

(A)

(N° 9.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION DE 1906-1907.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1905

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

1906

MESSEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État pendant l'année 1905.

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,

JUL. LIEBAERT.

CHEMIN DE FER

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS

PENDANT L'EXERCICE 1905

NOTE PRÉLIMINAIRE

En parcourant les comptes rendus publiés depuis 1833, j'ai pu me convaincre qu'à aucune époque, mes prédécesseurs, tout en se conformant rigoureusement à la loi de comptabilité pour les recettes et les dépenses du chemin de fer, n'ont suivi, pour l'exposé de sa situation financière, des règles identiques à celles de la Trésorerie.

Bien plus, l'auteur lui-même de la loi de 1834, M. Ch. Rogier, estimait que le compte rendu pouvait se borner à indiquer les recettes et les dépenses d'exploitation, ainsi que l'emploi des capitaux mis à la disposition du chemin de fer, sans relever les charges financières y afférentes; c'est dans cet ordre d'idées que fut rédigé le compte rendu qu'il présenta en 1841 pendant son passage au département des travaux publics. On y trouve sous la rubrique : « Balance comparative du produit net aux capitaux d'établissement », le produit net exprimé par le rapport de la recette nette au capital engagé; de l'intérêt et de l'amortissement, il est fait totalement abstraction.

Ce ne fut guère avant 1845 que les comptes rendus furent régulièrement complétés et redressés à cet égard, mais bientôt surgirent les controverses sur la méthode à suivre; on changea plusieurs fois de système, le dernier en date est celui de 1878.

Jamais — il est bon de le constater — la « comptabilité » du chemin de fer, c'est-à-dire la tenue des comptes imposés par la loi, n'a été trouvée en défaut, sa scrupuleuse exactitude n'a pas cessé d'être proclamée; par contre, les exposés de situation, les statistiques, les évaluations, travaux basés en partie sur des éléments (1) dont il n'entre pas dans les attributions légales du département des chemins de fer de tenir comptabilité, n'ont pas cessé d'être l'objet des plus vives discussions; on leur a reproché tour à tour, et

(1) Intérêts, amortissements, annuités, pensions, etc.

parfois simultanément, de grossir les bénéfices et de les dissimuler, d'être trop administratifs, au point de méconnaître les règles d'une exploitation industrielle, et de ne l'être pas assez, parce qu'ils s'éloignaient des écritures de la Trésorerie. Ce fut un thème inépuisable.

Les formules nouvelles adoptées en 1878 par le département des chemins de fer sont caractérisées par leur auteur, M. Saintelette, dans les termes suivants :

« En résumé, j'ai cherché à établir la situation financière du réseau de l'État d'après les règles suivies dans toutes les entreprises industrielles, afin de pouvoir indiquer, dans toute leur vérité, les résultats de l'exploitation (1). »

Le ministre de l'époque avait surtout en vue d'établir la valeur relative des résultats de l'exploitation (2). Afin de permettre la comparaison des différents exercices entre eux, il mettait en œuvre une mesure commune d'appréciation des charges résultant des emprunts (3), mais, à raison même de sa stabilité, cette mesure commune s'écartait nécessairement en plus d'un point de la réalité des charges incombant au Trésor. La discordance était inévitable.

En résulte-t-il que la méthode soit vicieuse ?

Elle ne répond assurément pas aux vues de ceux que préoccupe uniquement le rendement réel du chemin de fer, mais est-il besoin de faire ressortir que ce serait faussement apprécier une entreprise que de l'estimer seulement d'après ce qu'elle produit ? Une grande partie de sa valeur dérive de ce qu'elle est capable de produire. Production et productivité sont des notions bien différentes. L'histoire du chemin de fer prouve que tour à tour elles absorbent l'attention du Parlement. Nous voici une fois de plus à une étape d'évolution.

Au cours de ces dernières sessions, les discussions du budget des chemins de fer et celles de la situation générale du Trésor ont démontré que les préoccupations d'autrefois relativement à la production comparative de notre réseau, ont fait place au désir de connaître son rendement dans ses éléments purement positifs et de voir établir une parfaite concordance entre les données du compte rendu et les écritures du département des finances, tant au point de vue du capital de premier établissement et des charges financières qu'à celui du compte d'exploitation.

C'est à réaliser ce désir que, d'accord avec mon collègue des finances et des travaux publics, je me suis appliqué dans l'élaboration du présent compte rendu.

Les principales causes du défaut de concordance sont exposées ci-après, ainsi que les moyens employés pour les faire disparaître :

1° Pour ne pas affecter la productivité du réseau par des charges financières afférentes à des extensions non encore mises à fruit, les capitaux avancés par le Trésor étaient augmentés, dans le compte rendu, d'intérêts

(1) V. compte rendu de 1878, p. 68.

(2) V. — — — p. 61.

(3) V. — — — p. 61.

intercalaires pendant la durée des travaux, et le chemin de fer ne prenait en charge les capitaux prêtés, augmentés des intérêts, que lors de la mise en exploitation des travaux auxquels ils avaient été appliqués. Dans la méthode nouvelle, le capital productif d'intérêts pendant chacune des années est déterminé par le capital engagé au 31 décembre de l'année précédente (amortissement déduit), augmenté de la moitié des dépenses échelonnées sur les douze mois de l'année courante. C'est la règle proposée par la Trésorerie pour la fixation des charges incombant au chemin de fer.

2° Le taux des intérêts avait été calculé :

à 4 p. c. pour la période de 1835 à 1886 ;
 3 1/2 p. c. — — — 1887 à 1896 ;
 3 1/4 p. c. — — — 1897 à 1900 ;
 et à 3 p. c. à partir de 1901.

C'étaient évidemment des approximations, car le taux de l'intérêt varie sans cesse, aussi M. Sainctelette disait-il dans le compte rendu de 1878, où il exposait sa nouvelle formule : « A la rigueur, si le taux d'intérêt fixé à 4 p. c. » paraissait trop faible, chacun pourrait aisément évaluer les résultats de » l'exploitation, en supputant les charges du chemin de fer à un taux plus » élevé : l'augmentation à en résulter serait proportionnelle. »

Les intérêts sont maintenant calculés au taux réel résultant des diverses opérations effectuées par le Trésor pour l'émission des emprunts contractés depuis l'origine du chemin de fer. Les intérêts des capitaux effectifs sont fixés, année par année, en tenant compte de la fluctuation du loyer de l'argent, ce qui fait varier l'intérêt moyen annuel de 4,90 p. c. à 3,11 p. c.

3° L'amortissement était calculé dans l'hypothèse d'un remboursement en 90 ans.

Désormais, l'amortissement appliqué à la dette 3 p. c., en exécution de la loi du 22 décembre 1903 (soit une dotation de fr. 0.30 augmentée des intérêts à 3 p. c. des capitaux amortis) est appliqué pour l'amortissement des capitaux définitivement engagés de 1854 à 1903, ce qui réduit le délai d'amortissement à 81 ans environ.

L'amortissement d'une année est calculé sur le montant des capitaux engagés au 31 décembre de l'année précédente.

Le montant de l'amortissement auquel on aboutit ainsi se rapproche sensiblement de l'amortissement réalisé.

4° Les annuités de rachat avaient été capitalisées conformément à ce qui avait été pratiqué dès 1858 dans le système Dumon pour le rachat de la ligne de Mons à Manage (1). Les lignes rachetées en capital et celles rachetées en annuités se trouvaient soumises ainsi à un régime uniforme, à une commune mesure au point de vue du calcul de leur productivité. Les capitaux représentatifs des annuités étaient chargés du même intérêt que ceux de l'emprunt et amortissables dans le même terme de 90 ans.

Dorénavant, les annuités de rachat sont portées en compte (intérêts et

(1) Voir compte rendu de 1858, page 26.

amortissement) d'après les tableaux d'amortissement formés à l'origine de l'inscription des charges au budget de la dette publique.

5° Le loyer de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale était déduit des recettes brutes dans le compte rendu, année par année, depuis 1872; pareille déduction ne pouvait être opérée par la Trésorerie, en raison de l'imputation de la dépense sur le budget de la dette publique. Ce loyer a été rattaché dans le compte rendu aux charges financières, moyennant restitution aux recettes des sommes dont elles avaient été diminuées;

6° Le chemin de fer inscrivait en recettes « *les droits constatés* », alors que la Trésorerie ne renseigne que « *les recouvrements effectués* »; il est à noter, en effet, que d'après la loi de comptabilité, toutes les sommes reçues après le 31 octobre de l'année suivant l'exercice considéré sont portées en recettes au compte de l'exercice en cours.

Le nouveau compte rendu financier n'enregistre plus que les recouvrements effectués, sans avoir égard aux droits constatés, lesquels continuent néanmoins, à servir de base au calcul du prix des différentes unités de trafic, du coefficient d'exploitation, etc. L'annexe n° VIII indique, depuis 1890, par année d'une part, le montant des droits constatés, et d'autre part, les recouvrements effectués.

7° Le chemin de fer prenait en charge, tant en recettes qu'en dépenses, la totalité des opérations effectuées par les exploitants des lignes reprises pendant la période transitoire de l'exploitation pour compte de l'État;

La trésorerie ne constatait, pour ces opérations, que le résultat final de l'exploitation provisoire, soit en recettes, soit en déficit; les écritures du chemin de fer ont été revisées en tenant compte de cette circonstance.

8° Les pensions servies aux anciens fonctionnaires et employés, n'étant pas prélevées sur les crédits du budget des chemins fer, ne figuraient que pour mémoire dans les statistiques du compte rendu; elles sont maintenant ajoutées aux dépenses d'exploitation.

(v)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

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 1906, état VII, page 155, renseigne que les capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer s'élèvent à la somme de fr. 2,275,319,285-16. Les annexes n^{os} I et IX en donnent la décomposition qui est résumée comme suit :

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1905.	1904.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
des lignes construites directement par l'Etat	551,550,148.80	521,955,706.45	29,716,582.44
des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	175,951,675.21	173,075,755.85	855,921.58
des lignes rachetées	886,051,639.11	876,162,020.42	9,889,618.69
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.	9,444,485.67	9,075,281.11	574,202.56
Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.)	57,566,645.97	54,798,877.05	2,767,766.94
Etudes de projets de construction de lignes :			
personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	15,796,115.50	15,565,878.49	450,254.81
Matériel de traction et de transport :			
commandé par l'Etat	491,003,514.58	464,249,092.76	26,755,521.02
racheté aux compagnies	90,173,264.65	90,173,264.65	»
<i>Montant du capital de premier établissement.</i>	2,275,319,285.16	2,204,552,834.72	70,786,448.44

Voici, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 70,786,448 44 renseignée d'autre part :

<i>I. Lignes nouvelles en cours de construction :</i>		
Section d'Evrehailles-Banche à Yvoir fr.		576,978 14
— de Wilryck à Malines		1,700,000 00
— Muysen-Schaerbeek-Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael		3,122,420 00
Section de Florennes à Cerfontaine		997,613 54
Bertrix vers Muno		69,345 20
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi)		1,123,474 55
Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles		2,088,739 36
Bruges à Zee-Brugge		377,493 70
Couillet à Acoz		61,220 41
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois		140,336 05
Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital		357,452 99
	Total. fr.	10,412,073 94
 <i>II. Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité; excentriques, colonnes hydrauliques, plates- formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.</i>		28,561,218 07
 <i>III. Matériaux acquis en 1905</i>		5,087,834 81
 <i>IV. Matériel de traction et de transport, machines fixes, gros outillage des ateliers, etc., savoir :</i>		
Locomotives fr.	8,220,641 42	} 26,755,321 62
Tenders	1,186,687 83	
Voitures	8,440,275 04	
Wagons	8,334,018 38	
Matériel et outillage.	573,698 95	
 Ensemble des dépenses effectives de 1905. fr.		70,786,448 44

§ 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. 2,275,519,283 16

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution (voir p. 11 et annexe IX) fr. 67,160,002 54

2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe IX) fr. 7,668,907 69

74,828,910 23

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,200,490,372 93

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1904 à 2,125,171,940 06

L'augmentation pendant l'exercice 1905 a été de 75,518,432 87

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

NATURE DES DÉPENSES	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1905	1904	
	Francs.	Francs	Francs
Premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'Etat	486,735,158 56	452,929,784 51	33,805,374 25
Premier établissement et parachèvement des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	175,871,589 26	175,046,152 97	825.436 29
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	885,568,712 85	872,976,632 69	10,592,080 16
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes	9,444,485 07	9,073,281 11	371.202 56
Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc)	57,566,645 97	54,798.877 05	2,767,766 94
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureaux, etc	15,796,145 50	15,365,878 49	430.254 81
Matériel de traction et de transport :			
a) commandé par l'Etat	491,005,514 38	464,249,992 76	26,755.521 62
b) racheté aux compagnies	90,175,264 65	90,175,264 65	,
Ensemble . . .	2,208 159,280 62	2,152,613,803 99	75,545,416 63
dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc	7,668,007 69	7,441.925 93	226,985 76
Reste . . .	2,200,490,372 93	2.125,171,940 06	75,518,432 87

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

La comparaison des résultats des deux derniers exercices, du chef de l'exploitation de l'ensemble du réseau, s'établit comme suit :

DÉSIGNATION.	1905.	1904.	Différences " " 1905.
	Francs	Francs	Francs.
Recettes brutes (ann. II)	247,568,751 50	232,314,767 58	+ 15,253,984 12
Produits divers (ann. VII).	585.000 27	468 415 74	- 85,524 47
ENSEMBLE.	247,951,821 77	232,783,183 32	+ 15,168,638 65
Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II)	155,292,759 »	139,728,997 92	+ 15,563,761 08
Excédent des recettes sur les dépenses	92,659,062 77	93,054,185 20	- 395.121 45

L'augmentation des produits de l'exploitation est due principalement au mouvement exceptionnel occasionné par l'exposition de Liège et les fêtes du LXXV^e anniversaire de l'indépendance nationale, ainsi qu'à la prospérité des transactions commerciales et industrielles.

Les principaux facteurs de l'augmentation des dépenses sont le développement du trafic, l'accroissement de l'effectif du matériel et du nombre de bâtiments, ouvrages d'art, etc. à entretenir et à réparer, l'impulsion plus vive donnée aux travaux de reconstruction des bâtiments et dépendances et au renouvellement du matériel de traction et de transport à charge de l'exploitation.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES. — AVOIR.

L'on vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation, augmentées des pensions, s'élève pour l'exercice 1905 à fr. 92,659,062 77

De l'annexe n° V donnant le détail des charges, il résulte que celles-ci atteignent fr. 83,344,749 13

L'exercice a donc laissé un *boni* de fr. 9,314,313 64

qui, ajouté aux soldes actifs accumulés des exercices antérieurs, s'élevant fin 1904 à fr. 27,349,160 33

porte l'avoir du chemin de fer *libre de toute charge quelconque* à fr. 36,663,473 97

§ 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 1904.	fr. 2,204,532,834 72
augmentation en 1905 (<i>voir</i> 1 ^{re} page)	fr. 70,786,448 44
Ensemble du capital de premier établissement	fr. 2,275,319,283 16

D'autre part	fr.	2,275,319,283 16
<i>Dépenses de parachèvement</i> imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886. (Voir C. R. 1897, ann. VIII.)		
	fr.	11,090,438 79
<i>Approvisionnements</i> en dépôt (annexes XVII et XXIX) :		
Au 31 décembre 1904	fr.	44,810,998 56
Augmentation en 1905	»	1,851,499 47
		46,662,497 83
<i>Recettes brutes de l'exploitation</i> (recouvrements effectués) :		
Au 31 décembre 1904	fr.	5,424,181,535 07
En 1905.	»	247,568,731 50
		5,671,750,066 57
<i>Produits encaissés</i> par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer :		
Au 31 décembre 1904	fr.	6,602,555 49
En 1905.	»	585,090 27
		6,985,445 76
Total de l'actif	fr.	8,011,807,732 11

Passif.

<i>Dotation dont le trésor a disposé pour l'amortissement :</i>		
a) pour la dette consolidée	fr.	227,855,110 69
b) pour les annuités de rachat	»	42,847,850 57
		270,680,961 26
Reste à amortir. { de la dette consolidée	fr.	1,696,201,435 19
{ des annuités de rachat.	»	500,767,981 02
		1,996,969,414 21
Amortissement indirect		7,668,907 69
Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.	fr.	2,275,319,283 16
<i>Charges financières du capital :</i>		
Au 31 décembre 1904	fr.	1,916,586,120 79
Pour l'exercice 1905	»	77,999,940 99
		1,994,586,061 78
<i>Parts des recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes :</i>		
Au 31 décembre 1904	fr.	228,905,782 02
Pour l'exercice 1905	»	5,125,208 14
		234,030,990 16
<i>Loyer de la ligne de Spa à la frontière :</i>		
Au 31 décembre 1904	fr.	15,062,138 83
Pour l'exercice 1905	»	219,600 00
		15,281,738 83
<i>Loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam</i>	fr.	8,265,480 00
<i>Dépenses d'exploitation :</i>		
Jusqu'au 31 décembre 1904.	fr.	3,220,544,894 59
Pour l'exercice 1905	»	153,917,745 00
		3,374,462,637 59
<i>Pensions des anciens fonctionnaires et employés :</i>		
Au 31 décembre 1904	fr.	16,272,114 00
Pour l'exercice 1905	»	1,375,016 00
		17,647,130 00
Total du passif	fr.	7,917,591,521 52

A
 (6)

D'autre part. . . fr 7,917,391,321 52

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. 46,662,497 83			
B. Avoir :			
au 31 décembre 1904. 27,349,160 33	}		94,416,410 59
Augmentation en 1905. 9,314,313 64			
Total égal à l'actif. fr.			8,011,807,732 11

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE.

Capital utile engagé fin 1904 fr.			2,125,171,940 06
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile en 1905 (voir § 2) $\frac{75,318,432 87}{2}$ fr.			37,659,216 43
Capital moyen productif. fr.			2,162,831,156 49
Excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation augmentées des pensions (voir § 4) fr.			92,659,062 77
A déduire les parts des compagnies et le loyer de la ligne de Spa à la frontière			5,344,808 14
Reste avant déduction des charges financières :			
77,999,940 99 (dette consolidée et annuités). fr.			87,314,254 63
Revenu du capital utile pour 1905.			4.04 p. c.
— — — 1904.			4.18 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 1905 comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (ann. VIII). fr.			247,568,731 50
Produits divers (ann. VII) fr.			383,090 27
Ensemble. fr.			247,951,821 77
Dépenses d'exploitation y compris les pensions			155,292,759 »

Le coefficient pour 1905 est donc de 62.63 p. c.; il était de 60.03 p. c. en 1904. Pour les années antérieures, voir l'annexe IV, colonne 17.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

EXERCICE 1905 COMPARÉ A CELUI DE 1904.

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 1905 et 1904 :

		1905.	1904.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	61,260 99	57,661 83
	Dépenses d'exploitation	38,367 89	34,611 74
	Recettes nettes	22,893 10	23,050 09
Par train-kilomètre.	Recettes brutes fr.	3.6225	3.5513
	Dépenses d'exploitation	2.268	2.1317
	Recettes nettes	1.3537	1.4196
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.1050	3.1200
	Dépenses d'exploitation	2.0010	1.8729
	Recettes nettes	1.1940	1.2472

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

		1905.	1904
Parcours kilométrique des trains (1)	de voyageurs	38,940,984	37,738,968
	de marchandises	29,506,374	27,809,238
Parcours moyen des trains	de voyageurs	36 ^{kil.}	36 ^{kil.}
	de marchandises	42 ^{kil.}	41 ^{kil.}
Produit par train-kilomètre	de voyageurs fr.	2.3310	2.2133
	de marchandises	5.3140	5.3503

PÉRIODE QUINQUENNALE 1901-1905 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 tableaux graphiques :

N° XLVIII à L relatifs aux capitaux utiles affectés aux voies et installations fixes, au matériel de traction et de transport, etc.

N° LI relatif au mouvement des voyageurs.

N° LII relatif au mouvement 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 :

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État, ainsi que le parcours des trains électriques (voir page 22).

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.		Agréés et auxiliaires.		Ouvriers	
	1903	1904	1903	1904	1903	1904(1)
Service général	151	155	15	15	84	84
Voies et Travaux	797	774	2	2	15,720	15,585
Traction et Matériel.	848	828	157	166	27,047	25,718
Exploitation	6,085	6,591	2,065	2,024	6,724	6,023
Perception des recettes et contrôle	855	855	70	68	85	85
TOTAUX.	9,516	9,185	2,307	2,275	47,664	46,093

Ensemble en 1903. 59,287

Ensemble en 1904. 57,551

Augmentation 1,736

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1903 comparées aux résultats de l'exercice précédent :

Les contributions statutaires des affiliés, les subsides de l'État, les intérêts des capitaux, etc., ont produit . . . fr. 4,003,181 99 3,938,663 72

Il a été liquidé du chef de pensions, secours, rentes allouées par application de la loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail, frais de traitements, etc. fr. 4,721,534 23 4,097,762 05

D'où un excédent de dépenses sur les recettes, de fr. 718,352 24 159,098 33

En déduisant l'excédent de dépenses ci-dessus de l'avoir en fonds publics au 1^{er} janvier, s'élevant à . . . fr. 15,340,381 30 15,499,479 63

augmenté des capitaux représentatifs :

1^o des annuités à payer par l'État, jusqu'en 1957, du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées et du paiement, à charge de la caisse, des pensions allouées par les compagnies ; (2) 2,173,299 » 5,988,593 »

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 fr. 656,411 » 677,489 »

fr. 18,170,091 30 20,162,561 63

— 718,352 24 — 159,098 33

l'avoir au 31 décembre était de . fr. 17,451,739 06 20,003,463 30

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Annuité réduite comme conséquence de l'imputation, sur le subside du trésor, des pensions des ouvriers à partir du 1^{er} janvier 1906.

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

	1905.	1904.
A. Pour pensions allouées à d'anciens ouvriers du Grand Central Belge, à des ouvriers du département de la guerre, à d'anciens ouvriers devenus agents commissionnés, à des veuves, orphelins et ascendants ⁽¹⁾	14,629,807 39	26,113,850 88
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit	46,517 88	34,201 23
C. Pour rentes	195,558 »	
D. Solde de la dotation constituée en 1897 par la compagnie d'Anvers à Gand au profit de ceux de ses anciens ouvriers repris par l'État, qui avaient dépassé l'âge de 55 ans au 1 ^{er} janvier 1896	48,000 »	55,025 »
auxquelles il y a lieu d'ajouter le solde du compte courant du Trésor public au 31 décembre	—	309,408 77
Fr.	14,919,883 27	26,512,485 88
L'avoir constaté ci-dessus étant de	17,451,739 06	20,003,463 30
la réserve, au 31 décembre 1905, pour les charges ultérieures est de . . fr.	2,531,855 79	
Au 31 décembre 1904, la dotation pour des pensions et secours annuels présentait un excédent de charges de fr.	—	6,509,022 58

(L'effectif ouvrier affilié à la Caisse a été, en 1905, de 57,884 ⁽²⁾).

(1) Les pensions personnelles des ouvriers étant imputées sur le subside du Trésor à partir du 1^{er} janvier 1906, celles inscrites au 31 décembre 1905 n'ont plus été capitalisées.

(2) 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 1904 était de 56,234.

Le compte de dépenses s'établit comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1905	1904	1905	1904
Pensions	Ouvriers	3,370	3,075	1,627,633 56	1,432,718 97
	Veuves	3,808	3,375	1,217,526 21	1,151,652 28
	Orphelins	444	172	29,406 83	28,158 94
	Ascendants	27	30	2,998 25	2,700 20
	Agents commis- sionnés	22	»	1,438 61	»
Secours annuels	Ouvriers	15	15	2,406 12	1,434 90
	Veuves	182	180	25,276 48	27,479 85
	Orphelins	6	9	487 85	789 20
Secours temporaires aux ouvriers				1,089,491 45	918,090 09
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				660,076 83	497,686 51
Frais de funérailles				49,265 »	46,834 »
Bonification d'intérêts et frais généraux				3,334 66	3,717 96
Parts d'ouvriers remerciés, dans la dotation constituée par la compagnie d'Anvers à Gand (intérêts compris).				8,801 99	19,522 45
Rentés				53,691 24	»
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 8 fr.				4,721,834 23	4,097,762 06

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

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

Les dépenses liquidées en 1905 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Dinant à Yvoir (en communauté avec le Nord-Belge) et raccordement d'Anhée vers Yvoir	fr. 1,141,468 12
Section d'Evrehailles-Bauche à Yvoir.	1,514,984 25
— Wilryck à Malines	6,550,000 »
— Muysen-Schiaerbeck-Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael.	11,395,657 66
Section de Florennes à Cerfontaine	1,528,100 24
Ligne de Bertrix vers Muno.	2,935,375 20
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.	2,788,458 24
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles	7,116,472 19
Bruges à Zee-Brugge.	759,759 70
Couillet à Acoz.	74,051 23
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.	167,218 95
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1905	1,995,566 24
Total. . . fr.	37,965,072 »

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1905 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Extension des gares d'Anvers et dépendances . . fr.	380,756 67
Travaux d'art	1,245,146 11
Bâtiments divers	628,298 44
Aménagement de stations.	8,578,513 44
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.	641,048 59
Extension et amélioration des voies, etc.	3,995,016 04
Gare maritime de Bruxelles.	15,928,151 45
Total. . . fr.	29,194,950 54
Ensemble des deux paragraphes. . .	67,160,002 54

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 11,180,133-94 en 1903 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1903 (1).

MÈTRES COURANTS :					
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	}	directement par l'État	695,612	219,705	915,317
		à forfait pour compte de l'État	81,790	636,091	717,881
		Lignes rachetées par l'État	857,145	1,273,593	2,130,738
		(*) Longueur des lignes appartenant à l'État	1,634,547	2,129,389	3,763,936
		(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer.	160,515	83,751	244,266
Sections appartenant à des compagnies :	}	exploitées en commun avec l'État	6,114	4,846	10,960
		empruntées en transit par l'État	1,000	27,750	28,750
		Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (2)	1,802,176	2,245,736	4,047,912

Dans l'ensemble, 181^{km}. 798 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 5,850^{km}. 088

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 3,217^{km}. 462

l'étendue totale, en voies simples, est de 9,067^{km}. 550

(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 1,95 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 Mous à Boussu dont l'écartement de la voie est de 1 mètre.

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1903.

La longueur effective du réseau, fin 1904, était de	4,037 ^{km} .041
Le 1 ^{er} mai 1903, a été livré à l'exploitation le raccordement de Bruxelles (Tour et Taxis) à la ligne de ceinture	4 ^{km} .533
A ajouter par suite de modifications au tracé de certaines lignes, de rectifications d'erreurs et de mesurages, de constructions de voies pour trains de marchandises à Gand (Port), Anvers (Quais du Sud) et Louvain (Bassins)	9 ^{km} .556
	10 ^{km} .871
Longueur effective au 31 décembre 1903 (annexe XIII)	4,047 ^{km} .912
Le raccordement de Bruxelles (Tour et Taxis) à la ligne de ceinture n'ayant été exploité qu'une partie de l'année, il faut déduire au prorata du temps	0 ^{km} .443
	4,047 ^{km} .467

§ 3. — RAILS.

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

<i>Acier.</i>	1903.	1904.
Voies principales.	11,243,674	11,203,240
— accessoires	4,115,799	3,976,984
	15,359,475	15,180,224
<i>Fer.</i>		
Voies principales.	138,356	153,181
— accessoires	1,831,876	1,863,292
	1,970,232	2,020,473
Ensemble.	17,329,705	17,200,697

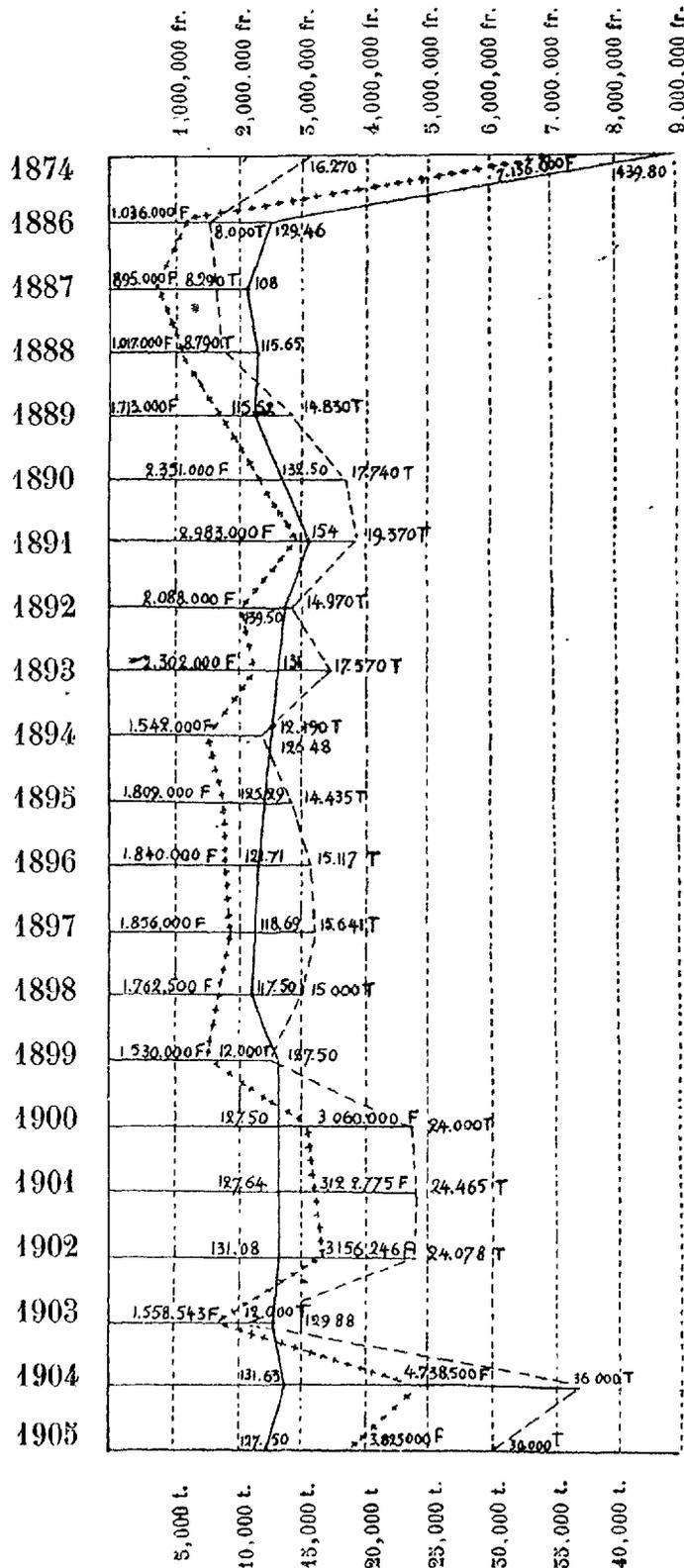
Les 11,243,674 mètres de rails d'acier représentent 98.78 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 4,115,799 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 88.63 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1903 ont une valeur de fr. 127-50 la tonne; ceux *utilisés* en 1904 revenaient en moyenne à fr. 131-63, soit une diminution de 3,14 p. c.

Rails.

Le diagramme ci-après figure, pour 1874 et pour les vingt 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 fr.ncs).
 Prix moyen par tonne ----- Échelle 0^m.002 par 10 francs).



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

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

		1903.	1904.
Chêne	voies principales	6,839,124	6,843,029
	— accessoires.	2,691,951	2,577,831
Sapin	voies principales	24,918	25,924
	— accessoires.	194,013	206,474
Hêtre	voies principales	70,763	57,284
	— accessoires	1,906	1,859
Ensemble.		9,842,677	9,712,401

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises, pour 1903, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix		
	LONGUEUR.	LARGEUR	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60 .	0.28	0.14	3.85	0.55	(1) 6.40
—	2.60	0.26	0.13	5.09	0.47	5.56
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.75	1.56	6.31
—	2.60	0.26	0.13	4.10	1.33	5.43

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1903, était de 154,266 mètres.
 Fin 1904, cette longueur était de 175,045 —
 (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 1904, avaient coûté en moyenne fr. 6-39, 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 :

	1905.	1904.	Différence en 1905.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.	3,144	3,174 — 50
	par un ouvrier destination, pontonnier, garde-tranchée, etc.	154	156 — 2
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin	714	719 — 5
	par une cabine Saxby	134	134 — "
C. — Ouverts et non surveillés	2,003	2,006 — 3	
Totaux.	6,149	6,189	— 40 ⁽¹⁾

Les 3,144 passages à niveau existant fin 1905 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,110 personnes dont 1,867 hommes et 2,243 femmes; 524 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 2 millions 814,349-60 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

66 pendant	12 heures.	330 pendant	17 heures.
32 —	13 —	355 —	18 —
359 —	14 —	163 —	19 —
312 —	15 —	95 —	20 —
579 —	16 —	853 —	24 —

Aucun passage à niveau n'a été établi en 1905. Il en a été supprimé 45 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) Au 31 décembre 1904, il existait 6,189 passages à niveau, soit 40 en plus qu'au 31 décembre 1905. Le relevé des passages à niveau supprimés en 1905 renseigne 45 suppressions. La différence de 5 unités est due à des rectifications d'erreurs.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Totaux.
Au 1 ^{er} janvier 1903.	1,165	80	1,245
Livrés à l'exploitation pendant l'année	33	5	40
Situés sur lignes reprises : régularisés ou à régulariser . . .	8	»	8
	1,208	85	1,293
Supprimés en 1903.	10	5	15
Situation au 31 décembre 1903	1,198	82	1,280

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1903 et 1904 se présentait comme il suit :

	1903	1904
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	99	96
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	87	86
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1903.

Il existait au 31 décembre 1903, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 17,319,105 francs, savoir (annexe XVII) :

Rails en acier	fr. 4,300,654	»
Rails en fer.	713,272	»
Accessoires de rails	3,116,738	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques	2,707,570	»
Billes et bois spéciaux	4,250,017	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc.	2,230,854	»
Total . . . fr.	17,319,105	»

Tous les vieux matériaux vendus en 1903 ont été livrés et payés dans le courant de l'exercice.

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

$$\frac{P}{(18)}$$

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 1903 et 1904 se résume comme suit :

	1903.	1904.
	—	—
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	3,349	3,222
Tenders indépendants	2,331	2,170
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	8,947	8,637
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	72,220	69,900

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 de l'annexe XXII.

§ 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 1903 se résument comme suit :

	Locomotives	Tenders (*)	Voitures automotrices	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (2)	marchan- dises.
Effectif au 31 décembre 1904.	3,486	2,578	36	8,562	69,900
Fails accomplis en 1905.					
{ Mise hors d'usage.	45	60	»	94	404
{ Reste.	3,441	2,518	36	8,468	69,496
{ Renouvellement (budget ordinaire) . .	98	92	»	»	»
{ Extension (budget extraordinaire) . .	70	153	4	401	2,724
Effectif de fin 1905.	3,309	2,763	40	8,869	72,220
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	3,506	3,401	71	9,490	74,798
On trouve les différences suivantes : En moins.	197	338	31	621	2,578
Il restait à mettre en service au 31 décembre 1903 :					
1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire)	20	14	»	8	36
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire)	11	6	»	»	»

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

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une balance en plus de 130,384 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 5,605 kilogrammes (voir annexe XXII), la balance en plus correspond, en réalité, à $\left(\frac{130.384}{5.605}\right) = 23$ locomotives.

