	18	24	»	»	»	»	1	»	1	1	1	6	18	25
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	»	2	4	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	6
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	12	16	42	70	1	1	7	9	»	»	»	»	15	17	49	79
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	1	»	12	13	»	»	2	2	»	»	»	»	1	»	14	15
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	1	5	50	56	»	»	11	11	»	»	»	»	1	5	41	47
TOTAUX	15	52	115	160	1	1	20	22	»	1	»	1	16	31	155	185
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	4	6	51	61	1	2	19	22	»	»	»	»	5	8	10	85
4° En décrochant des véhicules	2	1	15	16	1	»	8	9	»	»	»	»	3	1	21	25
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière	2	1	»	3	»	1	1	2	»	»	»	»	2	2	1	5
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	4	»	1	5	»	1	»	1	»	»	»	»	4	1	1	6

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 coupes :																	
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	»	»	5	5	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	»	6	6
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	»	1	2	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	5
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1
Atteints dans d'autres circonstances	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	1	1	5	7	»	»	3	3	»	»	»	»	»	1	8	10	
8° Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :																	
Tombés d'un train en marche	1	1	7	9	»	»	1	1	»	»	»	»	1	1	8	10	
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	4	5	15	22	1	1	25	27	»	»	»	»	5	6	58	49	
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	1	1	2	»	»	2	2	»	»	»	»	»	1	5	4	
Atteints dans d'autres circonstances	1	5	10	14	»	9	20	38	»	»	1	1	1	12	40	53	
TOTAUX	6	10	33	49	1	10	57	68	»	»	1	1	7	20	91	118	
9° Agents atteints en dehors de tout service :																	
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	3	2	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	3	2	»	5	
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	16	8	1	25	»	»	1	1	»	»	»	»	16	8	2	26	
Accidents divers	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
TOTAUX	19	10	1	30	»	»	1	1	»	»	»	»	19	10	2	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	7	1	5	11	»	»	»	»	»	»	»	»	7	1	5	11	
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	1	4	6	11	1	»	1	2	»	»	»	»	2	4	7	13	
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	»	»	»	»	1	5	6	»	»	»	»	»	1	5	6	
TOTAUX	8	5	9	22	1	1	6	8	»	»	»	»	9	6	15	30	
11° Agents d'autres administrations :																	
Postes, télégraphes, marine, etc.	»	3	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	3	
Agents des stations communes	3	2	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	3	2	»	5	
TOTAUX	3	5	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»	3	5	»	8	
Ensemble pour le littéra C	64	71	226	301	5	16	113	136	»	1	1	2	60	88	342	409	

(191)

N^o XLIII. — *Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835*

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. (1)		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(1)		TOTAL.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.	
		Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusionnés.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1855	15				1		1	1									
1856	36			1		1	1	1									
1857	91			1		1	2	3									
1858	205		2		4		6	6	2								
1859	273				2		2	2									
1840	325		2			2	4	4									
1841	341	1	4		4		8	9		3		10	2	13	15	1	
1842	390		2		1		3	5		2		4	4	4	8	2	
1843	485		1		4		15	18		1		5	8	8	11	5	1
1844	560	3	9		2		11	14	1	3		7	7	10	12	4	2
1845	560			2	7		9	9		5		11	4	16	20	5	2
1846	560				4		4	4				17	5	17	22	8	6
1847	570				5		5	5				17	5	17	22	6	2
1848	585											5	5	11	14	5	4
1849	625											5	5	11	14	5	4
à	à	2	49	5	10	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1856	715																
1857	745				1		1	1	1	3	11	18	12	21	33	9	11
1858	740		1		3		4	4		2	9	23	9	25	34	15	10
1859	746		6				6	6		4	13	18	13	22	33	10	6
1860	747									0	5	21	5	27	32	8	12
1861	749			2	1	2	1	5		5	9	33	9	40	40	11	12
1862	749		1		5	4	4	4		2	12	50	12	52	44	12	7
1865	749		2		1	4	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	6
1864	749			1	3	1	5	6			30	35	30	55	65	7	7
1865	749			2	5	2	5	5		2	46	52	46	54	100	21	15
1866	790		8		1	7	1	13	16	2	14	42	66	41	80	121	19
1867	865			5	5	5	5	6			53	62	53	62	93	25	15
1868	863	1	12		6	1	18	19	2	9	29	34	31	65	94	19	18
1869	865			2	3	2	5	5		2	41	51	41	53	94	22	18
1870	869			1	2	1	2	3			23	33	23	36	59	22	26
1871	1,422	1	7	2	5	3	10	15	2	16	38	44	40	60	100	41	32
1872	1,470		11	2	13	2	24	26	5	14	55	89	60	105	163	30	23
1873	1,875	6	20	5	8	9	28	37		9	70	128	76	137	213	40	50
1874	1,920		45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	130	203	30	45
1875	1,966		9	3	9	3	18	21	4	26	68	110	70	136	206	38	27
1876	2,055	1	26	6	16	7	42	49		13	59	147	59	160	219	49	41
1877	2,145		14	1	12	1	26	27	1	23	64	115	63	138	203	30	50
1878	2,441		9	2	8	2	17	19		20	57	133	57	135	210	42	50
1879	2,535	4	37	8	17	12	54	66	5	23	85	159	90	184	274	32	19
1880	2,702		28	6	46	6	74	80	3	33	102	286	105	359	444	34	40
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	33	124	374	128	450	568	40	46
1882	2,975		20	11	55	11	75	86	3	34	109	379	114	615	727	36	35
1883	3,045		3	7	63	7	66	75	2	31	84	402	86	435	519	33	54
1884	3,100		27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	375	590	27	42
1885	3,144		41	5	26	5	67	72	1	27	65	315	64	342	406	34	43
1886	3,171		3	3	40	3	45	46	2	20	56	297	58	317	375	32	27
1887	3,188		1	3	43	3	44	47		14	41	350	41	364	405	34	47
1888	3,198		13	7	41	7	51	61		13	58	315	58	326	384	31	45
1889	3,207	12	136	8	44	20	180	200	3	28	55	653	83	681	759	38	58
1890	3,220		6	6	65	6	71	77		2	31	60	742	62	775	50	55
1891	3,241		26	12	59	12	85	97	1	30	65	800	64	830	594	33	45
1892	3,247	2	74	4	55	6	127	135		37	48	766	46	805	851	21	30
1893	3,250		26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	46	790	858	22	41
1894	3,260		16	6	63	6	81	87	1	26	35	802	36	828	864	30	49
1895	3,270	19	123	6	71	23	164	219	5	45	40	902	43	947	992	26	45
1896	3,302	1	116	5	68	6	184	190	1	33	51	1,043	52	1,078	1,150	26	41
1897	3,311		10	12	82	12	92	104	1	36	43	1,022	44	1,058	1,102	23	61
1898	3,695		48	10	118	10	163	176	1	26	42	906	45	932	973	19	58
1899	4,011	23	210	5	137	28	383	411	1	40	50	1,241	51	1,287	1,358	39	65
1900	4,051		558	7	147	7	485	490	5	71	46	1,074	51	1,143	1,196	31	54
1901	4,030		50	7	145	7	195	202	2	38	46	946	48	981	1,032	23	57
1902	4,021		114	6	176	6	290	290	2	59	31	859	33	918	951	25	71
1905	4,024		101	4	206	4	307	311		53	30	635	30	688	718	24	54
1904	4,008	3	154	3	225	6	377	383	1	63	28	636	29	724	753	21	85
1903	4,019		61	6	231	6	312	318	1	68	40	611	41	679	720	20	67
1906	4,056		75	7	244	7	319	326	4	97	45	609	49	706	755	30	88
1907	4,064		123	3	301	3	424	427		57	66	465	66	520	586	32	78
1908	4,283	41	750	3	231	47	1,001	1,048	3	78	41	455	44	513	557	38	70
1909	4,519		212	6	253	6	465	471		59	42	434	42	513	555	23	82
1910	4,329	1	40	10	309	11	335	366	2	64	69	430	71	494	565	35	77
		126	5,318	264	3,920	390	7,247	7,637	91	1,616	2,793	22,655	2,816	23,671	26,487	1,578	2,231

(*) 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.
(1) Pour l'année 1910, l'annexe XLII donne les détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

de personnes depuis 1835.

étrangères à l'Administration; autres que des voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS- KILOMÈTRES.	TRAINS- KILOMÈTRES.
Iyresse, folie, suicide.		TOTAL.			DES VICTIMES.				— VOYAGEURS.	— VOYAGEURS et marchandises
Tuées. 18	Blessées et contu- sionnées. 19	Tuées. 20	Blessées et contu- sionnées. 21	Ensemble 22	Tuées. 23	Blessées et contu- sionnées. 24	Ensemble 25		— VOYAGEURS.	— RÉUNIS.
»	»	»	»	»	1	1	1	421,439	50,370	50,370
»	»	»	»	»	1	1	1	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	3	2	3	1,584,577	307,970	307,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2,258,305	618,775	648,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,082,751	651,420	872,785
»	»	1	2	3	9	9	18	2,199,519	655,567	1,181,105
5	»	4	»	4	7	21	28	2,639,744	1,010,120	1,491,905
1	»	5	»	5	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1,589,000
»	»	5	1	6	12	23	35	3,083,549	1,596,483	1,877,170
5	»	7	2	9	12	23	35	3,581,829	1,652,153	2,485,505
2	»	7	2	9	15	25	38	3,470,678	1,512,775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	3,700,111	1,624,525	3,262,110
1	1	7	5	10	12	23	35	3,746,590	1,762,725	3,809,070
5	»	8	4	12	11	15	26	3,638,965	1,399,840	2,866,985
28	»	96	50	152	181	308	489	(2)	(2)	(2)
4	»	15	11	24	25	55	58	6,458,424	2,585,732	5,282,061
2	1	17	11	28	26	40	66	6,040,948	2,645,754	5,520,151
4	»	14	6	20	27	34	61	7,140,840	2,675,950	5,521,514
»	»	8	12	20	13	59	52	7,412,361	2,850,890	5,530,227
2	2	13	14	27	24	55	79	7,849,594	2,911,550	5,740,050
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151,685	3,076,146	5,996,242
2	4	11	10	21	55	45	78	8,818,952	3,408,597	6,373,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,983	8,656,618
5	»	25	19	42	68	114	182	11,637,417	5,371,382	10,057,669
3	1	34	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,654,794
4	1	25	10	42	55	100	155	12,824,534	4,817,081	9,248,897
»	»	22	18	40	65	74	139	15,577,016	5,069,001	9,638,977
4	»	26	20	52	50	64	114	14,134,556	5,177,104	9,874,316
6	4	47	36	85	90	106	196	18,282,037	6,952,792	15,545,827
9	5	39	30	69	101	137	238	23,197,625	7,569,475	15,323,278
9	1	49	51	100	151	216	350	29,101,509	9,040,477	20,832,140
14	15	50	58	108	122	248	370	32,444,825	9,579,797	21,549,564
11	8	49	55	81	122	189	311	31,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	55	118	151	255	386	36,915,707	10,924,442	21,424,913
15	2	45	32	75	109	196	305	37,421,220	10,621,524	22,051,965
25	8	65	38	105	124	208	352	40,591,240	11,561,529	23,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
51	5	65	43	108	176	456	632	45,052,882	14,837,925	29,450,939
25	5	65	49	112	202	589	791	45,980,022	16,227,096	32,751,848
27	»	65	53	96	188	721	909	47,906,137	17,706,457	34,935,373
12	1	47	55	102	140	554	694	49,637,004	16,696,592	35,847,959
16	1	45	43	86	125	440	565	50,465,943	16,917,754	35,268,703
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,516,859	35,224,545
21	4	55	51	84	114	391	505	51,657,884	17,946,659	35,452,567
19	5	55	50	103	97	458	555	54,004,301	19,400,746	35,261,905
19	2	55	47	100	118	627	745	57,883,610	20,777,889	37,588,594
25	5	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	39,033,528
20	5	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,552,541	39,951,755
22	5	55	47	102	131	962	1,093	67,452,178	22,929,544	40,251,858
29	2	50	52	82	104	962	1,066	68,315,978	22,880,637	39,953,975
51	»	55	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,954,885	40,567,767
29	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775,172	25,960,196	41,286,780
25	2	51	45	96	121	1,180	1,307	70,937,198	24,810,541	42,632,870
25	2	51	45	94	109	1,305	1,414	82,676,592	25,568,915	44,544,245
52	5	55	64	119	111	1,214	1,525	91,359,845	26,784,076	46,699,860
41	1	60	59	99	115	1,137	1,250	101,957,754	29,300,136	50,874,459
40	5	79	68	147	158	1,738	1,896	114,838,225	32,589,716	55,851,464
58	5	69	57	126	127	1,685	1,812	123,710,046	33,723,754	58,511,677
29	2	51	59	115	109	1,238	1,347	124,454,401	35,074,551	59,185,291
55	1	58	72	130	97	1,260	1,377	127,109,684	35,032,787	61,891,585
52	2	56	59	112	90	1,051	1,141	132,604,692	36,610,748	64,339,879
27	5	48	86	134	85	1,187	1,270	136,409,599	37,503,735	65,672,610
50	5	59	70	129	97	1,061	1,158	145,471,624	38,553,448	68,671,970
22	2	52	90	142	108	1,115	1,223	152,257,941	39,835,344	71,012,818
28	4	60	82	142	129	1,026	1,155	161,184,555	40,510,274	72,681,958
51	5	69	75	142	160	1,587	1,747	160,319,594	42,164,006	74,080,562
26	5	49	85	154	97	1,065	1,160	161,915,242	42,280,007	73,695,654
52	4	70	81	151	152	930	1,082	175,312,540	43,542,514	75,688,525
1,041	149	2,616	2,580	4,006	5,822	33,298	39,120			

**2^e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.
N^o XLIV. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1910**

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE A LA FIN DE L'ANNÉE.										SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.		
	Lignes appartenant aux compagnies exploitantes.		Sections de lignes empruntées par les compagnies exploitantes et appartenant à				Longueur totale exploitée		Ensemble		Parties établies		Parties affectées au service des
	sur territoire belge.	sur territoire étranger.	l'État.	sur territoire belge.	sur territoire étranger.	ensemble.	en territoire belge.	en territoire étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie.	à simple voie.	voyageurs et marchandises.	marchandises seulement.
Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹	Mét. courr. ¹
Chimay (Hastière à la frontière vers Anor-France)	57,860	»	1,258	(1) 567	»	1,825	59,685	»	(2) 59,685	»	59,685	59,685	»
Gand à Terneuzen	15,700	9,610	10,788	»	4,980	15,768	26,488	14,590	»	41,078	15,768	41,078	»
Hasselt à Maeseyck.	40,567	»	»	»	»	»	40,567	»	»	40,567	»	40,567	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	59,561	18,625	4,561	»	4,961	9,522	41,122	25,586	»	67,708	9,522	67,708	»
Charleroy à Erquelinnes	28,550	566	4,268	»	»	4,268	32,798	556	55,154	»	86	30,194	2,960
Mons à la frontière vers Hautmont.	15,551	»	782	»	»	782	16,515	»	16,515	178	178	16,194	419
Namur à Liège	71,049	»	2,576	»	»	2,576	75,625	»	75,625	»	»	75,142	483
Namur à Givet (France)	45,617	5,400	842	»	»	842	46,459	5,400	49,859	14,501	55,588	49,859	»
Taversin à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,455	»	»	»	»	»	9,455	»	»	»	9,455	9,455	»
Longueur totale exploitée	525,848	51,991	25,075	567	9,941	35,585	549,490	41,952	591,422	162,619	228,805	387,860	3,562
										591,422		391,422	

(1) Commun avec la Compagnie du Nord.
(2) Non compris une longueur de voie de 5,898 mètres exploitée par la Compagnie du Nord entre Hastière et Anor.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1910.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
		STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4.)							3	4	5	9	10	11
Chimay	Belge	4	40	44	»	4	48	3	3	6
	Étranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	40	44	»	4	48	3	3	6
Gand à Terneuzen	Belge	5	3	8	1	»	9	1	5	6
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	3	3
	Ensemble.	7	6	13	1	»	14	1	8	9
Hasselt à Maesevick	Belge	1	6	7	»	(1) 1	8	1	4	5
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	2	2	14	»	4	4
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	5	5
Nord-Belge	Belge	19	28	47	6	31	87	31	68	99
	Étranger . .	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	20	28	48	6	31	88	31	68	99
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	5	5	10
TOTAUX	Belge	35	51	86	14	45	145	41	89	130
	Étranger . .	5	6	11	»	»	11	»	4	4
	Ensemble.	40	57	97	14	45	156	41	93	134

(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 1910.

Comparaison des années 1909 et 1910.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.							
	Chinay.	Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maaseyck.	Malines à Terneuzen.	Nord-Belge.	Tartiers à Embresin.	Ensemble.
Matériel de traction.							
Locomotives.	4	12	5	20	201	3	245
} en 1909							
} en 1910	8	12	6	20	196	3	245
Différences pour 1910	+ 4	»	+ 1	»	- 5	»	»
Tenders.	4	13	»	19	120	»	156
} en 1909							
} en 1910	4	13	»	19	119	»	155
Différences pour 1910	»	»	»	»	- 1	»	- 1
Voitures à vapeur	»	»	»	»	»	»	»
} en 1909							
} en 1910	»	»	»	»	»	»	»
Différences pour 1910	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.							
Voitures à voyageurs	»	2	»	3	19	»	24
} de 1 ^{re} classe							
} de 2 ^e —	»	2	»	7	21	»	30
} de 3 ^e —	8	16	8	26	94	»	152
} mixtes	7	2	5	8	(1) 92	6	120
} Ensemble	15	22	13	44	226	6	326
Fourgons à bagages	7	9	4	16	126	3	165
Wagons à marchandises	194	237	83	826	5,281	61	6,681
} découverts							
} fermés	18	59	18	6	774	»	876
} pour chevaux	»	3	2	} 75	40	»	} 168
} pour bétail	3	9	12	} 75	50	4	} 168
} Ensemble	215	308	115	906	6,115	65	7,724
Véhicules divers.	1	2	»	19	(2) 18	»	40
TOTAUX (véhicules de transport).	238	361	127	972	6,460	74	8,232
} en 1909							
} en 1910	238	341	132	985	6,485	74	8,255
Différences pour 1910	»	-20	+ 5	+ 13	+ 25	»	+ 23

(1) Dont 80 affectées au service spécial des trains-tramways.
(2) Y compris 2 tapisières pour le transport des meubles à domicile.

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique
des trains en 1910.

Comparaison des années 1909 et 1910.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusive- ment par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	(2)	101,046 ⁽³⁾	219,377	320,423	»	8,724	33,500	42,304	(2)	109,770 ⁽³⁾	252,957	362,727
Gand à Terneuzen	103,201	68,019	69,473	240,693	»	»	»	»	103,201	68,019	69,473	240,693
Hasselt à Maeseyck	134,685	49,563	14,965	199,213	»	»	»	»	134,685	49,563	14,965	199,213
Molines à Terneuzen	173,267	334,370	100,620	608,257	»	»	»	»	173,267	334,370	100,620	608,257
Nord-Belge	2,457,501	1,427,600	»	3,885,161	»	»	»	»	2,457,501	1,427,600	»	3,885,161
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
TOTAL pour 1910	2,868,654	1,980,658	444,435	5,293,747	»	8,724	33,580	42,304	2,868,654	1,989,382	478,015	5,336,051
— pour 1909	2,748,427	1,864,095	450,745	5,069,267	»	8,264	33,580	41,844	2,748,427	1,872,359	490,325	5,111,111
Différences pour 1910.	+ 120,227	+ 116,563	-12,310	+ 224,480	»	+ 460	»	+ 460	+ 120,227	+ 117,023	-12,310	+ 224,940

(1) Non compris le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(2) 2,960 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Hastières.