Pour les voitures à voyageurs, la balance en plus correspond, fin 1905, à 4,425 places offertes, et pour les wagons à marchandises à 45,983 tonnes de chargement.

A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 12.30 par wagon, cette balance équivaut à 94 voitures à voyageurs et à 3,738 wagons à marchandises.

Pour les wagons spéciaux, la balance en moins, estimée en essieux, est de 197.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 115,529 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

(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).

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1904, 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. 1,027

En 1905, il en a été agréé 60 et 9 ont été retirés du service 51

L'effectif au 31 décembre 1905 est donc de 1,078

se répartissant comme suit :

- 977 wagons-citernes ;
- 22 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 59 wagons à haussettes ;
- 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 ;
- 5 wagons fermés dont 4 pour transport de meubles et 1 pour transport de bière ;
- 12 wagons réfrigérants pour transport de denrées alimentaires.

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

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

	1905.	1904.
Remorquant des trains de voyageurs(1) .	41,509,258 kil.	39,917,839 kil.
— — de marchandises .	36,564,826 »	35,122,163 »
— — de route	678,108 »	551,620 »
Circulant à vide	5,938,207 »	5,524,035 »
Faisant des manœuvres.	16,650,743 »	15,764,667 »
Ensemble (1).	101,541,142 »	96,880,324 »

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

Remorquant des trains de voyageurs . .	388,608 kil.	375,235 kil.
— — de marchandises .	59,476 »	49,111 »
Circulant à vide	50,626 »	52,234 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble . .	498,710 »	476,580 »

(1) Non compris 10,108 kilomètres en 1905 et 1,092 kilomètres en 1904 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 456,543 kilomètres en 1905 et 451,827 kilomètres en 1904 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 5. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1905	En 1904.	
Nombre annuel des trains de l'État	de voyageurs (1)	1,037,606 .	1,008,811	
	de marchandises	694,886	679,314	
	de route	55,078	52,606	
	Ensemble.	1,767,570	1,720,728	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. } trains lourds.	33,562,803	32,205,490
		voyageurs. } trains légers (2).	4,524,194	4,705,324
	marchandises	29,447,063	27,760,534	
	PARCOURS PRODUCTIFS (2).	67,534,060	64,671,148	
	Pour le service de la route.	671,459	548,543	
	b) sur les lignes étrangères. } voyageurs	774,487	718,195	
marchandises	500,425	294,952		
Parcours total des trains de l'État (2)	69,280,429	66,229,818		
Parcours kilomé- triques des trains étrangers	c) sur le réseau de l'État. }	voyageurs	387,536	375,235
		marchandises	59,311	48,904
	PARCOURS PRODUCTIFS	446,847	424,159	
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. P ^r L'ÉTAT }	voyageurs (2)	38,474,553	37,286,049
		marchandises	29,506,574	27,809,258
	Autres parcours.	1,746,569	1,558,670	
	TOTAL GÉNÉRAL (2)	69,727,276	66,653,957	

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1905.	En 1904.	Différences en plus pour 1905.	
				Nombre.	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,482,791	1,467,474	15,317	1.04 %
	Autres marchan ^{dises}	3,601,742	3,416,555	185,187	5.42 %
Transports en service.	Divers	475,548	448,514	27,034	6.03 %
	Combustibles	144,198	138,631	5,567	4.02 %
ENSEMBLE.		5,704,079	5,470,974	233,105	4.26 %

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

(2) Non compris 10,108 kilomètres en 1905 et 1,092 kilomètres en 1904 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 456,543 kilomètres en 1905 et 451,827 kilomètres en 1904 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

	En 1903.	En 1904	
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	2j 77	2j 95
	en services mixtes et internationaux.	6j 98	6j 07
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation, ainsi que les wagons à freins lestés.	en service intérieur	2j 91	3j 12
	en services mixtes et internationaux.	7j 33	6j 43

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1903 et 1904 pour la traction des trains; le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXVI.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, cokes divers, etc.), a été en 1903 de fr. 12.03 et en 1904 de fr. 12.36.

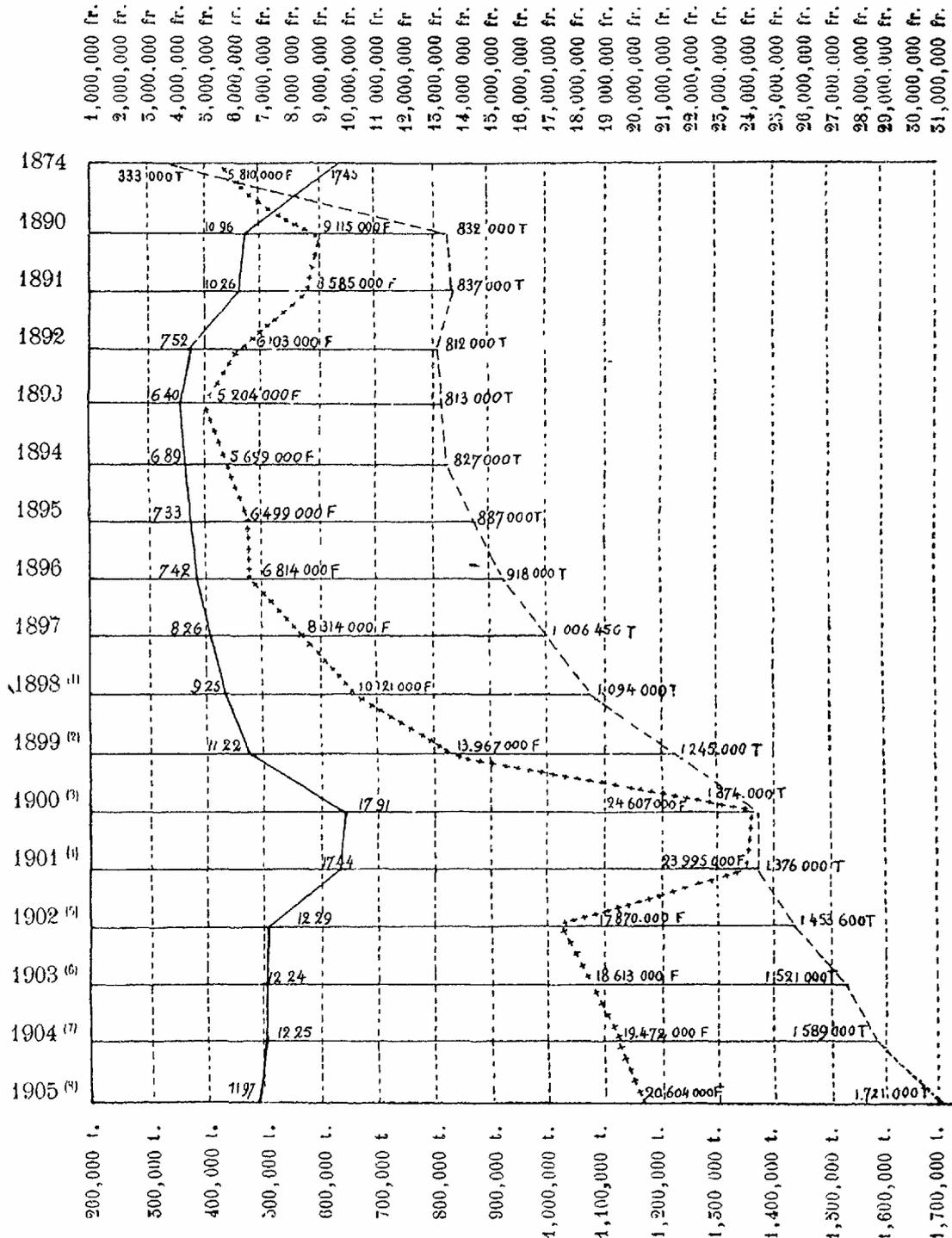
§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure les consommations de charbons, MENUS ET GAILLETEUX et de briquettes (1), de 1874 et de chacune des années 1890 à 1903, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

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

Combustible.

Quantités consommées ----- (échelle 0^m.04 par 400,000 tonnes.)
 Sommes dépensées . ++++++ (- 0^m.005 par 1,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne ----- (- 0^m.0025 par franc.)



Pour les années antérieures à 1890, voir les comptes rendus de 1881, page 59, de 1885, page 55, et de 1904, page 26.

- (1) Y compris 208 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 5,500 francs
- (2) — 3,900 — — — — — 75,500 — —
- (3) — 20,472 — — — — — 614,000 — —
- (4) — 67,733 — — — — — 1,669,600 — —
- (5) — 110,600 — — — — — 2,042,600 — —
- (6) — 152,219 — — — — — 2,817,600 — —
- (7) — 203,175 — — — — — 3,892,600 — —
- (8) — 282,087 — — — — — 4,655,000 — —

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

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

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

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

	En 1905.	En 1904.	
Par train-kilomètre	Quantité	22 ^k .85	21 ^k .95
	Valeur	0 ^f .272	0 ^f .267
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	20 ^k .10	19 ^k .21
	Valeur	0 ^f .259	0 ^f .254
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	13 ^k .62	14 ^k .99
	Valeur	0 ^f .186	0 ^f .182

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Électricité. — L'éclairage électrique des stations, ateliers, etc., comportait, fin 1903, cinquante et une installations comprenant 9,290 foyers, dont 6,862 lampes à incandescence et 2,428 lampes à arc, soit 570 foyers de plus qu'il n'en existait fin 1904. (Voir détail annexe XXVII)

En 1905, une nouvelle installation a été établie à Bruxelles (maritime).

L'éclairage électrique des trains, d'après le système Stone, comporte 18,913 lampes à incandescence.

Gaz. — Ce mode d'éclairage a été étendu dans 53 stations à raison de 708 becs (Auer et ordinaires); d'autre part, 552 brûleurs ont été supprimés dans différentes installations.

Le nombre total de nos becs à gaz, qui était de (1) 26,909 fin 1904, se chiffre, au 31 décembre 1905, à 27,065 unités.

Ces brûleurs ont consommé 4,781,421 mètres cubes de gaz pendant l'exercice 1905; la dépense s'est élevée à fr. 579,375-95, soit fr. 0.121 par mètre cube. (Voir annexe XXVII.)

Quant à l'éclairage de 528 trains *au gaz riche*, il a nécessité une dépense de 269,062 francs, soit de fr. 0.191 par mètre cube. (Voir annexe XXVIII.)

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 164 stations : 1,035 lampes ont été installées, dont 848 en extension et 187 en remplacement d'appareils ordinaires.

142 lampes ordinaires ont été placées, en extension, dans 48 stations, haltes et points d'arrêt.

(1) Chiffre rectifié.

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 1905.		En 1904.	
	Quantités	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	7,049,953 litres.	F. 480,100 44	7,006,126 litres.	F. 556,987 02
Huile de colza épurée.	691,517 kilogr.	337,066 15	667,209 kilogr.	523,816 54
Torches-falots	6,795 pièces.	2,310 30	9,255 pièces.	2,954 56
Ensemble.		F. 819,476 87		F. 883,758 12

L'augmentation de la consommation d'huile de pétrole est due, notamment, à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage, par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée; 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 1905, il existait 45,887 chauffeuses pour voitures à voyageurs et 1,264 calorifères de voitures de trains légers, soit 265 chauffeuses de plus et 15 calorifères de moins qu'en 1904 (1).

§ 13. — GRAISSAGE.

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

		En 1905.		En 1904.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	4,307,268	698,095 82	3,638,097	584,549,45
	Suif et graisses.	252,032	462,568 20	220,247	440,834,74
	Totaux.	4,559,300	860,664 02	3,858,344	725,383,89
Graissage des véhicules.	Huiles	(2) 458,923	115,925 26	(3) 477,676	449,233,78
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	194,683	79,638 86	173,672	50,958,43
	Suif et graisses.	48,314	10,690 05	15,743	8,730,22
	Totaux.	212,997	90,328 61	189,415	59,688,70
Ensemble.		5,231,220	1,066,917 89	4,525,435	904,306 37
Soit pour 1905		+ 705,735	+ 162,611 52		

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

(1) Le chiffre de 1,125 calorifères indiqué au compte rendu de 1904, comme existant au 31 décembre de cet exercice, est erroné. Il fallait 1,279 calorifères, ce qui donnait 75 calorifères de plus qu'en 1903.

(2) Non compris 124,466 kilogrammes d'huile de rempli.

(3) — 88,411 — —

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

Locomotives. — L'administration est des plus satisfaite du service fourni par les types Compound livrés en 1903.

D'autre part, les types de locomotives à vapeur surchauffée actuellement en service ayant continué à donner des résultats favorables au point de vue de l'économie du combustible et de l'accroissement de puissance, il a été décidé d'étendre l'application de la surchauffe à cinquante locomotives mixtes pouvant assurer indifféremment les trains de voyageurs de banlieue et les trains de marchandises.

Deux locomotives-tenders de grande puissance, type 23 à 8 roues accouplées, ont été équipées au frein Westinghouse et utilisées ensuite à la manœuvre des rames de voitures dans les grandes gares à voyageurs. Les opérations de mise à quai et d'enlèvement de ces rames ont pu être accélérées de façon très appréciable. A la suite de ces essais, l'administration a décidé d'étendre l'application du frein continu à 30 locomotives de ce type actuellement en construction.

Éclairage. — L'essai des bandes vitrauphaniques portant le nom de station a donné des résultats satisfaisants. Il sera fait application générale de ces bandes; celle-ci aura lieu progressivement.

Les essais de brûleurs à gaz à incandescence pour voitures se continuent.

En vue d'éviter les inconvénients qui résultent des émanations de gaz lors du chargement des fourgons sous les gares couvertes, un nouveau dispositif de prise de gaz a été étudié.

Ce dispositif comporte notamment une conduite d'évacuation pour le gaz sous pression contenu dans le boyau après le chargement. Cette conduite ramènera le gaz vers le gazomètre de l'usine et, tout en supprimant les inconvénients dont il est question ci-dessus, permettra de réduire les pertes de gaz.

Électricité. — Au 31 décembre 1903, l'administration disposait de 1,172 voitures (dont une voiture-poste) équipées à l'éclairage électrique système Stone, soit 101 de plus qu'en 1904. Le nombre de lampes installées dans ces voitures est de 18,913.

L'expérience d'autres systèmes d'éclairage électrique des trains (Vicarino, Kull et série parallèle) entreprise par l'administration s'est poursuivie en 1903.

L'administration a étudié et fait installer, à l'usine d'électricité de la station de Gand (Sud), des générateurs pour actionner, par courant triphasé, les ateliers voisins de l'usine et particulièrement le service hydraulique de Melle.

Des essais de manœuvre et de formation de trains de marchandises par locomotives électriques ont été entrepris à Anvers (Sud).

Un réseau aérien de prise de courant pour locomotive électrique a été installé à Haut-Pré dans le but d'étudier les conditions économiques de manœuvres par locomotive électrique.

Comme autres applications de l'électricité, il y a lieu de citer : la commande de grues électriques pour Anvers (Nord) et Anvers (Sud); la commande de moteurs pour actionner les appareils à descendre les roues à Berchem et à Anvers (Nord); la fourniture d'un moteur pour tractionner la plate-forme servant à virer les locomotives à Bruxelles (Midi).



CHAPITRE IV. EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

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

NOMBRE DE VOYAGEURS		Différences pour 1905	RECETTES		Différences pour 1905.	Parcours moyen par voyage		Receite moyenne par voyage	
en 1905	en 1904		en 1905.	en 1904		en 1905.	en 1905.	en 1904	en 1905.

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (1)	238,499	210,367	+ 28,132	1 909,398 00	1 726,405 85	+ 182,922 23	Kil 85 36	Kil 87 11	Fr. 8 006	Fr. 8 207
2 ^e —	1,905,154	1,895,180	+ 10,000	5 768,291 94	5,537,019 67	+ 230,672 27	45 88	44 37	3 023	2,922
3 ^e —	12 245 363	12,281,889	- 36,526	9,678,566 96	9 497,162 48	+ 181,424 48	20 35	19 87	0 799	0 773
Totaux et moyennes	14,392,016	14,390,836	+ 1,180	17,567,206 88	17,566,118	+ 1,088 88	24 82	24 13	1 206	1 164

b) Billets aller et retour.

1 ^{re} classe (1)	411,214	353,504	+ 57,710	1,954,973 48	1 686,040 80	+ 268,932 68	63 13	62 60	4 754	4 718
2 ^e —	5 888,140	5,676,576	+ 211,564	9,424,994 77	8,628,644 66	+ 796,350 11	30 83	29 32	1 601	1,520
3 ^e —	39,880,310	38 709,590	+ 1,170 720	23,789 597 82	22,596,072 65	+ 1,193,455 17	19 54	19 15	0 597	0 584
Totaux et moyennes	46,179,664	44,739,670	+ 1,439,994	35,169,496 08	32,891,658 11	+ 2,277,837 97	21 37	20 79	0 702	0 735

c) Ensemble des billets simples et aller et retour.

1 ^{re} classe (1)	649,713	563,871	+ 85,842	3,861,301 57	3,392,346 65	+ 468,954 92	71.20	71.75	5.948	6.018
2 ^e —	7 796,294	7,571,956	+ 224,338	15,193,286 71	14,165,264 33	+ 1,027,922 38	34 51	33 09	1 949	1 871
3 ^e —	52,127,673	50,934 479	+ 1,193 194	33,469,114 68	32,088,235 13	+ 1,380,879 55	19 73	19 37	0,642	0 629
Totaux et moyennes	60,573,680	59 130,306	+ 1,443,374	52 526,702 96	49,647,846 11	+ 2,878,856 85	22 19	21 66	0,807	0 846

d) Billets à prix réduits.

Militaires, enfants, électeurs, etc.	1 ^{re} classe (1)	16,131	13,333	+ 2,798	47,826 78	38,550 05	+ 9,276 73	63.16	61.58	2,965	2,891
	2 ^e —	310,667	319,578	- 8,911	401,446 30	390,360 85	+ 10,085 45	40 18	39 18	1,289	1 257
	3 ^e —	1,788 048	1,859,073	- 71,025	1,488,028 53	1,637,064 23	- 149,035 70	43 05	45 73	0,833	0,881
Abonnements ordinaires	1 ^{re} classe (1)	448,466	349,792	+ 98,674	904,525 08	689,809 24	+ 214,715 84	55 25	58 89	2,017	1,972
	2 ^e —	5,525 184	4,824,514	+ 700,670	6,559,466 82	5 438,199 67	+ 1,121,266 95	44 85	44 16	1,188	1,127
	3 ^e —	11,482 68	10,030,778	+ 1,451,904	7,121,177 92	5,859,545 35	+ 1,261,632 57	32 42	36 32	0,620	0 584
Abonnements étudiants	1 ^{re} classe (1)	21,038	23,248	- 2,210	8,812 10	7,512 18	+ 1,329 92	23 77	18 55	0,420	0 323
	2 ^e —	1,738,594	1,087,582	+ 51 012	319,640 82	295 260 98	+ 16,379 84	15 74	15 65	0,180	0,176
	3 ^e —	2,091,114	2,084,814	+ 6,300	229,843 09	223,588 85	+ 6,254 24	11 82	11 69	0,110	0,107
Abonnements ouvriers	1 ^{re} classe (1)	38,060,495	52 981,114	- 5,079,381	7,092,469 82	6,433,601 95	+ 658,867 87	17 25	17 25	0,122	0,121
	2 ^e —	71,813	80,877	- 9,064	177,936 60	189,160 35	- 11,201 75	53.66	53 28	1 014	1 007
	3 ^e —	85,939	71,783	+ 14,156	182,898 77	174 387 51	+ 8,511 26	61.67	60 10	2 129	2,429
Sociétaires	1 ^{re} classe (1)	1,745	1,534	+ 211	15,387 97	16 418 90	- 48 93	186 92	242 94	8,807	10,050
	2 ^e —	46,904	39 190	+ 7,714	140,601 31	141,790 30	- 1,188 99	88 62	107 87	2 998	3 713
	3 ^e —	1,147,949	1,043,123	+ 104,826	1,279,295 61	1,078 976 62	+ 200,318 99	57 99	53 78	1,114	1,034
Trains de plaisir	1 ^{re} classe (1)	74	48	+ 26	626 25	613 80	+ 12 45	245 44	270 63	11 597	12 786
	2 ^e —	14,012	15,506	- 1,494	38,835 50	46,876 15	- 8,040 65	80 36	88 16	2,775	3 023
	3 ^e —	119,031	120,744	- 1,713	168,081 64	183,480 04	- 15,398 94	71 83	77 52	1,412	1 520
Voyages circulaires	1 ^{re} classe (1)	88,291	73,733	+ 14 558	517,834 67	424 533 71	+ 93,300 96	77 58	76 16	5,855	5 758
	2 ^e —	287,700	232 141	+ 55,559	1,208,528 08	971 040 90	+ 237,487 18	75 49	73 82	4 274	4 183
	3 ^e —	87,889	68,723	+ 19 166	242 955 07	185,382 77	+ 57,572 30	73 55	72 34	2,764	2 694
Total des billets à prix réduits	1 ^{re} classe (1)	575,725	461 088	+ 114,637	1,495,022 85	1,176,433 68	+ 318,589 17	58 16	68 71	2 597	2 548
	2 ^e —	7,918,121	7,108,514	+ 809,607	8,633,568 63	7,284,548 85	+ 1,349,019 78	39 69	38 58	1 093	1,025
	3 ^e —	74,934 933	69,341,029	+ 5,593 934	17 993,309 05	15,565 188 57	+ 2,018,120 48	20 94	21 61	0 239	0 131
Totaux et moyennes	83,428,809	75 911 231	+ 7,517,578	28 131,900 63	24,426,173 30	+ 3 705,727 23	22 98	23 33	0,337	0 322	

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe (1)	1,225,438	1,025,580	+ 199,858	5,359,324 42	4,569 782 53	+ 789,541 89	65.12	65 88	4 373	4,456	
2 ^e —	15 714,415	14,880,470	+ 833,945	23 846,805 34	21,470 813 18	+ 2 376,022 16	37 12	35 75	1 518	1 461	
3 ^e —	127,060,636	119,335 508	+ 7,725,128	51,452,477 73	48,033,423 70	+ 3,399,000 03	20.44	20.56	0 404	0,402	
Totaux et moyennes sur les lignes à carte normale	144,000,489	135,041,537	+ 8,958,952	80,658,603 49	74,074,019 41	+ 6,584,584 08	22 64	22.57	0 559	0,548	
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu	simples	696 919	661,180	+ 35,739	262,929 30	249,454,90	+ 13,474 40	"	"	"	"
	A et R	661,528	614 714	+ 46,814	106,059 55	100 876,10	+ 5,183 45	"	"	0 160	0 164
	Abonnem.	112,688	92,168	+ 20,520	6,717 68	5 801 15	+ 916,53	"	"	0,080	0 083
Résultats généraux	145,471,624	136,499,699	+ 8,971,925	81,138,510 82	74,528,645 36	+ 6,609,865 46	22.01	22 57	0 596	0,644	

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

(2) Chiffre rectifié.

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

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1904, l'année 1905 a produit :

Pour les billets simples	en plus . fr.	601,018 88
— « aller et retour »	en plus . .	2,277,837 97
Pour l'ensemble des billets simples et « aller et retour »	en plus . fr.	2,878,856 85
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en plus . .	3.705,727 23
Pour la totalité des transports de voyageurs	en plus . fr.	6.584.584 08 ⁽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.	14,592,016	46,179,664	60,571,680
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		83,428,809	83,428,809
Ensemble.		129,608,473	144,000,489

l'on constate que sur 144,000,489 voyages, 129,608,473, soit 90 p. c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion a été de 89.34 p. c. en 1904.

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. 1905.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1,231,112	79,367,573	78,136,461
Autres voyages	21.966.511	64,632,916	42.666.405
Ensemble.	23,197,623	144,000,489	120,802,866

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

	1903.	1904.
En première classe	79,806,616	67,562,779
En deuxième classe	583,320,274	524,788,493
En troisième classe	2,597,606,740	2,456,083,488
Ensemble.	3,260,733,630	3.048,434,760
En plus pour 1905		212,298,870

(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 XXX et XXXI.

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	1879 . . .	0.75	1893 . . .	0.66
1866 . . .	1.15	1880 . . .	0.88	1894 . . .	0.69
1867 . . .	1.10	1881 . . .	0.82	1895 . . .	0.66
1868 . . .	1.10	1882 . . .	0.81	1896 . . .	0.64
1869 . . .	1.18	1883 . . .	0.79	1897 . . .	0.62
1870 . . .	1.14	1884 . . .	0.78	1898 . . .	0.59
1871 . . .	1.12	1885 . . .	0.81	1899 . . .	0.56
1872 . . .	0.95	1886 . . .	0.75	1900 . . .	0.551
1873 . . .	0.87	1887 . . .	0.74	1901 . . .	0.548
1874 . . .	0.84	1888 . . .	0.75	1902 . . .	0.550
1875 . . .	0.84	1889 . . .	0.72	1903 . . .	0.544
1876 . . .	0.80	1890 . . .	0.70	1904 . . .	0.544
1877 . . .	0.78	1891 . . .	0.68	1905 . . .	0.556
1878 . . .	0.76	1892 . . .	0.68		

Le relèvement du produit moyen par voyageur en 1905 s'explique par le fait qu'il s'agit d'une année exceptionnelle, par suite de l'influence de l'exposition de Liège et des fêtes du LXXV^e anniversaire de l'Indépendance nationale. Ces circonstances ont provoqué un accroissement du trafic, une extension du parcours moyen et une meilleure utilisation des trains internationaux à taxe kilométrique plus élevée dans la plupart des relations internationales.

Sauf quelques relèvements exceptionnels dus également à des expositions, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur avait continué à fléchir jusqu'en 1903.

Cela provient surtout des causes suivantes : augmentation continue des voyages à prix réduits, suppression de la surtaxe des express, diminution du prix des abonnements, fixation à deux jours « ouvrables » de la durée de validité des billets *aller et retour*.

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES
 DE L'ÉTAT, EN 1905.

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État en 1905, fait l'objet des tableaux annexes XXXII à XXXVII. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTES.			
	Unité.	1903.	1904.	Différences pour 1903.	1903.	1904.	Différences pour 1903.
Voyageurs	Voyage.	145,471,624	136,409,699	+ 9,062,025	60,875,581 52	74,279,290 46	+ 6,596,291 06
Tickets d'entrée.	Coupon.	2,629,293	2,493,549	+ 135,744	262,929 30	249,354 00	+ 13,574 40
Bagages	Quintal.	481,800	457,104	+ 27,606	2,196,196 62	2,025,499 61	+ 170,697 01
Petites marchandises.	Id.	5,523,543	5,400,877	+ 122,666	16,433,697 04	15,562,674 01	+ 875,923 03
Grosses —	Tonne (1).	48,448,555	45,621,869	+ 2,826,686	142,266,032 26	134,044,961 47	+ 8,221,070 79
Finances	—	— (2)	— (2)	—	418,063 59	397,258 55	+ 20,805 04
Équipages.	Nombre.	3,427	3,672	— 245	105,094 18	99,582 82	+ 5,511 34
Chevaux et bestiaux.	Expédition.	88,906	87,835	+ 1,071	2,613,203 44	2,472,200 56	+ 141,002 88
Produits extraordinaires**	—	—	—	—	2,393,033 57	3,183,945 »	— 790,911 43
Ensemble.					247,568,731 50	232,314,767 38	+15,253,964 12
Produits divers					383,090 27	468,414 74	— 85,324 47
				Totaux.	247,951,821 77	232,783,182 12	+15,168,639 65

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

	1905.				1904.
	SERVICE intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES Internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	61,430,142 32	8,889,827 21	10,555,611 99	60,875,581 52	74,279,290 46
Tickets d'entrée dans les stations.	262,929 30	»	»	262,929 30	249,354 90
Bagages	910,603 99	74,622 08	1,210,789 55	2,196,196 62	2,025,499 61
Petites marchandises.	11,461,890 25	1,020,051 16	3,956,655 63	16,433,697 04	15,562,674 01
Grosses —	73,034,671 20	12,783,611 63	51,447,749 43	142,266,032 26	134,044,961 47
Finances	337,816 40	18,563 38	61,743 81	418,063 59	397,258 55
Équipages.	79,864 21	3,338 96	21,890 99	105,094 16	99,582 82
Chevaux et bestiaux	1,883,693 64	86,812 56	642,696 94	2,613,203 44	2,472,200 56
Produits extraordinaires	2,393,033 57	»	»	2,393,033 57	3,183,945 »
Ensemble fr.	156,794,046 88	22,876,967 28	67,897,117 34	247,568,731 50	232,314,767 38
Produits divers fr.				383,090 27	468,414 74
			Total. fr.	247,951,821 77	232,783,182 12

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

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

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

	Services : intérieur,	mixtes,	internationaux.
En 1904, de	64.29	9.23	26.46
Elle est, en 1903, de	63.53	9.24	27.43
Différences pour 1903.	— 0.96	— 0.01	+ 0.97

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1905	En 1904
Garde de bagages. fr.	151,796 13	133,676 40
Loyer des buffets.	129,464 86	129,795 34
Droit d'affichage	33,333 55	•
Remise à domicile de colis postaux et non postaux	213,630 40	202,110 75
Amendes pour surcharge	24,725 97	20,854 80
Formalités en douane	337,702 59	324,842 83
Dépôt et magasinage	147,151 73	122,845 60
Retard dans le chargement et le déchargement.	483,267 93	372,546 50
Location de locomotives, tenders, matériel, etc.	6,713 01	5,869 53
— de tapissières.	1,546 80	180 63
Déchargement d'office	113,061 13	109,276 63
Entretien et traction sur raccordements.	563,790 97	542,697 43
Redevances pour usage de quais	4,780 80	5,345 70
Location de terrains, vidanges, etc.	76,793 16	77,992 28
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	— 311,747 59	836,231 23
Surtaxes non remboursées	1,659 62	1,138 50
Recettes diverses	391,384 67	496,707 37
Total. . fr.	2,593,053 37	3,183,945 »

§ 5. — PRODUITS DIVERS.

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

élevés à fr.	En 1905. 383,090 27	En 1904. 468,414 74
----------------------	------------------------	------------------------

(voir annexe VII.)

§ 6. — RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LES PRIX DE TRANSPORT.

La réduction accordée sur les prix de transport représente — non compris les « aller et retour », les transports gratuits, en service, par abonnement,

taxés à des prix conventionnels, ni ceux qui bénéficient des tarifs spéciaux ou exceptionnels, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

	En 1903.	En 1904.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,138,702 56	1,168,796 05
Ouvriers allant travailler hors frontière	159,003 92	143,086 81
Détenus et leurs gardiens (1)	177,958 60	189,460 55
Émigrants	182,898 77	174,387 51
Sociétaires	1,435,264 89	1,236,183 82
Trains de plaisir	207,593 39	250.970 89
Transports mili- { taires en débet	Hommes 659,195 35 Chevaux 42,421 » Bagages et matériel de guerre. 107,190 29	784,092 27 52,905 50 112.058 50
Transports mili- { taires soldés par les intéressés	Bagages et mobiliers. 12,359 50 Équipages et chevaux 6,605 70	15,418 20 6,911 45
Chevaux de courses	56,657 75	56,691 45
Transports d'ob- { jets et d'approvi- { sionnements pour	départements ministériels 22,387 15 armée et prisons. 165,491 55 divers 5,796 24	22,081 15 175,552 20 5,228 75
Ensemble. . fr.	4,559,486 41	4,525,482 70

II. — Stations.

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

	1903.	1904	Différences en 1903.
Stations(2)	757	734	+ 3
Dépendances	65	59	+ 6
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires) (3).	27	26	+ 1
Haltes	229	227	+ 2
Points d'arrêt (4).	256	259	— 3
Ensemble.	1,314	1,305	+ 9

(1) Y compris pour 1903, une somme de fr. 103,126.60 et pour 1904, une somme de fr. 107,718.80 représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

(3) Y compris 13 stations (bureaux indépendants) et le bureau belge de Douvres.

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

Ces différences s'expliquent comme il suit (1) :

EN PLUS :	EN MOINS :	Différences pour 1905.
<i>Stations</i> : Ostende (Maritime), Bois-de-Breux, Genval . . .	3	+ 3
<i>Dépendances</i> : Angleur (Agues- ses), Bruges (formation), Bru- ges (Maritime), Bruxelles (Tour et Taxis), Gand (Maritime) et Louvain (formation) . . .	6	+ 6
<i>Bureaux intérieurs</i> : Saint-Gilles (place du Sud)	1	+ 1
<i>Haltes</i> : Attenhoven, Aubange, Ernage, Huy (Saint-Hilaire) et Wildert	5	+ 2
<i>Points d'arrêt</i> : Lommel (Usines)	1	- 3
	<i>Haltes</i> : Bois-de-Breux, Gen- val et Ostende (Maritime).	3
	<i>Points d'arrêt</i> : Attenhoven, Aubange, Ernage et Wildert	4

Il existe 27 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'Etat, ainsi que 24 (2) stations, 1 halte et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

*
* *

Des extensions de service ont été réalisées aux stations de Chapelle-à-Wattines, Gilly (Quatre-Bras) et Silenricieux, ainsi qu'aux haltes d'Aeltre-Sainte-Marie, Beuzet, Masses-Diarbois et Michelbeke et au bureau intérieur de Saint-Gilles (place du Sud).

*
* *

Des modifications ont été apportées à l'affectation de la station de Gand (Waes), par suite de la mise en exploitation du raccordement entre les stations de Gand (Waes) et de Gand (Champ des manœuvres), ainsi qu'aux haltes de Baelen (Usines) et de Huissignies.

*
* *

La dénomination du point d'arrêt de Rencheux-Lierneux a été remplacée par celle de Rencheux et la dénomination du bureau intérieur de Bruxelles (Saint-Gilles) a été remplacée par celle de Saint-Gilles (Chaussée de Charleroy).

(1) Les créations nouvelles sont indiquées en caractères gras.
 (2) Les stations d'Herbesthal et de Trois-Vierges ne sont pas comprises dans ce nombre.

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

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile par porteurs et par la poste et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1905 à fr. 1,828,515.79 contre fr. 1,729,664.71 en 1904.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	en 1905	en 1904
a) Camionnage (déclarations) . . . fr.	1,565,105 47	1.466,948 23
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	55,224 »	51,721 50
c) Remise à domicile des colis par porteurs à Alost, Bruxelles et Verviers .	53,925 52 (1)	39,369 56
d) Port à domicile des colis par exprès dans les autres localités et remise des avis d'arrivée	161,624 05	160,391 22
e) Remise à domicile par la poste . .	12,656 75	11,234 20
Totaux. . . . fr.	1,828,515 79	1,729,664 71

*
* *
*

Un service de camionnage a été installé aux stations ci-après :

A Court-Saint-Étienne, le 1^{er} janvier 1905;

A La Hulpe, le 1^{er} novembre 1905.

Le camionnage à la station de Hemixem a été supprimé à partir du 1^{er} janvier 1905.

§ 2. — TRAINS DE VOYAGEURS.

Afin de faire face à l'accroissement du trafic et pour satisfaire aux exigences du public, de nouveaux trains de voyageurs ont été organisés sur les différentes lignes du réseau.

Ils ont été bien accueillis des voyageurs et ont rendu les services qu'on était en droit d'en attendre.

Les améliorations ci-après ont été introduites dans le service international :

1^{er} mai.