(3) Non compris 1,284 kilomètres effectués par des trains de ballast.

N° XLVIII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION						
	CHIMAY.		GAND A TERNEUZEN.		HASSELT A MARESCHE.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs	1 ^{re} classe. . (nombre)	4,174	1,984	1,837	4,962	1,946	3,059
	2 ^e — . . (—)	49,573	20,296	47,493	47,996	42,693	43,826
	3 ^e — . . (—)	403,009	493,527	317,544	254,768	473,427	89,829
	Ensemble. . (—)	423,756	215,807	336,844	274,721	488,066	406,714
Bagages	taxés au minimum (colis)	»	»	2,045	»	2,694	4,347
	— au poids (quintaux)	1,684	5,023	5,692	2,533	830	4,725
	Ensemble	—	5,023	—	2,533	—	3,072
Petites marchandises	taxées au minimum (expédition)	»	»	7,063	3,592	315	245
	— au poids (quintaux)	21,754	53,747	20,394	20,965	48,348	42,420
	Ensemble.	—	53,747	—	24,557	—	42,365
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions).	»	»	4,326	4,296	2,051	2,879
	— au poids (tonnes).	440,543	613,014	640,924	449,270	231,047	244,455
	Ensemble	—	643,014	—	450,566	—	247,334
Finances. (groups).	»	»	443	652	45	26	
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre).	»	»	»	»	»	»
	— à petite — (—)	40	447	»	»	»	»
	Ensemble (—)	40	447	»	»	»	»
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre)	48	264	»	»	»	»
	— à petite — (—)	4,300	42,231	916	5,026	4,240	7,486
	Ensemble. . (—)	4,348	42,492	946	5,026	4,240	7,486
Produits extraordinaires (fr.).	—	40,046	—	21,641	—	22,843	
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux (fr.).	—	940,273 ^(*)	—	779,704	—	429,540	
Dépenses — (fr.).	—	543,954 ^(*)	—	504,072	—	302,691 ^(*)	
Excédents des recettes sur les dépenses . . (fr.).	—	426,319	—	278,629	—	126,849 ^(*)	
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.	—	54.66 p. c.	—	64.26 p. c.	—	70.47 p. c.	

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équiperactuellement 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

(3) 226 envois taxés par expédition.

(4) 4,834 id. — — et 15,450 par tête.

(5) 3,060 id. — — id. id.

(6) Y compris une somme de 48,731 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord du chef de

(7) Y compris une somme de 12,415 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay pour l'exploitation du tronçon dont il est

(8) Ces sommes ne sont pas définitives; toutefois, l'écart avec les chiffres exacts sera minime

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1910.

DES COMPAGNIES								PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE	
MALINES A TERNEUZEN.		NORD-BELGE.		TAVIERS A ENBREESIN.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRAL.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
47,039	44,344	402,652	775,291	235	431	424,883	793,771	10.59	2.48
236,074	444,725	2,202,372	4,771,839	58,283	45,905	2,546,488	4,954,587	26.07	6.42
4,236,563	388,840	12,035,238	3,821,900	»	»	44,785,751	4,748,864	63.34	14.88
4,489,675	514,909	45,260,262	6,369,030	58,548	46,036	17,757,122	7,497,222	100.00	23.48
6,065	3,435	»	»	»	»	40,804	370,279	400.00	4.46
3,019	3,918	426,417	352,484	73	414	137,745			
—	7,353	—	352,484	—	114	—	370,279	400.00	4.46
69,910	63,822	»	»	»	»	77,288	4,968,930	400.00	6.47
48,600		890,300	4,780,600	2,626	3,833	4,002,016			
—	63,828	—	4,780,600	—	3,833	—	4,968,930	400.00	6.47
41,515	45,545	»	»	»	»	44,892	18,703,364	400.00	58.60
1,061,361	4,351,706	45,709,700	45,988,788	35,500	36,414	48,089,072			
—	4,367,254	—	45,988,788	—	36,414	—	18,703,364	100.00	58.60
20,680	3,981	76,200	44,800	»	»	97,338	49,459	100.00	0.06
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
29	474	4,210	39,300	»	»	4,249	39,918	100.00	0.13
29	474	4,210	39,300	»	»	4,249	39,918	100.00	0.13
208	3,935	»	»	»	»	(3)	4,196	4.90	0.01
4,378	43,918	45,450	43,050	»	»	(4)	84,411	95.10	0.26
1,586	47,853	45,450	43,050	»	»	(5)	85,607	100.00	0.27
—	294,803	—	2,854,235	—	2,812	—	3,233,380	100.00	10.43
—	2,270,449	—	27,438,987	—	59,209	—	31,918,159	—	100.00
—	4,316,310	—	10,513,184	—	35,578	—	43,482,789	—	—
—	954,139	—	16,925,803	—	23,631	—	18,735,370	—	—
—	57,98 p. c.	—	38.31 p. c.	—	60.09 p. c.	—	44.30 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.
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, administrateurs directeurs, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs)	4
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, conducteurs 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.	4
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.	4
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	43
Ensemble (rubrique A)		63
<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>		
13	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.)	48
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, veilleurs, 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.)	4
Ensemble (rubrique B)		152
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1910. . .		215
— — — — — pour 1909 . .		209
Différences pour 1910. . .		+ 6

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1910.
années 1910 et 1909.

DESIGNATION DES COMPAGNIES.					TOTAUX.	
Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maeseck.	Malines à Terneuzen.	Nord-Belge.	Taviers à Embresin.	1910.	1909.
2	2	4	4	1	8	8
4	4	5	2	1	14	14
»	»	»	19	»	19	18
2	»	1	»	»	3	3
6	2	4	45	»	62	58
10	8	19	59	»	106	100
4	1	»	97	1	101	100
1	»	»	»	»	1	1
1	2	»	15	»	19	18
16	8	52	305	»	408	403
7	»	16	91	1	119	116
23	4	34	209	3	236	271
73	28	132	843	7	1,146	1,110
69	32	233	1,392	4	1,783	1,747
59	71	190	458	4	860	818
30	20	117	613	3	808	792
5	1	3	111	»	121	116
163	124	518	2,574	11	3,672	3,473
236	152	680	3,417	18	4,718	4,583
231	139	662	3,324	18	4,583	—
+ 5	+ 13	+ 18	+ 98	»	+ 135	—

N° L. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

DÉSIGNATION des COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																											
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collision 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.				Agents des compagnies							
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.				
Chimay . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	2	10	13
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	1	»	4	»	1	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	2
Malines à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nord-Brige. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	3	5	13	13	43	31	»	»	»	»
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX pour 1910	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	3	4	6	18	24	45	»	»	»	»
TOTAUX pour 1909.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	6	11	4	10	25	39	»	»	»	»
Différences pour 1910.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	-4	-3	-7	+2	+8	-2	+6	»	»	»	»

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1910.

années 1910 et 1909.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																							
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. <small>(manœuvres de trains, ivresse, suicide, etc.)</small>																							
Personnes étrangères <small>(autres que des voyageurs)</small>				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	»	»	4	2	2	40	14	»	»	»	»	1	2	40	13	4	»	»	4	2	2	40	14
»	»	»	»	»	2	»	2	»	1	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	2	»	2
»	1	»	4	»	3	»	3	»	»	»	»	»	2	»	2	»	1	»	1	»	3	»	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
9	3	»	42	14	16	46	46	»	»	3	3	5	13	13	31	9	3	»	42	14	16	46	46
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
10	4	»	14	16	23	26	65	»	4	3	4	6	18	23	47	10	4	»	14	16	23	26	65
10	7	3	20	14	22	34	70	»	5	6	11	4	40	25	39	10	7	3	20	14	22	34	70
—	-3	-3	-6	+2	+1	-8	-3	»	-4	-3	-7	+2	+8	-2	+8	—	-3	-3	-6	+2	+1	-8	-3

(204)

CHEMIN DE FER
DE
L'ÉTAT BELGE

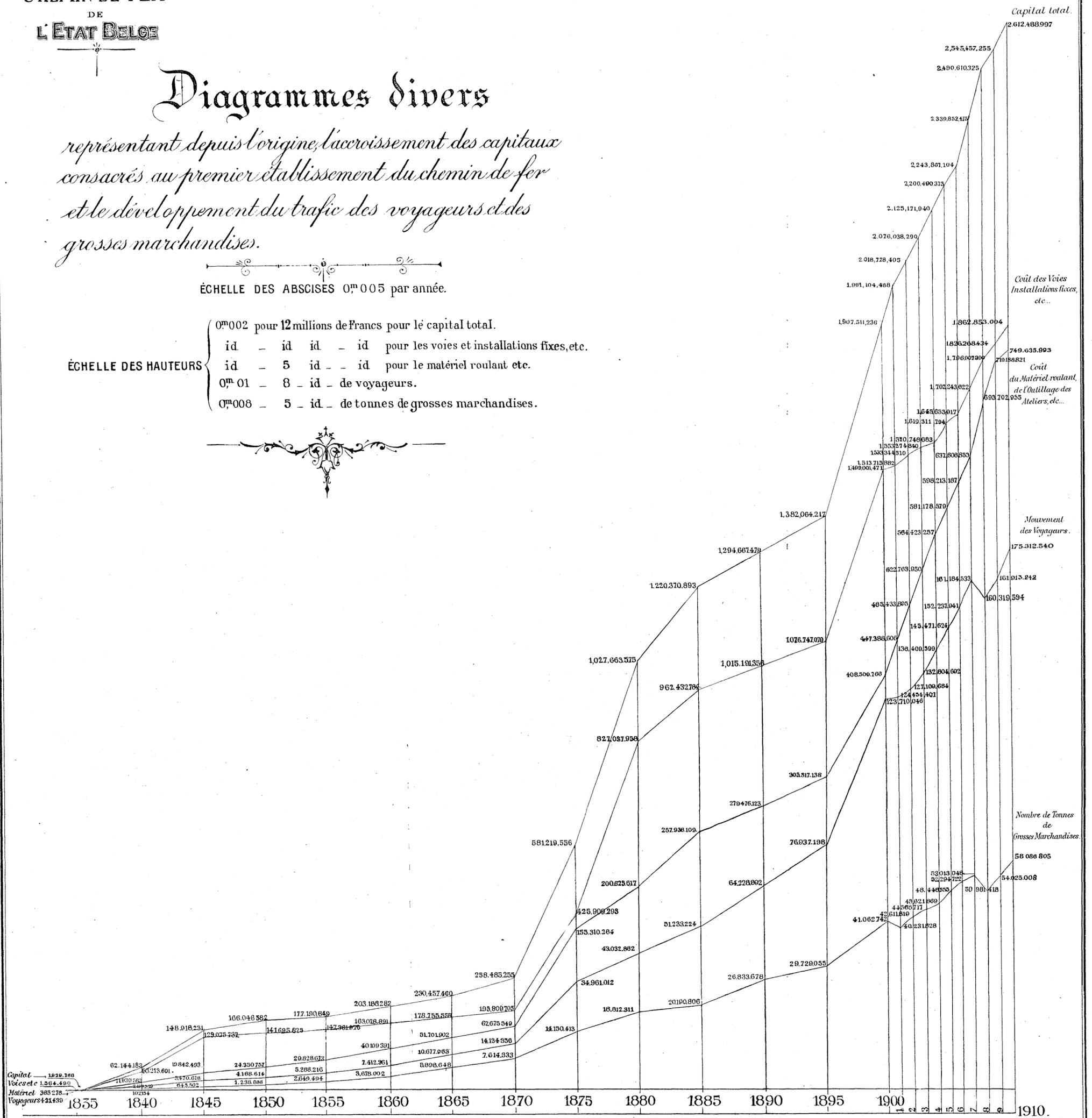
Diagrammes Divers

représentant depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du chemin de fer et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.

ÉCHELLE DES ABSCISES 0^m 005 par année.

ÉCHELLE DES HAUTEURS

- 0^m002 pour 12 millions de francs pour le capital total.
- id - id id - id pour les voies et installations fixes, etc.
- id - 5 id - id pour le matériel roulant etc.
- 0^m 01 - 8 - id - de voyageurs.
- 0^m008 - 5 - id - de tonnes de grosses marchandises.



(1)

PARTIE B
POSTES

(2)

POSTES

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1910 :

1^o l'extension du service des mandats de poste aux colonies anglaises de la Nouvelle-Guinée et de Tonga ;

2^o l'établissement d'un service de mandats télégraphiques avec la Grèce ;

3^o l'établissement d'un service de virements postaux internationaux avec les administrations postales allemandes (Postes impériales, Bavière et Wurtemberg), la caisse d'épargne postale d'Autriche, la caisse d'épargne postale de Hongrie et l'administration des postes suisses.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

Aucune modification de quelque importance n'a été apportée, en 1910, au régime postal intérieur.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

1, p. B, 16, et III p. B, 20. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories	En 1910	437,362,588	71,334,087	208,696,675
	En 1909	428,403,527	65,516,970	493,620,497
	Différences en 1910	+ 9,259,061 ou + 7.23 p. %	+ 5,817,117 ou + 8.88 p. %	+ 15,076,178 ou + 7.79 p. %
Cartes postales	En 1910	93,404,350	26,331,862	119,736,212
	En 1909	87,078,302	25,523,122	412,601,424
	Différences en 1910	+ 6,326,048 ou + 7.26 p. %	+ 808,740 ou + 3.17 p. %	+ 7,134,788 ou + 6.34 p. %
Totaux	En 1910	230,766,938	97,665,949	328,432,887
	En 1909	245,481,829	91,040,092	306,221,921
	Différences en 1910	+ 15,585,109 ou + 7.24 p. %	+ 6,625,857 ou + 7.28 p. %	+ 22,210,966 ou + 7.25 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 1910, de 9,640,852 contre 9,196,928 en 1909. C'est, pour 1910, une augmentation de 443,924 cartes ou 4 85 p. c.

1, p. B, 17, et III, p. B, 22. En 1910, la poste a, en outre, transporté 56,091,149 lettres de service. C'est, sur 1909 (35,473,873), une augmentation de 617,276 lettres ou 1.74 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 1910.	474,964,993	246,988,421	40,837,831	4,158,984
En 1909.	460,521,278	220,865,628	40,582,318	3,962,086
Différences en 1910. . .	+ 11,443,715 ou + 7.43 p. %	+ 26,122,493 ou + 11.83 p. %	+ 255,513 ou + 2.41 p. %	+ 196,898 ou + 4.97 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, 22. de 126,108,431 en 1909; il est de 135,477,770 en 1910; augmentation : 9,069,639 lettres ou 7.19 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1910, de 172,912,587.

C'est une moyenne de 23 lettres par habitant, en prenant pour base de calcul la population du royaume au 31 décembre 1910 (7,516,730 habitants). Cette moyenne était de 21.43 par habitant pour 1909.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1910, de 4.40 pour mille lettres expédiées (761,600 sur 172,912,587).

En 1910, *il est tombé au rebut* 399,523 lettres et cartes postales originaires III, p. B, 23 de Belgique. Sur ce nombre, 125,876 lettres et cartes postales (31.50 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1909, il y avait eu 372,390 lettres et cartes postales-rebut, dont 127,903 (32.47 p. c.) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1910, de 8,518, dont 203 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 7,787.53. Il en a été retrouvé 1,880 ou 22.00 p. c., parmi lesquelles 11 contenaient pour fr. 195.00 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1909, de 7,417, dont 174 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 9,618.74. Sur ce nombre, 1,910 lettres ou 25.00 p. c., dont 2 renfermaient pour fr. 41.00 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires échangées en service international* était III, p. B, 22. de 62,667,572 en 1909; il est de 68,249,769 en 1910; augmentation : 5,582,197 ou 8.91 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 22. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,766,237 en 1909, à 1,952,728 en 1910, soit 186,491 envois ou 10.56 p. c. en plus pour 1910.

5 objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1910.

Le mouvement international a donné lieu, en 1910, à un échange de 2,888,733 lettres recommandées. C'est, sur 1909 (2,665,312), une diminution de 223,421 ou 8.38 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE

II, p. B, 48 et
III, p. B, 22. En 1910, il a été expédié 232,090 lettres assurées, en provenance et à destination du royaume, d'une valeur totale de fr. 388,492,789.88. C'est, sur 1909, une augmentation de 2,931 en nombre et de fr. 18,791,573.94 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,674 francs pour 1910; il était de 1,639 francs en 1907, de 1,631 francs en 1908 et de 1,613 francs en 1909.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1910, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 106,992.40. C'est, sur 1909, une augmentation de fr. 2,139.70. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 43,994.60 en 1910, contre fr. 46,226.10 en 1909, soit une diminution de fr. 2,231.50.

En service international, il a été échangé 185,556 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 177,082,775.50. Comparativement au mouvement de 1909, c'est une augmentation de 9,744 en nombre et de fr. 9,117,907.72 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1910, à un échange de 40,029 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 3,550,161.19. C'est, sur 1909, une augmentation de 1,755 en nombre et de fr. 875,418.72 en valeur.

Le mouvement général des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1910, le nombre de 427,675 envois, représentant une valeur de fr. 569,125,726.57, avec un produit de fr. 241,482.33.

5 lettres-valeur ont été perdues ou spoliées en 1910.

L'administration a payé, en 1910, une indemnité de 500 francs pour avarie survenue, pendant le transport, au contenu d'une boîte avec valeur déclarée.

§ 5. — ENVOIS EXPRESS.

III, p. B 23. Le nombre des envois express qui ont été remis dans le royaume a été, en 1910, de 2,866,071 environ; 214,550 envois ont été délivrés par la Poste et 2,651,521 par le télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1909 (2,659,154), l'augmentation est de 206,917 (ou 7.86 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 1910, à 2,300,587 (1) et le montant à fr. 364,386,236.11. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 96,564 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,555,570.26, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2^o une somme de 926,765 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. 2,039,046.50, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 2,992.10 et fr. 4,246.55. L'augmentation sur l'année précédente est de 158,621 mandats (6.41 p. c.), d'une valeur totale de fr. 60,054,943.58 (19.73 p. c.).

II, p. B, 48,
III, p. B, 20
et 21.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 59,451.45 (6.00 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 140.77 en 1909, s'est élevée à fr. 158.59 en 1910.

En 1910, il a été créé pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant 56,720 mandats de versement pour une somme globale de fr. 69,244,159.23 et 46,091 mandats de paiement au montant total de fr. 19,181,264.95. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1910, 1,973,066 bons de poste, d'un montant global de 16,758,572 francs, soit en plus, sur l'année 1909, 85,673 titres (4.54 p. c.), représentant une valeur de 708,949 francs (4.42 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21,

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 5,230.40 (4.55 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1910, il a été émis en Belgique 747,629 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 53,535,829.67. C'est, sur 1909, une augmentation de 64,879 (9.02 p. c.) pour le nombre et de fr. 7,668,008.27 (16.72 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, 745,240 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 52,555,241.35; l'augmentation, sur l'exercice 1909, est de 71,224 mandats (10.57 p. c.), d'une valeur totale de fr. 5,794,064.93 (12.59 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 375,316.55, soit une augmentation de fr. 59,228.96 (11.67 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 86,725 mandats émis sans taxe pour les besoins du service.

En 1910 (du 1^{er} novembre au 31 décembre), il a été exécuté 167 virements internationaux (1) pour une somme globale de fr. 289,069.22, au départ et à l'arrivée. Ces transferts ont été confondus avec les mandats originaux et à destination de l'étranger.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 19,
III, p. B, 22
et 23.

En 1910, 42,238 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,447.60, soit une augmentation de 4.40 p. c. comparativement à l'exercice précédent (41,633 effets ayant rapporté fr. 8,330.60 de taxes).

Il a été fait 368 protêts par huissiers et 233 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 49,
III, p. B, 22
et 23.

Il a été déposé, en 1910, 3,761,583 effets, s'élevant ensemble à fr. 936,398,011.32. C'est, sur 1909, une augmentation de 122,531 en nombre (3.37 p. c.) et de fr. 29,311,282.53 (3.23 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,373,371.30, dépassant de fr. 42,521.85, ou 3.20 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 77,982 protêts par huissiers et 153,874 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. 137,140,821.90, chiffre supérieur de fr. 54,949,153.56 au montant des versements opérés en 1909.

C. — COUPONS D' ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 24.

Il a été déposé, en 1910, 108,751 coupons (2) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,042,916.64.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1909, avait été de 112,384 et le montant, de fr. 1,029,626.77.

Il y a donc eu diminution de 3,633 (3.23 p. c.) quant au nombre des valeurs et augmentation de fr. 13,289.87 (1.29 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,199.37 en 1909, n'a atteint, en 1910, que fr. 2,152.10, soit une différence en moins de fr. 47.27 (2.15 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 20,
III, p. B, 22
et 23.

La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement s'est maintenue en 1910.

L'augmentation du nombre des titres déposés (13,169,938) est de 873,619

(1) Service créé par arrêté royal en date du 15 octobre 1910 et inauguré le 1^{er} novembre suivant.

(2) 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.

(7.10 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 574,950,958.03), de fr. 29,018,258.02 (5.32 p. c.)

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 2,315,249.20, soit une différence en plus de fr. 138,402.55 (6.56 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 97,522 quittances de remboursement d'une somme de fr. 1,049,361.70 et qui ont rapporté fr. 15,866.35 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1910, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 82,755,546.98, contre fr. 60,264,047. » pour 1909.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1909 par 75,069 titres, a été de 78,001 en 1910. L'augmentation a donc été de 4932 (6.75 p. c.).

II, p. B, 20,
III, p. B, 22
et 23.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 6,279,649.79 contre fr. 5,591,854.53 en 1909, soit une augmentation de fr. 687,795.26 (12.50 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les offices étrangers nous ont transmis 167,720 valeurs, d'où une augmentation de 21,726 (14.88 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 6,719,716.21, accusant une augmentation de fr. 559,652.85 (5.65 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 12,860.90) a augmenté de fr. 1,281.70 (11.07 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 49,051 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 1,060,659.50 et pour lesquels il a été perçu fr. 5,759.20 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouverts.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1910, 791,850 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 91,850.79.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1909, accusent une augmentation de 40,885 (5.44 p. c.) quant au nombre, et de fr. 6,786.65 (7.98 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. Une diminution s'est produite toutefois en ce qui concerne les achats et les réalisations de fonds publics, les versements à la Caisse d'assurances et les paiements faits pour compte de cette Caisse.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1910.	3,710,967	271,771,549	1,232,461	236,300,347 05	2,584,811	814,251,161 62
En 1909.	3,519,509	258,724,294	1,217,544	228,328,161 33	2,290,114	770,939,732 35
Différences en 1910	+ 191 458 ou + 5.44 p. c.	+ 13,047,255 ou + 5.04 p. c.	+ 14,917 ou + 1.22 p. c.	+ 7,072,185 70 ou + 3.49 p. c.	+ 94,507 ou + 4 12 p. c.	+ 43,311,429 27 ou + 5.62 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 1910.	44,275	64.224,283 06	16,026	37,202,812 21	115,112	427,584,300
En 1909.	42,733	64.572,581 56	16,270	37,948,379 58	107,633	401,435,300
Différences en 1910	+ 1,542 ou + 3.61 p. c.	- 348,298 50 ou - 0 54 p. c.	- 244 ou - 1.50 p. c.	- 745,567 17 ou - 1.96 p. c.	+ 5,459 ou + 5.07 p. c.	+ 26 161,000 ou + 6 52 p. c.

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1910	734,896	7,427,585	74,829	2,271,584 88
En 1909	705,114	7,134,355	53,205	2,006,191 54
Différences en 1910.	+ 29,782 ou + 4.22 p. c.	+ 293,230 ou + 4 11 p. c.	+ 21,624 ou + 40.64 p. c.	+ 265,393 34 ou + 13.25 p. c.

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1910	8,450	599,563	104	51,738 62
En 1909	7,556	631,266	226	62,198 50
Différences en 1910.	+ 894 ou + 11.85 p. c.	- 31,703 ou - 5.02 p. c.	- 122 ou - 53.98 p. c.	- 10,459 88 ou - 16.78 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 1910, s'est élevé à 87,853 et le montant à fr. 199,797. En 1909, ce nombre avait été de 88,297 et le montant de fr. 202,026. II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.
VI, p. B. 24.

On constate donc une diminution de 444 (0.50 p. c.) quant au nombre et de fr. 2,299 (1.14 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1909, de fr. 9,537.90, n'a atteint, en 1910, que fr. 9,344.40, soit une diminution de fr. 16.50 (0.18 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 1910, à fr. 70,408.75; cette somme est supérieure de fr. 754.57 ou 1.08 p. c. au montant des droits perçus en 1909 (fr. 69,654.38).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 241,467.46 en 1909, a atteint fr. 259,934.73 en 1910, soit une augmentation de fr. 18,467.27 ou 7.65 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 1910, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à 13,634,985.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux, et à la fin de 1896, 864 bureaux; au 31 décembre 1910, nous comptons 1,574 bureaux, dont 42 ne pourront être mis en activité qu'en 1911.

Parmi ces 1,574 bureaux se trouvent 523 sous-perceptions, 18 bureaux de dépôt de poste, 248 dépôts-relais et 126 agences.

A la fin de 1909, il y avait 10,517 boîtes aux lettres; en 1910, le nombre en a été porté à 10,795, soit 278 nouveaux placements.

	En 1910.	En 1909.	Différence pour 1910.
Boîtes attachées aux malles-poste	58	60	— 2
— aux trains vicinaux	215	199	+ 16
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	284,335	278,495	+ 5,840

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.

En 1875, il y avait 2,432 facteurs ; à la fin de 1896, ce nombre était porté à 3,432.

En 1909, le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était de 5,607. En 1910, il s'est élevé à 5,826 ; augmentation : 219.

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, 79 qui sont desservies cinq fois, 209 quatre fois, 381 trois fois, 1,629 deux fois et 311 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 1,458 localités.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Comme en 1909, les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1910, au nombre de 22, sur lesquelles ont circulé 65 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1909, le nombre des ambulants était de 66.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1909, de 6,791 kilomètres ; en 1910, il a été de 6,747 kilomètres ; diminution : 44 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1910, au nombre de 61, soit 3 de moins qu'en 1909 (64).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été en 1910 de 2,336 kilomètres, soit 160 kilomètres de moins qu'en 1909 (2,496).

En 1910, les services de malles-poste ont transporté 170,455 voyageurs, soit 11,315 de moins qu'en 1909 (181,770).

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 1910.		En 1909.		Différences pour 1910.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre et sous-percepteurs. . . .	3,350	329	3,263	324	+ 87	+ 5
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	6,257	121	6,016	113	+ 241	+ 8
Totaux.	9,607	450	9,279	437	+ 328	+ 13
	10,057		9,716		+ 341	
Pour mémoire : Agents de dépôt et gérants d'agence.	25	110	48	91	- 23	+ 19
	135		139		- 4	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1910 s'élève à fr. 40,113,518.06, soit une augmentation de fr. 2,631,894.09, ou de 7.02 p. c., sur celle de 1909, qui était de fr. 37,481,623.97.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1910 à la somme de fr. 19,872,410.37, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1910, à 576,900 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 20,449,310.37 et la recette brute à fr. 40,113,518.06, le rapport entre ces deux sommes est de 50.98 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1910, à fr. 19,664,207.69.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

(14)

(15)

ANNEXES
DE LA PARTIE B

N° I. — Mouvement des correspondances, d'après les moyennes

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.		
1870.	32,763,835	»	42,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	45,744,622	27.79	52,435,096	15.64	682,175	»
1872.	37,775,478	3.79	45,445,998	- 2.07	53,194,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	46,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	44,406,219	4.47	46,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,170,549	28.19
1875.	42,806,823	4.44	47,715,948	4.84	60,522,774	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,491,996	4.61	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	40,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	49,152,644	2.22	64,460,413	4.29	44,430,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	44,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	44,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,241	2.96	77,627,488	5.73	46,730,042	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	84,629,309	5.16	48,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,445,145	7.37	86,429,304	5.88	18,853,444	2.49
1884.	64,024,460	4.17	27,482,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,207,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	24,078,720	6.46
1886.	61,933,562	- 0.54	28,810,994	- 4.44	90,744,556	- 0.82	21,053,916	- 0.42
1887.	62,474,789	0.39	24,656,279	- 4.42	86,834,068	- 4.34	24,416,148	4.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,461	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	- 4.13	28,477,695	2.88	95,484,491	0.018	34,044,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,422,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.50
1892.	70,276,300	2.32	29,018,851	- 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,044,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,148,796	3.90	30,798,845	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.61
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.84	109,924,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	- 4.34	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	- 0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,333,824	6.02	117,848,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,757	4.28	36,997,464	4.69	123,040,221	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,142,680	5.89	39,089,597	5.65	130,202,277	5.82	46,523,542	7.35
1900.	96,226,602	5.61	41,394,326	5.89	137,617,928	5.70	51,478,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,243,548	6.82	145,714,808	5.88	55,664,856	8.77
1902.	103,563,351	2.03	48,467,371	9.62	152,030,722	4.33	60,006,492	7.80
1903.	106,075,075	2.43	50,206,008	3.59	156,281,083	2.80	63,404,666	5.66
1904.	106,045,402	- 0.03	49,951,375	- 0.51	155,996,778	- 0.18	67,794,558	6.92
1905.	114,487,182	5.13	54,912,816	9.93	166,399,998	6.67	75,249,148	14.00
1906.	115,550,256	3.64	56,767,930	3.38	172,318,086	3.56	77,163,302	2.54
1907.	119,958,460	3.81	59,863,640	5.45	179,822,070	4.35	80,354,493	4.14
1908.	123,796,537	3.20	53,749,642	- 4.86	182,546,179	1.51	82,404,062	2.55
1909.	128,105,527	3.48	65,516,970	11.52	193,620,497	6.07	87,078,302	5.67
1910.	137,562,538	7.23	74,334,087	8.88	208,696,675	7.79	93,404,350	7.26
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	5,175,081	4.27	3,284,254	5.47	8,459,335	4.65	3,631,040	4.43

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1910 (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	»	687,349	»	6,851,572	— 46.19	40,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
46,120	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.94	25,967,383	17.03
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,439,177	2.16	58,325,598	11.47	30,094,207	15.89
276,500	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,783,000	— 4.75
4,639,638	50.29	11,671,296	46.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	42.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,011,000	— 2.41
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,301,762	42.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,492,656	47.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	42.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,063	4.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	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	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	31,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,965	— 2.66	94,639,858	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	4.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	59,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,316	4.58	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,495,766	2.38	19,403,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	4.40	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	91,271,339	2.48
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	23,145,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,423	5.68
9,836,385	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	1.34	122,431,701	10.73	107,960,411	11.93
11,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,419,478	2.83	127,701,268	4.29	114,924,160	6.45
14,206,933	25.98	65,384,943	13.12	25,365,408	5.17	134,724,720	5.50	123,648,551	7.59
14,921,166	5.03	70,586,022	7.95	26,365,128	3.94	137,755,683	2.25	133,492,970	7.96
16,752,944	42.28	76,759,436	8.75	27,393,304	3.90	139,744,614	1.44	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	5.19
20,035,204	9.92	87,819,762	7.59	29,468,749	4.11	138,342,249	2.75	173,333,217	6.48
21,486,639	7.44	96,735,787	10.12	31,440,480	6.69	147,750,316	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	33,682,189	3.14	152,682,516	0.28	197,570,577	— 0.09
22,652,606	— 3.68	105,056,868	1.44	35,194,749	4.49	155,721,476	4.99	207,562,321	5.06
25,523,122	42.67	112,601,424	7.14	35,473,873	0.79	160,521,278	3.08	220,865,628	6.41
26,331,802	3.17	119,736,212	6.34	36,091,449	4.74	171,964,993	7.43	246,988,121	11.83
969,045	4.28	4,600,083	4.38	930,434	2.81	4,841,735	3.10	12,313,434	5.97

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1910 et 1909.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1910.	
		1910.	1909.		
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	originaires de l'in- térieur	à destination de l'intérieur.	232,090	229,459	+ 2,631
		— de l'étranger.	70,207	69,663	+ 544
	Ensemble.		302,297	298,822	+ 3,475
	originaires de l'étranger		445,349	406,449	+ 38,900
Ensemble.		447,646	404,974	+ 42,672	
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		4,230	994	+ 3,236
		originaires de l'étranger	8,799	7,283	+ 1,516
	Ensemble.		10,029	8,274	+ 1,755
	Totaux.		427,675	413,245	+ 14,430
Montant des lettres	originaires de l'in- térieur	à destination de l'intérieur.	388,492,789 88	369,701,215 94	+ 18,791,573 94
		— de l'étranger.	87,783,705 43	83,687,384 65	+ 4,096,320 78
	Ensemble.		476,276,495 31	453,388,600 59	+ 22,887,894 72
	originaires de l'étranger		89,299,070 07	84,277,483 43	+ 5,021,586 64
Ensemble.		565,575,565 38	537,666,083 72	+ 27,909,481 66	
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		803,791 40	532,850 85	+ 270,940 55
		originaires de l'étranger.	2,746,376 09	2,441,891 62	+ 304,484 47
	Ensemble.		3,550,161 19	2,974,742 47	+ 575,418 72
	Totaux.		569,425,726 57	540,340,826 49	+ 29,084,900 08
Produit	port.		79,740 75	78,283 25	+ 1,457 50
		droit proportionnel et droit fixe réunis.	161,771 58	157,395 70	+ 4,375 88
	Totaux.		241,482 33	235,678 95	+ 5,803 38
Nombre de lettres perdues ou spoliées		5	7	— 2	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*) 4,279 0	(*) 40,091 46	— 35,812 46	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur.		(*) 2,300,587	(*) 2,161,966	+ 138,621
		bons de poste.	4,973,066	4,887,393	+ 85,673
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger.		747,629	685,750	+ 61,879
		Ensemble.	5,021,282	4,735,109	+ 286,173
	mandats originaires de l'étranger		745,240	674,016	+ 71,224
Totaux.		5,766,522	5,409,425	+ 357,097	

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste n, en 1910, transporté celles que renfermaient 4,841,461 lettres recommandées 5 de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(*) Dont fr. 4,219.20 à charge du Trésor.

(*) Dont fr. 9,936.46 à charge du Trésor.

(*) a) Non compris : 1° 96,564 mandats s'élevant à fr. 27,555,570.26 émis en liquidation d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 926,765 (taxe fr. 2,992.10), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,059,046.50 (taxe fr. 4,246.55), payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

b) Il a été créé pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant, 56,720 mandats de versement pour une somme globale de fr. 69,211,459.25 et 46,091 mandats de paiement au montant total de fr. 49,481,264.95. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

c) Du 1er novembre au 31 décembre, il a été exécuté pour le service des virements internationaux (créé par arrêté royal du 15 octobre 1910 et inauguré le 1er novembre suivant), 167 transferts au départ et à l'arrivée, pour une somme globale de fr. 289,069.22. Ces fonds ont été confondus avec le montant des mandats originaires et à destination de l'étranger.

(*) a) Non compris : 1° 98,458 mandats, s'élevant à fr. 28,491,148.80, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 925,552 (taxe fr. 3,220.70), 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 1909, 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), 24,656 mandats de versement pour une somme globale de fr. 54,610,036.02 et 42,264 mandats de paiement au montant total de fr. 5,807,078.95. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

N° II. (Suite). — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.
Comparaison des années 1910 et 1909.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1910.	
		1910.	1909		
Montant des	}	mandats de et à destination de l'intérieur	(¹) 361,386,236 41	(²) 304,331,292 73	+ 60,054,943 38
		bons de poste.	16,758,572	16,019,623 »	+ 708,949
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger.	63,535,829 67	45,867,821 40	+ 7,668,008 27
		Ensemble	434,680,637 78	366,248,737 13	+ 68,431,900 65
		mandats originaires de l'étranger	62,555,241 35	46,761,176 42	+ 5,794,064 93
Totaux		487,235,879 13	413,009,913 55	+ 74,225,965 58	
Produit de la taxe.	}	Mandats du service intérieur	697,164 90	657,713 45	+ 39,451 45
		Bons de poste.	125,336 30	120,105 90	+ 5,230 40
		Mandats du service international	375,316 55	336,087 59	+ 39,228 96
		Totaux	1,197,817 75	1,113,906 94	+ 83,910 81
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	}	Nombre	27	49	+ 8
		Montant	1,778 87	715 95	+ 1,062 92
Effets de commerce.					
a. <i>Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés.		42,238	41,653	+ 585	
Produit de la taxe		8,447 60	8,330 60	+ 117	
Nombre de protêts.	}	par huissiers	368	282	+ 86
		par agents des postes	233	174	+ 59
b. <i>Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	}	déposés	3,761,583	3,639,032	+ 122,551
		encaissés	3,483,694	3,363,011	+ 120,683
Montant des effets	}	déposés	936,398,011 32	906,886,728 79	+ 29,511,282 53
		encaissés	(³) 877,865,623 36	(⁴) 850,647,795 71	+ 27,217,827 65
Produit de la taxe		(⁵) 1,373,371 30	1,330,849 45	+ 42,521 85	
Nombre d'effets protestés.	}	par huissiers.	77,982	79,531	— 1,549
		par agents des postes	153,874	154,414	— 540

(¹) Voir note (¹) de la page 18.
(²) Voir note (²) de la page 18.
(³) Dont fr. 137,140,521.90 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.
(⁴) Dont fr. 82,191,368.34 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.
(⁵) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 2,102.10) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 517.60).

N° II. (Suite.) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*
Comparaison des années 1910 et 1909.

	ANNÉES.		DIFFÉRENCES pour 1910.	
	1910.	1909.		
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹) 13,169,938	12,296,319	+ 873,619	
Montant des quittances	} déposées	(²) 374,950,958 03	(³) 345,932,720 04	+ 29,018,238 02
		} encaissées	(⁴) 494,412,616 88	405,265,922 83	+ 89,146,694 05
Produit de la taxe	(⁵) 2,315,249 20		2,476,846 85	+ 161,597 65
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	} Journaux belges	737,728	706,967	+ 30,761
		} — étrangers	(⁶) 54,402	43,978	+ 10,424
	Totaux		791,830	750,945	+ 40,885
Montant des abonnements souscrits	2,993,233 10	2,853,406 69	+ 139,826 41	
Produit de la taxe	91,830 79	85,044 44	+ 6,786 35	
Permis de pêche.				
Nombre de permis délivrés	87,853	88,207	- 354	
Montant des permis délivrés	199,707	202,096	- 2,389	
Produit de la taxe	9,341 40	9,357 90	- 16 50	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	408,751	442,384	- 33,633	
Montant des coupons et des titres amortis	} déposés	4,042,916 64	4,029,626 77	+ 13,289 87
		} encaissés	4,026,829 59	4,014,576 40	+ 12,253 19
Produit de la taxe	2,452 40		2,499 37	- 46 97
Récouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	} originaires de l'intérieur	(⁷) 78,001	73,069	+ 4,932
		} — l'étranger	(⁸) 467,720	445,994	+ 21,726
Montant des valeurs	} à recouvrer		(⁹) 6,279,649 79	5,591,854 53	+ 687,795 26
		} — l'étranger	(¹⁰) 6,719,716 21	6,360,083 36	+ 359,632 85
	} recouvrées		(¹¹) 4,968,816 09	4,545,807 68	+ 423,008 41
		} — l'étranger	5,308,499 26	5,050,645 40	+ 257,854 86
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.	42,860 90		44,579 20	+ 1,718 30
Nombre de valeurs protestées en Belgique	} par huissiers	487	487	+ 0
		} par agents des postes	61	59	+ 2

(¹) Y compris 97,522 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,049,361.70 et ayant donné un produit de fr. 15,866.35.
(²) Y compris fr. 90,678,880.04 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 82,735,546.98).
(³) 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. 60,264,017).
(⁴) Non compris 825 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 49,031 envois contre remboursement s'élevant à fr. 4,030,659.50 et pour lesquels on a perçu fr. 3,759.20 du chef de taxes d'encaissement des envois recouvrés.