La compagnie du South Eastern and Chatham Railway ayant reporté à 9 heures matin le départ de Londres qui s'effectuait à 10 heures matin, il a fallu, pour éviter aux voyageurs une trop longue attente à Douvres et à Ostende, avancer dans une certaine mesure le départ de notre bateau et des trains qui continuent cette correspondance.

(1) Depuis le 1^{er} janvier 1905, la remise à domicile des petits colis ne se fait plus en régie à Verviers. La dépense afférente à cette opération est comprise dans le chiffre sous a.

C'est ainsi que les trains n^{os} 52 et 88, qui partaient d'Ostende (Quai) à 16 heures et à 16 heures 15, en sont maintenant expédiés à 15 heures 32 et à 15 heures 50.

Comme corollaire de ce changement et pour accélérer les relations par la voie d'Ostende entre Londres, Bruxelles et l'intérieur du pays, un train nouveau n^o 94 a été mis en marche qui permet de quitter Ostende (Quai) à 15 heures 25 (c'est-à-dire aussitôt après l'arrivée du bateau) et d'être rendu à Bruxelles à 17 heures 6.

En sens inverse, un nouveau train n^o 93 a également été créé de Bruxelles (Nord) à Ostende (Quai) en correspondance avec le bateau quittant Ostende à 14 heures 40, ce qui a permis de supprimer l'entrée à Bruxelles (Nord) du train n^o 7 de Bâle à Ostende et d'éviter qu'il ne soit, comme les années précédentes, surchargé pendant la saison des forts transports.

Le train n^o 66 en destination de Cologne a été accéléré et son départ de Bruxelles (Nord) a été reporté de 5 heures 56 à 6 heures 13, tant pour répondre à un désir des voyageurs qui trouvaient ce train trop matinal, que pour pouvoir relever d'une façon plus régulière et plus certaine la correspondance du train n^o 4, qui amène à Bruxelles (Nord) à 5 heures 25 la correspondance du train partant de Londres à 9 heures soir.

Un nouveau train direct n^o 49 a été établi entre Anvers (Gare centrale) et Esschen (départ à 15 heures 3) en vue de faciliter et d'accélérer les relations entre notre métropole commerciale et les ports de Brème et de Hambourg.

Pour répondre aux instances réitérées de l'administration communale d'Anvers et des chambres de commerce des différents centres de la Westphalie et du bassin de la Rhur, un nouveau train rapide a été créé entre Dusseldorf et Anvers (Gare centrale) et vice-versa.

Ce train, qui part de Dusseldorf à 7 heures 20 matin, relève à Munchen-Gladbach une correspondance de Berlin et de Hambourg et arrive à Anvers (Gare centrale) à 10 heures 45. En sens inverse, le départ d'Anvers (Gare centrale) est fixé à 18 heures 55 et l'arrivée a lieu à Munchen-Gladbach à 11 heures 15 soir (avant le départ, à 11 heures 25, du train vers Berlin et Hambourg) et à Dusseldorf à 12 heures 1 matin.

Afin de pouvoir réduire la composition trop forte du train n^o 92, qui part d'Ostende (Quai) à 20 heures 40 et qui était affecté au transport de toutes les voitures directes pour l'Allemagne, tant viâ Herbesthal que viâ Bettingen, et aussi pour faciliter le service à Bruxelles (Nord) en supprimant les manœuvres nécessitées par la décomposition de ce train, le point de départ du train n^o 10, en destination de Bâle, a été transféré de Bruxelles (Nord) à Ostende (Quai). Ce train quitte cette dernière gare à 20 heures 46, soit 6 minutes après le train n^o 92.

L'heure de départ de Bruxelles (Nord) du train n^o 4, en destination de Bâle, était vivement critiquée parce qu'elle était trop matinale. En vue de remédier à cet inconvénient dans la mesure du possible, elle a été fixée, d'accord avec la Direction générale impériale des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, à 6 heures 8 matin au lieu de 5 heures 46.

La durée du trajet Paris-Cologne par le train n^o 109/165, quittant Paris à

8 heures 15 matin, a été réduite de 1 heure 45 minutes grâce à une réduction du délai de stationnement de ce train à Verviers (Ouest) et à la mise en marche d'un nouveau train d'Herbesthal à Cologne. L'arrivée à cette dernière gare, qui était autrefois fixée à 7 heures 40 soir, a lieu actuellement à 5 heures 55 soir, et les voyageurs peuvent ainsi continuer vers les différentes directions par les trains express quittant Cologne entre 6 heures et 6 heures 55 soir.

La direction royale des chemins de fer à Cologne ayant organisé un dédoublement de son train n° 6, qui quitte Cologne pour Herbesthal à 1 heure 45 soir, les voyageurs pour Bruxelles et pour Paris, tout en ne partant de Cologne qu'à 2 heures 50 soir, arrivent à Bruxelles 12 minutes seulement plus tard, et à Paris à la même heure qu'autrefois, grâce à un léger retardement de notre train n° 73.

En outre, le train n° 6 allemand, maintenu à son ancienne heure, a été mis en correspondance à Herbesthal avec un train direct nouveau n° 71, qui se dirige vers Gand et Ostende, viâ Malines, Termonde.

* * *

En vue de favoriser les relations internationales, les services de voitures directes ci-après ont été organisés :

Du 1^{er} mai au 30 septembre :

a) Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe entre Dusseldorf-Liège et retour dans les trains nos 46/43 (Dusseldorf, départ 6 heures 48 matin) et 44/47 (Liège (Guillemins), départ 19 heures 55);

b) Une voiture mixte 1^{re}, 2^e et 3^e classe entre Leipzig-Verviers et retour dans les trains nos 36/1123 (Leipzig, départ 10 heures 15 soir) et 1126/35 (Verviers, départ 16 heures 25);

c) Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe et une voiture de 3^e classe entre Berlin-Anvers et retour — viâ Gladbach — dans les trains nos 10/44/175/103 (Berlin, départ 9 heures 25 matin) et 104/482/47/9 (Anvers (Gare centrale), départ 18 heures 55).

1^{er} janvier.

Le service de wagon-restaurant qui fonctionnait entre Munich-Herbesthal et retour dans les trains nos 93/172/D67 (Munich, départ 7 heures matin) et D68/171/94 (Herbesthal, départ 10 heures 22 matin) a été organisé également entre Herbesthal et Bruxelles (Nord) et retour dans les trains nos 75/77 (Herbesthal, départ 18 heures 48) et 66 (Bruxelles (Nord), départ 6 heures 15).

1^{er} mai.

Pour déférer aux sollicitations réitérées des voyageurs du service international, le service de voiture-salon-restaurant fonctionnant entre Arlon-Ostende et retour dans les trains nos 7, 92 et 8 a été prolongé jusqu'à Strasbourg et inversement : aller, train n° 7, Strasbourg, départ 6 heures matin; retour, train n° 8, Strasbourg, arrivée 7 heures 50 soir.

Le service de wagon-restaurant fonctionnant entre Paris-Bruxelles dans le train n° 109 et Anvers-Paris dans le train n° 112 a été supprimé et reporté sur les trains n° 122 (Esschen, départ 11 heures 14) et n° 113 (Paris, départ 12 heures 40 soir).

Depuis le 1^{er} octobre, ce service a été prolongé jusqu'à Amsterdam et retour, trains n° 113/34 (Amsterdam, arrivée 9 heures 34 soir) et 31 (Amsterdam, départ 8 heures 22 matin). Les voyageurs des trains n° 113 et 122 disposent ainsi d'un wagon-restaurant sur tout le parcours d'Amsterdam à Paris et retour.

Une voiture salon-restaurant a été intercalée dans le train n° 109 au départ de Bruxelles (Midi) pour permettre aux voyageurs hollandais de se restaurer en cours de route.

*
* * *

Des nettoyeurs ambulants ont été adjoints à tous les trains de voyageurs effectuant un parcours d'au moins 90 kilomètres et composés d'une façon homogène de voitures à intercirculation.

Ces agents ont pour obligations, notamment, de tenir en parfait état d'entretien les water-closets et les garnitures des compartiments; de surveiller l'éclairage, le chauffage et la ventilation des véhicules, etc., etc.

*
* * *

Le travail d'aménagement, dans les fourgons des trains de voyageurs, d'une armoire solidement blindée — armoire destinée à recevoir et à préserver contre les risques de vol, les transports importants de fonds et de valeurs — a été poursuivi pendant toute l'année 1905.

§ 3. — TRAINS DE MARCHANDISES.

L'accroissement incessant du trafic a nécessité l'emploi de moyens d'action supplémentaires. Des trains directs nouveaux ont été mis en marche; le service de nuit a été organisé sur les lignes de Mons à Manage, de Manage à Baulers et de Grammont à Melle, ainsi que dans les stations de Baelegem (Sud), Bracquegnies, Bruxelles (Nord-Ouest), Ensival, Gand (Petit Dock), Gingelom, Grupont, Haversin, Jette, La Louvière, Liège (Vivegnis), Longlier, Marchienne (Usines), Neerwinden et Schellebelle.

A la faveur du service de nuit organisé entre Grammont et Melle, 11 trains de marchandises, qui suivaient précédemment la voie de Meirelbeke-Alost-Denderleeuw-Grammont, ont été détournés par la voie de Sottegem, ce qui a eu pour effet de réduire la circulation sur la section très chargée d'Alost à Melle, d'assurer la régularité de la marche des trains de voyageurs et de faciliter le travail de la station d'Alost, dont les installations sont trop exigües.

*
* * *

Le début de l'année a été marqué en Belgique par un mouvement extraordinaire causé par les grèves des charbonnages du bassin de la Ruhr. Tout

a été mis en œuvre pour écouler les nombreux transports de charbon expédiés à cette occasion de la Belgique et de la France vers l'Allemagne; une partie des wagons qui devaient être livrés au service allemand par Herbesthal ont été dirigés par d'autres points-frontières, de manière que les ressources qu'offraient chaque station d'échange et la capacité de chaque ligne au point de vue de la circulation des trains, ont été utilisées au maximum, la nuit comme le jour. Malgré les mesures prises pour soulager la ligne de Liège à Herbesthal, qui ne pouvait suffire aux besoins d'un trafic aussi considérable, il a fallu suspendre et ensuite limiter l'acceptation des houilles et des cokes pour l'Allemagne par tous les points-frontières.

*
* *

A raison du grand mouvement de voyageurs qui devait se produire sur la ligne de Bruxelles à Welkenraedt à l'occasion de l'exposition de Liège, l'administration a décidé de n'y laisser passer, pendant l'exercice 1903, les transports de pierrailles pour l'amélioration des chemins vicinaux effectués sans frais pour les communes, et en provenance des carrières de l'Ourthe et de l'Amblève pour les Flandres, que jusqu'au 1^{er} mai; cependant des transports de l'espèce ont été effectués, mais détournés par la voie de Marloie jusqu'au 1^{er} octobre — date à laquelle ces envois prennent fin chaque année — et seulement jusqu'à concurrence de 100 wagons par jour, les lignes du Luxembourg et de Bruxelles à Gand ne pouvant, à raison de l'intensité de la circulation, être chargées d'un accroissement de transports plus considérable.

*
* *

Des difficultés d'exploitation se sont produites à Bruxelles (Ouest), Ronet, Couillet, Montignies (Formation) et Welkenraedt pendant la période d'intensité des transports. En ce qui concerne Bruxelles (Ouest), il a fallu momentanément apporter certaines restrictions dans l'acceptation des marchandises à charge complète.

Ces difficultés ne prendront fin que le jour où les installations de ces différentes stations auront pu être mises en rapport avec les besoins du trafic; les travaux projetés sont retardés, en tout ou en partie, à cause des formalités à remplir pour l'acquisition des terrains.

*
* *

Parmi les mesures qui doivent permettre de faire face dans un certain temps à la situation de la station de Ronet et faciliter la circulation sur la ligne déjà très chargée de la Basse-Sambre, l'administration compte sur l'usage de la section — en construction — qui reliera Acoz et Couillet et qui, concurremment avec les lignes de la Molignée, de la Lesse et d'Athus à la Meuse, permettra de débarrasser la ligne du Luxembourg de certains trains pour les bassins de Charleroy, du Centre et de Mons, et inversement.

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

Comme les années antérieures, de nouvelles mesures ont été prises, au cours de l'année 1905, dans le but :

1° D'assurer le transport des marchandises avec plus de célérité et de régularité, notamment des expéditions de détail, des transports de chevaux, de bétail, de volaille, de poissons, de pigeons voyageurs, de produits explosifs, de denrées alimentaires, de fruits, de légumes, de viande, de graisse fraîche, de fromages, d'œufs, de blanc d'œufs frais et de jaune et blanc d'œufs frais liquides, de levures, de fleurs, d'arbres et d'arbustes, de journaux, etc.;

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

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

4° De garantir la sécurité de la circulation des transports de grandes dimensions;

5° De simplifier l'exécution du service des marchandises dans les stations;

6° De diminuer les causes de manutention, en cours de transport, des colis expédiés par les trains de transbordement et de réduire ainsi les risques d'avaries;

7° D'enrayer l'importation des journaux et publications présentant un caractère pornographique.

*
* *

La délivrance en gare de la *margarine* a été autorisée le dimanche et les jours de fêtes, jusqu'à 12 heures, dans les mêmes conditions que le beurre, le lait, etc.

§ 5. — TARIF DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Publication d'un 2° supplément au tarif spécial du 1^{er} avril 1902 applicable au transport des ouvriers allant travailler temporairement hors frontières. Tarifications nouvelles.

Fixation de conditions plus larges pour l'utilisation des billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers lorsque la résidence ou le siège du travail de l'ouvrier est desservi par plusieurs stations.

Autorisation donnée aux porteurs d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers de s'embarquer ou de débarquer, à leur choix, pour autant toutefois que l'affectation des trains le permette, soit à Bruxelles (Nord), soit à Bruxelles (Tour et Taxis), soit encore à l'une ou l'autre des stations situées sur le parcours de Schaerbeek à Bruxelles (Midi) et de Schaerbeek à Bruxelles (Q.-L.), y compris ces trois gares.

Autorisation donnée à la Société belge de bienfaisance de Londres

d'émettre des bons pour l'obtention des billets à prix réduits en faveur des indigents rapatriés à son intervention.

Mise en distribution à la halte de Baelen-sur-Nèthe, de billets « aller et retour » pour Moll, Gheel et Anvers (Gare centrale), permettant de descendre, au retour, à Baelen-Wezel.

b. Services mixtes.

Publication d'un 2^o supplément au tarif mixte avec le Nord-Belge.

Généralisation à toutes les lignes de chemins de fer belges (État et compagnies) des abonnements de 3 et de 15 jours, valables antérieurement sur le seul réseau de l'État Belge. Extension de la vente de ces abonnements à l'étranger.

c. Services internationaux.

Publication :

1^o D'un nouveau tarif entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre, d'une part, et la Suisse, d'autre part ;

2^o D'une nouvelle édition du recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicules II et III).

Conventions pour la vente de billets avec :

1^o L'American Express Company, à Londres ;

2^o Le Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie, à Berlin.

d. Mesures temporaires

prises à l'occasion de l'exposition universelle de Liège.

I. — Services intérieur et mixtes

Établissement de tarifications nouvelles entre certains bureaux de l'État Belge et Liège (Guillemins et Longdoz), viâ Namur.

Émission, en octobre et novembre, par toutes les stations distantes de plus de 50 kilomètres de Liège, de billets « trains de plaisir » à prix réduits pour cette ville.

Octroi de la réduction de 50 p. c. sur le prix des billets simples aux ouvriers délégués par les provinces et par les communes pour visiter l'exposition.

II. — Services internationaux.

1^o Trafic au départ de l'Angleterre :

Délivrance à Londres, Grimsby et Douvres, de billets à prix réduits pour Liège, valables pendant 7 jours.

2^o Trafic au départ de la France, de l'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg et des Pays-Bas :

Prolongation à 10 jours de la durée de validité des billets aller et retour à taxe normale et des billets de sociétaires pour Liège ;

Établissement de tarifications nouvelles pour Liège et mise en distribution de billets à prix réduits pour la dite ville.

§ 6. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

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.

- 6 janvier. Classification du *fer en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets* ou en *bidons* à la 4^e classe et aux tarifs spéciaux n^{os} 13, 28 et 56.
- Classification des *tournures d'acier, de fer ou de fonte* à la 4^e classe et au tarif spécial n^o 28.
- 16 février. Classification des *poudres à laver* à la 2^e classe et au tarif spécial n^o 30.
- Classification des *revêtements en verre (marmorite, verre-porcelaine, opaline, etc.)* à la 1^{re} classe et aux tarifs spéciaux n^{os} 6 et 7.
- 28 mars. Classification des *terres et matériaux de remblais* à la 4^e classe et aux tarifs spéciaux n^{os} 24, 36 et 37.
- 7 août. Classification des *dalles en terre réfractaire* à la 2^e classe.
- 20 août. Classification du *carton bituminé (carton goudronné) non recouvert de gravier ou de sable* à la 2^e classe et au tarif spécial n^o 8.
- Classification du *carton bituminé (carton goudronné) recouvert de gravier ou de sable* à la 3^e classe.
- 30 septembre. Déclassement de la *dextrine* de la 1^{re} à la 2^e classe.
- 1^{er} octobre. Classification des *contrepois en fonte, bruts, ayant une face rugueuse, en wagons découverts et non bâchés*, à la 3^e classe.
- 7 octobre. Admission des *betteraves* au tarif spécial n^o 58.
- Admission des *pulpes de betteraves fraîches* au tarif spécial n^o 59.
- 1^{er} décembre. Classification des *ananas et des bananes* à la 1^{re} classe et au tarif spécial n^o 50.
- 14 décembre. Classification des *locomotives et tenders montés sur roues et des wagons montés sur roues* à la 2^e classe et au tarif spécial n^o 9.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o 5.

- 7 avril. *Les scories phosphatées en poudre ou en morceaux* qui, pour jouir du tarif, devaient être embarquées sur navire

de mer, sont dorénavant admises au bénéfice du tarif, sans distinguer, si elles sont embarquées sur bateaux d'intérieur ou sur navires de mer.

Tarifs spéciaux n^{os} 6 et 7.

17 mai. Admission de l'*arséniate de soude*.

Tarif spécial n^o 9.

26 mai. Admission du *sulfure de sodium sec, en plaques opaques*.

14 décembre. Admission des *locomotives et tenders montés sur roues et des wagons montés sur roues*.

Tarif spécial n^o 12.

26 mai. Admission du *sulfure de sodium cristallisé*.

Tarif spécial n^o 13.

20 septembre. Extension du tarif à la gare privée de Flémalle-Haute (Borgnet).

1^{er} décembre. Extension du tarif aux stations de Haren (Nord), Lodelinsart (Ouest) et Trooz.

Tarif spécial n^o 21.

11 mai. Extension du tarif à la dépendance de Bruges (Maritime).

1^{er} octobre. Extension du tarif aux stations de Fontaine-l'Évêque et Huy (Sud).

Tarif spécial n^o 22.

11 mai. Extension du tarif à la dépendance de Bruges (Maritime).

Tarif spécial n^o 24.

28 mars. Admission des *terres et matériaux de remblais*.

Tarif spécial n^o 26.

28 mars. Extension du tarif à la relation Hasselt (Bassin) à Seraing.

30 septembre. Extension du tarif à la relation Hasselt (Bassin) à Angleur (Raccordements).

1^{er} octobre. Extension du tarif à la relation Hasselt (Bassin) à Ougrée.

Tarif spécial n^o 28.

6 janvier. Admission du *fer en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets ou en bidons, des fers ébauchés et des limaille et tournures d'acier, de fer ou de fonte*.

16 février. Extension du tarif à la station de Marchienne (Est).

Tarif spécial n° 29.

- 1^{er} février. Extension du tarif aux stations d'Angleur et Chaudfontaine.
30 août. Extension du tarif à la halte de Warnant.
12 octobre. Extension du tarif à la halte de Masses-Diarbois(puits n° 5).

Tarif spécial n° 30.

- 1^{er} février. Admission des *débris de vieux cuirs*.
16 février. Admission des *poudres à laver*.
1^{er} décembre. Admission des *ananas* et des *bananes*.

Tarif spécial n° 34.

- 1^{er} octobre. Extension du tarif à la halte de Hayettes et au point tarifé de Flénu (Central) (Raccordement des phosphates de la Malogne, exploitation de Cuesmes).

Tarif spécial n° 37.

- 28 mars. Admission des *terres et matériaux de remblais*.

Tarif spécial n° 44.

- 1^{er} février. Extension du tarif à la station de Gilly (Haies) (nouvelle gare).

Tarif spécial n° 47.

- 1^{er} février. Extension du tarif à la station de Gilly (Haies) (nouvelle gare).

Tarif spécial n° 56.

- 6 janvier. Admission du *fer en lingots*, en *brames*, en *lopins*, en *billettes*, en *largets* ou en *bidons*.

Tarif spécial n° 58.

- 7 octobre. Création d'un tarif applicable en service intérieur de l'État et en service commun avec les chemins de fer de Macseyck, de Gand-Terneuzen, de Termonde-Saint-Nicolas et de la Flandre Occidentale, aux expéditions de *betteraves* comportant au minimum 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.

Tarif spécial n° 59.

- 7 octobre. Création d'un tarif applicable en service intérieur de l'État et en service commun avec les chemins de fer du

Nord-Belge, de Chimay, de Maeseyck, de Gand-Terneuzen, de Termonde-Saint-Nicolas et de la Flandre Occidentale, aux expéditions de *pulpes de betteraves fraîches* comportant au minimum 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

- 15 avril. Le tarif est étendu aux relations avec Blankenberghe (gare privée Dumon), Gand (Maritime), Lommel (Société métallurgique) et Wildert.
- 11 mai. Extension du tarif à la dépendance de Bruges (Maritime).
- 7 juin. Extension du tarif à la halte d'Aeltre-Sainte-Marie.
- 1^{er} juillet. Extension du tarif à la halte de Michelbeke.

Tarif exceptionnel provisoire n° 31^{quater}.

- 15 avril. Extension du tarif à la halte de Hayettes.
- 10 octobre. Extension du tarif aux relations avec Flénu (Central) (Raccordement des phosphates de la Malogne, exploitation de Cuesmes).

Tarif exceptionnel provisoire n° 45^{bis}.

- 23 juin. Extension du tarif aux transports de *moellons et de pierres concassées et criblées ou non* à effectuer au départ de Naast.

Tarif exceptionnel provisoire n° 79.

- 1^{er} juillet. Création d'un tarif applicable aux transports de *fontes brutes* à effectuer par chargement d'au moins 300,000 kilogrammes au départ d'Anvers (Bassins et Entrepôt) transit et d'Anvers (Sud-Quais) transit, à destination de Couillet (Société anonyme métallurgique de Sambre et Moselle).

Tarif exceptionnel provisoire n° 80.

- 5 août. Création d'un tarif applicable aux transports de *macadam* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Lessines et Lessines (Carrières), à destination de Lichtaert.

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.

- 3 février. Déclassement des *essieux montés*, des *essieux non montés* et des *roues de wagons*, montées ou non montées, de la 3^e section au tarif spécial n° I.
- 23 juin. Classification des *sacs vides ayant servi* à la 2^e section.
- 1^{er} juillet. Classification des *déchets de faïence* à la 4^e section.
- Déclassement des *déchets, déchets et rognures de vieux cuirs* de la 4^e section au tarif spécial n° I.
- Classification des *pannes en ciment* au tarif spécial n° I.
- Classification des *tuiles en ciment* au tarif spécial n° I.
- 27 juillet. Déclassement des *matières ayant servi à l'épuration du gaz*, du tarif spécial n° I au tarif spécial n° II.
- 30 septembre. Classification de la *dextrine* à la 2^e section.
- 1^{er} décembre. Classification du *carton bituminé (carton goudronné)*, non recouvert de gravier ou de sable, à la 2^e section.
- Classification du *carton bituminé (carton goudronné)*, recouvert de gravier ou de sable, à la 3^e section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° IV.

- 1^{er} juillet. Extension du tarif à la station d'Orroir et à la halte de Wielsbeke.

Tarif spécial n° XVIII.

- 3 février. Admission de la *lithopone*.

Tarif spécial n° XX.

- 1^{er} juillet. Extension du tarif à la dépendance d'Anvers (Kiel).

Tarif spécial n° XXIII.

- 1^{er} juillet. Extension du tarif au point-frontière de Péruwelz.

Tarif spécial n° XXIX.

- 1^{er} juillet. Admission de la *blende (minerais de zinc)*.

Tarif exceptionnel provisoire A.

- 1^{er} juillet. Extension du tarif à diverses stations belges.

Services anglo-belges.

Tarif viâ Ostende-Tilbury.

Classification générale des marchandises.

- 16 février. Classification des *fils électriques (fils de cuivre recouverts d'une matière isolante, soie, gutta-percha, etc.)* à la 2^e section.
- 27 juillet. Classification de la *terre de bruyère* à la 4^e section.

Tarif viâ Anvers-Harwich.

Classification générale des marchandises.

17 mai. Classification des *bois ouvrés (parquets)* à la 4^e section.

Services belges-allemands et belge-luxembourgeois.

Classification générale des marchandises.

1^{er} avril. Publication d'un nouveau fascicule *B* de la 1^{re} partie des tarifs directs belges-allemands et belge-luxembourgeois pour le transport de marchandises.

Ce fascicule apporte diverses modifications à la dénomination de certains produits et introduit dans la classification les articles suivants :

Poudre insecticide (mélange de soude et de sulfate de cuivre) au tarif spécial I; *absorbant de poussières (mélange de sable, de ciment et d'huile minérale)* au tarif spécial II; *bois-pierre en poudre, bones de cyanure, plâtre vitriolé*, au tarif spécial III; *coton artificiel* au tarif exceptionnel n^o 2.

1^{er} septembre. Admission des produits suivants :

Lessive d'aluminate de soude au tarif spécial II; *chaussures vieilles usées et tampons en argile sur treilles métalliques* au tarif spécial III; *sulfite de soude et mattes de zinc provenant de la galvanisation* au tarif exceptionnel n^o 2; *minium de plomb* au tarif exceptionnel n^o 1 au départ de la Belgique vers l'Allemagne, et au tarif exceptionnel n^o 4 à l'exportation du territoire douanier allemand ou de l'Autriche-Hongrie vers les ports de mer belges ou celui de Terneuzen.

Déclassement des articles ci-après :

Papiers d'emballage admis d'une manière générale au tarif spécial I; *chlorure de baryum* admis au tarif exceptionnel n^o 3 pour les envois destinés à l'exportation par les ports de mer belges et celui de Terneuzen; *fers à cheval ébauchés* rangés du tarif spécial I au tarif spécial II pour le trafic local et au tarif exceptionnel n^o 3 pour le trafic de transit par les ports de mer belges et celui de Terneuzen; *sulfure de sodium* rangé du tarif spécial I au tarif exceptionnel n^o 2; *cornues en terre cuite ou en terre réfractaire* pour le trafic local, rangées au tarif exceptionnel n^o 4 au lieu du tarif spécial I.

Service belge-allemand.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations allemandes.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} février. Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels, n° 23^{III} pour le transport de *produits métallurgiques*, n° 35^I pour les envois de *soude calcinée* et n° 39 pour les expéditions de *brai de goudron de houille*.
- Extension à deux stations allemandes du tarif exceptionnel pour le transport de *véhicules de chemin de fer*
- Extension des tarifs exceptionnels n°s 5^I, 7, 11^I, 12, 17, 18, 19, 23^{II}, 25 et 36 à diverses stations allemandes; n° 21^{II} à la station de Baelen (Usines); n° 23^I à la station de Amay et à certaines gares allemandes; n° 26 à la station de Bruges et n° 30 à la station de Bruxelles (Bassin et Entrepôt) transit.
- 15 juin. Admission de diverses stations allemandes dans les tarifs exceptionnels n°s 5^I, 11^I, 13^I et 13^{II}.
- 1^{er} novembre. Publication des tarifs exceptionnels n° 10^{II} pour le transport de *pommes de terre* et n° 11^{II} pour les envois de *sel gemme*.
- Extension des tarifs exceptionnels n°s 5^I, 7, 11^I, 12, 13^I, 18, 22, 23^{II} et 35 à diverses stations allemandes; n° 13^{II} aux stations d'Adinkerke (frontière), Blandain (frontière), Mouscron (frontière) et Obourg; n°s 21^{II} et 36 à la station de Lommel (Société métallurgique); n° 39 aux stations de Gand (Entrepôt, Canal de Terneuzen, Champ des Manœuvres, Petit Dock et Bassin au Bois (transit) et de Terneuzen (transit); n°s 16^{II} et 19 à diverses gares belges et allemandes; n° 23^I aux stations de Jumet (Brûlotte), Jupille et Overpelt (Société Unitas-Compagnie des métaux et produits chimiques).

Tarifs du 1^{er} septembre 1900 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon.

- a) *Tarif applicable aux envois effectués des stations charbonnières des bassins de Mons, du Centre, etc., à destination de localités des provinces rhénanes-westphaliennes.*
- 15 février. Extension du tarif à diverses stations belges et allemandes.
- 1^{er} juin. Extension du tarif à diverses stations allemandes.
- b) *Tarif applicable aux envois effectués des bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr vers la Belgique.*
- 15 février. Extension du tarif à diverses stations allemandes.

Service belge-sud-ouest allemand.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

- Extension de divers tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 26 juin. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *phosphates minéraux de toute espèce, moulus ou non moulus*, entre certaines stations belges, d'une part, et Theisbergstegen (gare du Palatinat), d'autre part.
- 26 décembre. Introduction de taxes réduites pour le transport des *terres à porcelaine (china-clay, kaolin)* entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, et certaines gares badoises, d'autre part.

Services belge-bavarois et anglo-bavarois.

- 1^{er} septembre. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif pour le transport des *animaux vivants* entre certaines stations belges et Terneuzen, d'une part, et certaines stations du chemin de fer de l'État de Bavière, ainsi que Passau (État autrichien), d'autre part.
- Mise en vigueur d'un 3^e supplément au tarif pour le transport des marchandises entre la Belgique et les stations des chemins de fer de l'État de Bavière, ainsi que Passau (État autrichien). Ce supplément contient, outre des additions et modifications diverses, un tarif exceptionnel (n^o 20) pour le transport de *pommes de terre*.
- Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au tarif pour le transport de *houilles, cokes et briquettes de charbon* des stations belges vers celles des chemins de fer de l'État de Bavière.
- Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au tarif pour le transport des marchandises entre Londres et les stations des chemins de fer de l'État de Bavière, ainsi que Lindau et Passau (État autrichien).
- 1^{er} novembre. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au tarif pour le transport des marchandises entre la Belgique, d'une part, Lindau (ville) et Lindau (gare de formation), d'autre part.
- Ce supplément comprend l'introduction de tarifs exceptionnels applicables à diverses marchandises.

Service belge-austro-hongrois.

- 1^{er} avril. Publication d'un 6^e supplément au fascicule *I* de la 2^o partie.
- 1^{er} août. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au fascicule *B* de la 1^{re} partie, comportant notamment l'introduction d'articles

nouveaux dans la classification des marchandises, tels que *enregistreurs, machines à écrire, papiers divers, wagonnets de terrassement, etc.*

- 1^{er} août. Publication d'un 1^{er} supplément au fascicule *A* de la 1^{re} partie (règlement).
- 1^{er} décembre. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au fascicule *B* de la 1^{re} partie, comportant, entre autres, l'introduction de nouveaux articles dans la classification des marchandises, notamment : *capsules et manchons en terre cuite, en grès et en faïence, verre métallifié, lessive d'aluminate de soude, etc.*

Service belge-allemand-russe.

- 15 avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif direct (1^{re}, 2^e et 3^e parties).
- 1^{er} septembre. Publication d'un tarif nouveau applicable aux envois, au départ de la Belgique, à réinscrire ou à réexpédier aux points-frontières allemands-russes d'Eydtkuhnen, Illowo, Mlawa, Prostken, Thorn et Kattowitz, et destinés à l'importation en Russie.
- 1^{er} octobre. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au tarif de réexpédition à Koenigsberg et à Elbing des *lins et chanvres de provenance russe.*

Service belge-italien et italo-anglais.

- 1^{er} avril. Publication d'une nouvelle édition du tarif exceptionnel pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* par wagons complets de l'Italie vers la Belgique et les Pays-Bas viâ le Saint-Gothard ou le Brenner.
- Publication d'une nouvelle édition du tarif exceptionnel pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* par wagons complets de l'Italie vers l'Angleterre.
- Ces publications consacrent, en ce qui concerne les parcours allemands, suisses et italiens, l'octroi aux expéditions par wagon isolé des taxes qui précédemment n'étaient appliquées que sous la condition d'expédier annuellement :
- a) 3,000 tonnes pour la Belgique et les Pays-Bas;
 - b) 8,000 tonnes pour l'Angleterre.
- Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport :
- a) par chargement de 5,000 et de 10,000 kilogrammes, des *machines et accessoires* et des *tuyaux en fonte* d'Angleur à Locarno et à Lugano;
 - b) par wagon complet de 10,000 kilogrammes, des *rails et accessoires de rails* d'Ougrée et Seraing à Locarno.

Service belge-suisse.

*spécial pour le transport des combustibles et minéraux
au départ de la Belgique vers la Suisse orientale.*

- 15 juillet. Mise en vigueur d'un 2^e supplément provisoire.
Ce supplément contient de nouvelles taxes de soudure
allemandes-suisse.

Service franco-belge-Anzin.

- 1^{er} juin. Publication d'un 13^e supplément au tarif pour le trans-
port des marchandises.
Ce supplément contient des additions et modifications
pour mettre le tarif en harmonie avec les dispositions
actuelles des tarifs intérieurs belges et d'Anzin.

Service franco-belge-nord.

- 15 février. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au tarif général pour
le transport des *marchandises, finances, voitures, matériel
roulant, pompes funèbres et animaux vivants.*

Service franco-belge-est.

- 1^{er} février. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au tarif général pour
le transport des *marchandises, finances, voitures, matériel
roulant, pompes funèbres et animaux vivants.*

Tarifs combinés avec des services de navigation.

- 15 février. Publication d'un 7^e supplément au tarif combiné avec la
« Johnston Line ».
1^{er} juin. Mise en vigueur d'un 8^e supplément au même tarif.

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

- 25 septembre. Publication d'un 9^e supplément au fascicule I.

Tarif de l'Union postale universelle pour le transport des colis postaux.

- 1^{er} janvier. Publication d'un 2^e supplément.
1^{er} décembre. Publication d'un 3^e supplément.

IV. — Accidents.

Statistique comparative (1).

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1896 à 1905.

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.			
1896	31	106,5	824,804	54	81,1	347,691	85	38,8	521,607	21	1	1
1897	40	82,8	669,002	64	51,8	311,044	104	31,8	448,951	27	•	1
1898	41	90,1	716,101	51	68,4	398,413	95	38,9	535,521	19	•	1
1899	48	83,6	674,161	67	59,9	350,623	115	34,9	485,685	27	23	1
1900	51	79,0	661,289	59	68,3	420,100	110	36,6	531,924	38	•	5
1901	48	83,7	707,803	57	70,5	442,294	105	38,3	563,670	25	•	2
1902	61	65,9	574,308	62	61,0	433,203	123	32,7	503,182	36	•	2
1903	53	76,9	688,628	79	50,9	850,761	132	30,4	486,436	35	•	•
1904	46	87,1	812,255	77	52,1	367,648	123	32,6	533,924	43	3	1
1905	58	69,3	684,715	68	59,1	442,915	126	31,9	545,016	33	•	1
Moyennes des dix années.	46	82,4	699,307	64	60,7	386,470	112	34,7	515,599	30		

Les causes des collisions et déraillements de trains sont indiquées en détail dans l'annexe XXXVIII. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1884 à 1905.

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

	1884	1885	1886	1887	1888	1889	
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	30,466	31,233	31,658	31,064	31,884	32,057	
Nombre de trains-kilomètres. {	Voyageurs (—) .	16,918	17,517	17,047	19,401	20,778	21,548
		Voyageurs et marchandises . . (—) .	33,269	33,225	33,452	33,262	37,588
Nombre de collisions de trains {	de voyageurs	24	24	9	8	19	13
		de marchandises	49	38	42	40	36
Ensemble		70	62	51	48	55	74
Nombre de déraillements de trains {	de voyageurs	39	26	21	31	31	19
		de marchandises	42	24	41	33	50
Ensemble		81	50	62	66	81	76
Total général des collisions et déraillements de trains.		151	112	113	114	136	150

Causes des collisions et déraillements. —

		1884	1885	1886	1887	1888	1889
Voie.	Rails cassés	D.	»	»	1	»	2
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	C.	1	»	»	»	1
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	5	2	3	1	3
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	3	»	»	2	2
Matériel roulant.	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	2	2	»	»	1
	Attelages rompus ou défauts	D.	1	1	4	1	3
	Avaries aux essieux	C.	6	2	2	7	6
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	D.	»	2	1	2	1
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	D.	7	1	4	5	6
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	C.	1	2	»	»	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	D.	10	2	6	1	2
	Autres défauts ou avaries au matériel roulant	D.	3	6	9	13	8
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	1	»	»	»	»
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	D.	1	»	»	»	»
Exécution du service.	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	2	3	2	1	1
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	D.	5	1	3	2	»
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	12	16	13	8	9
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt ou arrêt tardif.	D.	23	15	14	16	20
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	C.	15	15	22	9	12
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente	D.	»	»	»	»	»
	Autres négligences	C.	5	7	1	3	1
	Causes diverses et indéterminées	D.	»	»	»	»	»
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	»	»	1	»	»
		D.	4	4	1	5	12
		C.	7	2	»	2	4
		D.	»	»	»	»	»
	C.	7	12	10	7	2	
	D.	3	»	»	»	»	
	C.	9	8	2	8	8	
	D.	16	18	1	13	14	
	C.	3	4	12	3	5	
	D.	7	3	10	2	3	
	C.	21	13	3	22	33	
	D.	6	3	1	6	5	
	C.	1	2	5	4	6	

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

1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
5,220	5,241	5,247	5,250	5,260	5,270	5,302	5,311	5,695	4,011	4,051	4,020	4,021	4,024	4,008	4,019
64,229	67,432	68,516	70,970	74,775	76,957	82,677	91,580	101,958	114,858	125,710	124,454	127,110	132,605	136,410	145,472
22,555	22,950	22,881	22,955	23,900	24,810	25,569	26,784	29,560	32,260	33,726	33,974	35,053	36,620	37,564	38,553
59,952	40,252	59,934	40,568	41,287	42,655	44,544	46,691	50,874	55,851	58,512	59,185	61,891	64,540	65,075	68,672
21	17	14	11	11	15	14	8	19	20	20	18	26	19	15	18
59	50	52	54	54	19	27	29	27	32	27	24	31	36	25	20
80	67	66	43	45	52	41	37	46	52	47	42	57	55	38	58
29	26	50	26	8	20	17	52	22	28	51	50	55	54	51	40
63	63	49	56	16	55	27	55	27	55	52	55	51	45	54	48
94	91	79	62	24	64	44	67	49	65	65	65	60	77	85	88
174	158	145	107	69	96	85	104	95	115	110	105	125	152	125	126

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

1	1	2	3	»	»	2	1	»	»	»	2	1	3	2	2
1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	1
6	2	»	»	»	2	2	1	»	1	1	»	1	3	4	4
»	»	2	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	1	2	6
1	»	»	»	1	5	1	2	2	»	1	1	1	1	1	»
5	1	4	1	1	5	1	2	»	»	1	1	0	5	1	»
5	2	5	8	4	2	3	3	2	2	5	3	0	5	5	5
1	4	5	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	2	1
5	5	7	12	5	4	5	8	7	9	9	9	9	12	16	14
»	»	»	»	»	1	3	1	1	1	»	»	»	1	»	»
6	4	7	4	»	2	5	2	2	1	2	1	2	1	4	»
15	16	2	10	3	15	5	8	4	15	0	8	12	5	8	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	2	3	1	1	»	»	1	1	2	1	1	5	1	2	2
1	»	1	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1
5	1	4	4	2	1	1	1	5	4	2	4	»	5	3	1
17	18	22	9	9	0	5	2	9	5	15	8	12	11	5	12
20	28	55	21	7	15	15	18	12	14	13	14	20	25	22	21
24	11	19	17	14	14	15	9	15	15	9	16	21	13	16	16
»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	»
5	5	1	4	»	»	»	2	1	5	1	»	9	8	4	7
»	»	»	»	»	1	1	1	1	»	1	»	»	1	1	»
»	2	»	2	3	»	5	»	1	»	1	»	2	»	1	2
»	»	»	2	»	1	»	»	1	»	1	»	1	»	1	1
6	14	10	3	1	1	6	7	7	12	10	5	7	6	4	»
»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	2	»
6	5	»	5	»	5	1	5	8	6	5	4	9	15	11	5
»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»
7	5	2	1	5	5	5	1	5	4	2	1	2	0	»	2
1	»	»	»	»	5	»	»	»	»	4	1	1	»	»	»
16	10	18	5	6	»	4	4	»	2	»	2	5	4	4	1
19	11	11	5	4	5	1	5	4	2	3	1	9	22	11	15
9	4	7	1	2	2	1	5	»	2	1	2	1	5	4	8
6	1	»	1	»	2	»	»	2	3	2	4	2	»	»	»
25	18	5	4	5	10	7	19	18	17	22	10	12	21	16	22
12	8	9	3	5	5	2	8	5	15	1	5	11	5	5	4
5	10	4	»	»	3	»	2	2	»	1	»	6	1	4	»

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

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

Des 126 collisions et déraillements de trains constatés en 1905, 55 ont fait des victimes, savoir (annexe XXXVIII) :

		1905.	1904.
Voyageurs . . .	{	Tués	» 3
		Blessés	» 109
		Contusionnés	61 45
		Totaux. . .	61 157
Agents du chemin de fer	{	Tués	1 1
		Blessés	1 13
		Contusionnés	67 55
		Totaux. . .	69 69
Ensemble. . .		150	226

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

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

	1905.	1904.
Tués	6	3
Blessés	10	18
Contusionnés	241	205
Totaux. . .	257	226

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

	1905.	1904.
Tuées	50	21
Blessées.	25	35
Contusionnées.	45	48
Totaux. . .	120	104

C. Agents du chemin de fer (voir annexe XXXIX, littéra C) :

	1905.	1904.
Tués.	40	28
Blessés	101	70
Contusionnés	510	586
Totaux. . .	651	684

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

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Dans les stations . . .	17	18	14	18	18	20	9	7	6	12
Dans les ateliers . . .	1	»	2	1	1	»	»	1	»	»
En accrochant des vé- hicules	4	2	1	6	1	3	1	2	»	2
En décrochant des vé- hicules	1	1	2	1	»	5	»	»	»	»
Gardes-barrières . . .	4	3	4	1	5	3	2	»	1	1
Gardes-route.	1	3	5	5	3	2	1	1	2	3
Gardes chargés du con- trôle des coupons, tombés ou atteints. .	»	»	»	1	1	2	2	»	»	»
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes- bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tom- bés ou atteints . . .	5	7	1	3	5	5	1	2	3	5
Agents atteints en de- hors de tout service.	7	6	6	9	10	6	7	10	7	10
En réparant les voies et les bâtiments.	7	2	0	3	2	1	8	4	7	7
Agents d'autres admi- nistrations.	4	1	»	2	»	1	»	5	2	»
Ensemble	51	43	42	50	46	46	31	30	28	40

Résumé pour 1905.

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

	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	»	»	61	61
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	6	10	241	257
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traver- sant les passages à niveau, etc., par suite d'infractions au réglement sur la police des chemins de fer ou par la faute des agents de l'administration	1	1	67	69
Ivresse, folle et suicide	40	101	510	651
Ensemble pour l'année 1905. . .	20	22	43	87
	30	3	»	33
	97	137	924	1,158

Pour les années antérieures, voir l'annexe XL.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES (1)				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tués.	blessés.	contusionnés.	atteinte, en général.
1896	84	903	400	1,387	527,908	49,713	110,661	31,971
1897	79	892	319	1,290	501,024	52,344	146,366	36,194
1898	72	723	413	1,208	706,589	70,366	123,183	42,116
1899	118	587	1,146	1,851	473,317	95,147	48,736	30,174
1900	80	418	1,264	1,771	657,435	139,980	46,291	33,039
1901	80	286	970	1,316	739,816	222,501	61,016	44,974
1902	61	407	672	1,343	967,053	152,067	70,976	46,084
1903	58	283	766	1,107	1,109,308	227,349	83,995	58,121
1904	50	245	930	1,240	1,172,725	268,051	69,939	52,962
1905	67	134	921	1,125	1,024,955	512,477	74,320	61,042
Moyenne pour 10 années	77	486	801	1,364	797,013	179,000	83,568	43,668

(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 163 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 81 voyageurs et 82 agents de l'administration (annexe XL).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 235 voyageurs et 2,462 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,414 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. ; 902 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1905, l'annexe XXXIX donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1903, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'Etat 918 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	143
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	9
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	34
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	42
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	138
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	90
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	22
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	438
Total.	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 918

Les contraventions constatées en 1904 étaient au nombre de 935. Il y a donc eu, en 1903, une diminution de 17 contraventions.



$$\frac{A}{(60)}$$

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1905 ⁽¹⁾.

MÈTRES COURANTS.			
SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.	
Chimay	59,868	•	59,868
Flandre Occidentale	163,970	44,722	178,692
Gand à Terneuzen	26,488	44,590	44,078
Hasselt à Maesevck.	40,567	•	40,567
Malines à Terneuzen	43,900	23,586	67,486
Nord-Belge	165,626	3,400	169,026
Taviers à Embresin (*)	9,433	•	9,433
Termonde à Saint-Nicolas.	21,456	•	21,456
Longueur totale exploitée (*) (voir annexe XLI).	530,998	56,298	587,296

(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 (1,030 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.

(*) Chemin de fer d'intérêt local.

(*) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes communes à plusieurs compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 85,689 mètres à la fin de l'exercice 1905.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1905 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	528,957	99.62	56,298	100 »	585,255	99.65
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	2,041	0.38	»	»	2,041	0.35
Totaux. . .	550,998	100 »	56,298	100 »	587,296	100 »

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 149,519 mètres, représentant 25.46 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 437,777 mètres, représentant 74.54 p. c. de cette longueur.

L'annexe XLI 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 1905.	En 1904.
Voies principales. {	Sections belges	680,517	680,517
	Prolongements sur territoire étranger . .	56,298	56,298
	Ensemble. . .	736,815	736,815
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		310,028	303,305
Totaux. . .		1,046,843	1,040,118

Les voies principales parcourues par les trains représentent 70.38 p. c. et les voies accessoires 29.62 p. c. du réseau exploité en 1905.

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

L'annexe XLII indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1905.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1904 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1905	1904	1905	1904	1905	1904	Différences pour 1905
Stations	422	424	45	45	437	436	+ 1
Haltes	49	49	»	»	49	49	»
Points d'arrêt.	59	58	1	1	60	59	+ 1
Totaux	200	198	46	46	216	214	+ 2

Les 437 stations existant fin 1905 comprennent 53 (*) gares communes, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLII montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés à la fin de l'année 1905.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1905	1904	Différences pour 1905
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées).	41	37	+ 4
Établissements reliés aux stations des compagnies	86	84	+ 2
Totaux	127	121	+ 6

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 1905, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés et on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux. Cette situation est la même qu'en 1904.

(*) 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 XLIII 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 1905.	En 1904.	Différence pour 1905.	
Locomotives	299	307	— 8	
Tenders.	217	227	— 10	
Voitures à vapeur	7	8	— 1	
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	
Véhicules	à voyageurs	502	485	+ 17
	à bagages	224	227	— 3
	à marchandises	7,187	7,026	+ 161
	pour services divers	37	27	+ 10
Ensemble	<hr/> 7,950	<hr/> 7,765	<hr/> + 185	

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année (587^k,296) il y avait :

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1905.	En 1904.
Matériel de traction.	Locomotives (1)	0.52	0.54
	Tenders	0.37	0.39
		<hr/>	<hr/>
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs (2)	0.85	0.82
	Fourgons à bagages	0.38	0.39
	Wagons à marchandises	12.23	11.96
	Véhicules divers	0.06	0.04
	Ensemble.	<hr/> 13.52	<hr/> 13.21

(1) Y compris les voitures à vapeur.

(2) Non compris les voitures à vapeur.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLIV montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1903, 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 1903 . .	3,905,616	30,401	3,936,017
	En 1904 . .	3,749,196	30,533	3,779,729
	Différences pour 1903 . .	+ 156,420	- 132	+ 156,288
Trains de marchandises	En 1903 . .	2,013,585	12,081	2,025,666
	En 1904 . .	1,922,377	12,822	1,935,199
	Différences pour 1903 . .	+ 91,208	- 741	+ 90,467
Trains mixtes	En 1903 . .	444,730	27,740	472,470
	En 1904 . .	466,543	27,846	494,389
	Différences pour 1903 . .	- 21,813	- 76	- 21,889
TOTAUX	En 1903 . .	6,363,931	70,222	6,434,153
	En 1904 . .	6,138,416	71,171	6,209,587
	Différences pour 1903 . .	+ 225,515	- 949	+ 224,566

IV.

Mouvement et recette des transports (1).

Au point de vue de l'exploitation, la situation des lignes concédées n'a subi aucune modification en 1905.

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

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1905 et en 1904, se résument ainsi (voir annexe XLV) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1905.	1904.	Différences pour 1905.	1905.	1904.	Différences pour 1905.	1905.	1904.	Différences pour 1905.
1 ^{re} classe	390,469	344,064	+ 46,505	602,487	660,792	+ 121,695	2.055	1.973	+ 0.082
2 ^e —	2,271,321	2,068,985	+ 202,336	2,260,871	1,925,889	+ 334,982	0.995	0.931	+ 0.064
3 ^e —	15,288,603	14,011,818	+1,276,785	6,053,561	5,333,842	+ 719,719	0.386	0.380	+ 0.016
Ensemble . . .	17,950,393	16,424,867	+1,525,526	9,116,919	7,940,523	+1,176,396	0.503	0.483	+ 0.025

En 1905, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté respectivement de 9.08 p. c. et de 14.82 p. c., comparativement aux données correspondantes de 1904.

Le nombre de voyageurs a progressé, en 1905, sur les six chemins de fer concédés suivants : Nord-Belge (1,403,048 voyageurs *en plus*), Flandre Occidentale (40,486 voyageurs), Malines à Terneuzen (31,683 voyageurs), Hasselt à Marseyck (19,989 voyageurs), Chimay (6,117 voyageurs) et Tavier à Embresin (3,842 voyageurs). Par contre, ce mouvement a fléchi sur les deux autres railways concédés : Gand à Terneuzen (8,924 voyageurs *en moins*) et Termonde à Saint-Nicolas (1,617 voyageurs).

Quant aux recettes provenant du transport des voyageurs, elles se sont également accrues, en 1905, sur six lignes, notamment sur celles du Nord-Belge (1,134,037 francs *en plus*), de la Flandre Occidentale (40,207 francs) et de Malines à Terneuzen (6,000 francs). Une diminution de ces recettes s'est produite, en 1905, sur la ligne de Gand à Terneuzen (6,642 fr. *en moins*) et sur celle de Termonde à Saint-Nicolas (1,367 francs).

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent, se rapportent non seulement aux lignes concédées exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 56,298 mètres en 1905 et en 1904, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1903	30,564	15,523 55
En 1904	28,020	13,520 48
Augmentation pour 1905.	2,544	2,003 07

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1905.	En 1904.	En 1905	En 1904
1 ^{re} classe.	2.18 %	2.10 %	8.80 %	8.57 %
2 ^e —	12.63 %	12.57 %	24.80 %	24.26 %
3 ^e —	85.17 %	85.33 %	66.40 %	67.17 %
	100. "	100. "	100. "	100. "

La recette des voyageurs représente 29.97 p. c. du produit total de l'exploitation en 1905 et 28.41 p. c. en 1904.

§ 2. — BAGAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.																		
	1905.	1904.	Différences pour 1905.	1905.	1904.	Différence pour 1905.																
Transports	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="vertical-align: middle;">taxés au minimum (colis).</td> <td style="text-align: right;">29,748</td> <td style="text-align: right;">30,572</td> <td style="text-align: right;">— 824</td> <td style="text-align: right;">537,732</td> <td style="text-align: right;">318,728</td> <td style="text-align: right;">+19,004</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="vertical-align: middle;">— au poids (quintaux).</td> <td style="text-align: right;">131,314</td> <td style="text-align: right;">118,805</td> <td style="text-align: right;">+12,509</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						}	taxés au minimum (colis).	29,748	30,572	— 824	537,732	318,728	+19,004	}	— au poids (quintaux).	131,314	118,805	+12,509			
}	taxés au minimum (colis).	29,748	30,572	— 824	537,732	318,728	+19,004															
}	— au poids (quintaux).	131,314	118,805	+12,509																		

Le produit de ces transports entre pour 1.18 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1905 et pour 1.14 p. c. en 1904.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des expéditions de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit (*voir annexe XLV*).

		MOUVEMENT.			RECETTE.				
		1905.	1904.	Différence pour 1905.	1905.	1904.	Différence pour 1905.		
Envois	}	taxés au minimum (colis) . . .	149,551	146,425	+ 3,126	}	1,755,287	1,525,827	+229,460
	— au poids (quintaux) . . .	914,427	811,457	+102,970					

La recette produite par cette catégorie de transports forme 5.76 p. c. de la recette totale en 1905 et 5.45 p. c. en 1904.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants (*voir annexe XLV*).

		MOUVEMENT.			RECETTE.				
		1905.	1904.	Différence pour 1905.	1905.	1904.	Différence pour 1905.		
Expéditions	}	taxées au minimum (nombre) .	56,135	52,519	+ 3,616	}	16,910,655	15,970,433	+940,222
	— au poids . . (tonnes) .	15,990,081	14,855,552	+1,134,529					

La recette provenant des grosses marchandises, en 1905, a augmenté de 940,178 francs ou de 5.95 p. c. par rapport au chiffre correspondant de 1904.

En 1905, il y a eu accroissement de produits sur tous les railways concédés, notamment sur les lignes Nord-Belges (691,737 francs *en plus*), de la Flandre Occidentale (154,647 francs), de Malines à Terneuzen (28,210 francs), de Gand à Terneuzen (27,144 francs) et de Taviers à Embresin (23,779 francs).

*
* * *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 55.59 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1905 et 57.14 p. c. en 1904.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1905.	1904.	Différence pour 1905	1905.	1904.	Différence pour 1905
Groups	115,897	118,956	— 2,959	19,184	19,432	— 248

La recette des articles de finances correspond à 0.06 p. c. du produit total de l'exploitation en 1905 et à 0.07 p. c. en 1904.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.			
	1905.	1904.	Différences pour 1905	1905.	1904.	Différences pour 1905	
Équipages {	transportés à grande vitesse	12	18	— 6	1,630	458	+ 1,172
	— à petite —	2,325	2,057	+ 268	16,787	14,734	+ 2,053
Ensemble	2,337	2,075	+ 262	18,417	15,192	+ 3,225	

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.06 p. c. de la recette générale en 1905 comme en 1904.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.				
	1905.	1904.	Différences pour 1905	1905.	1904.	Différences pour 1905		
Transports effectués (1) {	à grande vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	255	322	— 67	4,027	5,480	— 1,458
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	6,491	6,168	+ 323	124,416	115,117	+ 9,298
		— par tête (animaux)	15,900	14,850	+ 1,050			
Ensemble: Transports {	taxés par envoi (expéditions)	6,746	6,490	+ 256	128,442	120,597	+ 7,845	
— par tête (animaux)	15,900	14,850	+ 1,050					

(1) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes 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 0.42 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1903 et pour 0.43 p. c. en 1904.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1903, à	fr. 2,118,314
	en 1904, à	2,040,730
	Augmentation en 1903	fr. 77,584

Les produits extraordinaires forment 6.96 p. c. de la recette totale en 1903 et 7.30 p. c. en 1904.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1903.	En 1904.	Différences pour 1903.
Voyageurs	fr. 9,116,919	7,940,523	+ 1,176,396
Bagages.	337,732	318,728	+ 39,024
Marchandises	petites	1,523,827	+ 229,430
	grosses	16,910,633	+ 940,178
Finances	19,184	19,432	— 248
Équipages	18,417	15,192	+ 3,225
Chevaux et bestiaux	128,442	120,597	+ 7,845
Ensemble	fr. 28,304,604	23,908,754	+ 2,395,850
Produits extraordinaires	2,118,314	2,040,730	+ 77,584
Totaux	fr. 30,422,918	27,949,484	+ 2,473,434

Les recettes totales opérées en 1903 ont ainsi augmenté de 2,473,434 francs ou de 8.85 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1904.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1903 présentent, par rapport aux produits perçus en 1904, les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1903.	
	EN 1903.	EN 1904.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs	Francs.	P. %.
Chimay	783,865	768,041	+ 15,824	2.06
Flandre-Occidentale	4,334,011	4,160,876	+ 193,135	4.64
Gand-Terneuzen.	749,768	729,076	+ 20,692	2.84
Hasselt-Maeseyck	240,068	228,711	+ 11,357	4.97
Malines-Terneuzen	2,020,103	1,928,828	+ 93,277	4.84
Nord-Belge.	21,889,417	19,784,630	+ 2,104,787	10.64
Taviers-Embresin	71,432	47,289	+ 24,143	31.05
Termonde-Saint-Nicolas	314,232	304,033	+ 10,219	3.56
TOTAUX.	30,422,918	27,949,484	+ 2,473,434	8.85

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1903, se sont accrus sur tous les chemins de fer concédés, principalement sur ceux du Nord-Belge (2,104,787 francs *en plus*), de la Flandre Occidentale (193,135 francs) et de Malines à Terneuzen (93,277 francs).

Proportionnellement, la progression des produits de toute nature, en 1905, a été la plus sensible sur le railway de Tavier à Embresin (51.05 p. c. *en plus*), puis sur les lignes Nord-Belge (10.64 p. c.).

*
* * *

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

	En 1905.		En 1904.
Voyageurs	29.97	} 100. " }	28.41
Bagages	1.18		1.14
Marchandises {	5.76		5.45
	55.59		57.14
Finances	0.06		0.07
Équipages	0.06		0.06
Chevaux et bestiaux	0.42		0.43
Produits extraordinaires	6.96	7.30	

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLV donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1905.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1904 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1905.	
	EN 1905.	EN 1904.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	467,808	800,417	- 32,312	- 6.46
Flandre Occidentale	2,401,046	2,449,907	- 48,861	- 1.99
Gand-Terneuzen	463,083	460,604	+ 2,479	+ 0.54
Hasselt-Maeseyck	230,837	228,019	+ 2,818	+ 1.24
Malines-Terneuzen	1,149,982	1,044,618	+ 105,367	+ 10.09
Nord-Belge	8,469,659	7,751,876	+ 717,783	+ 9.26
Tavier-Embresin	41,247	30,756	+ 10,491	+ 34.11
Termonde-Saint-Nicolas	487,538	483,263	+ 4,272	+ 2.79
TOTALS . . .	13,381,494	12,619,487	+ 762,037	÷ 6.04

L'augmentation totale des dépenses en 1905, par rapport à celles de 1904, est de 762,037 francs ou de 6.04 p. c.

D'après les chiffres du tableau qui précède, les frais de l'exploitation se sont accrus, en 1905, sur six chemins de fer concédés, principalement sur les lignes du Nord-Belge (717,783 francs *en plus*), puis sur celle de Malines à Terneuzen (405,367 francs).

Ces frais ont fléchi sur les deux autres railways : Flandre Occidentale (48,861 francs *en moins*), et Chimay (31,312 francs).

Proportionnellement, les accroissements de dépenses de l'exploitation en 1905 sont attribuables notamment à la ligne de Tavieris à Embresin (54.11 p. c. *en plus*), puis à celles de Malines à Terneuzen (40.09 p. c.) et du Nord-Belge (9.26 p. c.), alors que les réductions de dépenses se rapportent surtout à la ligne de Chimay (6.46 p. c. *en moins*).

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLV indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1905 par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1904.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1905.	
	En 1903.	En 1904.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	316,060	267,924	+ 48,156	+ 17.97
Flandre Occidentale.	1,952,965	1,710,969	+ 241,996	+ 14.14
Gand-Terneuzen	286,685	268,472	+ 18,215	+ 6.78
Hasselt-Maeseyck	9,231	692	+ 8,539	+ 1,253.96
Malines-Terneuzen	870,125	882,215	— 12,090	— 1.57
Nord-Belge.	15,419,758	12,052,754	+ 1,587,004	+ 11.55
Tavieris-Embresin	30,185	16,535	+ 13,652	+ 82.57
-Termonde-Saint-Nicolas	156,717	150,770	+ 5,947	+ 5.94
TOTAUX.	17,041,724	15,350,527	+ 1,711,597	+ 11.16

L'accroissement total des produits nets, en 1905, en comparaison de ceux de 1904, est de 1,711,597 francs ou de 11.16 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1905 ont augmenté, par rapport au rendement net de l'exploitation en 1904, sur sept railways concédés, particulièrement sur le Nord-Belge (1,587,004 francs *en plus*), ensuite sur la Flandre Occidentale (241,996 francs); ils n'ont baissé que sur la ligne de Malines à Terneuzen (12,090 francs *en moins*).

Proportionnellement, la progression des recettes-nettes a été exceptionnellement forte sur le railway de Maeseyck (1,233.96 p. c. *en plus*); ensuite elle a été la plus sensible sur les lignes de Tavier à Embresin (82.57 p. c.), de Chimay (17.97 p. c.), de la Flandre Occidentale (14.14 p. c.) et du Nord-Belge (11.53 p. c.).

Quant à la dépression de ces recettes, elle s'applique exclusivement à la ligne de Malines à Terneuzen (1.37 p. c. *en moins*).

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1905, est indiqué à l'annexe XLV, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1904 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1905.	
	En 1905.	En 1904.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	59.07	63.11	»	3.44
Flandre Occidentale.	35.14	38.88	»	3.74
Gand-Terneuzen	61.76	63.17	»	1.41
Hasselt-Maeseyck	96.15	99.70	»	3.55
Malines-Terneuzen	56.92	54.21	2.71	»
Nord-Belge.	38.60	39.18	»	0.49
Tavier-Embresin	57.74	63.04	»	7.30
Termonde-Saint-Nicolas	50.13	50.41	»	0.28
Réseaux réunis. . .	43.98	45.15	»	1.17

Ce tableau indique que le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1905, comparativement aux résultats de l'exercice 1904, a décliné sur sept chemins de fer concédés, notamment sur ceux de Tavier à Embresin (7.30 p. c. *en moins*), de Chimay (3.44 p. c.), de la Flandre Occidentale (3.74 p. c.) et de Hasselt à Maeseyck (3.55 p. c.). Le coefficient d'exploitation n'a augmenté que sur la ligne de Malines à Terneuzen (2.71 p. c. *en plus*).

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1905, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1905.	En 1904.	Différences pour 1905.
Longueur kilométrique moyenne exploitée .	587km.296	587km.296	»
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLIV).	<u>6,434,153km</u>	<u>6,209,287km</u>	+ <u>224,866km</u>
Recettes brutes (voir annexe XLV) . . fr.	30,422,948	27,949,484	+ 2,473,464
Dépenses d'exploitation (—) . . .	<u>15,581,194</u>	<u>12,619,157</u>	+ <u>762,037</u>
Recettes nettes (—) . . fr.	17,041,724	15,330,327	+ 1,711,397
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes. . .	45.98 p. %	45.15 p. %	— 1.17 p. %.

Par unité de travail, ces résultats donnent, en 1905, 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	43,093	7,844	8,279	2.5646	4.5305	4.0341
Flandre Occidentale	24,366	13,437	10,929	2.7667	4.5257	4.2410
Gand à Terneuzen	18,252	11,273	6,979	3.5313	2.4844	4.3502
Hasselt à Maeseyck.	5,918	5,690	228	4.6287	4.5661	0.0626
Malines à Terneuzen	29,933	17,040	12,893	3.3230	4.8919	4.4314
Nord-Belge	12,950	5,011	7,939	6.3866	2.4741	3.9155
Taviers à Embresin.	7,572	4,372	3,200	4.7857	4.0311	0.7546
Termonde à Saint-Nicolas . . .	14,861	7,450	7,411	2.6235	4.3152	4.3083
Pour l'ensemble des lignes. {						
En 1905 . .	51,801	22,784	29,017	4.7283	2.0797	2.6486
En 1904 . .	47,590	21,487	26,103	4.5012	2.0323	2.4689
Augmentations en 1905 . .	4,211	4,297	2,914	0.2271	0.0474	0.1797

IX.

Personnel.

L'annexe XLVI présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1905.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1904 :

	En 1905.	En 1904.	En plus pour 1905.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,374	1,363	+ 11
Agents divers et ouvriers	<u>4,462</u>	<u>4,428</u>	+ <u>34</u>
Totaux.	5,836	5,791	+ 45

X.

Accidents.

L'annexe XLVII donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1905, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1904, 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	1	1	»	2
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs	»	»	3	3
	Ensemble. { En 1905. . .	1	1	3	5
	{ En 1904. . .	»	»	1	1
	Différences pour 1905. . .	+ 1	+ 1	+ 2	+ 4
B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.)	Voyageurs	»	4	2	6
	Agents des compagnies	4	28	9	41
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.	5	4	5	14
	Ensemble. { En 1905. . .	9	36	16	61
	{ En 1904. . .	20	32	17	69
	Différences pour 1905. . .	- 11	+ 4	- 1	- 8
TOTAUX . . .	{ En 1905. . .	10	37	19	66
	{ En 1904. . .	20	32	18	70
	Différences pour 1905. . .	- 10	+ 5	+ 1	- 4

XI.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1903 et 1904 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1905.	En 1904.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations.	9	16
Entraves apportées à la circulation des trains.	3	2
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways.	4	2
Erection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	9	6
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	30	32
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	6	9
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	»	1
Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public	1	1
Voyageurs ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	7	7
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	2	»
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	1	4
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	1	5
Totaux	75	85
Diminution pour 1905	12	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1905, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

CHIMAY.

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

FLANDRE OCCIDENTALE.

Adhésion à toutes les modifications et extensions de tarifs proposées en service mixte avec le réseau de l'Etat Belge, pour le transport des voyageurs et des marchandises

Renouvellement de 3,485 mètres de voies au moyen de rails Vignoles en acier de 38 kilogrammes au mètre courant.

Renforcement de certaines parties des voies principales de Bruges à Courtrai, de Comines à Ypres, de Thielt à Deynze et d'Ypres à Roulers.

Etablissement à Roulers d'un magasin en bois de 15 mètres sur 5 mètres sur fondations en maçonnerie et couvert en carton, pour y abriter des bois de construction.

Construction de parcs à charbon aux ateliers de Saint-Michel et d'Ypres, Installation d'un signal indicateur de position d'aiguille en relation avec l'excentrique de la voie de sûreté à l'extrémité de la station de Lichtervelde du côté de Cortemarck.

Installation d'une nouvelle signalisation, d'appareils de sécurité et d'embranchements économiques, à la station de Poperinghe.

Etablissement, à la station de Wervicq, d'un pont à peser, système Carton, en remplacement d'un appareil à romaine.

Construction de nouvelles rampes de chargement à Lichtervelde et à Aerseele.

Renouvellement en rails Vignoles en acier de 38 kilogrammes, de la traversée du chemin de fer vicinal à un passage à niveau, à Courtrai.

Prolongement de 50 mètres vers Deynze, du trottoir d'embarquement de la halte de Wonterghem.

GAND A TERNEUZEN.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur belge de la Société, pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Allongement de la voie d'évitement à Selzaete et à Philippine.

Achat d'une locomotive, de 7 voitures à voyageurs et d'un fourgon.

HASSELT A MAESEYCK.

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

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

Mise en œuvre de 96 rails en acier de 9 mètres en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

MALINES A TERNEUZEN.

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

Acquisition de terrains pour l'agrandissement des gares de Saint-Nicolas, Axel, Kykuit et Sluyskill et construction de nouvelles voies dans ces gares.

Établissement, à Sluyskill, d'un pont à peser de 50 tonnes.

Renouvellement de 4,072 mètres de voies par des rails en acier de 40 kilog. 650; une autre partie de voies a été renouvelée en rails d'acier de 30 kilog. 500 (type Nord).

NORD-BELGE.

Publication d'un nouveau tarif pour le transport des voyageurs et des bagages, en service intérieur de la Compagnie, comportant dans les relations de la banlieue de Liège : a) une réduction moyenne de 20 p. c. sur le prix des billets simples et aller-retour; b) l'émission de billets aller-retour au départ de tous les points d'arrêt; c) la faculté, pour les porteurs de billets de retour, d'emprunter la ligne de la rive gauche de la Meuse ou de la rive droite pour le parcours correspondant à celui d'aller.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Compagnie pour le transport des voyageurs et des bagages, et de deux suppléments au tarif pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Emission d'abonnements de quinze jours, en service intérieur de la Compagnie, à l'occasion de l'Exposition universelle de Liège.

Application de nouveaux tarifs spéciaux à prix réduits pour les abonnements ordinaires et pour les abonnements d'ouvriers dans la banlieue de Liège.

Adhésion à la généralisation des abonnements de cinq et de quinze jours valables sur toutes les lignes belges.

Publication d'un tarif de réexpédition à la frontière allemande-russe.

Ouverture :

- 1° D'un point d'arrêt à Château-de-Seilles, entre Sclaigieux et Andenne;
- 2° De la station de Val-Saint-Lambert aux envois du tarif n° 3 n'excédant pas 2,000 kilogrammes et aux colis ne pesant pas plus de 200 kilogrammes;
- 3° D'une gare privée : a) à Engis-Aigremont (charbonnage du Nord de Flémalle; b) à Flémalle-Haute (Usines de M. Paul Borgnet);
- 4° de Renory Port.

Création :

- 1° d'un train express n° 26 entre Liège (Longdoz) et Namur, en correspondance, à cette dernière gare, avec le train n° 1671 vers Charleroy et le train n° 1311 vers Bruxelles;

2° de deux trains express sur la ligne de Givet à Namur, en coïncidence, à cette dernière station, avec le train direct n° 5 allant vers Liège et le train express n° 14 venant de Liège ;

3° d'un nouveau train n° 201 entre Huy et Liège (Guillemins) desservant tous les points d'arrêt ;

4° de 19 trains-tramway nouveaux entre Liège et Flémalle-Haute dont 14 sur la ligne droite de la Meuse et 5 sur la ligne de la rive gauche.