N° III. — *Renseignements statistiques du mouvement postal.*
Comparaison des années 1910 et 1909.

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.	LETTRES							Totaux.	CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.	
	PRIVÉES				DE SERVICE						
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.				
Intérieur.	En 1910.	133,177,770	1,952,728	232,090	137,362,588	32,883,892	2,932,884	35,818,776	173,181,364	93,404,350	9,640,852
	En 1909.	126,104,131	1,766,237	229,150	128,103,527	32,347,481	2,918,443	35,265,927	163,369,454	87,078,302	9,196,924
	Différences.	+7,069,639	+186,491	+2,931	+9,259,061	+538,408	+14,441	+552,849	+9,811,910	+6,326,048	+443,924
International. Expéditions de Belgique.	En 1910.	37,734,817	1,315,685	^(a) 71,437	39,151,939	56,024	48,129	104,153	39,256,092	14,000,686	*
	En 1909.	33,701,024	1,237,808	^(b) 70,655	35,009,486	58,910	41,616	100,526	35,110,052	13,795,656	*
	Différences.	+4,033,793	+107,877	+783	+4,142,453	-2,886	+6,463	+3,587	+4,146,040	+205,020	*
International. Expéditions de l'étranger.	En 1910.	30,514,952	1,543,048	^(c) 124,148	32,182,148	119,548	48,672	168,220	32,350,368	12,331,176	*
	En 1909.	28,968,548	1,427,504	^(d) 113,432	30,507,484	66,300	41,080	107,380	30,614,864	11,727,456	*
	Différences.	+1,546,404	+115,544	+10,716	+1,674,664	+53,248	+7,592	+80,840	+1,735,504	+603,720	*
En général.	En 1910.	203,427,539	4,841,461	^(e) 427,675	208,696,675	33,061,464	3,020,685	36,091,149	244,787,824	119,738,212	9,640,852
	En 1909.	183,775,703	4,431,540	^(f) 413,245	188,620,487	32,472,704	3,001,169	35,473,873	229,094,370	112,801,424	9,196,928
	Différences.	+14,651,836	+409,921	+14,430	+15,076,178	+588,760	+28,516	+617,276	+15,693,454	+7,134,788	+443,924

(a) Dont 1,230 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 991 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 8,799 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 7,283 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 10,029 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 8,274 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 97,522 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris les envois contre remboursement.

(i) Y compris 49,031 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	214,550
	— le Télégraphie	2,651,521
	Total	2,866,071

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,866,071 figurant en tête de la colonne.

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des cor- respondances et des valeurs d'encasement (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'encasement.		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.	1910	34,712,428	49	1,381,818	90	879,507	42	91,830	79	9,341,40		29,430	85	
	1909	32,066,354	51	1,339,480	05	837,367	17	85,044	44	9,337	90	41,664	30	
Différences pour 1910.	en plus . . .	2,646,073	98	42.638	85	42,139	95	6,786	65	>		(*)	47,766	55
	en moins . .	"	"	"	"	"	"	"	"	46	80	"	"	

N° V. — Relevé des valeurs postales d'affranchissement

QUAN

	TIMBRES-POSTE													
	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	dits de cha			
	1 centime.	2 cent.	5 cent.	10 cent.	20 cent.	25 cent.	35 cent.	50 cent.	1 franc.	2 francs.	DE	DE	DE	
											2 cent	4 cent.	10 cent.	
Résultats de l'année.	1910	217,153,800	23,409,575	123,407,582	141,833 8. 6	9,456,373	22,608,069	2,460,784	2,163,481	444,528	112,432	581,413	304,310	375,561
	1909	221,133,317	23,154,730	110,944,528	131,306,870	9,080,503	20,821,365	2,235,001	2,001,518	385,926	88,811	"	"	"
Différences pour 1910.	en plus . . .	16,017,523	254,845	12,463,054	10,527,026	35,870	1,786,704	225,783	161,963	58,602	23,621	581,413	304,310	375,563
	en moins . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

VA.

	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.		
	1910	2,371,538	60	168,191	50	6,170,389	10	14,183,381	60	1,891,274	60	5,652,017	25	861,274	40	1,081,740	50	444,528
1909	2,211,363	57	163,094	60	5,540,226	40	13,130,687	"	1,816,112	60	5,205,341	25	782,281	50	1,000,750	"	385,926	
Différences pour 1910.	en plus . . .	160,173	23	5,096	90	621,162	70	1,052,702	60	75,162	"	446,676	"	78,992	90	80,990	50	58,602
	en moins . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

(a) A cette somme, il y a lieu d'ajouter celle de fr. 29,181.40, montant de la taxe des quittances téléphoniques, non représentée en timbres-poste, soit au total fr. 37,446,985 51
 Toutefois, il n'a été porté en recette, en 1910, que » 36,103,588 79
 soit en moins fr. 1,343,396 75
 montant de la valeur des timbres-poste à déduire pour :
 1° Taxe des non-valeurs » 91,115 15
 2° Bulletins d'épargne » 177,710 49
 3° Frais de remise des objets exprès par les bureaux de poste » 37,865 61
 4° Id. id. id. télégraphiques » 566,300 17
 5° Affranchissement des télégrammes » 85,722 71
 6° Surtaxe des timbres de charité » 46,494 42
 7° Appoint sur les bons de poste » 338,188 17
 Total fr. 1,343,396 75

En 1909, il avait été porté en recette fr. 33,414,892 46

(*) Les timbres dits de charité ont été émis le 1^{er} juin 1910.

Comparaison des années 1910 et 1909.

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.
675,017 40	374,405 29	125,336 30	43,921 44	1,790,480 11	40,413,518 06	
653,051 05	328,656 56	120,105 30	71,704 27	1,959,138 12	37,481,623 97	
21,966 35	45,748 73	5,230 40	»	»	2,631,894 09	
»	»	»	27,782 56	168,658 01	»	

vendues. — Comparaison des années 1910 et 1909.

TITÉS.

rité (*)	DÉ 15 cent.	Cartes de timbres de fr. 2.02.	Coupons-réponse de fr. 0.28	ENVELOPPES timbrées de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETRES.		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.									
	329,852	46,326	62,831	178,828	54,557,171	2,620,986	337,129	20,125	5,196,790	41,281	354,281	781,911	300,655	285,747	34,790	7,385	629,485,674
	»	49,632	53,121	155,334	52,989,111	2,467,031	318,781	26,373	4,593,931	33,753	318,883	748,057	390,373	193,017	30,238	6,288	563,903,633
	329,852	»	9,710	12,994	1,538,060	102,956	18,348	2,752	262,659	7,528	35,426	35,854	»	92,730	4,552	1,097	+ 45,582,041
	»	3,306	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	95,718	»	»	»	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	(a)
19,477 50	43,518 52	17,592 68	19,616 08	2,727,858 55	262,998 60	33,712 90	5,825 »	519,879 »	10,320 26	17,714 05	78,191 10	50,131 »	45,724 10	17,395 »	7,385 »	37,417,804 14	
»	100,356 44	14,873 88	18,186 74	2,648,455 55	246,703 10	31,878 10	5,274 60	483,393 10	8,438 21	15,942 75	74,605 70	79,274 60	37,905 10	15,119 »	6,288 »	14,539,018 82	
49,477 50	»	2,718 80	1,429 34	79,403 »	16,295 50	1,834 80	550 40	26,285 90	1,882 »	1,771 30	3,585 40	»	17,819 »	2,276 »	1,097 »	+ 2,878,795 31	
»	8,878 12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	19,143 61	»	»	»		

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1910 et 1909.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.	PERMIS de fr.						TOTAL.	
	1 (simples)	2 (doubles)	3 (simples)	4 (doubles)	5 (simples)	10 (simples)		
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1910. . .	25,049	2,621	48,964	6,521	743	3,955	87,853
	1909. . .	25,622	2,441	48,828	6,438	748	4,220	88,297
Différences pour 1910	en plus. .	»	-180	136	83	»	»	- 444
	en moins.	573	»	»	»	5	265	
VALEURS.								
Résultats de l'année	1910. . .	Fr. 25,049	Fr. 5,242	Fr. 97,928	Fr. 26,084	Fr. 5,944	Fr. 39,550	Fr. 199,797
	1909. . .	25,622	4,882	97,656	23,752	5,984	42,200	202,096
Différences pour 1910	en plus. .	»	360	272	332	»	»	- 2,299
	en moins.	573	»	»	»	40	2,650	

(1)

PARTIE C.



TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE I^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux.

§ 1. SERVICE INTERNATIONAL.

Des réductions importantes de taxes ont été accordées en faveur des télégrammes échangés avec divers pays de l'Amérique du Sud.

Le dégrèvement qui résulte, pour le public belge, de ces réductions peut être évalué à 120,000 francs par an.

* * *

Un câble a été immergé entre Ténériffe (Canaries) et Monrovia (Libéria). Il forme la deuxième section d'une ligne qui reliera l'Allemagne à l'Amérique du Sud (1).

Un câble a également été posé entre l'île Saint-Vincent (Cap-Vert) et Buenosaires, par l'île Ascension. Ce câble est destiné à faciliter les communications de l'Afrique et de l'Europe avec la République Argentine et les pays de la côte occidentale de l'Amérique du Sud.

* * *

La correspondance en langage convenu est maintenant admise dans les relations avec la Turquie.

§ 2 AFFRANCHISSEMENT DES TÉLÉGRAMMES.

Jusque dans ces dernières années, les timbres-poste ne pouvaient servir à affranchir les correspondances télégraphiques.

La suppression de cette restriction à l'emploi des valeurs postales a été réclamée, à diverses reprises, par les membres des deux Chambres, mais la mesure demandée présentait des difficultés au point de vue de la séparation des produits respectifs de la poste et du télégraphe.

(1) Le raccordement de cette deuxième section à la côte de l'Amérique du Sud (Pernambouc), a été effectué au commencement de l'année 1911. La nouvelle voie est ouverte au public, depuis le 30 mars.

Des dispositions nouvelles, prises d'un commun accord par les administrations intéressées, ont aplani ces difficultés. Depuis le mois de juin 1910, le public est autorisé à affranchir les télégrammes de toutes catégories au moyen de timbres-poste.

Cette amélioration a été bien accueillie. Elle permettra, ultérieurement de supprimer les timbres-télégraphe (1).

§ 3. RADIOTÉLÉGRAPHIE.

La Belgique fut une des premières nations à appliquer les découvertes scientifiques permettant d'échanger des messages à travers l'espace au moyen de radiations électriques.

Dès juillet 1902, les paquebots de la ligne d'Ostende à Douvres furent pourvus du télégraphe sans fil, en même temps qu'une station radiotélégraphique était établie à Nieupoort. Les malles de l'État se trouvèrent ainsi en mesure de se tenir en relation constante avec la côte durant le cours de leur traversée.

Ce système d'intercommunication, limité tout d'abord à l'échange des télégrammes intéressant la régularité et la sécurité de la navigation, fut ouvert à la correspondance publique, en mars 1904.

Depuis le 1^{er} septembre 1908, en conformité des stipulations de la Convention internationale conclue à Berlin, en 1906, entre la généralité des États maritimes, à l'effet de régler les conditions de fonctionnement de la télégraphie sans fil sur toute la surface du globe, les relations de la station côtière de Nieupoort furent étendues à la correspondance générale avec tous les navires, belges et étrangers, passant dans son rayon d'action.

En raison de cette extension, les installations de ladite station ont été complètement réfectionnées, de manière à les mettre à la hauteur des tous derniers progrès réalisés dans le domaine de la télégraphie sans fil. Des perfectionnements seront incessamment apportés aussi à l'équipement radio-télégraphique des paquebots de la ligne Ostende-Douvres, à l'effet d'augmenter la portée de ces postes de bord et de les mettre ainsi en mesure de correspondre avec les stations côtières étrangères et notamment avec celle de la Grande-Bretagne.

(1) La suppression des timbres-télégraphe est un fait accompli depuis le 1^{er} mars 1911.

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 1910 et en 1909, sont résumés et comparés au tableau ci-après :

	MOUVEMENT			RECETTE			
	1910	1909	Différence en 1910	1910	1909	Différence en 1910	
Télégrammes privés	{ intérieurs internationaux { au départ et à l'arrivée en transit .	5,849,546	3,605,838	+ 2,243,708 ou 6,21 %	2,250,800	2,073,385.21	+ 177,414.79 ou 8,56 %
		4,087,310	3,370,635	+ 716,675 ou 21,25 %	3,313,434.00	2,863,398.93	+ 450,035.07 ou 15,72 %
		672,910	702,263	- 29,353 ou 4,41 %	391,703.68	409,032.78	- 17,329.10 ou 4,45 %
Totaux	8,609,596	7,876,736	+ 732,860 ou 9,31 %	5,950,188.48	5,346,736.92	+ 603,451.56 ou 11,29 %	
Télégrammes de service	12,078,400	10,036,800	+ 2,041,600 ou 20,31 %	—	—	—	
Exprès postaux distribués par les porteurs du télégraphe	2,663,064	2,472,030	+ 191,034 ou 7,73 %	864,775.97	524,070.36	+ 340,705.61 ou 64,99 %	
Recettes diverses {	Abonnements aux adresses écrites sous une forme abrégée ou con- ventionnelle, etc. Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques et pro- duits extraordinaires.	—	—	89,197.75	81,737.75	+ 7,460.00 ou 9,10 %	
		—	—	5,406.00	4,684.09	+ 721.91 ou 15,41 %	
TOTAL DES RECETTES TÉLÉGRAPHIQUES				6,589,566.20	5,957,249.12	+ 632,317.08 ou 10,61 %	

a) *Télégrammes privés intérieurs*

Le mouvement de la télégraphie privée à l'intérieur, en 1910, accuse une progression de 243,508 télégrammes ou de 6.81 p. c., comparativement à l'exercice 1909. Ce résultat est dû, en ordre principal, à l'exposition internationale de Bruxelles.

Ci-après la décomposition du mouvement :

Télégrammes simples	3,452,994
— avec réponse payée	198,109
— urgents	43,420
— avec exprès payé au départ.	31,931
— avec reçu de dépôt	33,462
— mandats.	25,181
— spéciaux divers	84,249
Total.	3,849,346

b) *Télégrammes privés internationaux*

1^o *Départ et arrivée :*

L'échange des télégrammes entre la Belgique et les pays étrangers a été particulièrement actif pendant l'année 1910, par suite de l'extension des affaires commerciales. L'exposition internationale de Bruxelles a également contribué à développer le trafic. Son influence s'est exercée spécialement sur les relations limitrophes.

L'augmentation de mouvement est de 516,657 télégrammes ou de 14.47 p. c., par rapport à l'exercice 1909.

La répartition des télégrammes internationaux, par pays d'échange, est donnée à l'annexe n° 1.

2^o *Transit :*

La diminution de 4.18 p. c. que l'on constate dans la correspondance en transit, pour l'année 1910, porte exclusivement sur les relations anglo-allemandes. Elle s'explique par le fait qu'en 1909, il s'était produit, dans ces relations, un accroissement de mouvement tout à fait anormal (39.95 p. c.).

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE

Le nombre des télégrammes de service émis sans application de taxe s'est élevé en 1910 à 12,078,400 (1). Ils se répartissent comme il suit entre les administrations du département :

Télégrammes de service de l'État.	{	Chemins de fer	11,576,630 ou 94.19 p. c.
		Postes	154,600 ou 1.28 —
		Télégraphes	301,960 ou 2.50 —
		Autres services (marine, service météorologique, etc.)	88,170 ou 0.73 —

Télégrammes de service transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés	157,020 ou 1.30 —
Total.	12,078,400

Le nombre de ces correspondances en 1909 a été de	10,056,800
<i>Augmentation en 1910.</i>	2,021,600 ou 20.10 p. c.

Cette augmentation est attribuable à l'intensité des transports par voie ferrée, provoquée notamment par l'exposition de Bruxelles.

(1) Non compris les télégrammes de service relatifs à la marche des trains, échangés par téléphone, de station à station.

III.

Bureaux télégraphiques. — Développement du réseau. — Appareils en service.

§ 1. — BUREAUX

	EN 1910	EN 1909	DIFFÉRENCE en 1910
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
1° Bureaux de l'État établis :			
a. Dans des stations de l'État.	862	855	+ 7
b. — de compagnies de chemins de fer.	26	29	— 3
c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes. . .	499	473	+ 26
d. Dans des postes éclusiers.	9	8	+ 1
e. — bureaux militaires	8	8	—
Ensemble. . .	1,404	1,373	+ 31
2° Bureaux de compagnies de chemins de fer.	34	31	+ 3
Totaux de A. . .	1,438	1,404	+ 34
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'État.	93	96	— 3
b. — de compagnies de chemins de fer	6	6	—
c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes. . .	36	32	+ 4
d. — postes éclusiers.	59	59	—
e. — bureaux militaires.	4	4	—
f. — bureaux de police	4	4	—
Ensemble. . . .	196	193	+ 1
Totaux de A et B. . .	1,634	1,599	+ 35
C. Bureaux de dépôt :			
a) Disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes	53	52	+ 1
b) Non pourvus d'appareils de transmission.	820	766	+ 54
Ensemble. . .	873	818	+ 55
Totaux de A, B et C. . .	2,507	2,417	+ 90
D Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement	117	112	+ 5
Totaux généraux.	2,624	2,529	+ 95

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1910
		1910	1909	
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Longueur des lignes	aériennes	7,464	7,310	+ 154
	souterraines	48	48	—
	sous-fluviales	5	5	—
	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).	298	302	— 4
Totaux		7,880	7,733	+ 147
Développement total des fils conducteurs	aériens	37,940	37,325	+ 615
	souterrains	4,411	4,351	+ 60
	sous-fluviaux	29	27	+ 2
	sous-marins (part de la Belgique) (3)	504	517	— 43
	établis à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2) . .	4,974	4,960	+ 14
Totaux		44,858	44,480	+ 678
Fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer (2)		520	520	—
Totaux généraux		42,378	41,700	+ 678

A Bruxelles et à Anvers, le bureau central de chacune de ces deux villes est relié aux bureaux succursales importants par des tubes pneumatiques dont le développement total est de 9,129 mètres.

(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⁾	1,617
		b. — — auditif.	862
		c. — Hughes	72
		d. — — installés en duplex	26
		e. — — — diplex	4
		f. — Baudot — quadruplex.	2
Total.			2,583
Nombre d'appareils radiotélégraphiques	}	a. Système Marconi écrivants (Morse).	⁽²⁾ 10
		b. — — auditifs	1

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882)

Au 31 décembre 1910, 5 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

(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) Installés à bord des paquebots de l'État.

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

Renseignements généraux

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1910, l'Etat a créé quinze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leurs bureaux centraux dans les localités suivantes :

- Ninove et Tubize (groupe de Bruxelles);
- Beersse et Hamme (groupe d'Anvers);
- Mellet et Romedenne (groupe de Charleroy);
- Avelghem (groupe de Courtrai);
- Wetteren (groupe de Gand);
- Comblain-au-Pont et Micheroux (groupe de Liège);
- Couckelaere (groupe du littoral);
- Beloil et Blaton (groupe de Tournai);
- Moresnet et Welkenraedt (groupe de Verviers).