Admission :

1° des voyageurs de 3^me classe, au train express n° 167, au départ d'Erquelines et de toutes les gares desservies par ce train ;

2° des voyageurs de 2^me classe, au train rapide n° 106 pour toutes les localités desservies.

Installations complémentaires de sécurité réalisées aux gares de Seraing, Flémalle Grande, Engis, Statte et Saint-Martin.

Allongement vers Longdoz du quai à voyageurs du bâtiment principal de Flémalle-Haute.

TAVIERS A EMBRESIN.

Introduction de deux suppléments au tarif intérieur du railway, pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

Réimpression du tarif pour le trafic des marchandises, tapissières, etc., en service intérieur de la Société.

Introduction des abonnements de cinq et de quinze jours pour les stations de la Compagnie.

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



ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° 1. -- *Bilan général*

I. — Premier établissement		
A. — Lignes construites directement par l'État :		
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif	470,084,250 87	} 551,550,148 89
b) — en construction	37,965,072 »	
c) Travaux en cours d'exécution	26 651,918 35	
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc	7,668,007 69	
B. — Lignes construites à forfait :		
a) Lignes en exploitation	136,007,121 10	} 173,051,675 21
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	17,864,465 16	
	— en cours d'exécution	60,085 95
C. — Lignes rachetées :		
a) Coût des lignes	758,801,025 65	} 886,051,650 11
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	124,677,689 22	
	— en cours d'exécution	2,482,926 26
D. — Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part des recettes .		
a) Parachèvement effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	9,444,485 67	} 9,444,485 67
	— 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.		
		57,566,615 97
F. — Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier et frais de bureau, etc		
		15,796,115 50
G. — Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.		
Commandé par l'État	401,003,514 58	} 581,178,579 01
Repris aux compagnies.	90,175,264 65	
<i>Ensemble du capital de 1^{er} établissement</i>		<i>2,275,319,283 16</i>
II Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1)		11,000,458 79
III. Recettes.		
Recettes brutes de l'exploitation	5,671,750,066 57	} 5,678,755,512 55
Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer.	6,983,445 76	
IV. Approvisionnements en dépôts. (Annexes XVII et XXIX)		40 662,497 85
<i>Total de l'actif</i>		<i>8,011,807,732 11</i>

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

au 31 décembre 1905.

PASSIF.

I. Capital		
Dotations dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :		
a) Dette consolidée fr.	227,853,110 69	} 270,680,081 26
b) Annuités de rachat	42,847,850 57	
Reste à amortir :		
a) Dette consolidée fr.	1,696,201,453 19	} 1,996,969,414 21
b) Annuités de rachat	300,767,981 02	
Amortissements indirects		7,668,907 69
<i>Montant du capital de premier établissement . . . fr.</i>		2,275,319,283 16
II. Charges financières du capital. (Annexe V.)		
Intérêts et amortissement fr.		1,094,586,061 78
III. Redevances et loyers. (Annexe V.)		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes fr.		234,030,090 16
Loyer de la ligne de Spa à la frontière		15,281,738 83
Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam		8,203,480 »
IV. Dépenses (Annexe IV)		
Dépenses d'exploitation		3,374,482,637 59
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique		17,647,150 »
<i>Total du passif fr.</i>		7,917,391,321 52
Pour balance.	{	
Parachèvement sur compte d'exploitation fr.	11,090,458.79	} 94,416,410 59
Approvisionnements en réserve dans les dépôts	46,662,497.83	
Solde actif fin 1905	36,663,473.97	
<i>Ensemble fr.</i>		8,011,807,732 11

DÉPENSES.

N° II. — *Compte approximatif de*

Services communs.		
Traitements et indemnités		542,618 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		102,516 »
Matériel et fournitures de bureau		995,445 »
Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central belge		82,000 »
Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration (part du chemin de fer).		1,248,878 »
Secours aux ouvriers		149,951 »
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité		78,598 »
Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales		24,059 »
		5,283,855 »
Voies et travaux.		
Traitements et indemnités { entretien		2,274,851 »
{ construction	(1)	337,453 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		7,850,217 »
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie		6,502,279 »
Travaux d'entretien et d'amélioration		41,591,004 »
		28,561,804 »
Traction et matériel.		
Traitements et indemnités		2,779,409 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		24,318,151 »
Primes d'économie et de régularité		1,551,745 »
Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois		21,150,000 »
Entretien et renouvellement du matériel		51,015,455 »
		81,115,758 »
Exploitation.		
Traitements et indemnités		15,559,598 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois; camionnage		13,574,838 »
Primes pour encourager la marche régulière des convois		728,778 »
Frais d'exploitation		5,770,040 »
Publicité commerciale	(2)	540,412 »
Pertes et avaries	(3)	5,080,994 »
Primes pour la constatation de fausses déclarations		9,994 »
		58,824,654 »
Perception des recettes et contrôles.		
Traitements et indemnités		2,500,508 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		188,857 »
		2,689,365 »
<i>Ensemble.</i> fr.		154,275,196 »
A déduire pour être reporté au capital (1)		587,453 »
		153,687,743 »
Reste pour les dépenses approximatives de 1905		153,917,743 »
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique		1,375,016 »
		155,292,759 »
<i>Ensemble des dépenses.</i> fr.		155,292,759 »
Excédent des recettes sur les dépenses		92,059,062 77
		247,351,821 77
<i>Total.</i> fr.		247,351,821 77

(1) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget ordinaire, incombait au capital.

(2) Y compris une dépense de 514 francs provenant d'un exercice clos.

(3) Y compris une dépense de 1,362,000 francs provenant d'un exercice clos.

l'exploitation. — Exercice 1905.

RECETTES.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs	80,875,581 52
	Tickets d'entrée dans les stations	202,929 50
	Bagages	2,196,106 62
	Petites marchandises	16,458,597 04
	Grosses marchandises	142,206,052 26
	Finances.	418,065 59
	Equipages	105,094 16
	Chevaux et bestiaux	2,613,203 44
	Produits extraordinaires	2,595,033 57
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		383,090 27
<i>Total fr.</i>		247.951,821 77

DOIT.

N° III. — *Compte de profits et pertes. — Exercice 1905.*

AVOIR.

Dépenses approximatives de l'exploitation. (Annexe II). . .	133,917,743 »	Produits de l'exploitation (annexe II)	247,368,731 50
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique	1,575,016 »	Produits divers (annexe VII)	383,090 27
Charges { de la dette } Intérêts . . . 52,048,934 53			
{ consolidée. } Amortissement. 12,034,586 97			
financières { des } Intérêts . . . 11,437,934 38	77,999,940 99		
(Ann. V) { annuités } Amortissement . 2 698,668 44			
{ de rachat. }			
Parts de recettes des sociétés dont l'état exploite les lignes. . .	5,125,208 44		
Loyer de la ligne de Spa à la frontière grand ducale . . .	219,600 »		
<i>Ensemble des dépenses et charges. . . fr.</i>	<i>258,657,508 13</i>		
<i>Bénéfice net (approximatif) de l'exercice. . .</i>	<i>9,314,313 64</i>		
<i>Total. . fr.</i>	<i>247,951,821 77</i>	<i>Total. . fr.</i>	<i>247,951,821 77</i>

N° IV.— RÉSULTATS FINANCIERS *de l'exploitation des chemins de fer par l'État,*
depuis 1855 jusque fin 1905. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

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

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (kilom.)	DÉPENSES EFFECTUÉES à la fin de chaque exercice. (Capital de premier éta- blissement.)	RECETTES au profit du Trésor.	PARTS DE RECETTES versées aux sociétés conces- sionnaires.	PRODUITS DIVERS.	ENSEMBLE ou recettes brutes.	DÉPENSES BUDGÉTAIRES.	PENSIONS.	ENSEMBLE.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1833	13.5	(1) 4,914,458 02	208,997 50	»	365 »	269,362 50	168,847 44	»	168,847 44
1836	33.7	13,488,488 26	825,132 83	»	491 16	825,594 01	431,135 67	»	431,135 67
1837	90.8	28,400,676 04	1,416,982 94	»	892 24	1,417,875 18	1,189,968 72	»	1,189,968 72
1838	202.6	40,374,444 64	3,097,833 40	»	434 26	3,098,267 66	2,768,616 64	»	2,768,616 64
1839	273.3	57,284,621 47	4,249,825 04	»	33,061 82	4,282,886 86	3,682,994 23	»	3,682,994 23
1840	324.7	77,908,806 12	5,335,167 65	»	20,779 33	5,355,946 38	3,977,994 08	»	3,977,994 08
1841	340.5	102,801,740 06	6,226,333 66	»	55,475 43	6,281,809 09	4,469,387 95	»	4,469,387 95
1842	393.5	123,976,405 45	7,458,774 29	»	43,088 20	7,501,862 49	4,496,399 13	»	4,496,399 13
1843	465.5	137,572,221 22	8,994,439 33	»	34,382 54	9,028,821 87	5,393,854 52	»	5,393,854 52
1844	559.8	144,745,810 20	11,220,310 87	»	21,149 88	11,241,460 75	5,977,027 03	80 »	5,977,107 03
1845	559.8	149,713,014 33	12,401,750 22	»	19,099 99	12,420,850 21	6,306,255 15	826 »	6,307,111 15
1846	559.8	156,292,012 06	13,572,573 03	»	26,998 19	13,599,571 22	7,153,278 78	1,265 »	7,154,543 78
1847	560.6	160,235,776 03	14,659,367 30	46,368 32	79,682 48	14,775,388 10	9,290,956 09	1,319 »	9,292,275 09
1848	594.9	163,515,044 23	12,077,885 03	149,890 58	75,930 68	12,302,826 29	8,857,612 47	1,768 »	8,859,380 47
1849	624.6	166,418,658 52	12,933,920 91	305,510 87	50,096 75	13,291,528 53	8,164,105 73	1,920 »	8,166,025 73
1850	624.6	167,407,203 92	14,663,625 10	388,155 61	47,250 06	15,099,030 77	9,194,897 39	4,113 »	9,198,990 39
1851	624.6	167,877,125 71	15,885,488 47	402,976 40	49,826 62	16,338,291 49	8,698,922 94	5,831 »	8,704,754 94
1852	624.6	169,020,020 16	16,913,207 54	424,031 15	70,820 40	17,408,068 15	8,495,317 18	5,355 »	8,500,672 18
1853	631.4	170,147,427 32	19,070,468 26	607,760 54	67,683 16	19,745,912 06	10,013,360 08	5,327 »	10,018,687 08
1854	630.6	174,020,037 56	21,767,885 50	899,853 64	80,835 20	22,748,574 52	11,292,448 49	5,281 »	11,297,729 49
1855	652.4	179,009,726 56	23,230,743 73	1,201,437 75	114,083 72	24,540,265 20	13,058,256 70	4,759 »	13,063,015 70
1856	713.1	182,369,576 66	23,061,188 25	1,424,423 09	126,548 44	24,612,160 59	14,638,288 67	7,325 »	14,645,613 67
1857	744.6	199,876,747 89	24,143,081 94	1,509,050 71	91,327 42	25,743,409 07	14,520,858 79	21,440 »	14,542,298 79
1858	745.7	203,011,870 81	25,621,238 09	1,683,095 08	102,880 30	27,407,124 47	14,961,971 94	27,050 »	14,989,021 94
1859	745.7	204,018,440 »	26,313,346 93	1,767,652 77	95,400 40	28,177,469 10	14,505,769 13	27,773 »	14,533,542 13
1860	747.2	206,369,870 66	27,769,104 15	1,800,374 68	84,026 45	29,044,505 28	14,272,624 50	28,163 »	14,300,787 50
1861	748.6	211,122,114 09	30,919,514 01	1,990,516 15	81,927 03	32,991,957 22	14,623,661 37	31,901 »	14,655,562 37
1862	748.6	217,142,582 47	30,588,840 21	2,090,941 10	113,455 61	32,703,236 92	13,209,556 36	32,349 »	13,241,905 36
1863	748.6	223,902,418 90	31,721,264 37	2,147,171 22	107,978 72	33,976,414 31	15,783,963 70	40,317 »	15,824,280 70
1864	748.6	229,203,813 14	33,741,531 40	2,357,471 18	230,914 32	36,329,916 90	17,373,116 15	43,410 »	17,416,526 15
1865	749.2	238,271,025 13	35,608,687 78	2,469,408 34	104,866 80	38,193,962 02	19,762,285 54	53,519 »	19,815,804 54
1866	789.8	252,703,720 15	34,691,537 91	3,080,420 11	117,961 64	37,889,919 66	23,401,115 07	72,064 »	23,473,179 07
1867	882.7	261,165,037 79	36,814,562 40	3,372,306 88	165,165 72	40,352,035 »	24,242,467 65	81,936 »	24,324,403 65
1868	862.7	265,426,727 15	38,194,890 83	3,671,291 68	135,492 58	42,001,675 09	24,075,064 05	79,526 »	24,154,590 05
1869	892.7	270,310,548 17	39,849,772 91	3,562,595 18	122,274 75	43,534,642 84	24,681,372 77	78,391 »	24,759,763 77
1870	868.7	279,402,084 88	41,825,030 89	3,473,132 97	68,195 36	45,366,359 22	25,470,738 87	87,294 »	25,558,032 87
1871	1,422.2	319,432,101 55	57,172,844 33	9,947,687 16	64,498 47	66,185,030 56	35,305,235 06	91,907 »	35,397,142 06
1872	1,469.6	359,547,928 43	58,428,526 15	9,988,803 31	172,988 04	68,590,317 51	42,629,106 65	91,199 »	42,720,305 65
1873	1,871.1	468,084,018 93	61,789,273 08	10,933,325 51	153,768 14	72,867,366 73	54,080,042 29	102,232 »	54,182,274 29
1874	1,925.1	580,060,972 84	77,182,405 81	10,914,315 02	125,854 43	88,222,555 26	60,576,364 07	103,451 »	60,679,815 07
1875	1,966.5	697,500,740 10	76,393,969 69	11,240,308 29	107,689 78	87,742,148 76	58,786,881 59	121,582 »	58,908,463 59
1876	2,053.2	671,450,662 60	80,470,164 97	10,034,785 73	109,735 42	90,614,686 14	57,916,882 91	127,747 »	58,074,629 91
1877	2,154.7	909,925,334 93	87,179,918 82	3,261,085 10	107,656 99	90,549,290 91	55,436,139 29	143,941 »	55,580,080 29
1878	2,435.3	954,331,150 07	90,909,890 86	3,461,453 63	98,794 68	94,473,169 17	56,291,548 37	188,130 »	56,479,678 37
1879	2,552.0	994,213,727 56	99,187,064 46	3,620,424 41	105,708,09	99,913,197 86	58,660,393 71	193,161 »	58,853,554 71
1880	2,724.0	1,044,556,844 26	109,317,042 72	4,504,122 39	88,786 01	113,909,931 12	68,657,314 40	193,340 »	68,850,660 40
1881	2,869.5	1,109,634,952 03	108,953,600 62	4,690,599 83	102,343 69	113,846,535 14	71,661,551 85	202,845 »	71,864,397 85
1882	3,004.0	1,171,291,096 11	115,133,863 74	4,210,748 28	90,131 37	119,434,741 35	74,808,908 32	217,030 »	75,025,938 32
1883	3,074.1	1,201,140,331 09	117,599,308 14	4,283,359 31	101,086 62	121,983,754 07	73,571,033 27	258,267 »	73,829,240 27
1884	3,129.0	1,220,574,053 56	116,099,536 77	4,138,796 97	90,285 39	120,328,619 13	72,424,791 77	296,529 »	72,721,320 77
1885	3,173.1	1,232,288,669 41	115,700,015 10	3,920,998 44	104,474 24	119,725,487 78	70,451,673 50	309,240 »	70,763,913 50
1886	3,199.9	1,244,637,019 29	113,367,194 40	3,824,282 90	89,837 36	117,381,461 66	67,916,550 15	351,731 »	68,268,281 15
1887	3,216.6	1,257,689,309 20	120,145,735 50	4,054,734 73	79,981 89	124,280,432 12	65,847,567 41	353,876 »	67,201,443 41
1888	3,226.8	1,270,925,008 23	127,221,757 71	4,130,024 43	57,506 41	131,439,288 53	69,965,250 66	386,182 »	70,371,432 66
1889	3,235.4	1,285,788,556 01	132,369,463 73	4,385,906 14	64,714 47	136,920,084 34	74,714,532 80	437,617 »	75,152,149 80
1890	3,248.6	1,303,086,423 33	136,614,780 22	4,576,115 53	60,923 32	141,251,810 07	84,045,523 46	464,679 »	84,510,102 46
1891	3,269.4	1,320,270,483 54	138,086,302 »	4,653,667 91	80,314 40	142,820,314 40	84,224,514 76	482,550 »	84,707,064 76
1892	3,275.8	1,339,193,033 45	136,265,975 10	4,495,228 91	89,247 92	140,853,451 93	82,480,428 76	509,296 »	82,989,721 76
1893	3,278.7	1,352,995,485 54	140,735,750 88	4,789,256 27	62,857 08	145,587,864 23	81,593,514 69	533,238 »	82,129,752 69
1894	3,288.6	1,376,630,709 74	147,811,219 59	5,079,797 30	84,829 18	152,975,875 98	85,307,962 42	561,209 »	85,869,171 42
1895	3,298.8	1,394,633,016 02	149,543,634 71	5,083,513 98	67,853 73	154,695,002 42	90,831,177 25	615,012 »	91,446,189 25
1896	3,302.1	1,473,001,559 30	155,079,703 21	5,290,080 33	80,617 29	160,456,430 83	91,599,429 18	675,029 »	92,266,058 18
1897	3,311.6	1,775,492,521 51	174,754,436 78	5,292,707 09	68,639 86	180,105,781 73	103,262,679 60	724,113 »	103,986,792 60
1898	4,003.9	1,815,168,915 83	182,910,992 13	5,129,533 56	50,477 47	188,111,913 16	109,141,324 68	764,366 »	109,905,690 68
1900	4,039.6	1,862,690,691 25	198,993,969 97	5,530,348 14	88,418 62	204,612,736 73	129,871,091 30	809,365 »	121,680,456 30
1901	4,060.1	1,941,701,561 29	204,334,676 83	4,725,848 56	101,571 41	209,162,095 86	141,634,479 39	919,620 »	141,934,099 39
1902	4,048.5	1,908,665,376 29	203,114,952 23	4,595,666 56	130,269 98	207,846,788 71	140,485,210 86	904,299 »	141,391,509 86
1903	4,049.3	2,072,616,910 35	210,716,113 33	4,043,394 73	226,212 74	215,605,720 80	135,304,948 60	950,387 »	136,265,315 60
1904	4,054.0	2,135,233,997 56	220,094,079 03	4,787,841 97	312,594 47	225,194,606 47	134,223,878 78	1,170,789 »	135,394,667 78
1905	4,037.0	2,204,632,834 72	227,279,145 31	5,035,622 07	468,414 74	232,783,182 12	138,472,607 02	1,256,390 »	139,728,997 02
1905 (2)	4,017.5	2,275,319,283 16	242,413,523 36	5,125,208 14	383,000 27	247,951,821 77	151,917,743 »	1,375,916 »	155,292,759 »
			5,437,719,070 41	234,030,990 16	6,985,445 76	5,678,735,512 39	3,374,462,637 69	17,647,130 »	3,392,109,767 69

(1) Dont fr. 641,941 59 engagés fin 1834.

(2) Chiffres approximatifs.

par l'Etat, depuis 1835 jusque fin 1905. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

RECETTES NETTES.	CHARGES FINANCIÈRES. (Voir annexe V.)	SOLDES ANNUELS		SOLDES ACCUMULÉS.		COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.		
11	12					17	18
100,515 06	123,888 80	"	23,373 74	"	23,373 74	62 68	1835
394,458 34	418,661 27	"	24,202 93	"	47,576 67	52 23	1836
227,886 46	915,890 12	"	687,913 68	"	735,490 33	83 93	1837
329,651 02	1,518,823 08	"	1,188,972 06	"	1,924,462 39	89 36	1838
1,190,892 63	2,226,269 29	"	1,026,376 66	"	2,930,839 05	71 98	1839
2,277,052 30	3,403,617 64	"	1,187,665 34	"	4,138,504 39	57 47	1840
1,612,421 14	4,643,351 74	"	2,830,930 60	"	6,969,434 99	71 15	1841
3,003,463 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	6,937,167 91	"	1,668,814 19	"	14,568,223 28	53 14	1844
6,113,739 96	7,228,714 44	"	1,114,975 38	"	15,683,198 66	50 78	1845
6,445,029 44	7,493,297 40	"	1,048,267 96	"	16,731,436 62	52 61	1846
5,484,113 01	7,801,708 68	"	2,317,595 67	"	19,049,032 29	62 89	1847
3,443,515 52	8,136,145 47	"	4,692,599 65	"	23,741,631 94	72 01	1848
5,125,501 89	8,433,572 05	"	3,308,070 25	"	27,049,702 19	61 44	1849
5,909,050 38	8,693,040 80	"	2,782,990 42	"	29,752,692 61	60 02	1850
7,723,537 55	8,612,699 60	"	919,159 05	"	30,671,851 66	52 73	1851
8,907,395 97	8,721,049 20	186,346 77	"	"	30,485,504 89	48 83	1852
9,727,224 98	8,919,800 07	777,424 91	"	"	29,708,079 98	50 74	1853
11,450,845 03	9,043,474 03	2,407,371 "	"	"	27,300,708 98	49 66	1854
11,443,240 50	9,646,362 96	1,836,860 54	"	"	25,363,822 44	53 05	1855
9,966,546 92	9,961,796 98	4,750 84	"	"	25,359,071 69	59 28	1856
11,201,182 28	10,806,528 97	394,653 31	"	"	24,964,418 29	56 81	1857
12,418,102 53	11,111,518 95	1,306,583 58	"	"	23,657,834 71	54 74	1858
13,643,926 97	11,277,618 29	2,366,308 68	"	"	21,291,526 03	51 58	1859
15,313,717 78	11,360,676 84	3,977,080 94	"	"	17,314,445 09	48 17	1860
15,330,394 85	11,726,463 96	6,609,930 89	"	"	10,704,514 20	44 42	1861
17,461,331 56	11,979,299 37	5,482,032 19	"	"	5,222,452 01	46 67	1862
18,152,133 61	12,433,582 59	5,718,551 02	"	496,099 01	"	46 57	1863
18,913,390 76	12,917,239 76	5,996,150 99	"	6,492,250 "	"	47 04	1864
18,378,158 36	13,362,878 56	5,015,279 81	"	11,507,529 82	"	51 57	1865
14,416,740 59	14,504,228 13	"	87,487 54	11,420,042 28	"	61 28	1866
16,027,691 35	15,316,604 40	711,086 95	"	12,131,129 23	"	60 56	1867
17,817,085 94	15,008,183 11	1,938,901 93	"	14,070,031 16	"	57 53	1868
16,774,879 07	16,041,004 66	2,733,814 41	"	16,803,845 57	"	58 91	1869
19,804,326 35	16,257,941 63	3,550,384 72	"	20,354,230 29	"	56 33	1870
30,787,888 50	23,864,685 36	7,423,203 14	"	27,777,433 43	"	52 85	1871
25,870,011 86	25,783,460 82	86,551 01	"	27,863,984 47	"	61 17	1872
17,785,092 44	30,613,367 23	"	12,828,264 79	15,035,719 68	"	75 66	1873
27,513,740 19	36,608,177 03	"	9,064,436 81	5,971,282 81	"	69 49	1874
28,833,685 17	38,015,657 20	"	9,211,922 03	"	3,240,689 19	68 02	1875
32,540,056 23	39,916,715 57	"	7,406,059 34	"	10,647,318 53	64 08	1876
34,962,210 62	42,814,756 14	"	7,845,545 52	"	18,492,894 05	61 47	1877
37,993,490 80	44,609,732 07	"	6,616,211 27	"	25,109,135 32	59 89	1878
41,039,643 15	46,890,216 53	"	5,820,573 38	"	30,929,708 70	59 13	1879
45,069,290 72	48,266,304 02	"	3,207,013 30	"	34,130,722 "	60 44	1880
41,779,135 29	51,069,540 67	"	9,290,405 38	"	43,427,127 38	63 37	1881
44,408,803 07	53,077,593 85	"	8,668,790 78	"	52,095,918 16	62 85	1882
48,154,513 80	55,016,110 24	"	6,861,506 44	"	58,957,514 60	60 52	1883
47,607,298 35	55,885,053 50	"	8,277,756 14	"	67,235,269 74	60 44	1884
48,961,574 28	55,723,819 89	"	6,762,245 61	"	73,997,515 35	59 11	1885
51,113,183 51	54,138,779 06	"	3,025,595 55	"	77,023,110 90	56 92	1886
57,079,099 71	53,619,403 39	3,459,695 41	"	"	73,563,505 49	54 07	1887
61,067,855 89	54,167,585 75	6,900,270 14	"	"	66,663,235 35	53 34	1888
61,767,934 54	54,874,115 68	6,893,818 86	"	"	59,729,416 49	54 89	1889
56,741,716 61	55,703,145 90	1,038,570 71	"	"	58,690,845 78	59 83	1890
58,113,249 64	56,213,366 23	1,899,883 41	"	"	56,790,962 37	59 31	1891
57,863,727 17	56,505,043 83	1,358,683 34	"	"	55,432,279 03	59 27	1892
63,461,111 54	57,390,843 76	6,170,227 78	"	"	49,262,051 25	60 40	1893
67,106,701 56	57,965,451 54	9,141,253 02	"	"	40,120,708 23	50 13	1894
63,248,813 17	55,044,281 19	8,204,531 98	"	"	31,916,266 25	59 20	1895
68,180,372 65	56,517,084 60	11,673,287 99	"	"	20,242,978 26	57 51	1896
78,118,991 13	66,307,831 23	9,731,150 90	"	"	10,521,818 36	60 94	1897
70,206,222 48	67,934,872 87	11,271,349 61	"	749,531 25	"	68 87	1898
82,932,250 43	69,970,403 20	12,961,847 17	"	13,711,378 42	"	60 47	1899
67,207,996 41	72,188,411 54	"	4,080,415 13	8,730,903 29	"	67 86	1900
66,452,278 91	74,140,518 40	"	7,658,239 49	1,012,723 80	"	68 05	1901
79,340,405 30	76,369,416 32	2,970,988 98	"	4,013,712 78	"	63 23	1902
89,799,888 69	78,562,962 39	11,236,876 30	"	15,250,569 08	"	60 12	1903
93,654,184 20	80,955,612 95	12,098,571 25	"	27,349,160 33	"	60 03	1904
92,659,062 77	83,344,749 13	9,314,313 64	"	30,663,473 97	"	62 63	1905
2,286,626,744 74	2,249,962,210 77	184,978,663 16	148,315,089 19				

ANNÉES.	CHARGES DES						
	DETTE CONSOLIDÉE.				ANNUITÉS DE RACHAT.		
	Intérêts.		Amortissement.	Total.	Intérêts.	Amortissement.	Total.
	Taux.	Montant.					
1	2	3	4	5	6	7	8
1835	4.39	121,962 98	1,925 82	123,888 80	"	"	"
1836	4.39	107,667 13	15,801 14	123,468 27	"	"	"
1837	4.39	874,832 84	40,967 28	915,800 12	"	"	"
1838	4.32	1,437,690 22	60,932 88	1,498,623 08	"	"	"
1839	4.32	2,101,227 11	121,952 15	2,223,179 26	"	"	"
1840	4.38	3,235,855 50	172,762 11	3,408,617 61	"	"	"
1841	4.89	4,396,321 18	247,027 56	4,643,348 74	"	"	"
1842	4.89	5,561,153 32	299,072 07	5,860,225 39	"	"	"
1843	4.00	6,337,456 78	401,722 00	6,739,178 78	"	"	"
1844	4.65	6,463,538 70	453,629 21	6,917,167 91	"	"	"
1845	4.76	6,740,145 60	458,588 84	7,198,734 44	"	"	"
1846	4.60	6,975,610 96	517,856 14	7,493,467 10	"	"	"
1847	4.67	7,203,335 92	552,001 11	7,755,336 03	"	"	"
1848	4.71	7,406,067 88	630,187 01	8,036,254 89	"	"	"
1849	4.71	7,620,811 70	607,219 12	8,228,030 82	"	"	"
1850	4.71	7,560,969 20	633,915 99	8,194,885 19	"	"	"
1851	4.71	7,583,917 87	655,782 33	8,239,700 20	"	"	"
1852	4.73	7,820,229 11	676,788 61	8,497,017 72	"	"	"
1853	4.73	7,941,820 72	700,212 71	8,642,033 43	"	"	"
1854	4.51	7,118,721 40	721,898 99	7,840,620 39	"	"	"
1855	4.51	7,588,075 02	768,250 19	8,356,325 21	"	"	"
1856	4.51	7,741,432 81	795,939 37	8,537,372 18	"	"	"
1857	4.51	7,795,210 30	829,877 96	8,625,088 26	601,043 34	10,686 60	672,330 "
1858	4.51	7,822,729 39	863,453 48	8,686,182 87	601,102 33	11,227 07	672,330 "
1859	4.51	7,939,008 61	898,628 88	8,837,637 49	600,633 03	11,790 07	672,330 "
1860	4.51	7,960,278 67	927,053 19	8,887,331 86	659,938 76	12,393 26	672,330 "
1861	4.52	8,101,182 81	962,115 "	9,063,297 81	659,309 33	13,020 67	672,330 "
1862	4.52	8,200,613 30	1,005,481 97	9,206,095 27	658,460 17	13,670 83	672,330 "
1863	4.53	8,560,171 36	1,053,707 01	9,613,878 37	657,957 62	14,372 38	672,330 "
1864	4.53	8,782,159 57	1,105,230 01	9,887,389 58	657,230 02	15,090 98	672,330 "
1865	4.53	9,055,965 96	1,151,174 20	10,207,140 16	656,166 59	15,861 11	672,330 "
1866	4.52	9,536,516 82	1,215,961 20	10,752,478 02	655,662 15	16,667 56	672,330 "
1867	4.52	9,976,217 19	1,295,720 03	11,271,937 22	654,318 65	17,511 36	672,330 "
1868	4.52	10,201,655 71	1,359,265 69	11,560,921 40	653,932 16	18,397 86	672,330 "
1869	4.51	10,392,850 17	1,412,482 81	11,805,332 98	653,000 76	19,329 21	672,330 "
1870	4.51	10,612,333 35	1,470,115 31	12,082,448 66	652,022 21	20,307 79	672,330 "
1871	4.50	11,036,198 13	1,511,469 17	12,547,667 30	1,191,309 13	18,030 87	1,230,330 "
1872	4.51	12,736,581 25	1,666,227 13	14,402,808 38	1,193,311 "	61,269 "	1,230,330 "
1873	4.29	16,091,403 81	1,937,297 91	18,028,701 72	1,197,037 19	51,232 81	1,230,330 "
1874	4.29	17,612,316 62	2,182,719 39	19,795,036 01	1,127,702 93	43,132 07	5,361,835 "
1875	4.29	18,601,020 03	2,342,888 88	20,943,908 91	1,109,959 31	452,080 69	5,361,835 "
1876	4.29	21,585,377 82	2,401,662 "	24,050,039 82	1,101,450 28	470,400 72	5,361,835 "
1877	4.26	22,168,113 73	2,700,131 03	24,868,244 76	1,021,719 32	980,073 26	13,884,822 68
1878	4.23	23,881,169 96	2,931,111 18	26,812,281 14	1,021,519 98	998,387 02	13,884,822 68
1879	4.23	25,723,309 18	3,178,761 36	28,902,070 54	1,021,519 98	1,012,033 22	13,884,822 68
1880	3.96	25,737,187 87	3,393,321 76	29,130,509 63	1,021,519 98	1,061,620 69	13,884,822 68
1881	3.96	28,001,366 57	3,545,870 97	31,547,237 54	1,021,519 98	1,126,062 31	13,884,822 68
1882	3.94	30,035,961 15	3,919,686 12	33,955,647 27	1,021,519 98	1,170,699 23	13,884,822 68
1883	3.93	31,618,926 61	4,252,832 32	35,871,758 93	1,021,519 98	1,218,773 71	13,884,822 68
1884	3.93	32,115,388 91	4,469,600 02	36,584,988 93	1,021,519 98	1,267,176 10	13,884,822 68
1885	3.91	32,875,697 11	4,661,757 01	37,537,454 12	1,021,519 98	1,315,688 01	13,884,822 68
1886	3.57	31,700,511 23	4,536,512 93	36,237,024 16	9,001,607 57	777,931 13	9,771,467 "
1887	3.57	33,615,483 15	6,279,918 12	39,895,401 27	8,961,831 53	809,635 07	9,771,467 "
1888	3.57	33,791,366 32	6,476,988 "	39,268,354 32	8,928,781 59	842,832 11	9,771,467 "
1889	3.56	33,998,372 18	5,680,870 36	39,679,242 54	8,891,362 74	876,981 28	9,771,467 "
1890	3.57	31,482,490 18	5,895,422 89	37,377,913 07	8,859,676 30	912,711 70	9,771,467 "
1891	3.55	31,670,291 66	6,123,989 66	37,794,281 32	8,818,250 82	940,386 18	9,771,467 "
1892	3.53	31,888,312 73	6,359,100 19	38,247,412 92	8,776,125 81	968,110 39	9,771,467 "
1893	3.52	36,433,830 96	6,006,489 59	42,440,320 55	8,736,060 58	1,028,466 12	9,771,467 "
1894	3.52	35,858,219 12	6,811,913 12	42,670,132 24	8,694,012 29	1,071,019 71	9,771,467 "
1895	3.16	32,267,914 96	7,126,980 25	39,394,895 21	8,650,375 93	1,111,166 07	9,771,467 "
1896	3.16	33,350,779 62	7,387,807 81	40,738,587 43	8,601,712 29	1,160,274 71	9,771,467 "
1897	3.13	39,970,611 06	7,730,409 12	47,701,020 18	11,094,792 74	2,090,678 22	13,101,152 19
1898	3.13	40,898,461 28	8,640,213 63	49,538,674 91	11,229,619 82	2,126,374 68	13,101,152 19
1899	3.13	42,398,809 35	9,020,438 77	51,419,248 12	11,229,619 82	2,126,374 68	13,101,152 19
1900	3.13	43,893,659 67	9,622,083 62	53,515,743 29	11,609,686 51	2,217,063 18	13,101,152 19
1901	3.13	45,112,232 22	9,961,751 03	55,073,983 25	11,609,686 51	2,217,063 18	13,101,152 19
1902	3.125	47,101,067 10	10,161,202 30	57,262,269 40	11,609,686 51	2,217,063 18	13,101,152 19
1903	3.12	48,069,162 72	10,903,618 01	58,972,780 73	11,416,677 93	2,503,131 74	13,019,719 60
1904	3.116	60,295,391 09	11,182,852 60	71,478,243 69	11,321,400 85	2,606,766 31	13,019,719 60
1905	3.11	62,028,031 33	12,031,366 97	74,059,398 30	11,297,951 68	2,698,608 11	13,019,719 60
		1,382,084,005 23	227,833,116 69	1,609,917,121 92	310,720,495 29	12,847,880 57	383,567,915 89

depuis l'origine.

CAPITAUX			Parts des compagnies conces- sionnaires	Loyer de la ligne de Spa à la frontière.	Loyer de la ligne Anvers-Bruxelles.	Total général	ANNÉES.
ENSEMBLE							
Intérêts	Amortissement	Total					
9	10	11	12	13	14	15	16
421,062 08	4,925 82	425,988 80	"	"	"	425,988 80	1835
403,800 13	14,801 14	418,601 27	"	"	"	418,601 27	1835
874,832 54	30,907 23	905,739 77	"	"	"	905,739 77	1837
4,437,600 22	80,932 88	4,518,533 10	"	"	"	4,518,533 10	1838
2,401,237 14	424,982 15	2,826,219 29	"	"	"	2,826,219 29	1839
3,286,855 50	179,702 14	3,466,557 64	"	"	"	3,466,557 64	1840
4,406,321 18	247,027 56	4,653,348 74	"	"	"	4,653,348 74	1841
5,504,453 32	329,072 08	5,833,525 40	"	"	"	5,833,525 40	1842
6,337,466 70	401,722 67	6,739,189 37	"	"	"	6,739,189 37	1843
6,483,538 70	453,629 21	6,937,167 91	"	"	"	6,937,167 91	1844
6,740,445 60	488,568 94	7,229,014 54	"	"	"	7,229,014 54	1845
6,975,010 95	517,656 44	7,492,666 39	"	"	"	7,492,666 39	1846
7,203,336 12	5 2,004 44	7,208,340 56	40,388 32	"	"	7,248,728 88	1847
7,406,007 88	580,487 01	7,986,494 89	149,800 58	"	"	8,136,295 47	1848
7,620,811 74	607,249 42	8,228,060 16	305,610 87	"	"	8,533,671 03	1849
7,580,969 20	633,915 99	8,214,885 19	388,465 01	"	"	8,603,350 20	1850
7,583,937 87	656,782 39	8,240,720 26	402,976 40	"	"	8,643,696 66	1851
7,620,229 44	678,788 61	8,299,018 05	424,031 15	"	"	8,723,049 20	1852
7,611,826 72	700,212 71	8,312,039 43	607,700 64	"	"	8,919,740 07	1853
7,415,721 40	724,898 99	8,140,620 39	899,853 64	"	"	9,040,474 03	1854
7,586,675 02	768,250 19	8,354,925 21	1,201,437 75	"	"	9,556,362 96	1855
7,711,432 81	795,930 37	8,507,363 18	1,324,423 00	"	"	9,831,786 18	1856
8,456,883 04	840,504 62	9,297,387 66	1,500,000 74	"	"	10,797,387 66	1857
8,653,831 72	874,081 15	9,527,912 87	1,683,006 08	"	"	11,210,918 95	1858
8,699,512 57	910,422 05	9,609,934 62	1,787,652 77	"	"	11,397,587 39	1859
8,626,215 42	940,016 74	9,566,232 16	1,800,374 68	"	"	11,366,606 84	1860
8,700,492 14	976,455 07	9,676,947 21	1,920,616 45	"	"	11,597,563 66	1861
8,959,163 47	1,010,164 60	9,969,328 07	2,000,914 10	"	"	11,970,242 17	1862
9,218,331 98	1,068,079 39	10,286,411 37	2,127,471 22	"	"	12,413,882 59	1863
9,429,388 69	1,120,379 99	10,549,768 68	2,267,471 18	"	"	12,681,239 76	1864
9,712,331 55	1,170,038 67	10,882,370 22	2,420,408 34	"	"	13,302,778 56	1865
10,191,479 27	1,222,624 75	11,414,104 02	3,084,420 11	"	"	14,498,524 13	1866
10,631,006 44	1,313,231 39	11,944,237 83	3,372,306 88	"	"	15,866,544 71	1867
10,568,687 89	1,378,303 64	11,946,991 53	3,671,291 68	"	"	16,618,283 21	1868
11,015,657 43	1,432,812 05	12,448,469 48	3,662,695 18	"	"	16,080,164 66	1869
11,294,356 66	1,490,463 40	12,784,820 06	3,473,432 97	"	"	16,257,253 03	1870
12,627,607 26	1,689,490 34	14,317,097 60	8,947,687 76	"	"	23,264,785 36	1871
13,929,892 25	1,718,225 43	15,648,117 68	9,068,803 31	116,538 83	"	25,784,456 22	1872
17,291,411 "	1,888,590 72	19,180,001 72	10,933,325 51	500,000 "	"	30,613,327 23	1873
22,677,019 55	2,616,842 46	25,293,862 01	10,914,315 02	500,000 "	"	36,608,177 03	1874
23,510,379 34	2,791,369 57	26,301,748 91	11,240,309 20	500,000 "	"	37,541,657 20	1875
26,476,868 10	2,935,071 72	29,411,939 82	10,034,785 75	500,000 "	"	39,916,715 57	1876
25,392,863 05	3,720,207 99	29,113,071 04	3,281,685 40	500,000 "	"	42,394,756 44	1877
36,716,719 94	3,929,624 50	40,646,344 44	3,404,483 63	500,000 "	"	44,050,828 07	1878
33,628,997 64	4,220,794 68	37,849,792 32	3,620,424 41	500,000 "	"	41,470,216 73	1879
38,484,150 18	4,474,442 45	42,958,592 63	4,504,122 39	500,000 "	298,680 "	43,257,272 63	1880
40,709,616 57	4,771,633 27	45,481,249 84	4,590,500 83	500,000 "	497,800 "	46,071,750 67	1881
32,748,602 22	5,120,385 35	37,868,987 57	4,210,746 28	500,000 "	497,800 "	42,576,533 85	1882
41,263,344 87	5,471,066 06	46,734,410 93	4,293,350 31	500,000 "	497,800 "	51,029,761 24	1883
45,011,379 61	5,737,077 62	50,748,457 23	4,438,798 97	500,000 "	497,800 "	55,187,256 20	1884
45,393,383 48	5,411,637 97	50,805,021 45	3,920,998 44	500,000 "	497,800 "	54,726,023 89	1885
42,702,148 50	5,614,447 36	48,316,595 86	3,824,382 90	500,000 "	497,800 "	52,140,978 76	1886
42,477,315 08	6,089,553 44	48,566,868 52	4,054,734 73	500,000 "	497,800 "	52,614,603 26	1887
42,720,140 91	6,319,620 11	49,039,761 02	4,130,021 43	500,000 "	497,800 "	53,177,582 44	1888
42,892,754 92	6,567,654 62	49,460,409 54	4,385,006 14	500,000 "	497,800 "	53,858,214 68	1889
43,321,065 78	6,808,464 59	50,129,530 37	4,676,116 53	500,000 "	497,800 "	54,806,646 90	1890
43,488,642 18	7,073,355 84	50,561,998 02	4,653,667 91	500,000 "	497,800 "	55,059,665 93	1891
43,664,768 34	7,347,246 58	51,012,014 92	4,495,229 91	500,000 "	497,800 "	55,509,844 83	1892
43,869,881 54	7,633,946 95	51,503,828 49	4,789,256 27	500,000 "	497,800 "	56,293,084 76	1893
44,222,291 44	7,916,902 83	52,139,194 27	6,079,797 39	219,600 "	497,800 "	58,218,991 66	1894
44,008,220 89	8,235,146 32	52,243,367 21	6,083,613 98	219,600 "	497,800 "	58,961,981 19	1895
44,961,621 81	8,548,082 52	53,509,704 33	5,200,080 38	219,600 "	497,800 "	59,711,584 71	1896
51,005,436 80	9,830,087 34	60,835,524 14	5,252,707 09	219,600 "	"	61,058,231 23	1897
51,828,111 10	10,766,028 21	62,594,139 31	6,120,533 50	219,600 "	"	68,714,674 81	1898
53,206,091 74	11,014,760 34	64,220,852 08	6,630,348 44	219,600 "	"	70,851,200 52	1899
55,603,246 18	11,739,716 80	67,342,962 98	4,725,848 66	219,600 "	"	72,078,811 64	1900
57,433,310 72	12,292,011 12	69,725,321 84	4,595,686 56	219,600 "	"	73,321,008 40	1901
58,606,542 92	12,870,878 67	71,477,421 59	4,663,394 73	219,600 "	"	73,640,813 32	1902
60,085,730 07	13,469,789 76	73,555,520 83	4,787,841 97	219,600 "	"	74,343,362 80	1903
61,620,781 04	14,079,608 94	75,700,390 98	6,035,622 07	219,600 "	"	81,736,012 05	1904
63,226,895 91	14,734,665 08	77,961,560 99	6,126,208 44	219,600 "	"	83,887,769 43	1905
1,723,706,100 52	270,680,961 26	1,994,387,061 78	234,020,900 40	13,281,738 83	8,263,480 "	2,240,999,270 77	

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

ANNÉES.	RECETTES PAR TRAINS DE							
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprés (Services intérieurs et mixtes.)	PETITS PAQUETS en grande vitesse. (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.
1890	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 »	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 39	53,031 85
1891	46,099,527 15	155,870 60	1,108,914 92	43,084 »	1,149,377 76	2,030,088 78	234,978 73	57,994 46
1892	46,343,225 46	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47
1893	47,123,501 84	163,308 70	1,396,002 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 54
1894	51,369,632 14	170,231 40	1,541,544 91	72,516 64	1,234,890 05	2,234,600 97	179,469 30	72,403 30
1895	50,411,389 43	171,233 90	1,635,394 68	63,910 07	1,235,118 22	2,063,577 76	256,026 72	63,387 05
1896	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,916 84	1,291,551 58	2,016,974 76	269,416 18	66,433 62
1897 (1)	57,160,274 65	197,517 »	1,877,908 13	70,308 07	1,409,357 52	2,192,515 03	282,668 27	69,849 43
1898 (1)	59,077,029 84	208,134 80	1,896,282 30	77,804 03	1,559,965 »	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63
1899	64,631,570 72	222,201 30	2,018,675 »	86,137 20	1,719,613 52	2,705,921 69	349,981 73	86,817 86
1900	68,566,002 64	233,340 70	2,167,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,846 98	356,261 76	88,820 62
1901	69,512,292 93	234,209 10	2,032,631 36	87,882 13	1,722,231 44	2,961,239 99	354,825 50	88,463 04
1902	70,083,242 59	238,513 10	2,099,748 96	91,544 67	1,757,342 73	3,312,679 22	368,692 57	91,901 76
1903	72,181,916 33	241,664 20	1,993,838 54	93,010 11	1,841,191 16	3,470,597 92	383,059 80	95,211 95
1904	74,279,280 46	249,354 00	2,023,499 61	99,350 66	1,978,000 90	3,619,091 31	397,258 55	99,582 82
1905	89,873,581 52	262,929 30	2,196,196 62	104,913 11	1,988,983 63	3,956,655 63	418,053 59	105,094 16

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

N° VII. — Produits divers encaissés par le département

ANNÉES	LOCATION					PRIX DE VENTE		
	do terrains	do bâtimens.	de buffets et buvettes.	d'herbages, d'oseraies, etc	de vidanges.	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations d'her- bages.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1890	20,976 68	6,464 56	(1)	7,460 54	(1)	5,700 »	13,120 42	2,161 50
1891	19,783 25	7,129 21	»	7,424 75	»	19,508 02	15,824 »	6,433 »
1892	21,442 90	6,921 87	»	7,501 85	»	6,415 »	19,543 35	23,073 16
1893	19,471 57	6,797 85	»	8,309 61	»	7,566 15	12,545 91	5,140 83
1894	19,520 27	7,157 43	»	6,781 45	»	22,338 45	18,290 31	6,832 06
1895	18,430 46	7,575 15	»	7,432 92	»	4,973 »	13,783 94	11,916 70
1896	28,531 30	10,844 92	»	6,964 82	»	12,097 40	15,326 99	7,817 75
1897	20,796 14	7,977 42	»	6,923 10	»	11,526 »	12,737 50	5,556 20
1898	20,229 66	12,223 20	»	6,103 47	»	16,180 90	13,785 01	7,372 20
1899	20,269 60	11,014 58	»	4,868 32	»	9,950 30	24,191 23	14,380 23
1900	15,209 49	7,619 64	»	4,135 67	»	18,171 32	21,783 »	26,551 50
1901	19,590 55	30,932 23	»	3,583 88	»	29,276 »	26,775 49	19,244 40
1902	21,474 64	146,231 93	»	2,912 63	»	14,756 14	24,992 52	10,409 36
1903	21,157 14	216,608 68	»	3,088 56	»	32,518 90	21,614 39	10,560 88
1904	117,074 11	287,325 23	»	5,138 49	»	28,500 50	21,198 16	23,125 21
1905	29,854 69	250,766 30	»	3,322 62	»	59,922 10	24,174 83	11,545 85
Autres années	790,994 51	298,820 46	709,805 42	499,478 73	58,940 83	686,674 94	484,455 12	342,877 76
ENSEMBLE	1.229,606 96	1.301,340 85	709,805 42	599,381 41	58,940 83	956,103 72	789,142 08	615,007 61

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

N° VIII. — Répartition et

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS		
	Recettes de l'exploitation. (a)	Part des lignes concédées et exploitées par l'Etat.	Reste pour le Trésor.
1855 à 1880	2,725,190,872 96	155,196,250 11	2,569,994,615 85
1890	441,190,895 75	4,570,115 55	156,614,780 22
1891	442,736,211 55	4,653,667 91	158,082,545 42
1892	459,957,101 88	4,495,228 91	155,441,872 97
1893	445,547,138 99	4,789,256 27	140,757,882 72
1894	452,891,046 80	5,079,797 50	147,811,249 50
1895	454,400,287 57	5,085,515 98	149,316,775 59
1896	460,547,651 70	5,290,080 35	155,037,571 57
1897	480,177,173 59	5,282,707 09	174,894,466 50
1898	491,427,020 81	5,120,555 80	186,306,466 25
1899	501,142,757 10	5,050,548 14	196,612,588 96
1900	509,096,568 07	4,725,848 56	204,370,719 51
1901	507,047,259 87	4,393,506 56	202,653,753 31
1902	515,274,177 02	4,665,594 75	210,608,582 27
1903	524,881,912 »	4,787,841 97	220,094,070 05
1904	532,514,767 53	5,055,622 07	227,459,145 51
1905	547,568,751 50	5,125,208 14	242,443,543 36
	5,071,771,065 82	254,050,990 16	5,457,740,675 56

(a) Non compris les produits divers encaissés par le département des finances. (Annexe VII.)

par nature de produits.

VOYAGEURS.			RECETTES PAR TRAINS DE MARCHANDISES.				
CHEVAUX.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.	MESSAGERIES. (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.
181,413 62	448,748 29	50,150,989 93	5,826,331 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77
178,744 98	449,041 57	51,506,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,228 35	3,019,508 59	91,229,588 38
177,846 98	442,850 90	51,976 126 60	6,188,890 »	78,290,898 »	1,224,460 21	2,883,879 14	88,588,077 35
104,931 65	448,424 85	53,067,582 83	6,220,583 41	81,856,771 18	1,343,596 83	3,058,604 74	92,479,556 16
202,263 08	461,304 19	57,538,744 98	6,449,553 31	84,828,993 46	1,394,130 58	2,679,654,47	95,352,301 82
198,708 76	439,109 17	50,517,833 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,369,618 12	3,537,434 84	97,862,403 61
207,835 98	416,948 20	50,182,887 24	7,089,588 03	90,006,137 44	1,432,542 74	2,668,481 25	101,191,761 46
218,659 86	431,010 62	53,910,969 58	7,360,757 71	94,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 44	106,434,931 79
243,950 85	444,551 52	67,204,338 37	8,147,346 73	103,050,988 97	1,681,470 26	3,709,365 26	116,589,171 23
271,292 12	444,021 76	72,546,232 90	8,981,155 09	113,758,904 37	1,869,924 26	3,086,520 48	128,596,504 20
278,401 97	461,776 85	76,935,435 83	9,032,971 19	117,709,075 23	1,918,930 11	3,404,955 71	132,160,932 24
277,212 73	459,033 77	76,729,942 01	8,994,827 95	117,035,924 04	1,910,733 02	2,975,832 85	130,917,317 66
288,926 73	467,230 15	78,726,022 48	9,178,206 28	123,205,423 02	1,991,473 69	2,173,363 15	136,548,455 14
302,507 27	764,291 09	81,357,089 37	9,616,127 70	120,192,181 35	2,085,079 85	2,621,434 67	143,514,823 63
313,227 82	467,580 49	83,528,237 61	9,806,231 05	134,044,961 47	2,158,972 74	2,716,364 51	148,786,529 77
331,092 69	532,221 74	90,771,765 18	10,388,014 67	142,296,032 26	2,282,110 56	1,860,808 83	158,706,966 32

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

Argent non réclamé.	Droits d'affichage.	Excédents de droits d'encan sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Droits de magasinage	Acomptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	TOTAUX.
9	10	11	12	13	14	15	16
2,127 26	(1)	»	»	912 36	(1)	»	60,923 32
2,210 31	»	»	»	2,031 34	»	»	80,344 40
2,939 09	»	»	»	1,409 06	»	»	89,247 92
2,345 95	»	»	»	979 21	»	»	62,657 08
3,176 48	»	»	»	732 73	»	»	84,829 18
3,065 10	»	»	»	676 46	»	»	67,853 73
4,781 68	»	»	»	282 43	»	»	86,647 29
3,827 18	»	»	»	206 32	»	»	68,639 86
3,723 25	»	»	»	859 78	»	»	80,477 47
2,931 82	»	»	»	782 54	»	»	88,418 62
4,084 33	»	»	»	1,036 46	»	»	101,571 41
3,040 49	»	»	»	2,927 03	»	»	136,269 98
3,360 86	»	»	»	2,068 66	»	»	226,212 74
2,749 10	»	»	»	2,938 82	»	»	312,594 47
3,077 24	»	»	»	2,375 80	»	»	468,414 74
3,360 23	»	»	»	643 63	»	»	383,090 27
52,979 44	50,589 85	2,520 51	74,131 66	1,746 56	342,037 42	200,000 »	4,587,053 19
101,686 42	50,589 85	2,520 51	74,131 66	22,009 21	342,037 42	200,000 »	6,985,445 76

encaissement des recettes brutes.

RECouvreMENTS EFFECTUÉS				Sommes à recouvrer.	Parts du Trésor dans les recettes du chemin de fer (a).
au cours de l'exercice.	après la clôture de l'exercice.	pour chaque exercice (a).	depuis l'origine.		
2,459,924,817 06	100,012,074 70	2,568,956,891 82	2,568,956,891 82	1,037,722 05	2,569,994,615 85
155,479,651 54	5,135,128 88	156,614,780 22	2,705,584,672 04	1,037,722 05	2,706,600,394 07
158,533,210 15	2,753,091 87	158,086,302 »	2,845,657,974 04	1,035,905 45	2,844,691,037 40
155,145,552 51	5,125,612 79	156,268,975 10	2,979,900,949 14	226,801 52	2,980,155,810 46
137,135,541 04	5,602,209 27	140,738,750 88	5,120,642,700 02	248,993 16	5,120,891,695 18
145,530,059 02	2,481,189 88	147,811,249 50	3,268,455,949 52	248,993 16	5,268,702,942 08
146,097,263 71	3,446,569 »	149,545,654 71	5,417,997,584 25	22,151 34	5,418,010,746 07
151,469,754 74	3,609,948 47	155,079,703 21	3,873,077,287 44	»	5,575,077,287 44
171,060,874 28	5,695,562 50	174,754,436 78	5,747,831,724 22	140,029 52	5,747,971,755 74
177,679,565 46	5,251,558 67	182,910,002 13	5,950,742,626 55	5,555,623 61	5,954,278,241 99
195,170,258 88	5,817,731 09	198,993,909 97	4,129,756,506 52	154,042 65	4,129,890,658 95
201,178,654 80	3,159,040 97	204,354,675 83	4,334,071,272 15	189,886 51	4,334,261,158 66
199,783,576 46	3,551,575 77	203,414,952 25	4,537,186,224 58	120,627 59	4,537,312,851 77
206,198,518 48	4,517,594 85	210,716,113 55	4,747,902,537 71	21,596 93	4,747,925,954 68
216,828,410 21	5,203,050 82	220,094,070 05	4,967,996,407 74	21,596 93	4,968,018,004 60
225,994,145 90	5,284,909 41	227,279,145 51	5,195,275,553 05	21,596 93	5,198,207,150 »
259,677,216 20	2,766,507 16	242,445,325 56	5,437,719,076 41	21,596 93	5,437,740,673 56

N° IX — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement
des lignes exploitées moyennant

(Cette annexe remplace tous les tableaux de même

	1834	1835	1836	1837	1838	1839
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes exploitées } Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation. Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice.	"	1,564,489 92	4,714,623 44	14,805,086 43	29,051,070 68	38,752,057 98
Lignes en construction	a) 641,941 59	(a) 2,984,690 47	(a) 7,673,071 92	(a) 8,147,526 73	(a) 4,687,216 33	(a) 7,544,373 57
Ensemble pour lignes construites directement par l'État	641,941 59	4,549,180 39	12,387,195 36	22,952,613 66	33,738,287 01	46,296,431 55
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{re} et 26 juin 1877 et 9-19 juin 1878.						
En exploitation	"	"	"	"	"	"
En construction	"	"	"	"	"	"
Para- } Travaux livrés à l'exploitation	"	"	"	"	"	"
chèvement. } — d'extension non achevés à fin d'exercice	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes construites à forfait	"	"	"	"	"	"
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manège (capital représentatif des annuités)	"	"	"	"	"	"
Pepinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	"	"	"	"	"	"
Dendre et Wees (rachat par annuités en 1876 et comptant en 1877)	"	"	"	"	"	"
Saint-Ghislain à Erbisœul	"	"	"	"	"	"
Lierre à Turnhout	"	"	"	"	"	"
Morheban à Virton et à Lamorteu, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat	"	"	"	"	"	"
Réseau } Coût.	"	"	"	"	"	"
des Flandres. } Remboursement des cautionnements	"	"	"	"	"	"
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités). Luxembourg	"	"	"	"	"	"
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	"	"	"	"	"	"
Liégeois-Limbourgeois	"	"	"	"	"	"
Gand-Eecloo.	"	"	"	"	"	"
Grand Central Belge	"	"	"	"	"	"
Plateaux de Herre	"	"	"	"	"	"
Sichem à Montaigu.	"	"	"	"	"	"
Liège à Visé.	"	"	"	"	"	"
Hesbroye-Condroz	"	"	"	"	"	"
Saint-Trond-Hasselt	"	"	"	"	"	"
Para- } Travaux prévus lors du rachat	"	"	"	"	"	"
chèvement. } Autres travaux livrés à l'exploitation	"	"	"	"	"	"
Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes rachetées	"	"	"	"	"	"
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part des recettes :						
Para- } Travaux livrés à l'exploitation	"	"	"	"	"	"
chèvement. } — non achevés à fin d'exercice	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes louées par l'État	"	"	"	"	"	"
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, conduites, éclairage électrique et au gaz, etc.						
	"	"	"	"	"	"
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction						
	"	"	"	"	"	1,573,066 16
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.						
1 ^o Commune par l'État	365,277 63	1,100,702 90	3,468,062 38	6,536,157 83	9,415,123 70	9,415,123 70
2 ^o Repris aux compagnies	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	365,277 63	1,100,702 90	3,468,062 38	6,536,157 83	9,415,123 70	9,415,123 70
Total du capital de premier établissement. . . . fr.	641,941 59	4,914,468 02	13,468,488 26	26,400,676 04	40,274,444 84	57,284,621 47
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 à ci-dessus)	641,941 59	2,984,690 47	7,673,071 92	8,147,526 73	4,687,216 33	7,544,373 57
2 ^o Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect.)	"	"	"	"	"	"
Reste capital utile. . . . fr.	"	1,929,767 55	5,815,416 34	18,253,149 31	35,667,228 51	49,740,247 90

	1849	1850	1851	1852	1853	1854
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes exploitées } Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation . . .	135,422,589 87	136,149,782 96	136,434,211 25	137,172,499 38	137,563,897 89	138,935,194 21
Lignes en construction . . .	"	(a) 3,476 86	(a) 3,476 86	(a) 3,976 86	(a) 110,034 55	(a) 332,328 24
Ensemble pour lignes construites directement par l'État . . .	135,422,589 87	136,153,259 82	136,437,688 12	137,176,476 24	137,673,932 44	139,317,522 45
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878. . .						
En exploitation . . .	"	"	"	"	"	"
En construction . . .	"	"	"	"	"	"
Para- } Travaux livrés à l'exploitation . . .	"	"	"	"	"	"
chèvement . } — d'extension non achevés à fin d'exercice . . .	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes construites à forfait . . .	"	"	"	"	"	"
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manège (capital représentatif des annuités) . . .	"	"	"	"	"	"
Pepinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877) . . .	"	"	"	"	"	"
Dendre et Waes (rachat par annuités en 1876 et comptant en 1877) . . .	"	"	"	"	"	"
Saint-Ghislain à Erbisoul . . .	"	"	"	"	"	"
Lierre à Turnhout . . .	"	"	"	"	"	"
Marbohan à Virton et à Lamorteau, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat . . .	"	"	"	"	"	"
Réseau } Coût . . .	"	"	"	"	"	"
des Flandres. } Remboursement des cautionnements . . .	"	"	"	"	"	"
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités) . . .	"	"	"	"	"	"
Luxembourg . . .	"	"	"	"	"	"
Anvers à Gand par Saint-Nicolas . . .	"	"	"	"	"	"
Liégeois-Limbourgeois . . .	"	"	"	"	"	"
Gand-Eecloo . . .	"	"	"	"	"	"
Grand Central Belge . . .	"	"	"	"	"	"
Plateaux de Herve . . .	"	"	"	"	"	"
Sichem à Montalgu . . .	"	"	"	"	"	"
Liège à Visé . . .	"	"	"	"	"	"
Hesbaya-Condruz . . .	"	"	"	"	"	"
Saint-Trond-Bassel . . .	"	"	"	"	"	"
Para- } Travaux prévus lors du rachat . . .	"	"	"	"	"	"
chèvement . } Autres travaux livrés à l'exploitation . . .	"	"	"	"	"	"
Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice . . .	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes rachetées . . .	"	"	"	"	"	"
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part des recettes :						
Para- } Travaux livrés à l'exploitation . . .	"	4,504 18	12,497 01	13,079 06	13,237 44	12,217 86
chèvement . } — non achevés à fin d'exercice . . .	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes louées par l'État . . .	"	4,504 18	12,497 01	13,079 06	13,237 44	12,217 86
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et ou gaz, etc.						
	1,661,253 90	1,740,173 32	1,841,623 12	1,854,053 10	1,915,334 08	2,280,643 21
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.						
	5,156,764 67	5,158,570 00	5,158,983 95	5,176,573 05	5,187,460 07	5,190,438 22
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.						
1 ^o Commandé par l'État . . .	23,978,050 08	24,350,756 60	24,426,333 51	24,709,838 71	25,357,463 29	27,219,215 82
2 ^o Repris aux compagnies . . .	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc. . .	23,978,050 08	24,350,756 60	24,426,333 51	24,709,838 71	25,357,463 29	27,219,215 82
Total du capital de premier établissement. . . fr.	169,418,030 32	167,407,263 92	167,677,125 71	168,920,020 16	170,147,421 32	174,020,037 50
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 litéra a ci-dessus) . . .	"	3,476 86	3,476 86	3,976 86	110,034 55	332,328 24
2 ^o pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect.) . . .	1,318,219 16	1,357,205 06	1,382,796 23	1,385,541 73	1,386,316 73	1,390,849 95
Reste capital utile. . . fr	168,100,439 36	166,046,582 00	166,294,852 62	167,538,501 57	168,651,078 08	172,296,859 31

	1864	1865	1866	1867	1868	1869
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes exploitées. { Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation. Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	158,298,013 95	158,239,557 86	160,214,180 84	160,918,071 58	167,337,148 05	169,038,342 4
Lignes en construction	(a) 2,402,462 99	a) 4,428,742 67	a) 9,807,531 51	(a) 6,209,544 05	(a) 9,756,028 63	(a) 12,631,032 6
Ensemble pour lignes construites directement par l'État	158,700,476 94	162,668,300 53	170,021,712 35	173,157,615 63	177,093,176 68	181,669,375 4
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{re} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878. { En exploitation	"	"	"	"	"	"
{ En construction	"	"	"	"	"	"
Para- chèvement { Travaux livrés à l'exploitation	"	"	"	"	"	"
{ — d'extension non achevés à fin d'exercice	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes construites à forfait.	"	"	"	"	"	"
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 .
Pepinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	"	"	"	"	"	"
Dendre et Waes (rachat par annuités en 1876 et comptant en 1877)	"	"	"	"	"	"
Saint-Ghislain à Erbiscaul	"	"	"	"	"	"
Lierre à Turnhout	"	"	"	"	"	"
Marbais à Virton et à Lamorieux, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat	"	"	"	"	"	"
Réseau { Coût	"	"	"	"	"	"
des Flandres. { Remboursement des cautionnements	"	"	"	"	"	"
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités).	"	"	"	"	"	"
Luxembourg	"	"	"	"	"	"
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	"	"	"	"	"	"
Liégeois-Limbourgeois	"	"	"	"	"	"
Gand-Ecloo	"	"	"	"	"	"
Grand Central Belge	"	"	"	"	"	"
Plateaux de Herve	"	"	"	"	"	"
Sichem à Montaigu	"	"	"	"	"	"
Liège à Visé	"	"	"	"	"	"
Hesbaye-Condroz	"	"	"	"	"	"
Saint-Trond-Hasselt	"	"	"	"	"	"
Para- chèvement { Travaux prévus lors du rachat	"	"	"	"	"	"
{ Autres travaux livrés à l'exploitation	1,202,454 78	1,356,928 67	1,426,909 43	1,430,458 75	1,430,458 75	1,431,074
{ Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes rachetées.	11,799,611 05	11,894,084 94	11,964,155 70	11,967,615 02	11,967,615 02	11,968,238
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part des recettes :						
Para- chèvement { Travaux livrés à l'exploitation	633,474 57	691,771 44	915,544 89	1,042,444 73	1,067,957 21	1,096,103
{ — non achevés à fin d'exercice	"	"	"	"	"	"
Ensemble pour lignes tonées par l'État.	633,474 57	691,771 44	915,544 89	1,042,444 73	1,067,957 21	1,096,103
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.						
	5,532,017 75	5,995,825 88	7,417,032 33	8,077,639 51	8,215,364 04	8,410,706
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.						
	5,280,708 29	5,319,140 17	5,383,946 21	5,426,258 13	5,459,155 53	5,500,300
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.						
1 ^o Commandé par l'État	44,559,175 30	40,003,552 93	54,302,979 43	58,796,015 53	58,927,109 43	58,969,482
2 ^o Repris aux compagnies	2,698,349 24	2,698,349 24	2,698,349 24	2,698,349 24	2,698,349 24	2,698,349
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	47,257,524 54	42,701,902 17	57,001,328 67	61,494,364 77	61,625,458 67	61,667,831
Total du capital de premier établissement. . . . fr.	229,203,813 14	238,271,025 13	252,703,720 15	261,165,937 79	265,428,727 15	270,310,548
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 a ci-dessus)	2,402,462 99	4,428,742 67	9,807,531 51	6,209,544 05	9,756,028 63	12,631,032
2 ^o Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect)	3,371,516 04	3,384,822 64	3,390,851 17	3,415,052 79	3,417,858 12	3,547,00
Reste capital utile. . . . fr.	223,429,834 11	230,457,459 82	239,505,337 47	251,541,340 95	252,254,840 40	254,132,500

1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
71,849,890 28	181,640,318 61	195,815,969 31	218,748,103 04	237,426,487 21	241,455,530 »	247,842,650 52	261,586,935 18	269,036,301 23
17,351,552 70	(a)14,964,801 56	(a)20,444,987 48	(a)16,768,045 99	(a)10,841,587 33	(a)12,640,006 95	(a)11,183,406 06	(a)2,490,716 68	(a) 929 92
89,501 442 98	196,605,120 17	216,260,947 79	235,516,113 02	248,265,074 54	254,065,516 95	259,026,056 56	264,077,651 86	269,037,231 15
"	"	"	"	"	"	2,781,760 »	10,505,367 »	21,463,298 88
"	"	"	"	"	"	(a) 4,061,740 »	(a)16,589,133 »	(a)27,940,601 12
"	"	"	"	"	"	"	14,325 56	54,589 06
"	"	"	"	"	"	6,841,500 »	27,108,825 56	49,364,489 06
10 537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10 537,156 27	10,537,156 27
"	"	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151 92	6,782,031 08	6,782,031 08
"	"	"	"	"	"	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	17,380,762 72
"	"	"	"	"	"	"	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	127,355,106 80
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	1,217,114 99	2,490,556 11	5,761,794 65	10,009,980 05	12,324,517 40	12,341,513 70	12,732,944 69	12,734,523 76
1,432,018 82	1,440,743 28	1,462,049 45	2,235,347 83	4,642,324 21	7,324,490 09	7,268,553 12	10,181,931 39	11,314,248 38
11,969,175 09	13,195,014 54	21,024,913 71	152,404,527 47	159,038,719 25	162,055,122 48	216,719,551 12	414,501,039 74	443,015,698 52
1,281,802 58	1,544,270 52	2,207,418 11	2,867,289 12	3,163,158 47	3,380,594 33	2,239,201 37	2,321,616 08	2,506,367 09
1,281,812 38	1,544,270 52	2,207,418 11	2,867,288 12	3,163,158 47	3,380,598 33	2,239,201 37	2,321,616 08	2,506,367 09
8,671,394 68	9,102,256 89	11,034,939 41	13,966,946 73	15,571,313 18	18,264,774 20	17,051,031 83	17,683,126 86	18,669,197 11
5,602,700 34	5,678,792 66	5,820,321 07	6,109,212 34	6,249,803 64	6,424,104 57	6,569,703 97	6,740,967 91	6,836,162 90
59,977,200 17	63,562,022 52	73,444,939 25	83,885,554 68	88,271,340 15	94,028,025 34	101,707,681 89	104,743,533 97	109,530,194 01
2,698,449 24	29,744,624 25	29,745,449 05	53,931,310,57	59,494,543 47	61,282,238 23	61,293,935 61	63,768,572 95	65,417,810 23
82,675,549 41	93,306,646 77	103,200,388 36	117,820,867 25	147,769,903 60	155,310,263 57	163,001,617 53	168,512,106 92	174,948,004 24
279,402,004 88	319,432,101 55	359,547,928 43	548,684,018 93	589,060,972 88	597,500,700 10	611,450 662 60	600,925,334 93	954,381,150 07
17,351,552 70	14,964,801 56	20,444,987 48	16,768,045 98	10,841,587 33	12,610,006 95	15,245,146 06	19,070,840 68	27,950,531 04
3,585,257 54	3,580,566 03	3,585,910 12	3,584,373 60	3,599,583 25	3,671,136 71	3,776,813 40	3,822,079 29	4,049,350 92
158,485,254 64	300,886,733 96	335,517,030 83	528,327,639 35	565,619,822 40	581,219,556 40	602,428,671 14	878,023,405 96	922,381,268 11