Le réseau de Quevaucamps a été supprimé; les abonnés de ce réseau ont été raccordés en partie au réseau de Beloil et en partie à celui de Blaton.

Au 31 décembre 1910, le nombre des réseaux s'élevait à 236.

Sur les 2,629 communes belges, 1,663 possédaient au moins un poste téléphonique d'abonnement au 31 décembre 1910.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a terminé en 1910 les travaux de la transformation des lignes aériennes des réseaux de Verviers et de Mons en conduites souterraines, et elle a doté le réseau verviétois du système de tables commutatrices à batterie centrale et à signaux lumineux. Pendant le même exercice, les travaux de la transformation des réseaux d'Ostende et de Bruges ont été commencés, et on a préparé le programme de la mise sous terre des réseaux aériens de Namur, de Tournai et de Huy.

Bureaux publics. — Des bureaux publics ont été ouverts à Alost (centre), Anvers (centre), Berchem-Anvers (station), Bruxelles (bourse des métaux), Chaudfontaine (station), Etterbeek (station), Grivegnée (poste), Jemappes (station) et Saventhem (station). Deux bureaux publics ont fonctionné à l'Exposition de Bruxelles.

Au 31 décembre 1910, le nombre des bureaux publics s'élevait à 210.

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu, dans le courant de l'année 1910, aux bureaux télégraphiques des localités ci-après :

Avelghem, Beersse, Beloeil, Blaton, Comblain-au-Pont, Couckelaere, Hamme, Havelange, Mellet, Micheroux, Moresnet, Neerpelt, Ninove, Rome-denne, Tubize, Welkenraedt et Wetteren.

Le bureau de poste de Mouscron a été pourvu d'un appareil pour la transmission des télégrammes déposés à ce bureau.

Tarifs. — Tous les abonnés du réseau de Verviers ont été reliés indistinctement au moyen de raccordements bifilaires; néanmoins, la surtaxe afférente à l'usage d'un second fil de raccordement a été supprimée dans ce réseau, comme dans tous les cas analogues.

Prise à domicile de télégrammes à transmettre et de correspondances postales à expédier par exprès. — Moyennant l'acquit d'une taxe spéciale, fixée à 25 centimes dans le rayon local du bureau télégraphique requis, les abonnés au téléphone peuvent réclamer un porteur pour enlever des télégrammes à transmettre ou des correspondances postales à expédier par exprès.

Aux termes des règlements, les réquisitions des porteurs ne sont admises qu'à partir d'un poste téléphonique dont le titulaire a versé une provision en garantie du recouvrement des taxes.

En vue de mettre le service de la prise à domicile plus complètement à la portée du public en général, cette restriction est levée, à titre d'essai, depuis juin 1910, dans les agglomérations d'Anvers, de Bruxelles, de Gand et de Liège, où les demandes sont dorénavant reçues de tous les postes téléphoniques sans exception.

Ladite mesure n'ayant donné lieu à aucun inconvénient, l'essai vient d'être étendu aux 61 autres localités belges qui sont le siège d'une perception des télégraphes. Il est à présumer que, par suite de cette extension, les abonnés useront plus largement de ce service, qui n'a pas donné des résultats aussi avorables en 1910 qu'en 1909.

Communications permanentes établies en dehors des vacations des bureaux centraux. — Inauguré le 13 septembre 1909, ce service a été bien accueilli du public.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE

Les nouveaux réseaux ci-après ont été mis, en 1910, en relation avec les réseaux existants :

Avelghem, Beersse, Beloeil, Blaton, Comblain-au-Pont, Couckelaere, Hamme, Mellet, Micheroux, Moresnet, Ninove, Romedenne, Tubize, Welkenraedt et Wetteren.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE

De nombreuses relations nouvelles ont été ouvertes entre la Belgique d'une part, l'Allemagne et la France d'autre part.

Au 31 décembre 1910, 478 réseaux allemands, 23 réseaux anglais et 1,740 réseaux français étaient admis à la correspondance avec la Belgique.

En ce qui concerne les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg, le service téléphonique est réglé de telle manière que tous les réseaux néerlandais ou grand-ducaux, sans restriction, correspondent avec tous les réseaux belges.

Renseignements statistiques

A. — Mouvement et recette

OBJETS DE LA STATISTIQUE	MOUVEMENT			RECETTE			
	1910	1909	Différences en 1910	1910	1909	Différences en 1910	
Service local	Conversations taxées . . .	130,429	106,782	+ 23,647 ou 22,14 p. c.	33 907.25	27,800	+ 6,098.25 ou 21,95 p. c.
	Abonnements . . .	58,649	35,152	+ 23,497 ou 9,95 p. c.	9,083,135.54	8,120,126.15	+ 963,027.41 ou 11,86 p. c.
	Avis téléphoniques . . .	12,660	11,878	+ 782 ou 6,58 p. c.	3,189.03	2,993.25	+ 195.80 ou 6,54 p. c.
	Autres produits . . .	"	"	"	14,527.66	5,012.22	+ 9,515.44 ou 189,85 p. c.
	Totaux des recettes . . .				9,134,777.50	8,133,940.60	+ 978,836.90 ou 12 p. c.
Service interurbain	Conversations . . .	1,359,771	1,193,710	+ 166,062 ou 12,24 p. c.	1,447,171	1,286,855.50	+ 160,315.50 ou 13,08 p. c.
	Abonnements . . .	82	82	"	68,841.99	65,572.67	+ 3,269.32 ou 8,29 p. c.
	Avis téléphoniques . . .	12,978	13,111	- 133 ou 1,01 p. c.	4,561.50	4,610.85	- 49,35 ou 1,07 p. c.
	Totaux des recettes . . .				1,520,574.49	1,355,039.02	+ 165,535.47 ou 12,22 p. c.
Service international	Conversations . . .	464,044	404,024	+ 60,020 ou 14,60 p. c.	912,693.40	802,176.35	+ 110,517.05 ou 13,76 p. c.
	Abonnements . . .	23	26	- 3 ou 3,86 p. c.	20,002.75	20,544.60	- 541.85 ou 2,64 p. c.
	Totaux des recettes (part belge) . . .				932,696.15	822,720.95	+ 109,975.20 ou 13,37 p. c.
Totaux généraux des recettes . . .				11,588,048.14	10,353,700.57	+ 1,234,347.57 ou 12,14 p. c.	

B. Bureaux centraux téléphoniques

	31 décembre 1910	31 décembre 1909	DIFFÉRENCES pour 1910
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques	244	199	+ 45
— — — — — postaux	9	10	— 1
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des localités	43	43	.
TOTALS.	236	222	+ 14

Ces 236 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux), dont la nomenclature est indiquée ci-dessous :

Groupe de Bruxelles. — Bruxelles, Assche, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Étienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Genval, Grammont, Groenendael, Hal, Ninove, Nivelles, Overysche, Rhode-Saint-Genèse, Tubize, Vilvorde, Virginal, Wavre, Wolverthem.

Groupe d'Anvers. — Anvers, Beersse, Boom, Cappellen, Hamme, Hove, Lierre, Moll, Turnhout, Zwyndrecht.

Groupe d'Arlon. — Arlon, Baconfoy-Tenneville, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay-la-Neuve, Halanzy, Jamoigne, Lavaux, Libin, Libramont, Messancy, Nassogne, Neufchâteau, Paliseul, 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, Mellet, Mettet, Nalinnes, Peissant, Philippeville, Rance, Romedenne, Seneffe, Sivry, Sombreffe, Tamines, Thuillies, Thuin, Walcourt.

Groupe de Chimay. — Chimay, Couvin, Mariembourg, Momignies, Seloignes.

Groupe de Courtrai. — Courtrai, Avelghem, 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, Wetteren.
- Groupe de Landen.* — Landen, Beeringen, Brée, Diest, Genck, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Lommel, Looz, Maeseyck, Neerpelt, Orp, Perwez, Saint-Trond, Tirlenmont, Waremme, Wychmael.
- Groupe de Liège.* — Liège, Amay, Andenne, Barvaux, Comblain-au-Pont, Engis, Esneux, Fexhe, Huy, Laroche, Marche, Micheroux, Modave, Ouffet, Roelenge-sur-Geer, Rotheux-Rimièrre, Seraing, Soheit-Tinlot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé, Wandre.
- Groupe du littoral.* — Bruges, Ostende, Beernem, Blankenberghe, Couckelaere, Dixmude, Furnes, Ghisteltes, Handzaeme, Heyst, La Panne, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Thourout.
- Réseau de Louvain.* — Louvain.
- Résau 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, Belœil, Blaton, Brugellette, Celles, Flobecq, Frasnes-lez-Buissenal, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Taintignies, Templeuve.
- Groupe de Verviers.* — Verviers, Dolhain, Herve, Moresnet, Spa, Stavclot, Theux, Vielsalm, Welkenraedt.

*C. Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques
et les abonnés des réseaux locaux. (Service gratuit.)*

GROUPES OU RÉSEAUX <small>(Pour la composition des groupes, voir p. 15-14)</small>	C <small>Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service au 31 décembre 1910</small>	MOUVEMENT		
		Année 1910	Année 1909	Différences pour 1910
Groupe de Bruxelles	25	413,749	384,272	+ 31,477
— d'Anvers	9	671,716	592,875	+ 78,841
— d'Arlon	21	28,165	26,054	+ 2,131
— de Charleroy	27	251,759	226,926	+ 24,835
— de Chimay	4	11,568	11,682	— 114
— de Courtrai	12	72,756	62,501	+ 10,255
— de Gand	14	170,694	149,610	+ 21,084
— de Landen	16	51,395	46,589	+ 5,006
— de Liège	19	175,502	164,015	+ 11,487
— du littoral	14	150,601	128,365	+ 2,236
Réseau de Louvain	1	36,601	28,540	+ 8,261
— de Malines	1	10,940	10,059	+ 881
Groupe de Mons	11	79,392	73,981	+ 5,411
— de Namur	17	79,818	68,829	+ 10,989
— de Termonde	4	43,070	39,837	+ 3,133
— de Tournai	10	94,809	85,942	+ 8,867
— de Verviers	9	99,287	95,725	+ 3,562
TOTAUX	214	2.423.882	2,193,382	+ 230,440

D. Développement du réseau téléphonique

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES	
		1910	1909	pour 1910	
		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.	106,545	98,591	+ 7,954
		— sous-fluviaux.	273	251	+ 22
		— souterrains.	102,526	91,813	+ 10,513
Total pour la téléphonie locale. . .			209,144	190,635	+ 18,489
<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 . . .	15,103	13,865	+ 1,238
		exclusivement à la téléphonie inter- nationale (sections belges).	(1) 5,805	(1) 5,381	+ 222
TOTAL pour la téléphonie interurbaine et internationale. . .			20,906	19,446	+ 1,460
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes			(2) 5,841	(2) 5,523	+ 318
TOTAL des fils exclusivement téléphoniques			235,891	215,624	+ 20,267
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.			6,962	6,773	+ 189
TOTAL des fils télégraphiques. . .			7,071	6,882	+ 189
TOTAUX GÉNÉRAUX.			242,962	222,506	+ 20,456

(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 651 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 1910, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 49,528.

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 1910, on comptait 4 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 28 heures 15 minutes, réparties entre 82 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 23, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 27 minutes, réparties entre 9 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 15 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1910, il existait 65 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 1910, 52 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

(18)

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

I.

Personnel

Le personnel se composait, au 31 décembre 1910, de 4,699 agents, répartis comme il suit :

	En 1910		En 1909		Différence pour 1910	
	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.	2,061	601	1,923	489	+ 138	+ 112
2° Personnel subalterne (1): gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières.	1,961	76	1,920	74	+ 41	+ 2
Totaux	4,022	677	3,843	563	+ 179	+ 114
	4,699		4,406		+ 293	
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	5,589	308	5,241	277	+ 348	+ 31
	5,867		5,518		+ 349	

(1) Non compris les agents qui portent les télégrammes à domicile.

II.

Résultats financiers.

§ 1. — RECETTES.

Les recettes effectuées, en 1910, s'élèvent à :

a) Pour le télégraphe.	fr.	6,589,566.20
b) Pour le téléphone	fr.	11,588,048.14
Total.	fr.	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 18,177,614.34

§ 2. — DÉPENSES

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires effectuées par les services des télégraphes et des téléphones, pendant l'année 1910, 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.	6,186,460 »
42	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	2,405,000 »
43	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses	995,600 »
44	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	14,000 »
45	Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne	3,550 »
46	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges. . .	3,804 50
<i>Services communs aux administrations des postes, des télégraphes et téléphones</i>		
31	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	} Quote-part de l'administration des télégraphes et des téléphones (2).
32	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	
33	Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total des dépenses ordinaires. . . fr.		9,943,500 » (1)

(1) Les chiffres des dépenses sont approximatifs.

(2) Cette quote-part représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 31, 32 et 33, dépenses s'élevant respectivement à :

Fr.	165,190 »
»	242,000 »
»	337,000 »
Total. . . fr.	744,190 »

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 1910 par d'autres services de l'État :

1° Part du télégraphe et du téléphone dans les frais généraux du Département des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Marine fr.	123,552
2° Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	65,519
3° Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	13,156
4° Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer	686,448
5° Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	117,480
6° Même coopération pour les télégrammes de service (1).	472,757
7° Pensions des anciens fonctionnaires et employés des télégraphes et des téléphones, imputées sur le budget de la Dette publique	256,849
Total des dépenses en prestations	Fr. 1,735,541

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 1910 :

1° Crédits inscrits au budget extraordinaire pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique . fr.	73,802,144.87
A déduire : le montant des crédits alloués pour des travaux non exécutés au 31 décembre 1910 fr.	7,369,513.38
Il reste	Fr. 66,432,631.49
2° Montant du capital représentant les diverses rentes payées aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État fr.	11,430,582.24
3° Frais généraux d'administration afférents aux travaux de premier établissement et d'extension (2). fr.	6,599,111.28
Total des dépenses de premier établissement au 31 décembre 1910	Fr. 84,462,325.01

(1) 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.

(2) 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/35), donne la répartition détaillée de ces dépenses par catégories d'installations : lignes, appareils, locaux, mobilier, etc.

§. 3. — 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 1910, 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 157,020 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 1910 :

Recettes des télégraphes et des téléphones	fr. 18,177,614.34
Dépenses ordinaires et dépenses en prestations.	11,678,841.00
	6,498,773.34
Excédent de recettes.	fr. 6,498,773.34

(23)

**ANNEXES
DE LA PARTIE C.**

1. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales
— Comparaison des années 1910 et 1909

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée

RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme		
		En 1910	En 1909	En 1910, différence proportionnelle o/o	En 1910	En 1909	En 1910, différence proportionnelle o/o	En 1910	En 1909	
de l'Europe	Allemagne	1,010,975	875,558	+15.47	759,103 62	629,790 75	+ 17.56	0.7511	0.7195	
	France	979,180	850,298	+17.97	710,098 56	586,194 95	+ 21.14	0.7250	0.7060	
	Grande-Bretagne	715,618	647,254	+10.57	755,795 56	675,338 16	+ 11.62	1.0553	1.0434	
	Luxembourg (Grand-Duché de)	28,445	26,731	+ 6.41	16,077 27	14,844 18	+ 8.51	0.5652	0.5555	
	Pays-Bas	464 154	421,071	+10.25	265,485 94	240,558 95	+ 10.43	0.5720	0.5708	
	Autriche	78,262	65,085	+20.28	77,557 59	63,001 50	+ 22.76	0.9882	0.9680	
	Bulgarie	16,941	13,790	+22.85	13,912 06	11,519 31	+ 20.77	0.8212	0.8555	
	Danemark	21,767	20,101	+ 7.97	19,271 65	17,982 88	+ 7.17	0.8854	0.8920	
	Espagne	57,501	46,584	+25.44	49,942 62	41,476 32	+ 20.41	0.8686	0.8004	
	Grèce et îles	7,720	7,415	+ 4.11	5,698 61	5,159 20	+ 10.46	0.7582	0.6958	
	Hongrie	18,265	15,099	+ 20.97	17,504 93	14,550 61	+ 20.50	0.9584	0.9657	
	Italie	95,854	80,929	+15.97	96,229 93	82,596 96	+ 16.51	1.0255	1.0206	
	Norvège	24,961	23,403	+ 6.66	20,482,48	18,264 28	+ 12.15	0.8266	0.7804	
	Portugal	19,955	17,386	+14.76	16,516 91	14,527 19	+ 13.28	0.8278	0.8241	
	Roumanie	62,196	47,016	+32.29	56,721 25	42,529 41	+ 34.00	0.9120	0.9005	
	Russie	160,604	152,059	+21.65	139,514 91	114,540 24	+ 21.80	0.8687	0.8675	
	Serbie	5,462	2,461	+40.67	3,258 83	2,400 68	+ 35.73	0.9413	0.9755	
	Suède	24,001	22,566	+ 9.02	22,097 99	21,050 72	+ 5.45	0.9025	0.9329	
	Suisse	75,085	65,498	+15.10	60,209 04	51,624 98	+ 16.65	0.8258	0.8150	
Turquie d'Europe	15,586	12,828	+ 4.55	10,772 66	9,850 66	+ 9.58	0.8018	0.7865		
Autres pays d'Europe . .	1,700	1,257	+44.70	1,588 16	914 68	+ 46.94	0.7755	0.7657		
de l'Amérique	du Nord	États-Unis et Amérique britannique . . .	93,255	93,567	+ 0.01	92,550 92	90,272 88	+ 2.52	0.9598	0.9419
		Mexique	3,193	2,479						
	Centrale et Antilles	Cuba	1,909	1,455	+31.97	3,163 10	2,095 25	+ 50.97	1.0900	0.9528
		Autres pays	995	764						
	du Sud	Argentine (République)	28,878	26,450						
		Brésil	7,424	7,004						
		Chili	1,440	1,250	+ 9.64	60,049 54	57,648 83	+ 4.16	1.4557	1.5522
Uruguay	2,365	1,882								
Autres pays	1,156	1,058								
A reporter		4,017,880	3,508,056		3,251,283 71	2,808,143 35				

RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme	
	En 1910	En 1909	En 19 0, différence proportionnelle 0/0	En 1910	En 1909	En 19 0, différence proportionnelle 0/0	En 1910	En 1909
Report.	4,017,580	3,508,056		3,251,283 71	2,808,445 35			
de l'Afrique	Algérie-Tunisie.	11,505	9,719					
	Afrique du Sud britannique.	3,222	3,373					
	Congo belge.	511	412					
	Égypte	9,347	9,077	+ 9.82	26,647 76	24,204 68	+ 10 09	0.9078 0.9051
	Iles Canaries.	1,342	1,115					
	Maroc.	1,278	1,544					
Autres pays.	2,549	1,763						
de l'Asie	Chine.	2,751	2,003					
	Indes britanniques et Ceylan	9,786	9,233					
	Japon.	2,748	2,125	+11.00	26,790 02	23,589 70	+ 13.57	0.8114 0.7951
	Turquie d'Asie.	15,088	15,574					
	Autres pays	2,644	2,411					
de l'Océanie	Australie	4,895	4,189					
	Indes néerlandaises.	1,515	917	+21 64	8,712 51	7,461 22	+ 16.77	1.1839 1.2535
	Autres pays	949	944					
TOTAUX	4,087,510	3,570,655	+14.47	5,513,454 "	2,803,568 95	+ 15.72	0.8107 0.8019	