	1879	1880	1881	1882	1883	1884
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes exploitées. Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation. Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice.	273,305,474 77	280,227,360 70	290,265,284 95	296,397,151 50	301,123,452 65	303,176,059 45
Lignes en construction.	(a) 206,854 03	(a) 245,603 07	(a) 1,658,705 65	(a) 1,747,735 56	(a) 6,037,082 30	(a) 8,035,000 37
Ensemble pour lignes construites directement par l'État.	273,512,328 80	280,472,963 77	291,923,990 60	300,144,887 06	307,160,534 95	311,211,060 82
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 2 ^e juillet/25 août 1875, 19 décembre 1876 1 ^{er} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878	56,681,853 88	77,644,905 88	92,893,851 63	117,602,051 62	122,090,151 63	132,547,552 26
Parachèvement. Travaux livrés à l'exploitation. — d'extension non achevés à fin d'exercice.	(a) 14,978,946 12	(a) 12,404,994 12	(a) 14,892,646 37	(a) 9,505,948 38	(a) 13,753,014 12	(a) 9,707,284 34
Ensemble pour lignes construites à forfait.	71,660,800 00	90,049,900 00	107,786,498 00	127,108,000 00	135,843,165 75	142,254,836 60
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manège (capital représentatif des annuités)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27
Popinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes (rachat par annuités en 1876 et comptant en 1877)	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisoual	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "
Lierre à Turnhout	"	"	"	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
Marbehan à Virton et à Lamorteau, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	"	"	6,077,289 74	6,360,073 13	6,577,799 35	6,860,987 35
Réseau des Flandres. Coût. Remboursement des cautionnements.	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72 61,219 70	17,380,762 72 61,219 70
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités)	194,208,800 "	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	127,355,106 80
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	"	"	"	"	"	"
Liégeois-Limbourgeois	"	"	"	"	"	"
Gand-Eccloo	"	"	"	"	"	"
Grand Central Belge	"	"	"	"	"	"
Plateaux de Herse	"	"	"	"	"	"
Sichem à Montalgu	"	"	"	"	"	"
Liège à Visé	"	"	"	"	"	"
Hesbaya-Londroz	"	"	"	"	"	"
Saint-Trouil-Hasselt	"	"	"	"	"	"
Parachèvement. Travaux prévus lors du rachat. Autres travaux livrés à l'exploitation. Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice.	12,094,846 36	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
Ensemble pour lignes rachetées.	436,891,442 09	439,507,029 92	448,170,567 81	457,303,995 74	458,843,209 87	469,861,774 59
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part des recettes :						
Parachèvement. Travaux livrés à l'exploitation. — non achevés à fin d'exercice.	2,972,366 17	3,297,647 70	4,229,103 10	5,535,736 75	6,017,692 12	6,293,244 84
Ensemble pour lignes louées par l'État.	2,972,366 17	3,297,647 70	4,229,103 10	5,535,736 75	6,017,692 12	6,293,244 84
E. Dépendances des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.						
	19,602,343 90	22,272,727 36	26,990,934 19	29,851,444 93	30,412,561 42	31,425,665 50
F. Dépenses générales pour études de projets de construction.						
	6,990,442 70	7,252,481 55	7,570,413 05	7,940,967 83	8,156,997 15	8,272,120 35
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.						
1 ^{er} Commandé par l'État	116,484,719 01	134,814,140 37	155,310,050 55	173,411,794 84	183,621,651 89	188,293,774 46
2 ^e Repris aux compagnies	65,811,476 57	65,811,476 57	66,070,859 45	66,348,723 26	66,348,723 26	66,348,723 26
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	182,296,195 58	200,625,616 94	221,380,910 "	239,760,518 10	249,970,375 15	254,642,497 71
Total du capital de premier établissement	994,213,727 56	1,044,586,844 28	1,101,634,952 03	1,171,291,096 11	1,201,140,331 99	1,220,574,053 56
Pour faire ressortir le capital engagé dans le domaine exploité, il faut déduire :						
1 ^{er} pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéra ci-dessus)	15,185,800 15	12,650,597 19	16,351,354 02	11,253,683 94	19,790,096 42	17,742,290 71
2 ^e pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect)	4,149,408 08	4,272,671 94	4,507,773 99	4,612,042 52	4,733,503 09	4,811,101 56
Reste capital utile.	974,878,519 33	1,027,663,675 15	1,080,775,824 02	1,155,425,369 65	1,176,616,732 48	1,198,020,661 29

1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893
312,562,488 90	315,935,764 46	320,087,612 36	323,271,576 68	326,155,918 22	335,741,532 71	340,377,245 68	347,070,413 29	350,388,290 15
(a) 936,403 45	a) 1,569,952 61	(a) 3,947,702 99	(a) 5,796,299 30	(a) 7,486,950 82	(a) 2,716,146 51	(a) 3,866,218 31	(a) 5,915,028 80	a) 9,645,280 07
311,488,892 45	117,505,717 07	324,083 315 5	329,087 875 98	333,642,869 04	338 457,719 22	344,243,463 99	352,116,342 09	360,013,570 22
140,377,275 60	141,142,000 10	144,968,722 65	148,272,816 26	152,235,062 01	155,350,622 31	155,905,757 02	155,933,472 36	156,002,324 10
(a) 6,090,056 65	8,445,942 91	8,224,292 89	6,341,427 42	3,197,578 43	319,300 "	"	"	"
5,736 567 53	6,040,682 30	6,472,895 95	6,894,376 11	7,167,691 85	7,546,664 94	8,011,800 44	8,680,365 49	8,944,891 76
152 203,901 98	155 628 875 31	159 663 911 49	161,508 519 79	162 600 332 29	163,216,587 25	163,918,557 46	164,613,837 87	164,947,215 66
10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	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	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	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 "	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	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
6,928 823 20	6,929,926 92	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59
17,380,762 72	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42
61,219 70								
194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	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	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
26,132,413 20	27,647,862 41	28,642,712 16	30,491,891 72	32,322,045 87	34,941,309 35	37,732,790 85	40,495,135 06	42,547,665 49
461 472,227 04	463,468 979 97	464,491 548 39	466,340,727 95	468,170,681 90	470,790,145 58	473 681,627 08	476,343 971 29	478 396,701 72
6,596,513 95	6,977,321 03	7,173,624 66	7,435,286 13	8,081,701 55	8,599,365 75	8,933,665 17	9,388,962 09	9,732,014 59
6,596,513 95	6,977,321 03	7 173,624 66	7 435 286 13	8 081,701 55	8 599,365 75	8,933,665 17	9,388,962 09	9,732,014 59
31,725 042 39	32,148 770 33	32,114,014 09	32,494 357 47	32 625 385 06	33,236 319 20	34,575,577 23	35,558,542 70	36,262,324 58
8,363,982 34	8 495 186 39	8 540 500 43	8,561,900 57	9 000 661 87	9,310,163 56	9,591,122 48	9 803,554 48	10,166,476 15
191,589,386 10	194,043,725 85	195,321,662 53	199,167,617 10	205,318,001 04	213,127,399 42	219,074,746 67	225,019,099 69	227,108,459 16
66 348,723 26	66,348,723 26	66,348,723 26	66,348,723 26	66,348,723 26	66,348,723 26	66,348,723 26	66,348,723 26	66,348,723 26
267,938 109 36	260 392,449 14	261 670,385 79	265,516,340 36	271,666 724 30	279 476 122 68	285,423,470 13	291,367,822 95	293,457,182 42
1,242,288,669 41	1,244,637,049 24	1,257,659,300 20	1,270,925,008 25	1,285,788,556 01	1,303,086,423 33	1,320,270,483 54	1,339,193,033 45	1,352,993,485 54
7,026,462 30	10,015,895 52	12,171,995 88	12,137,626 72	10,684,529 25	3,035,486 51	3,866,218 31	5,045,928 80	9,645,280 07
4 591,314 23	4,061,167 44	5,122,735 87	5,234,210 26	5,320,289 89	5,383,458 24	5,427,239 03	5,821,315 15	5,870,795 10
1,220,370,892 88	1,229,659,086 25	1,240,394,568 45	1,253,533,171 27	1,269,783,736 87	1,294,667,478 58	1,310,977,026 20	1,328,325,789 50	1,337,479,410 37

	1884	1885	1886	1887	1888
A. Lignes construites directement par l'État :					
Lignes exploitées } Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation.	363,603,565 33	372,054,242 51	379,005,180 41 (a) 7,548,619 44	386,204,185 62 (a) 9,280,816 79	402,185,917 45 (a) 8,111,260 40
Lignes en construction	(a) 9,150,624 30	(a) 8,360,436 18	(a) 5,159,544 10	(a) 9,462,842 08	(a) 9,081,276 61
Ensemble pour lignes construites directement par l'État	372,754,189 63	378,420,678 69	391,713,343 95	404,947,844 49	419,378,474 46
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 20 juin 1877 et 2-10 juin 1878 : en exploitation	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10
Para-chèvement. } Travaux livrés à l'exploitation	9,271,171 78	9,640,762 37	10,463,186 60	11,680,675 48	12,602,588 93
} -- d'extension non achevés à fin d'exercice			(a) 227,203 78	(a) 103,922 96	(a) 65,658 54
Ensemble pour lignes construites à forfait	165,278,295 88	165,647,886 47	166,697,514 48	167,791,992 54	168,675,371 57
C. Lignes rachetées :					
Mons & Manago (capital représentatif des annuités)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27
Popinstor à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes (rachat par annuités en 1876 et comptant en 1877)	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erchisoul	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "
Lierre à Turnhout	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
Marbehan à Virton et à Lamorteau, 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. } Coût	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42
} Remboursement des cautionnements					
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités)	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "
Luxembourg	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	"	"	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "
Litgeois-Limbourgeois	"	"	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50
Gand-Ecloo	"	"	"	7,734,600 "	7,734,600 "
Grand Central Belge	"	"	"	(1) 216,218,884 27	216,218,884 27
Plateaux de Herve	"	"	"	23,116,178 25	23,116,178 25
Sichem à Montalgu	"	"	"	"	353,371 26
Litège à Visé	"	"	"	"	"
Hesbayo-Condroz	"	"	"	"	"
Saint-Trond-Hasselt	"	"	"	"	"
Para-chèvement. } Travaux prévus lors du rachat	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
} Autres travaux livrés à l'exploitation	44,610,035 44	46,961,605 02	50,498,860 28	(2) 57,765,833 19	62,015,588 56
} Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice			(a) 292,039 02	(a) 621,073 03	(a) 788,937 82
Ensemble pour lignes rachetées	480,467,871 67	482,810,441 25	536,338,202 03	791,004,371 47	795,775,332 80
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part des recettes :					
Para-chèvement. } Travaux livrés à l'exploitation	11,133,025 24	13,019,562 32	13,921,976 28	(3) 9,434,647 41	9,761,877 97
} -- non achevés à fin d'exercice	11,133,025 24	13,019,562 32	"	(a) 6,903 94	(a) 80,395 07
Ensemble pour lignes louées par l'État			11,133,025 24	13,019,562 32	13,921,976 28
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc. réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.					
	37,156,449 08	38,450,191 "	39,369,983 73	40,399,584 92	42,710,961 08
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.					
	10,521,842 95	10,917,148 15	11,341,429 55	11,729,052 22	12,369,380 38
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc. :					
1 ^o Commandé par l'État	233,170,512 03	238,968,414 88	246,612,636 02	260,793,192 30	277,032,190,19
2 ^o Repris aux compagnies	66,348,723 26	66,348,723 26	67,009,473 26	69,384,932 22	69,384,932 22
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	299,519,235 29	305,317,138 14	313,622,109 28	350,178,124 52	366,417,122 41
Total du capital de premier établissement.	1,376,830,709 74	1,394,583,046 02	1,473,004,559 30	1,775,492,521 51	1,815,168,915 83
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 ci-dessus)	9,150,624 30	8,360,436 18	13,227,406 34	19,475,628 80	18,127,548 44
2 ^o Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. Amortissement indirect	6,132,776 03	6,152,393 14	8,086,549 14	8,108,255 52	8,156,270 54
Reste capital utile	1,361,547,309 41	1,382,064,216 70	1,451,690,603 82	1,747,910,637 19	1,788,885,096 85

(1) Y compris une somme de fr. 2,716,780-19 payée pour la section d'Aix à la frontière, en exécution de la Convention du 15 avril 1897 avec le gouvernement prussien (art. 3, § 2, de la loi de rachat).

(2) Y compris fr. 1,037,331-39 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897.

(3) Déduction faite de fr. 1,037,331-39 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897.

N° X. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1901-1905) et de la dernière année (1900) de la période précédente.

		1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.		
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État. au 31 décembre.	double voie.	1,592,222	1,022,261	1,052,798	1,730,205	1,777,159	1,892,176		
	simple voie.	2,467,861	2,426,228	2,597,367	2,524,255	2,259,882	2,245,756		
	Ensemble.	4,060,083	4,048,489	4,050,165	4,054,518	4,037,041	4,047,912		
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes appartenant à l'État	double voie.	1,424,595	1,454,632	1,485,169	1,562,656	1,609,550	1,654,547		
	simple voie.	2,581,562	2,509,920	2,281,068	2,207,906	2,145,553	2,129,589		
	Ensemble.	3,776,155	3,764,561	3,766,237	3,770,542	3,755,063	3,765,936		
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.		4,060,083	4,048,489	4,049,270	4,055,045	4,057,041	4,047,467		
Mètres courants de rails	en acier	voies principales	de 52 kilog. par mètre	2,728,268	2,728,410	2,754,520	2,868,915	2,925,665	2,926,778
			de 40.6 — —	455,325	951,592	1,554,571.	1,781,172	2,255,008	2,805,111
			de 38 kilog. —	6,977,295	6,754,055	6,592,246	6,254,254	5,886,550	5,546,295
		voies de garage, de chargement et de déchargement	de 35 kilog. et moins par mèt.	556,509	214,556	210,716	182,150	168,057	167,492
			de 52 kilog. par mètre	27,558	50,662	38,190	51,715	55,822	40,454
			de 40.6 — —	40	2,812	9,823	20,656	41,938	68,084
			de 38 kilog. —	2,553,015	2,720,461	2,995,565	3,214,847	3,498,059	3,598,565
			de 35 kilog. et moins par mèt.	529,774	557,864	551,108	406,575	405,165	408,898
			de 52 kilog. par mètre	2,755,806	2,738,772	2,772,710	2,900,628	2,959,487	2,967,252
		en général.	de 40.6 — —	455,265	954,404	1,544,596	1,801,808	2,294,966	2,871,195
			de 38 kilog. —	9,552,510	9,474,516	9,587,811	9,469,101	9,354,569	8,944,636
			de 35 kilog. et moins par mèt.	686,085	552,220	561,824	588,705	571,202	576,590
		en fer	voies principales de 38 kilog par mètre.	422,547	547,225	285,859	218,592.	155,181	158,556
			Voies de garage, de chargement et de déchargement	2,001,144	1,975,984	1,927,992	1,899,785	1,865,292	1,851,876
			en général.	2,423,491	2,521,209	2,211,851	2,118,377	2,020,475	1,970,252

Consommation annuelle de rails d'acier	{	quantités totales (tonnes)	24,000	24,465	24,078	12,000	50,000	50,000	
		sommes totales dépensées	5,060,000	5,122,775	5,450,246	1,558,545	4,758,800	5,825,000	
		prix moyen par tonne.	127,50	127,64	151,08	129,88	151,65	127,50	
Nombre de billes en bois existant dans les voies	{	chêne	voies principales	6,655,310	6,678,570	6,778,896	6,763,438	6,845,020	6,859,124
			voies accessoires.	2,127,550	2,192,888	2,296,582	2,469,950	2,577,831	2,694,951
			Ensemble.	8,782,840	8,871,457	9,075,218	9,233,568	9,420,800	9,551,075
	{	sapin	voies principales.	44,750	59,282	52,655	29,728	25,924	24,918
			voies accessoires.	247,040	255,619	224,449	217,618	206,474	194,015
			Ensemble.	291,790	274,901	257,102	247,575	232,398	218,931
{	hêtre	voies principales.	21,023	20,143	35,625	50,005	57,284	70,765	
		voies accessoires.	956	956	1,556	1,859	1,859	1,906	
		Ensemble.	21,981	50,101	37,181	51,862	59,143	72,671	
Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0m.28 sur 0m.14 acquises dans l'année		6,06	6,55	6,47	6,54	6,59	6,40		
Longueur des voies (simples) sur lengrines et traverses métalliques	{	voies principales (mètres courants)	78,982	67,267	60,758	57,982	46,819	20,906	
		voies accessoires (—)	101,620	159,782	142,115	125,468	128,926	124,500	
		Ensemble (—)	240,602	227,049	202,855	185,450	175,045	154,206	
Longueur des lignes armées	{	du block-system (—)	1,190,355	1,194,665	1,194,665	1,202,604	1,222,045	1,244,585	
		de grosses sonneries (—)	716,844	695,595	695,595	695,595	695,595	679,556	
		munis de barrières manœuvrées sur place et à la main.	3,512	5,463	5,420	5,569	5,550	5,298	
Nombre de passages à niveau.	{	— — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	857	855	845	848	855	848	
		ouverts et non surveillés.	1,990	2,008	2,014	2,010	2,008	2,005	
		Ensemble.	6,539	6,526	6,279	6,227	6,189	6,149	
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau		2,951,158	2,948,851	2,884,210	2,824,167	2,819,459	2,814,550		
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année		60	44	46	52	58	45		
Nombre de raccordements et gares privées		1,158	1,195	1,224	1,245	1,245	1,280		
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État		81	85	90	95	96	99		
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales		68	74	77	85	86	87		
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux		15,747,444	17,908,121	17,518,075	15,201,145	15,898,788	17,519,105		

N° XI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1901 à 1905), et de la dernière année (1900) de la période précédente.*

	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.			
Nombre de locomotives.	2,690	2,859	2 967	3,088	3,186	3,509			
— de voitures automotrices.	54	49	54	28	24	24			
— de tenders (indépendants de la locomotive).	1,854	1,920	2,070	2,105	2,170	2,551			
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	5,505	5,678	6,363	6,558	6,570	6,845			
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.)	1,858	1,924	1,955	1,981	2,047	2,084			
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	12	12	12	12	12	16			
— de voitures remorquées —	12	20	20	20	20	20			
— de wagons à marchandises.	62,700	65,540	65,845	66,409	68,500	70,720			
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,522	1,508	1,485	1,450	1,501	1,491			
— de bâches.	20,725	25,905	24,478	24,578	22,956	24,686			
Parcours kilométri- que des locomotives de l'État	productif de recettes.	trains de voyageurs	54,751,112 ⁽¹⁾	55,459,225 ⁽¹⁾	56,667,451 ⁽¹⁾	58,600,153 ⁽¹⁾	59,917,839 ⁽¹⁾	41,509,258 ⁽¹⁾	
		trains de marchandises.	29,732,859	30,018,549	32,040,909	33,804,557	35,122,163	36,564,826	
		pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	18,520,000	19,457,554	20,229,632	20,948,175	21 840,522	25,267,058	
Consommation de charbon des locomotives .	quantités (tonnes)		1,268,019	1,256,095	1,528,476	1,509,216	1,452,139	1,532,875	
		prix moyen par tonne.		17 79	17 56	12 19	12 14	12 16	11 91
			dépenses	22,558,452	21,801,520	16,188,384	16,985,606	17,658,805	18,849,815
Consommation de charbon par locomotive- kilomètre en général.	quantités (kilogr.)		15 28	14 79	14 94	14 90	14 90	15 62	
		dépenses	0,272	0,257	0,182	0,182	0,182	0,186	

Nombre annuel de trains	{	de voyageurs	927,019	946,062	960,634	989,659	1,008,811	1,057,606	
		de marchandises.	669,705	667,767	685,110	665,280	679,511	694,886	
		de service.	28,579	29,456	26,648	26,075	52,606	55,078	
Parcours des trains, productif de recettes.	{	voyageurs.	55,677,875 ^(*)	55,954,409 ^(*)	54,928,861 ^(*)	56,512,176 ^(*)	57,280,049 ^(*)	58,474,535 ^(*)	
		marchandises	24,459,857	24,674,755	26,522,507	27,559,098	27,809,258	29,506,574	
Parcours des trains de service			404,172	596,586	597,554	429,969	548,545	671,459	
Éclairage	{	nombre d'installations.	40	41	44	46	50	51	
		électrique.	— de lampes a arc.	1,692	1,787	1,905	1,995	2,278	2,428
			— de lampes à incandescence.	4,026	4,445	4,902	5,597	(2) 6,442	6,862
			— total de foyers.	5,718	6,250	6,805	7,592	(2) 8,720	9,290
		intensité totale des foyers, en ampères.	18,554.6	19,526.2	20,515.7	21,412	(2) 25,884.5	28,528.7	
		gaz.	nombre de becs	26,059	26,096	26,048	26,426	(2) 26,909	27,065
			consommation totale, en mètres cubes	5,425,075	4,969,049	4,561,550	4,780,258	(2) 5,001,259	4,781,421
			dépense totale	659,525	582,756	555,891	574,582	(2) 615,225	579,576
		pétrole	quantités consommées, en litres	5,250,504	5,666,271	6,289,586	6,687,175	7,006,126	7,049,935
			dépense totale	876,854	650,488	540,904	662,050	556,987	480,100
		huile de colza épurée.	quantités consommées, en kilog.	624,045	686,172	641,550	684,252	667,209	691,517
			dépense totale	574,427	422,819	572,472	368,558	525,817	557,066
Graissage (huiles, suif et graisses).	{	consommation totale, en kilog	2,728,256	3,249,776	3,740,542	4,160,966	4,535,455	5,251,220	
		dépense totale	615,528	852,954	956,025	915,049	904,506	1,066,918	
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel		25,744,902	27,778,572	27,844,351	27,095,551	28,914,250	29,343,595		

(1) Non compris 10,108 kilomètres en 1905, 1,092 en 1904, 9,256 en 1903, 14,270 en 1902, 10,169 en 1901 et 15,991 en 1900 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal; 456,545 kilomètres en 1905, 431,827 en 1904, 482,581 en 1903, 532,246 en 1902, 268,276 en 1901 et 272,666 en 1900 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(2) Chiffres rectifiés.

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

	UNITÉ.	1900.		1901.		
		NOUVEMENT.	RECETTE.	NOUVEMENT.	RECETTE.	
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur . . .	Voyages.	111,162,272	51,559,870 99	111,710,216	52,602,980 54
	— mixtes . . .	»	7,451,185	6,255,154 04	7,887,280	6,657,048 07
	— internationaux .	»	4,505,914	10,575,178 98	4,055,742	8,900,172 42
	Surtaxes pour trains et voitures de luxe.	—	»	258,605 60	»	211,987 50
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu.		Voyages.	310,677	159,814 45	821,165	140,104 80
	Ensemble . . .	—	123,710,046	68,566,602 64	124,454,401	68,512,292 93
Bagages . . .	service intérieur . . .	Quintaux	270,451	848,591 63	275,475	870,090 52
	— mixtes . . .	»	24,618	67,166 26	24,412	67,100 57
	— internationaux .	»	179,179	1,241,765 62	155,769	1,005,540 47
	Ensemble . . .	»	474,228	2,157,523 51	453,656	2,032,531 36
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	5,590,279	9,957,575 82	5,572,551	9,956,800 57
	— mixtes . . .	»	428,501	805,236 15	407,505	868,140 97
	— internationaux .	»	869,896	2,984,846 98	837,526	2,961,259 99
	Ensemble . . .	»	4,894,676	13,835,678 95	4,837,072	13,766,181 53
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	23,125,616	67,795,020 09	23,518,880	67,651,578 24
	— mixtes . . .	»	4,800,186	11,194,575 58	4,066,727	10,879,824 01
	— internationaux .	»	15,136,940	38,811,479 56	12,248,251	58,504,521 79
	Ensemble . . .	»	41,062,742	117,799,075 23	40,231,838	117,035,924 04
Finances . . .	service intérieur . . .	Groups	(1)	295,479 75	(1)	292,807 42
	— mixtes . . .	»	(1)	16,205 36	(1)	15,747 78
	— internationaux .	»	(1)	46,578 09	(1)	46,210 50
	Ensemble . . .	»	(1)	356,261 78	(1)	354,825 50
Équipages.	service intérieur . . .	Voitures	2,504	69,582 44	2,566	69,257 68
	— mixtes . . .	»	168	2,925 92	68	2,841 71
	— internationaux .	»	845	10,514 26	540	16,585 65
	Ensemble . . .	»	3,517	88,820 62	2,974	88,463 04
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	58,184	1,636,468 49	57,809	1,655,054 20
	— mixtes . . .	»	7,572	76,021 80	8,565	75,884 54
	— internationaux .	»	12,217	484,841 79	11,246	481,007 21
	Ensemble . . .	»	77,973	2,197,332 08	77,420	2,187,945 75
Autres produits .	Tickets d'entrée dans les stations.	—	»	255,540 70	»	254,209 10
	Produits extraordinaires.	—	»	5,861,752 56	»	5,434,886 62
	Produits divers . . .	—	»	101,571 41	»	136,269 98
	Ensemble . . .	—	»	4,193,016 53	»	3,790,393 16
Recettes totales . . .	Francs.	»	209,197,939 48	»	207,783,529 85	
Recette moyenne par voyageur embarqué . .	—	—	0 551	—	0 548	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.	—	—	2 87	—	2 91	
Nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc., au 31 décembre.	—	—	1,266	—	1,275	

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

*d'après les droits constatés.
(1901-1905) et de la dernière année (1900) de la période précédente.*

1902.		1903.		1904.		1905.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
115,770,650	55,845,211 95	118,548,881	55,548,589 94	121,507,958	57,127,251 15	128,766,197	61,215,164 29
8,162,028	7,126,565 94	8,675,778	7,555,899 71	8,964,815	7,915,512 91	9,915,955	8,889,827 21
4,258,712	8,955,607 12	4,556,858	8,884,054 69	4,568,766	9,051,475 55	5,518,537	10,533,611 99
»	»	»	»	»	»	»	»
918,294	155,824 60	1,245,175	195,591 99	1,568,062	205,271 05	1,471,155	216,978 05
127,109,684	70,083,242 59	132,604,692	72,181,916 33	136,409,599	74,279,290 46	145,471,624	80,875,581 52
266,545	850,717 44	265,854	844,442 56	274,222	861,925 19	281,065	910,605 99
25,221	65,275 77	25,751	66,524 09	24,552	68,501 15	26,992	74,822 08
154,951	1,095,755 75	157,525	1,087,872 09	158,640	1,095,075 27	176,145	1,210,768 55
444,495	2,009,748 96	447,110	1,998,838 54	457,194	2,025,499 61	484,800	2,196,196 62
5,872,827	10,141,148 94	5,967,644	10,008,451 71	4,144,822	10,932,624 50	4,216,829	11,461,890 25
555,987	882,944 74	520,954	941,777 52	540,269	990,958 40	554,456	1,020,051 16
860,008	5,512,879 22	905,694	5,470,597 92	915,786	5,619,091 51	975,258	5,956,655 65
5,066,822	14,339,972 90	5,201,292	15,023,826 95	5,400,877	15,562,674 01	5,526,543	16,438,597 04
24,220,511	69,065,244 05	25,455,752	72,224,504 49	25,750,452	74,567,494 20	26,545,612	78,054,671 20
4,941,112	11,065,549 74	5,208,148	11,840,255 94	5,442,566	12,419,011 79	5,758,597	12,785,611 65
15,450,596	45,076,829 25	15,946,817	45,127,620 92	14,429,051	47,058,455 59	16,164,546	51,447,749 45
42,611,819	123,205,423 02	44,588,717	129,192,181 35	45,621,869	134,044,961 47	48,448,555	142,266,032 26
(¹)	298,978 60	(¹)	512,665 »	(¹)	522,806 80	(¹)	557,816 40
(¹)	16,016 52	(¹)	17,157 94	(¹)	17,975 65	(¹)	18,505 58
(¹)	51,697 65	(¹)	54,158 86	(¹)	56,476 10	(¹)	61,745 81
(¹)	366,692 57	(¹)	383,959 80	(¹)	397,258 55	(¹)	418,063 59
2,727	70,682 44	5,495	75,917 61	5,267	76,515 74	2,965	79,864 21
65	2,890 16	117	5,092 56	109	5,245 75	90	5,558 96
221	18,529 16	296	19,201 78	296	20,025 55	568	21,890 99
3,011	91,901 76	3,908	96,211 95	3,672	99,582 82	3,427	105,094 16
56,576	1,667,150 68	62,210	1,745,456 08	65,760	1,799,998 80	68,958	1,885,695 64
9,997	75,144 25	10,085	80,406 58	10,132	84,556 88	9,582	86,812 86
10,475	558,125 51	12,457	565,744 46	11,945	587,864 88	10,386	642,696 94
76,848	2,280,400 42	84,732	2,387,587 12	87,835	2,472,200 56	88,906	2,613,203 44
»	256,515 10	»	241,664 20	»	249,554 90	»	262,929 50
»	2,660,582 50	»	5,575,725 76	»	5,185,945 »	»	2,593,055 57
»	226,212 74	»	512,594 47	»	468,414 74	»	585,090 27
»	3,088,265 00	»	3,896,941 27	»	3,876,272,62	»	3,152,826 98
»	215,500,690 36	»	225,194,506 47	»	232,783,182 12	»	247,951,821 77
0 550		0 544		0 544		0 556	
2 89		2 90		2 94		2 94	
1,284		1,295		1,505		1,514	

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

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

	DATES des reprises	1905.			1904.
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites directement par l'État. . .	—	695,612	(¹) 219,705	915,317	905,418
B — — — à forfait pour son compte	—	81,790	636,091	717,881	717,332
Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,441	»	24,441	24,366
Luxembourg	1 janv. 1873	239,314	69,231	308,545	308,520
Bussins-Houillers.	1 janv. 1871	224,227	381,000	605,227	605,363
Pepinster à Spa.	16 sept. 1872	11,987	»	11,987	12,508
Dendre-et-Waes(²).	1 mai 1876	100,093	1,642	101,737	101,737
Lignes des Flandres	1 janv. 1878	27,693	202,265	229,958	229,970
Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	»	9,241	9,241	9,241
Anvers à la frontière néer- landaise.	1 juillet 1880	26,910	»	26,910	26,910
Marbehan à Virton	15 mars 1881	»	32,012	32,012	32,012
C. Lignes rachetées. } Lierre à Turnhout	1 mars 1882	19,642	18,995	38,637	38,607
Anvers à Gand (³).	1 janv. 1896	13,568	36,132	49,700	49,700
Gand à Ecloo (⁴).	1 janv. 1897	»	14,377	14,377	14,377
Grand-Central belge (⁵).	1 janv. 1897	451,355	277,101	428,456	427,494
Liégeois-Limbourgeois (⁶)	1 janv. 1896	»	103,179	103,179	103,179
Sichem à Montaigu	1 juillet 1898	»	3,594	3,594	3,594
Plateaux de Herve (⁷).	7 sept. 1897	»	32,729	32,729	32,729
Hesbaye-Condroz (⁸).	1 janv. 1900	»	74,228	74,228	74,228
Liège-L. à la front. holland.	1 janv. 1899	17,913	»	17,913	17,913
Saint-Trond à Hasselt (⁹).	1 juil. 1900	»	17,867	17,867	17,867
		857,145	1,273,593	2,130,738	2,130,315
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . . .	»	1,634,547	2,125,389	3,763,936	3,753,065
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de 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
Ecloo à Bruges (¹⁰).	1 janv. 1897	»	26,558	26,558	26,558
		160,515	83,731	244,266	244,266
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (¹¹). . .	»	6,114	4,846	10,960	10,960
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (¹²).	»	1,000	27,750	28,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État	»	1,802,476	2,245,736	4,047,912	4,037,041

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

(4) — — — — — pendant le 1^{er} semestre 1897.

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

(6) — — — — — par la Société pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, du 1^{er} janvier 1896 au 1^{er} juillet 1898 moyennant certaines redevances à l'État Belge.

(7) Exploités par l'État moyennant part de recettes du 23 juillet 1872 au 7 septembre 1897 et rachetés à cette dernière date.

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

(9) Exploité moyennant part de recettes par le Grand Central belge pour compte de l'État, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898, par l'État du 1^{er} juillet 1898 au 1^{er} juillet 1900 et racheté à cette dernière date.

(10) Exploité moyennant part de recettes par la Société de Gand-Ecloo, pour compte de l'État, pendant le 1^{er} semestre 1897.

(11) Savoir: voies communes dans les stations de Liège (Longdoz), Fémalle-Haute, Erquennes, Lobbes, Ingelmunster, Thielit, Lichtervelde, Thourout, Ypres, Comines, Chimay, Willebroeck, Puers, Saint-Gilles (Waes) et Selzaete.

(12) Sections de Deynze à Thielit, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Picquery. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1895.)

N° XIV. — Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1903 et 1904.

A. Rails et billes.

		1903.			1904.	
		Voies principales	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 32 kilog.	2,026,778	40,454	2,967,232	2,050,487
		» de 40.6 »	2,805,111	68,084	2,871,195	2,294,066
		» de 58 »	5,546,293	3,398,503	8,944,636	9,554,569
		Hilff de 29 kilog.	252	194,035	194,287	197,445
		divers de 7, 18, 25, 30, 35, 34 et 55 kilog.	167,240	214,865	382,103	375,757
		Ensemble.	11,245,674	4,115,799	15,359,473	15,180,224
	Rails en fer	158,356	1,851,876	1,070,252	2,020,475	
	Total	11,382,030	5,947,675	17,320,705	17,200,697	
Nombre de billes		en chêne	6,830,124	2,601,951	9,351,075	9,420,860
		en sapin	24,918	194,013	218,951	252,598
		en hêtre	70,765	1,906	72,671	50,143
		Total.	6,934,807	2,887,870	9,842,677	9,712,401

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1905.			1904.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff.	»	55,585	55,585	65,766	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	141	141	161	
Traverses De Soignies	»	1,059	1,059	1,059	
— Wautherin	7,844	51,404	59,248	65,408	40k.17 par traverse.
— A en acier, mod. Post.	17,559	3,713	25,052	28,750	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Bract.	4,258	8,548	12,586	13,210	Type néerl. 75 k. par traverse.
— C — Bernard.	485	2,410	2,595	2,601	Type néerl. 105 k. par traverse.
ENSEMBLE.	29,906	124,560	154,266	175,045	

(1) Mètres courants de voie simple.