B. — Correspondances en transit

TRANSIT PAR LA BELGIQUE RELATIONS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme	
	En 1910	En 1909	En 19 0, différence proportionnelle 0/0	En 1910	En 1909	En 19 0, différence proportionnelle 0/0	En 1910	En 1909
Anglo-allemandes (1).	405,617	464,281	-12.63	289,785 13	318,539 75	- 9.03	0.7144	0.6862
Franco-néerlandaises (2)	247,502	224,660	+10.17	90,751 86	84,045 22	+ 7.98	0.5667	0.3741
Autres que les deux précédentes (3).	19,824	13,554	+48.45	11,166 69	7,349 83	+ 51.93	0.5834	0.5504
TOTAUX	672,940	702,265	- 4.18	591,703 68	409,932 78	- 4.45	0.5821	0.5838

(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 1910 et 1909

		1910			1909
Correspondances privées					
		Relations intérieures			
Classification des télégrammes par rapport aux délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination : Proportion pour cent des télégrammes transmis dans un délai de	4 à 45 minutes	75.37			76.32
	16 à 30 —	20.73			20.22
	31 à 45 —	3.38			2.93
	46 à 60 —	0.47			0.44
	plus d'une heure	0.08			0.09
RELATIONS					
		intérieures	internationales	intérieures	internationales
Classification des télégrammes par catégorie : Proportion pour cent des	Télégrammes ordinaires	89.48	85.38	89.34	86.09
	— urgents	1.43	2.34	0.92	1.91
	— spéciaux (1)	9.69	12.28	9.74	12.00
Classification des télégrammes par rapport à leur objet : Proportion pour cent des	Dépêches d'État	1.87	0.52	2.04	0.48
	Nouvelles de bourse	2.79	4.65	2.86	5.84
	Transactions commerciales et industrielles	43.28	63.71	43.44	69.74
	Correspondances de journaux	0.22	0.66	0.36	0.80
	Affaires privées	51.84	28.46	51.60	23.14
Classification des télégrammes par rapport au nombre de mots : Proportion pour cent des télégrammes de	2 à 40 mots	42.80	53.06	43.38	54.77
	11 à 15 —	53.39	26.25	57.49	25.93
	16 à 20 —	19.54	11.39	18.26	10.80
	21 à 30 —	9.73	6.66	8.76	6.41
	31 à 40 —	4.67	1.59	4.49	4.44
	41 à 50 —	0.49	0.52	0.35	0.50
	Plus de 50 mots	0.36	0.53	0.27	0.48
Nombre de mots, en moyenne, par télégramme		15.57	14.92	15.23	14.74

(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. $\frac{C}{13-14}$)	ABONNEMENTS							BUREAUX PUBLICS			
	ANNUELS		SEMESTRIELS		TOTALS		Différences en 1910	au 31 décembre 1910	au 31 décembre 1909	Différences en 1910	
	Retenants par fil simple	Retenants par fil double	Retenants par fil double	Retenants par fil simple	Retenants par fil double	des abonnements au 31 décembre 1910					des abonnements au 31 décembre 1909
	Retenants par fil simple	Retenants par fil double	Retenants par fil double	Retenants par fil simple	Retenants par fil double	des abonnements au 31 décembre 1910	des abonnements au 31 décembre 1909	Différences en 1910	au 31 décembre 1910	au 31 décembre 1909	Différences en 1910
Groupe de Bruxelles	»	15,623	9	»	213	13,847	12,323	+ 1,522	47	44	+ 3
— d'Anvers	»	5,288	»	»	77	5,365	4,042	+ 425	22	20	+ 2
— d'Arion	»	0	655	»	2	663	624	+ 39	4	4	»
— de Charleroy	»	2,323	»	»	18	2,541	2,156	+ 207	13	13	»
— de Chimay	»	»	142	»	1	143	137	+ 6	1	1	»
— de Courtrai	»	5	975	»	5	981	880	+ 101	8	8	»
— de Gand	»	2,578	»	»	81	2,430	2,274	+ 185	10	10	»
— de Landen	»	2	557	»	5	544	474	+ 70	11	11	»
— de Liège	»	4,579	»	»	107	4,486	4,140	+ 357	21	19	+ 2
— du littoral	»	19	1,520	»	175	1,725	1,581	+ 142	18	18	»
Réseau de Louvain	»	»	220	»	7	227	214	+ 15	3	3	»
— de Malines	131	2	»	6	1	140	115	+ 27	1	1	»
Groupe de Mons	»	1,211	»	»	12	1,223	1,136	+ 67	9	8	+ 1
— de Namur	»	26	1,455	»	55	1,516	1,305	+ 121	7	7	»
— de Termonde	»	6	217	»	6	229	202	+ 27	11	10	+ 1
— de Tournai	»	5	1,150	»	6	1,159	1,031	+ 128	8	8	»
— de Verviers	»	1,543	»	»	60	1,605	1,519	+ 84	8	8	»
Totaux	131	50,816	6,887	6	809	38,649	35,152	+ 3,497	210	201	+ 9

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine intérieure au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

SERVICE LOCAL						SERVICE INTERURBAIN						SERVICE INTERNATIONAL		
CONVERSATIONS TAXÉES			AVIS TÉLÉPHONIQUES			Conversations à taxe pleine			AVIS TÉLÉPHONIQUES			Conversations à taxe pleine au départ et à l'arrivée		
En 1910	En 1909	Différences en 1910	En 1910	En 1909	Différences en 1910	En 1910	En 1909	Différences en 1910	En 1910	En 1909	Différences en 1910	En 1910	En 1909	Différences en 1910
67,613	48,994	+ 18,621	4,856	4,501	+ 355	415,826	504,772	+ 40,054	3,480	3,528	- 48	159,624	145,155	+ 14,491
18,553	15,733	+ 2,800	519	326	+ 193	225,294	190,405	+ 35,191	823	760	+ 57	178,849	145,367	+ 33,482
1,096	961	+ 135	674	559	+ 135	15,808	13,507	+ 501	362	353	+ 9	4,679	3,708	+ 971
6,220	6,514	- 294	1,208	1,526	- 118	112,655	101,455	+ 11,198	1,071	1,004	+ 67	16,111	14,857	+ 1,254
57	56	+ 1	100	55	+ 45	5,542	5,171	+ 371	171	115	+ 56	1,687	1,258	+ 449
1,773	1,862	- 87	496	508	- 12	57,459	51,446	+ 5,993	574	506	+ 68	11,795	9,765	+ 2,028
6,594	5,928	+ 666	514	585	- 69	89,171	81,017	+ 8,154	1,144	1,102	+ 42	14,952	15,865	+ 1,067
2,110	1,607	+ 512	742	766	- 24	52,288	26,979	+ 5,309	464	482	- 18	1,800	1,913	- 113
9,250	8,795	+ 455	512	425	+ 89	108,469	100,666	+ 7,803	1,055	1,208	- 263	20,264	19,517	+ 917
4,026	3,975	+ 51	881	841	+ 40	81,269	77,692	+ 3,667	816	741	+ 75	10,435	9,923	+ 512
559	551	+ 208	12	19	- 7	17,568	15,228	+ 2,340	198	196	+ 2	671	609	+ 62
239	188	+ 51	5	»	+ 3	9,710	8,756	+ 974	59	81	- 22	1,540	700	+ 640
5,609	5,188	+ 421	894	795	+ 101	42,559	58,617	+ 5,922	609	607	+ 2	6,092	4,764	+ 1,328
2,367	2,539	+ 228	295	330	- 35	51,575	47,207	+ 4,368	775	770	+ 5	2,875	2,517	+ 358
1,645	1,549	+ 94	87	109	- 22	22,138	19,154	+ 2,984	275	408	- 153	4,059	3,081	+ 978
2,080	2,196	- 116	729	827	- 98	40,585	57,660	+ 2,925	881	902	- 21	14,255	12,672	+ 1,583
2,417	2,546	- 99	158	132	+ 26	55,899	54,599	+ 1,500	243	252	- 9	14,578	15,485	- 907
130,420	106,782	+ 23,647	12,660	11,878	+ 782	1,339,774	1,193,719	+ 146,052	12,978	15,114	- 135	464,044	404,924	+ 59,120

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL

IV. — Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1910 et 1909

PAYS EN RELATION	MOUVEMENT DES CONVERSATIONS A TAXE PLEINE			MONTANT DES PARTS BELGES			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS			PARTS TOTALES DE L'ETAT BELGE		
	EN 1910	EN 1909	DIFFÉRENCE en 1910	EN 1910	EN 1909	DIFFÉRENCE en 1910	EN 1910	EN 1909	DIFFÉRENCE en 1910	EN 1910	EN 1909	DIFFÉRENCE en 1910
France	228,837	201,198	+ 27,641	588,216 55	520,324 40	+ 57,891 85	15,156 25	16,440 60	- 1,284 55	573,572 60	556,765 »	+ 56,807 60
Allemagne	125,041	102,795	+ 20,246	258,594 20	202,869 95	+ 55,524 25	»	»	»	258,594 20	202,869 95	+ 55,524 25
Angleterre	18,596	19,656	- 1,240	122,967 »	134,662 50	- 11,685 50	5,982 50	5,240 »	+ 712 50	126,949 50	157,902 50	- 10,955 »
Hollande	87,517	75,840	+ 11,677	165,110 25	157,214 85	+ 27,925 40	»	»	»	165,140 25	157,214 85	+ 27,925 40
Grand-duché de Luxembourg.	6,285	5,457	+ 826	7,975 60	7,104 65	+ 870 95	861 »	864 »	»	8,850 60	7,968 65	+ 870 95
TOTAUX	464,044	404,924	+ 59,120	912,695 40	802,176 55	+ 110,517 05	20,002 75	20,544 60	- 541 85	952,696 15	822,720 95	+ 109,975 20

V. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1910 et 1909.*

V. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOMS DES								
		Bruxelles	Anvers	Arlon	Charleroy	Chimay	Courtrai	Gand	Landen	
SERVICE LOCAL	Conversations	En 1910	17,402 »	4.790 50	286 75	1,635 75	14 25	458 50	1,753 25	562 »
		» 1909	12,737 75	4,034 »	238 25	1,701 75	14 »	484 50	1,556 50	421 50
		Différences	+ 4,724 25	+ 745 50	+ 28 50	- 66 »	+ 0 25	- 26 »	+ 181 75	+ 140 50
	Abonnements	En 1910	5,747,175 41	1,431,892 26	116,578 15	530,420 57	25,800 94	108,712 15	310 094 09	110,653 60
		» 1909	5,296,230 42	1,278,530 90	95,422 10	401,325 93	22,997 71	132,034 81	483,500 59	82,875 91
		Différences	+450,942 99	+153,311 56	+21,156 03	+30,094 64	+2,812 25	+16,677 32	+55,594 40	+27,789 69
	Avis téléphoniques	En 1910	1,211 90	129 75	171 75	305 25	28 »	125 50	150 25	188 70
		» 1909	1,077 »	81 50	154 75	331 50	15 75	129 75	148 75	192 75
		Différences	+ 134 90	+ 48 25	+ 37 »	- 26 25	+ 11 25	- 4 25	- 18 50	- 4 05
	Cartes payantes	En 1910	296 89	65 »	2 »	12 »	»	»	5 »	2 »
		» 1909	389 55	89 »	»	»	»	»	4 »	»
		Différences	- 92 44	- 26 »	+ 2 »	+ 12 »	»	»	+ 1 »	+ 2 »
SERVICE INTERURBAN	Conversations	En 1910	448,906 »	246,828 50	14,697 »	121,731 »	5,894 »	59,915 50	95,407 »	34,921 50
		» 1909	393,522 »	206,165 »	14 134 50	109,041 50	5,518 50	55,583 »	86,611 50	29,134 50
		Différences	+ 55,384 »	+40,663 50	+ 542 50	+11,809 50	+ 375 50	+ 6,532 50	+ 8,793 50	+ 5,787 »
	Abonnements	En 1910	21,998 83	14,406 50	»	2,100 »	»	»	2,913 »	926 55
		» 1909	19,740 50	12,766 50	»	2,133 »	»	550 »	2,752 50	650 »
		Différences	+ 2,258 33	+ 1,700 »	»	- 55 »	»	- 330 »	+ 185 50	+ 296 33
	Avis téléphoniques	En 1910	1,220 75	290 25	127 70	375 60	59 85	201 90	402 15	163 15
		» 1909	1,241 50	298 10	125 50	352 40	40 25	179 55	387 95	169 20
		Différences	- 20 55	+ 22 15	+ 2 40	+ 23 20	+ 19 60	+ 22 35	+ 14 20	- 6 05
	Conversations	En 1910	369,295 10	387,532 45	5,765 70	18,419 75	1,512 65	10,545 45	22,809 10	5,255 25
		» 1909	354,909 35	304,915 70	2 938 40	16,885 55	1,046 25	8 038 00	20,101 10	3,439 65
		Différences	+ 14,385 75	+82 618 75	+ 805 50	+ 1,534 40	+ 466 40	+ 1,884 55	+ 2,508 »	- 224 40
Abonnements	En 1910	19,552 75	»	»	»	»	»	450 »	»	
	» 1909	20,094 60	»	»	»	»	»	450 »	»	
	Différences	- 541 85	»	»	»	»	»	»	»	
Conversations du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer	En 1910	300 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»	
	» 1909	300 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»	
	Différences	»	»	»	»	»	»	»	»	
Abonnements au service des commu- nications perman- entes en dehors des vacations des bureaux centraux	En 1910	2,579 50	270 »	445 50	535 »	50 »	380 »	435 50	646 »	
	» 1909	649 50	38 »	161 50	142 »	10 »	115 50	80 50	152 »	
	Différences	+ 1,950 »	+ 212 »	+ 284 »	+ 411 »	+ 40 »	+ 264 50	+ 355 »	+ 514 »	
Produits extraordinaires	En 1910	297 29	725 68	0 50	24 61	»	9 74	44 50	1 »	
	» 1909	247 »	204 27	0 25	24 21	»	7 90	57 87	»	
	Différences	+ 50 29	+ 451 41	+ 0 25	+ 0 40	»	+ 1 84	- 13 48	+ 1 »	
TOTAUX	En 1910 . . . fr.	4,628,292 42	2,086,997 89	156,075 05	693,617 55	33,405 69	220,346 72	643,234 65	151,281 55	
	» 1909 . . . fr.	4,101,138 75	1,807,268 97	113,215 05	622,859 64	29,740 46	195,343 71	593,631 26	117,015 51	
	Différences . . .	+527,153 67	+279,728 92	+22,858 »	+72,757 89	+3,725 23	+25,003 01	+47,603 37	+34,266 02	
Taux p. c. des différences . .	ou 12.85 %	ou 13.48 %	ou 20.10 %	ou 11.68 %	ou 12.33 %	ou 12.80 %	ou 8 %	ou 29.23 %		

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1910 et 1909

RÉSEAUX OU GROUPES (Pour la composition des groupes, voir p. $\frac{C}{13-14}$)									TOTAUX	Taux pour cent des différences
Liège	Littoral	Louvain	Malines	Mons	Namur	Termonde	Tournai	Verviers		
2,488 25	1,040 50	148 50	61 25	028 75	675 »	438 50	531 »	632 50	53,007 25	
2,560 25	1,054 »	88 50	49 »	312 50	614 »	409 75	565 »	649 75	27,800 »	
+ 118 »	+ 12 50	+ 60 »	+ 12 25	+ 116 25	+ 61 »	+ 28 75	- 52 »	- 17 25	+ 6,008 25	21 95
988,593 26	280,574 59	42,222 78	17,561 55	250,320 71	263,550 29	45,878 61	201,258 93	344,915 77	9,083,153 54	
905,263 95	260,906 44	41,010 30	14,156 26	210,401 40	245,375 99	40,382 68	177,587 07	320,975 58	8,120,126 43	
+ 83,329 31	+ 19,668 15	- 1,787 52	+ 3,205 29	+ 20,110 22	+ 19,984 50	+ 3,505 93	+ 23,651 86	+ 25,942 19	+ 963,027 41	11.85
128 50	221 45	5 »	0 75	224 »	74 25	21 75	186 75	40 50	5,189 08	
109 25	212 75	4 75	»	108 25	87 »	27 25	209 75	54 50	2,993 28	
+ 19 25	+ 8 70	- 1 75	+ 0 75	+ 25 75	- 12 75	- 5 50	- 25 »	+ 6 »	+ 195 80	6.54
»	9 »	22 »	»	»	2 »	»	»	»	413 89	
2 »	»	»	»	2 »	»	»	»	»	486 35	
- 2 »	+ 9 »	+ 22 »	»	- 2 »	+ 2 »	»	»	»	- 72 44	14.69
118,311 50	87,587 »	18,711 »	10,265 »	45,067 50	54,883 50	23,464 50	45,887 50	38,673 »	1,447,171 »	
109 502 50	83,699 »	16,100 50	9,253 »	41,186 »	50,345 50	20,537 50	40,637 50	37,367 50	1,286,855 50	
+ 8,809 »	+ 3,888 »	+ 2,610 50	+ 1,012 »	+ 3,881 50	+ 4,540 »	+ 5,127 »	+ 3,250 »	+ 1,305 50	+ 160,318 50	12.46
17,955 50	1,602 83	»	»	583 »	1,260 »	»	5,675 »	1,554 »	68,841 99	
17,435 »	1,276 67	»	»	595 »	1,260 »	»	2,747 50	1,004 »	63,372 67	
+ 520 50	+ 326 16	»	»	- 210 »	»	»	+ 927 50	- 550 »	+ 5,269 32	8.29
362 75	287 00	69 30	20 05	213 65	272 25	95 55	312 85	83 55	4,501 50	
454 50	259 85	68 60	28 35	214 70	272 »	142 80	316 98	89 45	4,610 88	
- 91 55	+ 27 75	+ 0 70	- 7 70	- 1 05	+ 0 25	- 47 25	- 4 10	- 3 90	- 49 35	1.07
26,537 70	16,540 45	1,222 93	2,058 45	6,002 50	3,100 75	9,241 50	15,385 85	17,855 80	912,693 40	
24,861 30	16,705 45	1,202 40	1,066 85	4,063 30	2 774 15	6,466 30	12,215 30	18,986 60	802,176 35	
+ 1,476 40	- 165 »	- 20 53	+ 991 60	+ 1,037 20	+ 386 60	+ 2,775 20	+ 1,168 55	- 1,150 80	+ 110,517 05	13.78
»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,002 75	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,544 60	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 541 85	2.64
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	520 »	
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	520 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3,208 50	920 50	64 »	18 »	726 »	1,079 50	136 »	669 »	45 »	12,282 »	
747 »	268 »	16 »	»	254 »	327 »	40 »	100 »	42 »	3,233 »	
+ 2,461 50	+ 658 50	+ 48 »	+ 18 »	+ 472 »	+ 752 50	+ 110 »	+ 479 »	+ 3 »	+ 9,010 »	279 »
76 07	20 50	»	13 52	85 25	26 75	1 »	5 80	9 97	1,341 77	
47 22	12 21	»	4 25	18 60	17 06	2 »	0 50	39 55	772 89	
+ 28 85	+ 8 20	»	+ 9 27	+ 66 65	+ 9 69	- 1 »	+ 5 »	- 29 58	+ 568 88	75.59
1,157,562 03	588,816 42	62,463 53	29,799 17	284,153 56	324,964 29	77,297 41	263,890 38	403,792 09	11,588,048 14	
1,060,882 77	564,374 37	61,401 05	24,557 71	258,647 84	299,270 70	67,708 28	234,467 87	380,086 93	10,533,700 57	
+ 96,679 26	+ 24,442 05	+ 972 48	+ 5,241 46	+ 25,505 52	+ 25,693 59	+ 9,589 13	+ 29,422 81	+ 23,705 16	+ 1,254,347 57	12.14
ou 9.11 %	ou 0.70 %	ou 1.58 %	ou 21.34 %	ou 9.86 %	ou 8.59 %	ou 14.16 %	ou 12.55 %	ou 0.24 %		

VI. — *Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1910, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite*

Année	MONTANT du capital engagé	MONTANT		DIFFÉRENCE	OBSERVATIONS
		des dépenses	des recettes		
1910	fr. 65,158,785 21	fr. 8,581,714 20	fr. 9,182,988 54 (1)	+ fr. 601,274 54	(1) Comprend une somme de fr. 67,590 25, 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 1909 (1)	en 1910 (1)	au 31 décembre 1910 (1)
1° Service télégraphique			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	5,542,950 06	162,993 62	5,705,943 68
Appareils de transmission, piles et accessoires	1,304,666 92	107,389 51	1,412,056 43
Locaux	5,804,408 54	453,313 73	5,987,722 27
Mobilier	1,175,908 77	— 408,589 48	1,067,319 29
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	562,614 63	— 37,537 83	525,073 80
Totaux du 1° . . fr.	14,390,545 92	277,569 53	14,668,115 47
2° Service téléphonique local			
Lignes	35,928,053 07	3,325,536 55	39,253,589 62
Appareils	11,916,527 69	861,138 78	12,777,666 47
Locaux	6,358,723 22	108,533 70	6,467,256 92
Mobilier	1,049,342 72	193,488 80	1,242,831 52
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	3,428,454 78	— 11,016 10	3,417,438 68
Totaux du 2° . . fr.	58,681,101 48	4,477,681 73	63,158,783 21
3° Service téléphonique à grande distance			
Lignes	5,414,534 36	367,579 43	5,779,113 79
Appareils	467,381 04	— 11,060 60	456,320 44
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	412,231 02	— 12,238 92	399,992 10
Totaux du 3° . . fr.	6,291,146 42	344,279 91	6,635,426 33
Totaux des 2° et 3° . . fr.	64,972,247 90	4,821,961 64	69,794,209 54
Totaux généraux . . fr.	79,362,793 82	5,099,531 19	84,462,325 01

(1) Chiffres définitifs.

(36)

(1)

PARTIE D

MARINE

2

MARINE

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine se répartit comme suit :

	Fin 1910.	Fin 1909.	DIFFÉRENCES pour 1910.
Bateaux à vapeur	26	24	+ 2
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	35	35	—
Garde-pêche et navires-écoles	4	4	—
Embarcations à vapeur ou avec moteur à essence	7	4	+ 3
TOTAUX.	72	67	+ 5
Canots	259	248	+ 11
Radeaux de sauvetage	48	48	—

Les deux bateaux à vapeur en plus sont les paquebots à turbines « Jan Breydel » et « Pieter De Coninck » dont il est question plus loin.

En 1910, l'administration a fait l'acquisition d'un canot à vapeur pour le service des croiseurs ainsi que de deux embarcations à moteur, l'une pour le service de mesurage du tirant d'eau des navires de commerce, l'autre pour le service de la police maritime à Anvers.

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1910.	Fin 1909.	Différences pour 1910.
Fonctionnaires, employés et agents	1,516	1,482	+ 34
Messagers et gens de service	15	15	—
Ouvriers	236	231	+ 5
TOTAUX.	1,767	1,728	+ 39

La mise en ligne des nouveaux paquebots à turbines a nécessité un renforcement des cadres des contremaîtres, matelots, chauffeurs, etc.

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er} — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I. p. D. Le mouvement des passagers s'est accru dans de notables proportions. Il était de 159,191 en 1909; il a atteint 222,410 en 1910, soit une augmentation de 63,219 unités ou 39 p. c.

Le relevé des billets vendus accuse :

en trafic anglo-belge, 178,627 voyageurs,
en trafic de transit, 43,783 voyageurs.

Si l'on rapproche ces chiffres de ceux correspondants de l'exercice précédent, on constate, en trafic anglo-belge, une plus-value importante de 62,786 unités, tandis qu'en trafic de transit on ne relève qu'une augmentation insignifiante de 433 unités. Cette progression très inégale des deux trafics s'explique par le fait que l'année 1910 a été marquée par l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles qui a attiré dans notre pays la majeure partie des touristes anglais entreprenant un voyage d'agrément sur le continent, et c'est incontestablement le trafic local qui a bénéficié de cette circonstance favorable. Il est néanmoins utile d'ajouter que les chiffres ci-dessus ne sont pas d'une exactitude rigoureuse; en effet, à défaut d'un moyen pratique de ventilation, il est forcément porté au compte du trafic anglo-belge une grande quantité de billets entre Ostende et Douvres délivrés à des voyageurs de transit, soit avec des billets d'agences, soit avec des billets combinés du Verein.

Il est, dès lors, à présumer que le trafic de transit est intervenu pour une plus large part dans l'augmentation constatée.

Il a été délivré 75,957 billets de 1^{re} classe et 146,453 billets de 2^e classe, mais comme il a, en outre, été distribué 102,375 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, le nombre des passagers de 1^{re} classe s'est élevé, en réalité, à 178,330 et celui des passagers de 2^e classe à 44,080 seulement.

La recette encaissée du chef du transport des voyageurs et des bagages a atteint fr. 1,656,503, en augmentation de fr. 449,236.90 sur celle de l'année précédente.

*
* *

La recette du trafic des colis postaux, petits paquets et colis de messagerie et journaux transportés par nos malles, en 1910, s'est élevée à fr. 321,516.91, en augmentation de 27,414.28 sur celle de l'année précédente.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1910 présentent sur ceux de 1909 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 3 kilogrammes et moins . . .	45,896	—	131,688	—	10,974 »	—	
	de plus de 3 à 5 kilogrammes. . .	2,287	—	6,861	—	1,145 50	—	
Petits paquets.	Expès	de 5 kil. et moins . . .	427	—	1,281	—	13 48	—
		de plus de 5 à 10 kil . . .	464	—	3,248	—	432 38	—
		de plus de 10 kil.	—	—	118,690	—	6,702 »	—
	Grande vitesse.	—	—	242,253	—	6,125 29	—	
	Tarif anglo-belge-suisse.	—	—	—	—	3,497 38	—	

L'ensemble du trafic des colis postaux et petits paquets suit donc une marche ascendante constante.

Le transport des chevaux par nos malles, qui avait produit, en 1909, une recette de fr. 1,646.15, a été supprimé lors de la mise en ligne des nouvelles unités complétant notre flotte.

Le transport des finances est en diminution de fr. 6 et celui des journaux en augmentation de fr. 178.20.

En 1910, les paquebots ont effectué entre Ostende et Douvres, 2,202 traversées dont la durée moyenne a été de :

- 3 heures 7 minutes pour les paquebots type « Jan Breydel »;
- 3 — 38 — — — — — type « Princesse Clémentine »;
- 5 — 34 — — — — — pour le paquebot « Rapide »;
- 3 — 44 — — — — — pour les paquebots type « Princesse Henriette »;
- 3 — 57 — — — — — type « Flandre ».

Les frais d'exploitation sont en augmentation de 202,000 francs, en chiffre rond, comparativement à l'exercice 1909; cette progression dans les dépenses s'explique, d'une part, par le renouvellement des chaudières du paquebot « Princesse Henriette » et du cylindre à haute pression du steamer « Léopold II », et, d'autre part, par une consommation plus forte de combustible résultant d'une utilisation plus grande des paquebots les plus rapides. Malgré cette augmentation de dépenses, le résultat final de l'exploitation du service des paquebots se traduit par un écart de plus de 274,000 francs, en faveur de 1910. Cela provient de ce qu'en raison de l'affluence de voyageurs due à l'Exposition de Bruxelles, les recettes de 1910 sont en excédent de 476,600 francs sur celles de 1909, tandis qu'il n'y avait guère qu'une différence de 47,800 francs entre les recettes de 1909 et celles de l'exercice antérieur. Ce résultat est d'autant plus favorable qu'en 1909, les dépenses étaient en diminution de 434,600 francs sur celles de 1908.

Annexes
à consulter.

Chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1,408.01 et a procuré une recette directe de fr. 898.51 ; en 1909, les chiffres avaient été respectivement de fr. 1,322.08 et fr. 688.14.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, le coût et le produit par kilomètre sont les suivants :

	1910.	1909.	Différences pour 1910.
Coût par kilomètre.	12.24	11.50	+ 0.74
Produit direct par kilomètre.	7.81	5.96	+ 1.85

Les deux paquebots à turbines que le Gouvernement avait commandés en 1909, et qui ont reçu les noms de « Jan Breydel » et de « Pieter De Coninck », sont entrés en ligne au cours de l'été 1910. Ces navires ont fourni, aux essais officiels, une vitesse moyenne de 24,29 nœuds et détiennent ainsi le record de la marche parmi les bâtiments affectés aux services similaires. La vitesse moyenne aux essais du paquebot à turbines « Princesse Elisabeth », entré en service en 1905, avait été de 24 nœuds.

§ 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

II, p. D. Comparativement à l'année 1909, la dépense a subi une augmentation de 47,000 francs, attribuable à l'aménagement d'un second pont de roulage à bord des steamers « Stad Antwerpen » et « Ville de Gand ». Cette amélioration a permis d'accélérer le transport des nombreux véhicules qui se présentent, de grand matin, à la Tête-de-Flandre, à destination des marchés d'Anvers.

Ainsi qu'on pourra le constater par le tableau ci-après, une progression sensible s'est produite, en 1910, dans le trafic :

	1910.	1909.	Différences pour 1910.
Passagers	2,959,394	2,797,881	+ 161,513
Animaux	142,543	140,751	+ 1,792
Colis	2,086	2,221	— 135
Véhicules	204,274	195,957	+ 8,317
Coupons délivrés	5,508,297	5,136,810	+ 371,487
Suppléments	21,986	19,333	+ 2,653
Abonnements	194	196	— 2

II, p. D. Ce développement du trafic a donné lieu à un accroissement de recettes de 8,000 francs.

§ 3. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS-DE-WAES.

II, p. D. La dépense a été inférieure de 4,676 francs à celle de 1909; l'écart provient de ce que le dernier exercice avait eu à supporter les réparations d'un steamer de passage ayant subi des avaries à la suite d'une collision.

§ 4. — PILOTAGE.

L'accroissement du mouvement de la navigation sur Anvers s'est encore accentuée en 1910. Le trafic s'est chiffré, à l'entrée et à la sortie, par 13,603 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, contre 12,969 en 1909, soit une différence, en faveur de 1910, de 636 bâtiments ou près de 5 p. c. De même, le tonnage général est monté de 23,735,527 à 23,160,627 tonneaux; différence : 1,423,100 tonneaux ou 6 p. c. Les différents ports du pays sont également en progression. Il en est résulté pour l'ensemble, comme droits de pilotage, une augmentation de recettes de 358,300 francs, qui correspond à une majoration de dépenses de 347,000 francs, soit 238,000 francs pour le personnel et 109,000 francs pour le matériel.

II, p. D.

Pour ce qui concerne le personnel, la différence est due à l'accroissement des remises accordées aux pilotes en proportion des recettes; le remplacement d'un cutter-pilote d'Ostende, perdu corps et biens à la suite d'une collision en mer avec un steamer anglais et les radoubs effectués aux bateaux-pilotes des diverses stations expliquent l'augmentation quant au matériel.

Le service de pilotage à Zeebrugge a été installé dans un bâtiment provisoire en bois, construit sur le terre-plein ouest du chenal de ce port.

Le canot-automobile destiné à faciliter le service du mesurage des navires en rade d'Anvers a été livré en 1910.

§ 5. — REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Le service de la remorque a rapporté fr. 21,488.02, soit 2,700 francs de plus qu'en 1909.

II, p. D.

D'autre part, les charges ont été réduites de près de 8,700 francs. L'économie résulte notamment de ce que le budget de l'exercice précédent avait été grevé de l'acquisition d'une nouvelle chaudière pour le remorqueur de de Nieuport.

II, p. D.

Le bateau à moteur commandé pour le port de Blankenberghe vient d'être fourni; le service de remorquage fonctionnera à cette station à partir du 1^{er} juin 1911.

§ 6. — POLICE MARITIME.

Le recette de la police maritime accuse une augmentation de 8,300 francs, conséquence du développement du mouvement maritime.

II, p. D.

La dépense s'est accrue parallèlement de 7,150 francs à raison : 1^o de primes plus nombreuses allouées du chef d'arrestations de marins déserteurs; 2^o de l'acquisition d'un canot à moteur qui permet maintenant au personnel préposé au débarquement et au rembarquement des poudres et artifices des bâtiments de commerce, de se transporter avec rapidité d'un point à un autre de la rade d'Anvers.

II, p. D.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. — PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

Un poste de signaux avertisseurs de tempêtes a été établi à Zeebrugge et un poste supplémentaire installé à Nieuport. En outre, ce service a été amélioré par la création de nouveaux signaux spéciaux avertisseurs de tempêtes.

L'administration a décidé de baliser, au moyen de bouées lumineuses et sonores, les hauts-fonds du littoral, du « Broersbank » et du banc « Den Oever » devant La Panne (Adinkerke), du banc d'Ostende (Zand) et de celui de Middelkerke. Un premier groupe de bouées, dont la dépense a été imputée sur le budget extraordinaire, a été mouillé en 1910 ; le complément des engins nécessaires pour parfaire l'éclairage du littoral est commandé ; tout ce matériel sera fourni et placé dans le courant de 1911.

II, p. D. La dépense ordinaire est supérieure de 27,500 francs environ à celle de 1909. Le mouillage et l'entretien d'une nouvelle série de bouées lumineuses dans l'Escaut explique cette augmentation de charges.

§ 2. — ECOLES DE NAVIGATION.

Le nombre des élèves ayant fréquenté les cours des écoles de navigation s'est élevé à 212, contre 253 l'année précédente. Il a été accordé 49 bourses et 4 demi-bourses d'études ; en 1909, ces chiffres avaient été respectivement de 37 et de 7.

Les diplômes de capacité conférés en 1909 et en 1910 se répartissent comme suit :

	1910.	1909.
Long cours	85	108
Cabotage.	15	18
Patron-pêcheur	10	55

Le cours de navigation à Nieuport, spécialement destiné aux pêcheurs, a été suivi par 6 élèves, soit 1 de plus qu'en 1909.

70 élèves ont fréquenté les cours spéciaux de machines à vapeur marines annexés aux écoles de navigation ; il y en avait eu 69 l'année antérieure. Il a été décerné 5 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur, et 8 de mécanicien de 2^e classe.

II, p. D. Les dépenses liquidées en 1910, du chef de ces diverses institutions, sont en augmentation de 1,367 francs sur celles de 1909.

§ 3. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Cette surveillance a été effectuée, d'une manière quasi permanente, alternativement par les garde-pêche « Ville d'Anvers » et « Ville d'Ostende ».

Comme par le passé, les élèves de l'école des mousses ont été embarqués, par brigades de 50, au cours des croisières des deux navires.

La dépense dépasse de 1,558 francs celle de 1909.

II, p. D.

§ 4. — SAUVETAGE.

Les brigades du littoral ont opéré, en 1910, divers sauvetages :

L'équipe d'Ostende a recueilli l'équipage, composé de 10 hommes, d'un chalutier à vapeur danois qui s'était échoué à l'Ouest du port, après quoi le bateau a été renfloué par les toueurs de l'État.

Le personnel de la station de Heyst a sauvé d'une situation périlleuse l'occupant d'un bateau à moteur désarmé qui était entraîné au large à la dérive. Il a également ramené à terre 3 hommes qui se trouvaient à bord d'une chaloupe de pêche échouée à la côte.

Une chaloupe à moteur étant venue se briser contre l'estacade de Nieuport, l'équipage, composé de 4 hommes, fut arraché à une mort certaine par les sauveteurs réunis en permanence. Une autre chaloupe de pêche qui, échouée à la côte, avait décliné le secours de la brigade de Nieuport, fut renflouée et ramenée à Ostende, par le grand remorqueur.

L'augmentation de dépense en personnel (4,500 fr.) est due : 1° à l'accroissement du nombre des permanences exigées par les fréquentes tempêtes, 2° aux primes accordées au personnel ayant effectué des sauvetages.

II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

Comparativement à 1909, les recettes et les dépenses de l'exercice 1910 accusent respectivement une augmentation de 854,364.49 et de 625,269 fr. 15 centimes, soit une différence de fr. 229,095.34 en faveur de 1910.

II, p. D.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1910 et 1909.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1910.	ANNÉES.		Différences pour 1910.	ANNÉES.		Différences pour 1910.		
	1910.	1909.		1910.	1909.		1910.	1909.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	25,561	19,627	+ 5,921	237,624 30	178,157 10	+59,467 20	
		2 ^e —	"	"	49,897	36,600	+ 13,297	319,279 "	253,861 "	+65,418 "	
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	1,734	1,023	+ 711	10,280 "	4,797 65	+ 5,482 35	
		2 ^e —	"	"	5,718	2,733	+ 2,985	24,113 60	9,562 "	+14,551 60	
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	10,572	8,692 ⁽⁴⁾	+ 1,880	78,761 40	61,755 40	+14,006 "	
		2 ^e —	"	"	26,983	21,972 ⁽¹⁾	+ 4,996	151,020 80	123,043 20	+27,977 60	
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	38,100	28,630 ⁽¹⁾	+ 9,450	191,274 60	145,881 05	+45,393 55	
		2 ^e —	"	"	63,870	39,891 ⁽¹⁾	+ 23,979	253,392 90	164,772 38	+88,620 55	
	Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Location de malles spéciales	"	6	— 6	"	"	"	"	30	— 30	
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	98,939	70,937	+ 28,002	"	"	"	247,317 50	177,312 50	+70,005 "		
1/2 id. id.	3,434	1,033	+ 2,401	"	"	"	4,292 50	1,291 25	+ 3,001 25		
Petites cabines	1,176	1,424	— 248	"	"	"	8,232 "	9,163 "	— 1,736 "		
Grandes cabines	6,584	4,701	+ 1,883	"	"	"	92,176 "	65,814 "	+26,362 "		
Cabines spéciales	150	125	+ 25	"	"	"	4,200 "	3,500 "	+ 700 "		
— de luxe	49	50	— 1	"	"	"	3,675 "	3,750 "	— 75 "		
Vélos	463	407	+ 56	"	"	"	833 40	732 60	+ 100 80		
Bagages	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Ensemble	—	—	—	222,410	159,191 ⁽²⁾	+ 63,219	1,656,503 "	1,207,266 10	+449,236 90		
Chevaux Têtes.	"	41	— 41	"	"	"	"	1,646 15	— 1,646 15		
Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Voitures Nombre.	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Finances: Groups	75	87	— 12	"	"	"	37 50	43 50	— 6 "		
Journaux Kilog.	"	"	"	82,700	76,760	+ 5,940	2,481 "	2,302 80	+ 178 20		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins	503,907	485,011	+ 18,896	1,523,721	1,395,013 ⁽³⁾	+128,708	127,226 75	116,252 75	+10,974 "	
	de 3 à 5 kilog.	35,489	33,212	+ 2,277	100,467	98,606 ⁽³⁾	+ 1,861	17,744 50	16,601 "	+ 1,143 50	
Petits colis.	Tarif normal. Exprès.	de 5 kilog. et moins	29,036	28,629	+ 407	87,168	85,887 ⁽³⁾	+ 1,281	8,862 88	8,869 40	+ 13 48
		de plus de 5 à 10 kilog.	13,530	13,066	+ 464	94,710	91,462 ⁽⁴⁾	+ 3,248	9,465 40	9,012 82	+ 452 58
		de plus de 10 kilog.	"	"	"	1,827,517	1,708,827 ⁽⁵⁾	+118,690	99,782 71	93,080 71	+ 6,702 "
Grande vitesse. — Poids taxé	"	"	"	993,440	761,185	+232,255	32,444 81	26,319 52	+ 6,125 29		
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.	"	"	"	61,128	63,130	— 2,002	1,405 99	1,418 84	— 12 85		
Dito	"	"	"	"	"	"	21,845 37	18,335 14 ⁽⁶⁾	+ 3,510 23		
Produits extraordinaires fr.	"	"	"	"	"	"	701 90	669 25	+ 32 65		
Totaux fr.							1,978,521 81	1,501,837 96	+476,683 83		

(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) — — — — — ? — — —
(5) Colis taxés au poids.
(6) Convention du 1^{er} juillet 1895 (N. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1910 et 1909.

SERVICES.	1910.	1909.	Différences par 1910.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,978,521 81	1,501,837 99	+ 476,683 83
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	142,131 74	134,083 14	+ 8,048 60
Pilotage	4,406,087 82	4,548,631 82	+ 358,356 "
Écluses	3,790 14	3,537 87	+ 252 47
Remorque sur la côte de Flandre	21,488 02	18,756 53	+ 2,731 49
Police maritime	224,442 17	216,145 07	+ 8,297 10
Écoles de navigation	"	"	"
Pêche maritime	"	"	"
Sauvetage	"	"	"
Totaux fr.	7,277,361 70	6,422,097 21	+ 854,364 49

DÉPENSES.

	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	773,394 49	2,317,054 82	3,100,440 01	772,474 95	2,125,518 99	2,897,993 94	+ 202,455 07
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre. entre Anvers et { le Pays de Wacs.	82,365 19	150,328 94	232,694 13	81,714 17	108,863 66	185,577 83	+ 47,116 30
	26,885 98	28,012 60	54,898 56	27,180 31	32,394 87	59,575 18	- 4,676 62
Pilotage	3,711,089 32	412,671 91	4,123,761 23	3,472,827 65	303,774 65	3,776,602 30	+ 347,158 93
Phares, { éclairage et signaux fanoux et { de la côte	31,329 25	19,259 96	50,589 21	30,453 71	24,847 58	55,301 29	- 4,712 08
signaux. { éclairage de l'Escaut.	130,922 06	139,627 52	270,549 58	132,562 91	105,723 99	238,286 90	+ 32,282 68
Remorque sur la côte de Flandre	72,495 11	21,015 65	93,510 77	70,712 56	31,490 20	102,202 82	- 8,692 05
Police maritime	99,060 92	24,023 25	123,084 17	98,000 78	17,933 12	115,933 90	+ 7,150 27
Écoles de navigation	32,893 48	13,960 46	46,853 94	32,146 48	13,329 56	45,476 04	+ 1,367 90
Surveillance de la pêche maritime, Ecole des mousses, etc.	110,608 25	58,765 78	209,374 03	150,225 58	57,769 96	208,015 54	+ 1,358 49
Sauvetage	58,560 53	11,218 77	69,779 30	54,046 68	11,252 36	65,299 04	+ 4,480 26
Totaux fr.	5,189,594 26	3,205,939 67	8,375,533 93	4,922,345 78	2,827,919 "	7,750,264 78	+ 625,269 15
Recettes totales . . fr.	7,277,361 70			6,422,097 21			+ 854,364 49
Dépenses —	8,375,533 93			7,750,264 78			+ 625,269 15
Excédent { de dépenses . . . fr.	1,098,172 23			1,327,267 47			- 229,095 34
{ de recettes . . . fr.	"			"			"

19)

(I)

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 1910 et en 1909.	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 1906-1910 et année 1905	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 1910.	A, 14
	§ 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1910	A, 15
XIV	»	§ 3. Rails. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1910	A, 16-17
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 1910 (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, 25
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, 25
		§ 7.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXV	»	§ 8.	Achat de combustibles. — Diagramme des prix moyens des charbons pour locomotives, acquis de 1875 à 1910	A, 25
XXV	»	§ 9.	Consommation de combustibles. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1910	A, 25-26
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
------------------------	---	---------------------	--	-------

		Annexes à consulter
§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1910. — Parcours moyen	A, 55	XXXIV à XL de la partie A.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 56	VI, VII, VIII et XII »
§ 4. Produits extraordinaires	A, 57	VI »
§ 5. Produits divers	A, 57	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, 41	
§ 2. Trains de voyageurs.	A, 41	
§ 5. Trains de marchandises.	A, 44	
§ 4. Transport de marchandises	A, 46	
§ 5. Mesures prises dans l'intérêt du personnel des trains.	A, 46	
{ Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 47	
§ 6. { Mesures transitoires prises à l'occasion de l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles	A, 48	
§ 7. Tarifs pour marchandises	A, 48	
§ 8. Publication des documents horaires	A, 56	
§ 9. Arrangements de service entre les administrations de chemins de fer	A, 57	

IV. — Accidents. — Statistique comparative.

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 59-61	XLI
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 62	XLI et XLIII
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 62	XLII et XLIII
§ 4. Personnes tuées depuis 1855	A, 64	XLIII

V. — Contraventions A, 65

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 1910.	A, 67	XLIV
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 68	
§ 5. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 68	XLV
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 69	XLV
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 69	

II.

Situation du matériel roulant	A, 70	XLVI
---	-------	------

III.

Parcours des trains	A, 71	XLVII
-------------------------------	-------	-------

IV.

Annexes à consulter.		Mouvement et recette des transports.		PAGES
XLVIII	de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Voyageurs	A, 72
XLVIII	»	§ 2.	Bagages	A, 73
XLVIII	»	§ 3.	Petites marchandises	A, 74
XLVIII	»	§ 4.	Grosses marchandises	A, 74
XLVIII	»	§ 5.	Finances	A, 75
XLVIII	»	§ 6.	Équipages.	A, 75
XLVIII	»	§ 7.	Chevaux et bestiaux	A, 75
XLVIII	»	§ 8.	Produits extraordinaires	A, 76
XLVIII	»	§ 9.	Récapitulation des recettes.	A, 76

V.

XLVIII	»	Dépenses d'exploitation.	A, 77
--------	---	---	-------

VI.

XLVIII	»	Produits nets de l'exploitation.	A, 78
--------	---	---	-------

VII.

XLVIII	»	Coefficients de l'exploitation	A, 79
--------	---	---	-------

VIII.

XLVIII	»	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 80
--------	---	--	-------

IX.

XLIX	»	Personnel	A, 80
------	---	----------------------------	-------

X.

L	»	Accidents	A, 81
---	---	----------------------------	-------

XI.

		Contraventions	A, 82
--	--	---------------------------------	-------

XII.

		Améliorations et innovations	A, 82
--	--	---	-------

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 1910	A, 90-91
»	II.	Compte définitif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1909	A, 92-93
»	III ^{bis} .	Compte approximatif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1910	A, 94-95
»	III	Compte de profits et pertes. — Exercice 1910	A, 96

	Pages.
N ^o IV. Capital de premier établissement et charges financières depuis l'origine.	A, 98-99
» V. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusque fin 1910. — Coefficient d'exploitation.	A, 100-101
» 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, 102
» VI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises (années 1855 à 1910).	A, 104-105
» VII. Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (Années 1855 à 1910)	A, 106-107
» VIII. Répartition et encaissement des recettes brutes. Droits constatés et recouvrements effectués	A, 108-109
» 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 1899 à 1910.	A, 110-111
» X. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1906-1910) et de la dernière année (1905) de la période précédente	A, 112-113
» XI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1906-1910) et de la dernière année (1905) de la période précédente	A, 114-115
» XII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1906-1910) et de la dernière année (1905) de la période précédente	A, 116-117
» XIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 118
» XIV. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1910 et 1909.	A, 119
» XV. a. — Profil et courbes des voies principales. — b. Signaux de différents systèmes.	A, 120
» XVI. Relevé des passages à niveau supprimés en 1910	A, 121-122
XVII. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1910. — Service des voies et travaux	A, 123

N° XVIII.	Effectif du matériel de traction et de transport.	A, 124-125
» XIX.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement	A, 126-127
	XX. Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes	A, 128-129
» XXI.	Situation du matériel pour trains de marchandises au point de vue du tonnage utilisable	A, 130-131
» XXII.	Importance du matériel de traction en 1910	A, 132
» 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, 133
» XXIII.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 134
» XXIV.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent »	A, 135
» XXV.	Achats et consommation de combustibles.	A, 136-137
» XXVI.	Prix de revient de l'énergie électrique produite dans les usines du chemin de fer en 1910	A, 138-139
» XXVII.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances	A, 140-141
» XXVII ^{bis} .	Éclairage des trains au gaz riche	A, 141
» XXIX.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A,	A, 142
» XXX.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.	A, 143
» XXXI.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours	A, 144
» XXXII.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours	A, 145
» XXXIII.	Mouvement et recettes des abonnements d'ouvriers. A,	A, 146-147
» 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 1910. A,	A, 148-152
» XXXV.	Mouvement général de grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1910. A,	A, 153-173

	PAGES
N° XXXVI. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1910 A,	174
» XXXVII. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1910 A,	176-177
» 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 1910 A,	178-179
» XXXIX. Mouvement général, en tonnes, des grosses marchandises transportées, pendant l'année 1910, par les chemins de fer de l'État Belge A,	181-184
» XL. Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 5, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1910 A,	185
» XLI. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1909 et 1910 A,	186-187
» XLII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1910 A,	188-190
» XLIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835 A,	192-193
» 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^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

» XLIV. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1910. A,	194
» XLV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1910. A,	195
» XLVI. Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1910. — Comparaison des années 1910 et 1909 A,	196
» XLVII. Parcours kilométrique des trains en 1910. — Comparaison des années 1910 et 1909 A,	197
» XLVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1910. A,	198-199
» XLIX. Personnel. — Effectif au 31 décembre 1910. — Comparaison des années 1910 et 1909. A,	200-201
» L. Accidents survenus aux personnes. — Année 1910 — Comparaison des années 1910 et 1909. A,	202-205

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

		PAGES.
Annexes à consulter.	§ 1 ^{er} . Service international	B, 3
	§ 2. Service intérieur	B, 3

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

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

		PAGES
II et III	» § 1 ^{er} . Acceptation	B, 8
II et III	» § 2. Encaissement	B, 8
II et III	» C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis	B, 8
II et III	» D. Quittances (service intérieur)	B, 8
II et III	» E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B, 9
II et III	» F. Abonnements aux journaux	B, 9
	G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances	B, 9 et 10
II, III et V	» 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.

PERSONNEL. B, 15

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1^{er}. Recette. B, 13
§ 2. Dépense. B, 13

ANNEXES DE LA PARTIE B.

- № 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes
fournies par les dénombrements partiels. — Années
1870 à 1910. B, 16 et 17
- » II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Compa-
raison des années 1910 et 1909. B, 18, 19 et 20
- » III. Renseignements statistiques du mouvement postal. —
Comparaison des années 1910 et 1909. B, 22 et 23
- » IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des
années 1910 et 1909. B, 24 et 25
- » V. Relevé des valeurs postales d'affranchissement vendues.
— Comparaison des années 1910 et 1909. B, 24 et 25
- » VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison
des années 1910 et 1909. B, 26

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE 1^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

	PAGES
§ 1. Service international	C, 3
§ 2. Affranchissement des télégrammes	C, 3 et 4
§ 3. Radiotélégraphie.	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. —
APPAREILS EN SERVICE.

	Pages
§ 1. Bureaux	C, 7
§ 2. Développement du réseau télégraphique	C, 8
§ 3. Appareils en service	C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).	C, 9

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

A. Téléphonie locale	C, 10 et 11
B. Téléphonie à grande distance	C, 11
C. Téléphonie internationale	C, 12
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.

I.

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
§ 3. 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 1910 et 1909 C, 24 et 25
- II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1910 et 1909. C, 26
- III. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun

	Pages
des groupes belges en 1910 et en 1909.	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 1910 et 1909.	C, 50
V. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les exercices 1910 et 1909	C, 52 et 53
VI. Tableau indiquant sommairement pour 1910 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.

	Pages
§ 1 ^{er} . Matériel	D, 3
§ 2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres	D, 4
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6
§ 5. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	D, 6
§ 4. Pilotage	D, 7
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7
§ 6. Police maritime	D, 7

Annexes à consulter.

I et II de la partie D.	
II	»

III.

SERVICES DIVERS.

§ 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 8
§ 2. Écoles de navigation	D, 8
§ 5. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	D, 8
§ 4. Sauvetage	D, 9

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.	D, 9
-------------------------------	------

ANNEXES DE LA PARTIE D.

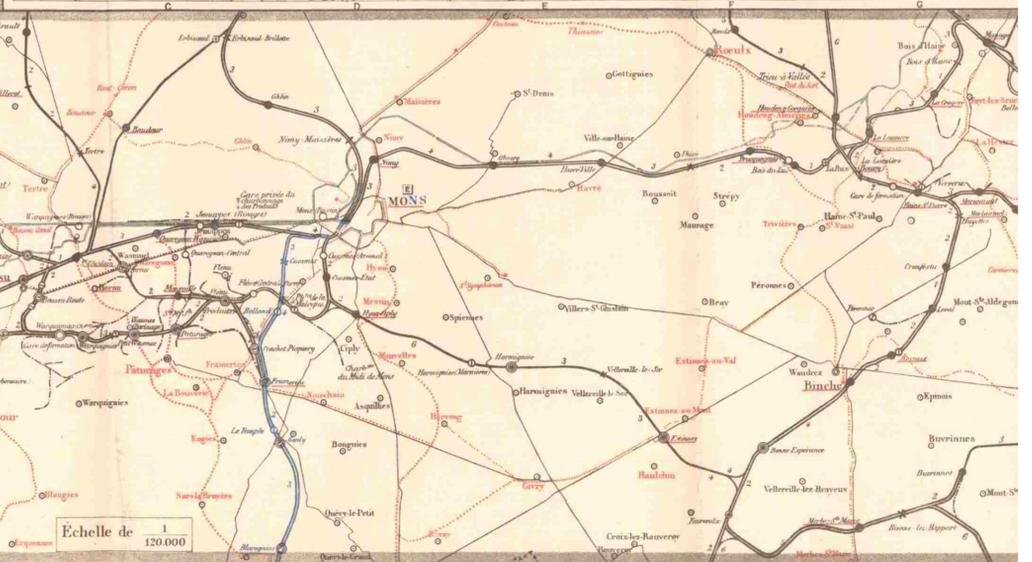
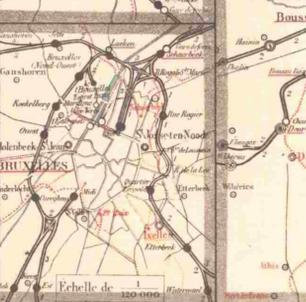
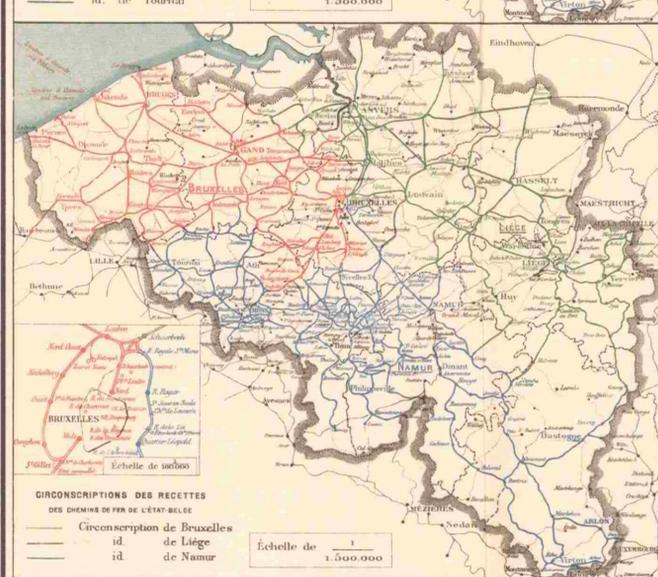
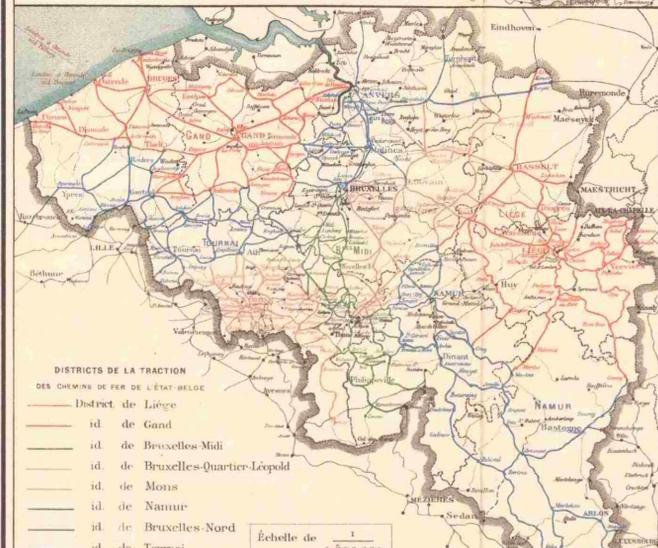
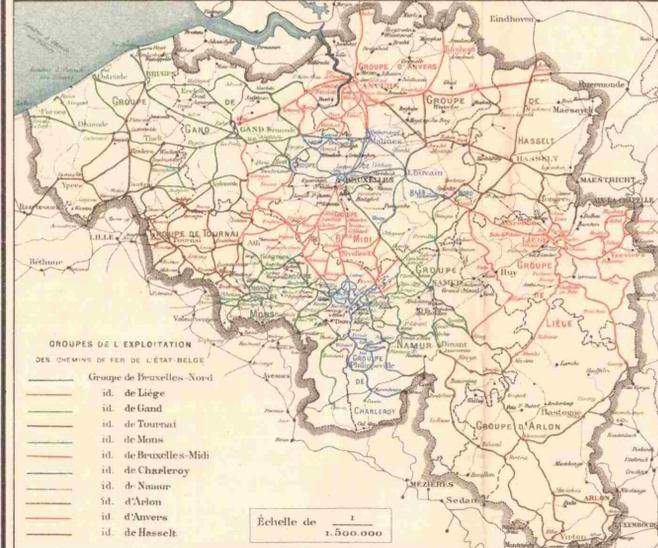
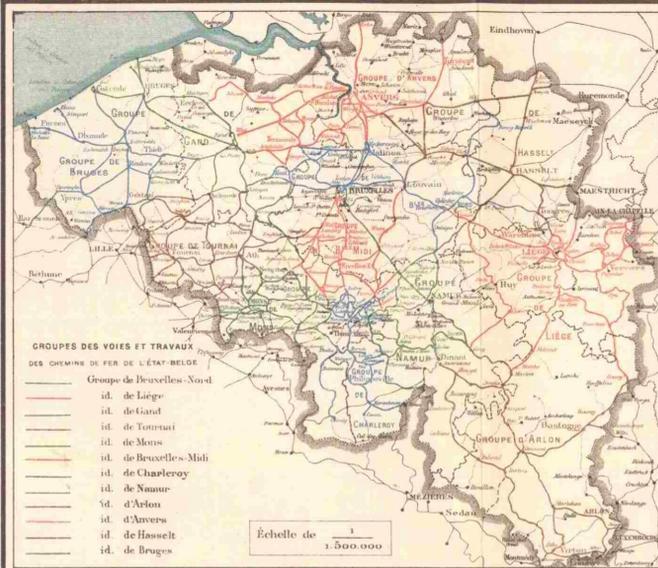
MARINE.

N ^o 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette. — Comparaison des années 1910 et 1909	10
N ^o 2. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1910 et 1909	D, 14

(XII)

CARTE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER DE

Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes



LE FER DE LA BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1910

Administration des chemins de fer de l'État