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

		Longueur.	En p. ‰.		
Pentes et rampes . . .	} au-dessus de . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,686,581	46.16	
		} de plus de . . .	5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	1,053,019	18.00
			10 — 15 — — . . .	552,760	9.30
			15 — 20 — — . . .	317,390	5.45
		20 — 30 — — . . .	43,836	0.75	
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.	118,191	2.05		
Paliers		1,048,561	18.02		
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XIII)		29,750	"		
		(¹)5,850,088	100. »		
Alignements droits		3,832,469	65.83		
Courbes à rayon . . .	} de plus de . . .	de 200 mètres et moins	33,523	0.58	
		} de plus de . . .	200 à 300 mètres.	77,183	1.35
			300 à 500 —	453,898	7.45
			500 à 700 —	216,215	3.71
		700 mètres	1,227,048	21.08	
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XIII)		29,750	"		
		(¹)5,850,088	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 dromopéards.	Nombre de ferriers enclenchés.		
	du block system.	de grosses sonneries.	signaux enclenchés.	signaux non enclenchés.				Cabanes Saxby, Siemens et Grand Central Belges.	Postes de terre et ground appareils.	Enclenchement divers par serrures et similaires.
Bruxelles-Nord . . .	151,854 ^m	97,458 ^m	40	20	6	24	24	1,245	117	39
Liège	141,395	144,569	40	95	17	14	27	828	24	226
Gand	218,100	44,786	51	115	3	10	23	730	150	319
Tournai	136,712	82,395	36	78	12	7	21	899	53	132
Mons	83,845	57,539	69	33	»	15	15	1,265	420	163
Bruxelles-Midi . . .	107,488	93,992	40	60	5	9	19	1,025	163	108
Charleroy	35,757	38,620	75	65	7	14	16	1,173	176	117
Namur	113,489	35,355	27	77	7	11	22	821	262	121
Arlon	129,872	69,668	18	62	10	8	11	465	24	169
Anvers	100,792	»	39	74	»	7	19	656	519	140
Hasselt	23,329	15,374	22	52	3	4	3	107	85	38
	1,244,383	679,356	457	753	70	123	200	9,200	1,797	1,575

(¹) Mètres courants de voie simple, non compris les 3,217,462 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XVI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1905.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
1	Bruxelles à Malines . . .	Haren et Vilvorde . . .	N° 8, chemin des Marais, à Machelen.	—
2	Id.	Eppeghem et Weerde.	N° 14, chemin d'exploita- tion, à Eppeghem.	—
3	Id.	Id.	N° 15, rue de la Mon- tagne, à Weerde.	1,977 65
4	Id.	Station de Weerde. . .	N° 16, Damstraat, à Weerde.	—
5	Id.	Weerde et Malines . .	N° 17, chemin de l'église, à Weerde.	2,050 65
6	Id.	Id.	N° 17, Grootenachtstraat, à Sempst.	—
7	Id.	Id.	N° 18, chaussée de Weer- de, à Sempst.	1,393 65
8	Id.	Id.	N° 19, passage particu- lier.	—
9	Id.	Id.	N° 6, avenue du marquis d'Assche.	535 20
10	Louvain à Tirlemont. . . .	Vertryck et Lovenjoul.	N° 40	1,458 47
11	Liers à Ans.	Station de Rocour. . .	Chemin du Pireux. . .	246 50
12	Melle à Ledeborg	Melle et Meirelbeke . .	N° 14	1,452 99
13	Id.	Id.	N° 15	2,126 49
14	Gand (sud) à Ledeborg. . .	Station de Gand (Sud).	N° 20	3,451 »
15	Ceinture de Gand	Entrée du pays de Waes.	N° 11.	—
16	Gand à Ostende	Gand-St-Pierre et Tron- chiennes.	N° 4, rue Pré des Oies.	1,393 65
17	Id.	Station d'Ostende (Quai).	N° 100, porte de Bruges.	—
18	Courtrai à la frontière . . .	Station de Mouscron. .	N° 119, chaussée de Mous- cron, à Luinghe.	3,591 55
19	Leuze à Audenarde	Anvaing et Dergneau.	N° 18, chemin d'exploita- tion.	—
20	Saint-Ghislain à Mons . . .	Saint-Ghislain et Quare- gnon-Wasmuel.	Traversée de la ligne de Mons-Quévrain par celle du Grand-Hornu.	2,190 »
21	Jumet à Châteleineau . . .	Station de Gilly-Sart- Allet.	N° 6.	—
22	Charleroy à Vireux	Station de Silenrieux. .	N° 161, chemin particu- lier.	—
A reporter . fr.				21,027 60

N ^o D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
			Report. . . fr.	21,627 60
25	Charleroy à Vireux	Station de Silenrieux. .	N ^o 162, chemin vicinal.	—
26	Id.	Id.	N ^o 163, id.	—
25	Le Campinaire à Jemeppe-sur-Sambre.	Station de Tamines . .	N ^o 126, chemin des colloux.	4,818
26	Alost à Schellebelle	Alost et Lede	N ^o 7, chemin d'exploitation.	—
27	Id.	Id.	N ^o 8, id.	—
28	Id.	Id.	Privé formant chemin d'exploitation.	—
29	Id.	Id.	Pour piétons. entre les passages à niveau nos 13 et 14.	—
30	Id.	Lede et Schellebelle . .	N ^o 22, chemin d'exploitation.	—
31	Id.	Id.	Pour piétons entre les passages à niveau nos 22 et 23.	—
32	Id.	Id.	N ^o 23, privé.	—
33	Id.	Id.	N ^o 29	—
34	Id.	Id.	Pour piétons entre les passages à niveau nos 31 et 32.	—
35	Lokeren à Eccloo	Lokeren et Exaerde . .	N ^o 2, chemin communal pour voitures.	—
36	Hasselt à Landen	Velm et Landen.	N ^o 5 ^a , chaussée de Montenaek-n.	—
37	Id.	Id.	N ^o 5 ^a , chaussée de Kollenberon.	—
38	Beverst à Liers	Station de Bilsen . . .	N ^o 44 ^a , chemin de Zeepraet.	—
39	Herenthals à Hamont . . .	Gheel et Moll	N ^o 91 ^a , chemin de Sainte-Dymphie.	—
40	Nivelles à Fleurus.	Halte de Villers-Perwin.	N ^o 16	—
41	Louvain à Court St-Étienne	Weert-Saint-Georges et Florival.	N ^o 15, servitude de jardin.	—
42	Court St-Étienne à Ransart.	Marbais et Ligny (Carrrières).	N ^o 85, sentier n ^o 16, à Ligny.	—
43	Id.	Pleurus et Wangenies.	N ^o 94	—
44	Id.	Id.	N ^o 97bis	—
45	Id.	Wangenies.	N ^o 99	—
			TOTAL. . fr.	28,445 60

N° XVII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1905.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.		NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails	de 52 kilog.	94,105 »	140,899 »	7,068 »	242,072 »
	en acier } de 40.6 —	1,735,887 »	38,493 »	10,471 »	1,784,851 »
		de 38 —	170,056 »	1,755,000 »	316,303 »
en fer.		3,127 »	490,442 »	220,003 »	713,272 »
Billes en bois.		1,748,577 »	1,040,165 »	241,905 »	3,030,647 »
Traverses métalliques		»	429,257 »	31,372 »	460,629 »
Bois spéciaux.		925,060 »	284,980 »	9,330 »	1,219,370 »
Voies système Hill.	Rails.	»	26,960 »	5,412 »	32,372 »
	Longrines	»	7,297 »	4,617 »	11,914 »
Croisements et traversées	renforcés.	203,207 »	90,404 »	5,921 »	299,532 »
	en rails de 40.6 kil.	490,828 »	26,877 »	162 »	517,857 »
	ordinaires	608,288 »	299,611 »	4,774 »	912,703 »
Excentriques	en rails renforcés	453,840 »	57,769 »	848 »	212,457 »
	id. de 40.6 kil.	201,245 »	9,759 »	»	211,004 »
	id. ordinaires	497,874 »	181,752 »	1,851 »	381,474 »
Plaques tournantes		322,994 »	184,661 »	19,052 »	526,704 »
Ponts à peser.		192,395 »	28,338 »	9,307 »	230,040 »
Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, lattes de calage, verrous d'enclenchement, etc.	renforcés	372,281 »	446,800 »	20,754 »	539,835 »
	rails de 40.6 kil.	1,208,443 »	25,969 »	2,171 »	1,236,553 »
	ordinaires.	423,729 »	808,205 »	108,416 »	1,340,350 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.		252,263 »	105,815 »	8,744 »	366,789 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.		807,789 »	210,973 »	88,559 »	1,107,321 »
En dépôt fin 1905		40,111,952 »	6,090,456 »	1,116,997 »	47,319,405 (*)

(1) Tous les vieux matériaux vendus en 1905 ont été livrés et payés dans le courant de l'exercice.

N° XVIII. — Effectif du matériel

		1905.	1904.		
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	978	902	
		» mixtes (types 28, 30, 31, 52 et 55) munies du frein Westinghouse (1).	491	441	
		» à marchandises	1,294	1,512	
		» de gare	406	590	
		Total.	<u>3,169</u>	<u>3,045</u>	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	38	39	
		» tenders type 11 (mixtes) (4).	102	102	
		Voitures à vapeur (partie « moteur »)	18	18	
		» électriques automotrices (id. id.)	6	6	
		Total.	<u>164</u>	<u>165</u>	
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	16	12		
	Ensemble des moteurs (3) (5)	<u>3,349</u>	<u>3,222</u>		
	Tenders indépendants (3)	2,331	2,170		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4) {	Salons et de 1 ^{re} classe	70	165
			2 ^e classe	4,918	4,752
			3 ^e —	3,695	3,497
			mixtes.	250	229
		Fourgons à bagages.	1,171	1,105	
			— chaudières	2	2
		Voitures.	cellulaires	25	25
			funéraires	8	8
			postales	76	75
		Wagons fermés pour petits colis	528	340	
	Trucks et wagons fermés pour équipages	157	159		
	Boxes et wagons pour chevaux	295	508		
		Total (6)	<u>7,971</u>	<u>7,643</u>	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. {	1 ^{re} classe	»	»
			2 ^e —	156	162
5 ^e —			476	485	
mixtes			109	109	
fourgons			120	122	
Fourgons à bagages indépendants.		17	21		
		— — adhérents aux locomotives.	38	39	
Voitures à vapeur (partie « voiture »)	18	18			
	— électriques automotrices (partie « voiture »)	6	6		
	Total (6)	<u>940</u>	<u>962</u>		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)	16	12		
	Voitures remorquées	20	20		
	ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5) (6)	<u>8,947</u>	<u>8,637</u>		

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

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

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

(4) Y compris 5 voitures pour malades.

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

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

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1905	1904.
Fourgons	4 1/2	1,571	1,512
	5	155	152
Wagons fermés	10	9,984	9,988
	15	4,856	3,958
— pour coton et laine	10	1,500	1,500
— — — — —	15	100	100
— pour coke, laine et minerais	10	1,940	1,946
— — — — —	12	1,625	1,652
— — — — —	15	342	342
— pour charbon	10	20,848	20,504
— — — — —	7	205	266
— — — — —	5	141	145
— — — — —	12	7,745	7,745
— — — — —	15	15,205	15,154
— — — — —	20	1,655	650
— plats à 4 roues	10	2,842	2,851
— — — — —	7	5	7
— — — — —	15	1,044	915
— — 6 — — — — —	15	20	20
— — 8 — — — — —	20	1,555	1,555
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	30	1	2
— — 8 — — — — —	35	7	"
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.) 6		5	5
Total pour le service commercial (1)		<u>70,729</u>	<u>68,599</u>

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	8	7
— pour embranch ^o de charbonnages. (2) 7 1/2		1,004	1,005
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2		116	158
— — le transport de plaques tourn. 10		17	17
— — — — — de rouès	5	5	5
— — — — —	10	112	110
— — transp ^t de combust. en paniers " "		51	51
— — vérification de ponts à peser. " "		11	11
— bâches à eau	"	26	24
— de secours	"	66	64
— citernes pour pétrole.	"	54	54
— freins pour les plans inclinés . . .	"	37	35
— pour transport de gaz riche . . .	"	25	20
— dynamomètre.		1	"
Total pour les services divers (1)		<u>1,491</u>	<u>1,501</u>
ENSEMBLE DES WAGONS (1) (2)		<u>72,220</u>	<u>69,900</u>

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS.

81,167 78,537

Bâches pour couvrir les chargements (1) 24,686 22,936

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

(2) Tonnage moyen.

(3) Voir annexe n° XXI pour la situation du matériel à marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

N° XIX. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, tun. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					AUGMENTATION 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. — Matériel neuf	Changem ^t de classification.	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	+ 112	1,923	1,936	»	13		
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,430	2,444	14	»		
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,437	2,142	15	»		
1897	78	»	44	»	119	»	19	»	19	+ 100	2,257	2,220	37	»		
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»	7		
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	476	»	26	»	202	17	36	»	53	+ 149	2,839	2,930	»	91		
1902	433	»	65	»	498	1	69	»	70	+ 128	2,967	3,063	»	96		
1903	200	»	»	»	200	»	79	»	79	+ 121	3,088	3,263	»	175		
1904	473	»	»	»	473	»	75	»	75	+ 98	3,486	3,436	»	250		
1905	70	»	98	»	168	»	45	»	45	+ 123	3,309	3,506	»	197		
Tenders (*).																
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	- 19	1,204	1,269	»	68		
1890	49	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69		
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,541	1,539	»	28		
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	33		
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»		
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	66		
1899	82	»	11	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	116		
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	152		
1901	151	»	31	»	185	29	30	»	59	+ 126	2,203	2,354	»	151		
1902	208	»	50	»	258	1	61	1	63	+ 195	2,398	2,562	»	164		
1903	201	»	»	»	201	»	115	6	121	+ 80	2,478	2,763	»	285		
1904	485	»	»	»	485	»	82	3	85	+ 100	2,578	2,948	»	370		
1905	153	»	92	»	245	»	58	2	60	+ 185	2,763	3,101	»	338		

(*) 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. — Renouvellement et extension.

ANNÉES <small>— Pour les années antérieures à 1895 voir C. R. de 1896, ann. XVIII.</small>	ENTRÉES.					SORTIES.				REGULARISATIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de destination.	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER	En plus.	En moins.	
	Extensions. Matériel neuf.	Changement de destination.	MATÉRIEL				MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.							
Voitures automotrices.															
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+	1	14	14	»	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1898	8	»	»	»	5	»	»	»	»	+	5	59	54	5	»
1899	12	»	»	»	12	»	»	»	»	+	12	71	66	5	»
1900	»	»	»	»	»	»	5	»	5	—	5	66	66	»	»
1901	»	»	»	»	»	»	5	»	5	—	5	61	66	»	5
1902	1	»	»	»	1	»	16	»	16	—	15	46	67	»	21
1903	»	»	»	»	»	»	6	»	6	—	6	40	67	»	27
1904	»	»	»	»	»	»	4	»	4	—	4	36	67	»	31
1905	4	»	»	»	4	»	»	»	»	+	4	40	71	»	31
Véhicules pour trains de voyageurs.															
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	—	1	4,192	4,068	124	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+	51	4,726	4,665	61	»
1895	471	»	193	»	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	6,723	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	815	»	1	»	816	»	112	23	135	+	711	8,226	8,477	»	251
1903	387	»	»	»	387	»	136	22	158	+	229	8,455	8,864	»	409
1904	225	»	»	»	225	»	114	7	118	+	107	8,562	9,089	»	527
1905	401	»	»	»	402	»	86	9	95	+	307	8,869	9,490	»	621
Véhicules pour trains de marchandises.															
1885	1	»	104	6	111	»	593	»	593	—	482	41,414	42,814	»	1,400
1890	764	»	100	24	888	»	411	9	420	+	168	43,323	44,586	»	1,063
1895	583	»	1,456	3	1,742	»	198	»	198	+	1,244	46,390	45,817	573	»
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	+	1,168	47,538	46,718	840	»
1897	2,148	»	1,497	55	3,400	»	628	65	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	»
1898	8,014	»	710	»	9,084	»	621	»	621	+	9,033	59,298	57,760	1,518	»
1899	2,072	»	»	1	2,075	»	825	»	825	+	1,250	60,548	60,852	696	»
1900	3,627	»	621	43	4,261	»	587	»	587	+	3,674	64,222	63,479	743	»
1901	1,180	»	»	103	1,283	»	633	24	657	+	626	64,848	61,659	489	»
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	67,859	69,313	»	1,484
1904	2,731	»	»	40	2,741	»	700	»	700	+	2,041	69,900	72,074	»	2,174
1905	2,724	»	»	47	2,711	»	421	»	421	+	2,320	72,220	71,798	»	2,578

(1) Non compris 58 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 40 « 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				Matériel		
			neuf	transformé.			démoli.	transformé.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875 . . .	9,316	»	2,740	»	12,056	»	3,035	97	3,132
1876 . . .	2,504 94	»	4,173	»	6,767 94	»	3,063	»	3,063
1877 . . .	2,776	»	1,358	»	4,134	»	2,687	»	2,687
1878 . . .	7,434 517	»	4,785	»	12,217 517	»	1,589	»	1,589
1879 . . .	7,544	»	1,313	»	8,857	»	2,435	»	2,435
1880 » . .	9,045 47	»	11,960 47	»	21,005 94	»	2,263 47	24	2,289 47
1881 . . .	428	»	»	34	462	»	2,702	40	2,742
1882 . . .	3,235	34	»	340	3,620	»	1,803 47	398	2,199 47
1883 . . .	2,611	»	52	»	2,663	»	1,226	97	1,323
1884 . . .	»	»	34	»	34	»	2,916	»	2,916
1885 . . .	2,533	103	583 33	»	3,113 33	»	1,991	»	1,991
1886 . . .	597 325	»	186 15	»	583 340	»	2,132	1,634	3,766
1887 . . .	1,116 345	»	4,153	»	5,271 345	»	1,812	»	1,812
1888 . . .	14,880 45	102	180	»	15,112 45	»	700	»	700
1889 . . .	8,232	»	714	2,964	11,910	»	1,418	2,049	4,367
1890 . . .	2,534 213	»	3,206 213	2,073	7,805 212	»	1,068	2,286	4,254
1891 . . .	2,240	»	»	88	2,328	»	1,108	96	1,204
1892 . . .	9,072	»	»	290	9,362	»	432	208	640
1893 . . .	»	»	15,372	56	15,428	»	1,133	68	1,206
1894 . . .	9,148	»	»	54	9,202	»	982	»	982
1895 . . .	5,084	»	10,862	»	15,946	»	284	48	332
1896 . . .	12,653	»	723	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 . . .	22,321	»	»	16	22,342	»	3,081	»	3,081
1902 . . .	32,280	»	»	1,020	33,309	»	1,478	»	1,478
1903 . . .	13,406	»	»	77	13,573	»	2,412	»	2,412
1904 . . .	5,292	»	»	1,142	6,434	»	2,652	»	2,652
1905 . . .	17,096	»	»	70	17,166	»	1,130	»	1,130

(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 parc (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 2-3-7 (2)	En plus.	En moins.	
11	12	13	14	15	16
»	71,540	69,475	1,865	»	
+ 8,024	80,264	78,791	1,473	»	Cette situation comprend les voi-ures à vapeur qui sont représentées par les chiffres en italiques.
+ 3,702	85,966	81,585	2,581	»	
+ 94	<i>94</i>	<i>94</i>		»	
+ 1,427	85,395	84,161	1,232	»	
	<i>94</i>	<i>94</i>		»	
+ 10,028	96,021	91,595	4,426	»	
+ 517	<i>611</i>	<i>611</i>		»	
+ 6,424	102,445	99,159	3,306	»	
	<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	»	
	<i>658</i>	<i>658</i>		»	
+ 1,430	120,311	111,901	8,363	»	
- 47	<i>611</i>	<i>658</i>		»	
+ 1,340	121,651	114,512	7,092	»	
	<i>611</i>	<i>658</i>		»	
- 2,882	118,769	114,512	4,210	»	
	<i>611</i>	<i>658</i>		»	
+ 1,122	119,891	117,242	2,655	»	
+ 53	<i>664</i>	<i>658</i>		»	
- 3,185	116,708	117,659	»	910	
+ 340	<i>1,004</i>	<i>983</i>		»	
+ 5,439	120,107	118,755	1,455	»	
+ 345	<i>1,349</i>	<i>1,328</i>		»	
+ 14,442	134,009	133,737	895	»	
+ 45	<i>1,394</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 7,345	142,152	141,969	204	»	
	<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	146,755	528	»	
	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 8,722	155,547	155,805	»	25	
	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 12,222	167,769	155,805	12,197	»	
	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 8,220	175,989	164,933	11,269	»	
	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 15,614	191,605	170,037	21,799	»	
	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 11,179	202,782	182,690	20,525	»	
	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 2,314	205,096	186,864	18,468	»	
	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 15,874	218,970	205,956	15,247	»	
	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 7,617	226,587	212,793	(3) 14,027	»	
	<i>1,606</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 11,108	237,945	225,104	(3) 12,824	»	
	<i>1,356</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 19,261	257,778	247,450	(3) 9,759	»	
	<i>784</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 31,831	289,781	279,710	(3) 9,310	»	
	<i>612</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 11,161	301,069	295,206	(3) 6,975	»	
	<i>485</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 3,802	304,958	298,498	(3) 5,485	»	
	<i>418</i>	<i>1,373</i>		»	
+ 16,056	320,974	315,594	4,428	»	
	<i>418</i>	<i>1,373</i>		»	

(3) Chiffres rectifiés. — Une erreur de calcul faite en 1899 s'est reproduite jusqu'en 1904 à la page 20 ou 22 des comptes rendus.

N^o. XXI — Situation du matériel pour trains de

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.			
	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 2/4	»	56,254 2/4	1,264 1/4	2,006 2/4	20	3,381
1876.	11,367 2/4	»	5,880	10	17,257 2/4	»	4,519 1/4	»	4,519 1/4
1877.	5,190	»	7,676 1/4	»	12,866 1/4	60	4,890 2/4	»	4,950 2/4
1878.	10,010	»	2,460	»	13,400	»	5,786	30	5,816
1879.	10,101 2/4	»	5 200	»	15,301 2/4	»	3,861 2/4	10	5,871 2/4
1880.	34,811	»	78	5	34,889	»	3,000 2/4	600	3,600 2/4
1881.	33,856	»	602 2/4	1,210	35,668 2/4	»	2,028 2/4	327 2/4	2,356
1882.	39,048	»	»	217 2/4	39,265 2/4	»	3,131 2/4	320	3,451 1/4
1883.	4,651 2/4	»	4,240	»	8,891 2/4	»	4,315	35	4,350
1884.	2,000	»	5,800	783	8,645	»	5,312 2/4	»	5,312 2/4
1885.	»	»	1,540	»	1,540	»	4,050	55 2/4	4,085 2/4
1886.	»	»	2,073	172 2/4	2,247 2/4	»	5,761	140	5,901
1887.	»	»	»	400	400	»	3,490 2/4	72 2/4	3,563
1888.	2,700	»	17,500	100	20,100	»	2,411	137 1/4	2,548 2/4
1889.	7,064 2/4	»	2,523	125 2/4	9,715	»	2,261 2/4	1,137 2/4	3,399
1890.	7,863 1/2	»	1,000	240	8,003 1/2	»	3,413 1/2	472 1/2	3,888
1891.	»	»	»	3,313	3,313	»	2,752	2,706 1/2	5,458 1/2
1892.	190	»	7,347 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	4,456 1/2	»	3,830	1,762 1/2	5,592 1/2
1894.	1,000	»	18,025	525	19,610	»	3,264 1/2	410	3,674 1/2
1895.	6,889	»	15,159 1/2	500	22,528 1/2	»	4,924	470	5,394
1896.	16,040	»	9,551 1/2	23,619	49,190 1/2	»	8,107	1,163	9,272
1897.	29,997	»	14,102	2,212 1/2	46,311 1/2	»	6,421	650	7,071
1898.	94,758	»	11,100	»	105,858	»	5,773 1/2	»	5,773 1/2
1899.	25,720	»	30	»	25,750	»	8,250	»	8,250
1900.	51,334	»	9,200	»	60,534	»	4,980 1/2	»	4,980 1/2
1901.	15,123	»	»	775	15,900	»	5,445	459	5,902
1902.	10,798	»	»	1,270	21,068	»	8,856	893	9,751
1903.	47,781	»	»	210	47,991	»	6,507	»	6,507
1904.	41,027	»	»	»	41,027	»	6,380	260	6,640
1905.	42,069	»	»	100	42,169	»	3,777	»	3,777

(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 parc (col. 11).

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

marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

Augmentation ou DIMINUTION du PARC 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.		BALANCE de renouvellement en tonnes de capacité.		OBSERVATIONS. 16
	existant (1).	devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2).	En plus.	En moins.	
12	13	14	15		
*	211,022	196,812	14,210	»	
+ 52,875 3/4	263,895 3/4	241,321	19,574 3/4	»	
+ 12,738 1/2	276,634	253,688 1/2	20,945 2/4	»	
+ 7,915 2/4	284,549 2/4	260,818 1/4	23,731	»	
+ 7,584	292,155 2/4	271,738 2/4	20,575	»	
+ 11,450	303,505 2/4	281,800	21,705 2/4	»	
+ 51,498 2/4	354,702	316,671	18,091	»	
+ 35,312 2/4	389,014 2/4	350,527	17,547 2/4	»	
+ 55,794	444,808 2/4	380,575	14,295 2/4	»	
+ 4,541 2/4	449,349	394,226 2/4	14,185 2/4	»	
+ 5,552 2/4	454,901 2/4	399,778 2/4	15,510	»	
- 3,445 2/4	451,456 2/4	396,333 2/4	12,072 2/4	»	
- 5,655 2/4	445,801 2/4	390,678 2/4	8,419	»	
- 5,165	440,636 2/4	385,513 2/4	5,256	»	
+ 17,551 2/4	458,187 2/4	390,765 2/4	20,407 2/4	»	
+ 6,516	464,703 2/4	403,991	19,550	»	
+ 5,017 1/2	469,720 1/2	413,656 1/2	16,711	»	
- 2,404 1/2	467,316 1/2	415,656 1/2	14,306 1/2	»	
+ 5,296 1/2	472,612 1/2	415,846 1/2	19,415	»	
- 1,165	471,447 1/2	415,476 1/2	16,618	»	
+ 15,955 1/2	487,402 1/2	416,556 1/2	31,495 1/2	»	
+ 16,954 1/2	504,356 1/2	423,225 1/2	41,759	»	
+ 59,918 1/2	564,274 1/2	459,265 1/2	65,617 1/2	»	
+ 59,260 1/2	623,534 1/2	469,262 1/2	74,881	»	
+ 100,082 1/2	723,616 1/2	564,020 1/2	158,025 1/2	»	
+ 17,500	741,116	589,740 1/2	(5) 71,983 1/2	»	
+ 58,555 1/2	799,671 1/2	641,074 1/2	(5) 76,205	»	
+ 9,998	809,669 1/2	656,199 1/2	(5) 71,078	»	
+ 11,517	821,186 1/2	675,997 1/2	(5) 62,597	»	
+ 41,484	862,670 1/2	725,778 1/2	(5) 56,500	»	
+ 54,587	917,257 1/2	784,805 1/2	(5) 49,660	»	
+ 38,592	955,849 1/2	806,874 1/2	45,985	»	

(3) Chiffres rectifiés. — Une erreur de calcul faite en 1898 s'est reproduite jusqu'en 1904 à la page 20 ou 22 des comptes rendus.

N° XXII. — *Importance du matériel de traction en 1905.*

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	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives-tenders.	Totaux ou moyennes.	
Nombre d'unités (1)	708	2,449	152	2,375	934	3,309	
Nombre d'essieux moteurs	1,416	7,347	608	6,636	2,736	9,371	
Puissance de traction en kilogrammes. {	En tout	3,230,073	14,249,327	1,066,040	14,744,871	3,800,569	18,545,440
	Par locomotive	4,562	5,818	7,013	6,208	4,069	5,605
	Par essieu moteur	2,281	1,939	1,753	2,222	1,389	1,979
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche. {	En tout	21,100,030	94,713,390	8,496,500	91,336,030	32,953,890	124,309,920
	Par locomotive	29,802	38,675	55,898	38,887	35,282	37,564
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide. {	En tout	30,225,875	88,399,605	6,602,380	94,083,205	31,144,655	125,227,860
	Par locomotive	42,692	36,096	43,437	39,614	33,845	37,845
Poids moyen en kilog. des locomotives en service. {	En tout	33,846,915	99,573,570	8,541,860	102,790,035	39,172,310	141,962,345
	Par locomotive	47,806	40,658	56,196	43,280	41,940	42,902

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.	2,331	
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide. {	En tout	32,459,370
	Par tender	13,931
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service. {	En tout	67,478,970
	Par tender	28,961

(1) Non compris les voitures automotrices. (Voir ann. XIX.)

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.	.	.	+ 232,659
— 1875.	»	20,328	+ 212,531
— 1876.	»	34,708	+ 177,623
— 1877.	»	19,602	+ 157,961
— 1878.	»	43,330	+ 114,611
— 1879.	74,342	»	+ 188,053
— 1880.	»	41,218	+ 147,735
— 1881.	138,156	»	+ 295,891
— 1882.	68,934	»	+ 354,825
— 1883.	»	22,274	+ 332,551
— 1884.	»	40,906	+ 291,645
— 1885.	103,053	»	+ 594,698
— 1886.	»	80,685	+ 514,013
— 1887.	»	158,460	+ 355,553
— 1888.	»	139,484	+ 16,071
— 1889.	96,478	»	+ 112,540
— 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.	75,470	»	+ 585,042
— 1897.	215,008	»	+ 798,050
— 1898.	»	174,252	+ 623,798
— 1899.	»	166,230	+ 457,568
— 1900.	»	155,754	+ 501,814
— 1901.	»	30,586	+ 271,428
— 1902.	40,597	»	+ 512,025
— 1903.	»	525,900	- 13,875
— 1904.	»	288,550	- 502,425
— 1905.	432,809	»	+ 150,584
	1,710,294	1,818,369	
Balance (période de 1875 à 1905) — 102,275			
Report des résultats au 31 déc. 1874. + 232,659			
Balance au 31 décembre 1905 . . . + 150,584			

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères ;

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

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

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

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895 voir C. R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — VALEUR en ARGENT.
	1 VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	2 VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année.	3 MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	4 Ensemble.	5 VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgétaires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	6 VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	7 Ensemble.	
Matériel de traction.								
1880	42,002,988	597,690	»	42,600,678	46,014,073	183,800	46,197,873	+ 3,597,195
1885	45,234,404	4,930,094	»	50,164,498	49,447,050	2,389,521	51,836,571	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,166,408	26,189,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	1,243,521	»	27,500,225	30,262,403	4,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	1,327,243	»	28,827,468	32,095,453	4,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	1,140,362	»	29,967,830	33,482,353	2,960,330	36,442,683	+ 6,505,353
1898	29,967,830	2,405,653	»	32,373,483	36,443,183	186,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,108,355	»	34,151,838	36,629,227	232,286	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,151,838	2,439,840	»	36,591,678	36,861,512	549,672	37,411,184	+ 819,506
1901	36,591,678	2,078,222	»	38,669,900	37,411,184	4,045,618	39,356,802	+ 686,902
1902	38,669,900	4,068,202	»	42,738,102	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 1,594,805
1903	42,738,102	4,437,065	»	47,175,167	44,332,877	»	44,332,877	- 2,842,290
1904	47,175,167	4,447,065	»	51,622,232	44,332,877	»	44,332,877	- 6,989,355
1905	51,622,232	2,691,089	»	54,313,321	44,332,877	7,672,010	52,004,887	- 2,008,404
Matériel de transport.								
1880	18,602,742	1,124,424	1,273,446	21,000,612	25,724,001	2,321,970	28,045,971	+ 7,045,359
1885	25,044,024	4,787,904	1,947,372	28,779,300	31,414,647	266,105	31,680,752	+ 2,628,452
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	+ 3,287,291
1895	37,133,248	1,117,440	1,265,268	39,515,956	47,213,864	3,644,302	50,858,166	+11,334,210
1896	38,255,638	2,177,797	1,397,964	41,831,400	50,858,166	2,445,783	53,303,949	+11,469,500
1897	40,433,485	4,950,864	1,389,816	46,774,165	53,300,949	3,782,541	57,083,490	+13,309,325
1898	42,384,349	4,918,272	4,642,508	51,945,129	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	4,377,012	54,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	+10,148,275
1902	50,453,381	2,982,318	4,377,012	57,812,711	61,978,668	36,810	62,015,508	+ 7,202,797
1903	53,435,699	2,890,355	4,377,012	60,703,066	62,015,508	»	62,015,508	+ 4,312,442
1904	56,326,054	2,608,678	4,377,012	63,311,744	62,015,508	»	62,015,508	+ 1,703,764
1905	58,934,732	1,588,235	4,377,012	64,899,979	62,015,508	»	62,015,508	+ 145,529

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

(2) Au 31 décembre 1905, il restait à fournir pour 820,710 francs de matériel de traction sur fonds de renouvellement de 1905.

N° XXV. — *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	29,747,541	775,455	48,721	1,086,170	1,520,451	33,178,338	886	37,447
		— à marchandises et mixtes	7,233,719	35,346,982	598,657	4,355,318	7,918,618	55,435,274	1,754	31,617
		— de gare	49,818	304,413	21,975	311,611	6,731,036	7,418,853	386	19,220
Matériel pour les lignes secon- daires.	}	Locomotives-tenders pour fortes rampes	2,599,184	132,350	8,097	110,941	318,815	3,169,387	102	31,072
		Locomotives-fourgons	714,622	1,311	"	32,905	50,633	905,471	38	21,197
		Voitures à vapeur	337,061	"	"	20,716	38,148	393,925	18	21,998
Locomotives assimilées aux moteurs légers		827,343	2,315	658	20,546	67,042	917,874	35	26,225	
Ensemble pour 1905 (1)		(1) 41,509,258	36,564,826	678,108	5,938,207	16,650,743	(3) 101,341,142	3,219	31,482	
		(3) 78,074,084		23,267,068						
Ensemble pour 1904		(4) 39,917,839	35,122,163	551,620	5,524,035	15,764,667	(4) 96,880,324	3,115	31,101	
		(4) 75,040,002		21,810,322						
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.										
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1905 (2)		388,608	59,476	"	50,620	"	498,710	"	"	
		448,084		50,626						
— Ensemble pour 1904		375,235	49,111	"	52,234	"	476,580	"	"	
		424,346		52,234						

(1) Y compris	}	la double traction (sur le réseau de l'État	2,617,378	6,663,569	6,649	"	"	9,317,596	"	"
		le parcours sur les lignes étrangères	396	153,771	"	"	"	154,167	"	"
		le parcours sur les lignes étrangères	774,683	454,194	"	48,846	"	1,277,923	"	"
(2) Y compris la double traction		1,072	165	"	"	"	1,237	"	"	

(3) Non compris 10,103 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 456,343 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(4) Non compris 1,092 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 451,827 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises*. Depuis le 1^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale l'un ou l'autre de ces transports.

ANNÉE.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSOmmATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
1905.	Charbon menu demi-gras.	Kilogrammes. 776,462,000	Fr. 11 55	Fr. 8,964,802 67	Kilogrammes. 785,425,000	Fr. 11 55	Fr. 9,071,658 75
	— menu gras.	208,961,880	11 78	2,454,928 66	217,961,000	11 78	2,567,580 58
	— menu maigre.	376,867,320	9 22	3,477,422 84	380,654,000	9 22	3,509,629 88
	— gailleux	48,561,000	14 84	720,777 25	51,151,000	14 84	759,080 84
	Briquettes pour locomotives type I	75,956,000	14 81	1,125,410 71	78,000,000	15 81	1,155,180 00
	Briquettes pour locomotives type II	206,131,480	17 03	3,509,889 22	207,935,000	17 03	3,541,133 05
	Total des charbons menus et gailleux et des briquettes.	1,692,939,880	11 96	20,252,631 35	1,721,126,000	11 97	20,604,263 10
	Charbon pour forges	12,043,000	12 75	153,548 25			
	— gailletins	2,910,000	20 79	60,490 00			
	— p ^r fours à réchauffer.	9,285,000	15 23	141,369 00			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	240,000	16 50	3,960 00			
	Coke industriel	1,735,000	18 06	31,330 25			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	5,282,300	19 05	100,631 81			
	Coke special lavé pour fonderie	625,000	22 88	14,298 75			
Ensemble	1,725,060,180	12 03	20,738,259 11				
1904.	Charbon menu demi-gras.	757,737,600	11 88	8,998,726 38	745,217,000	11 88	8,853,177 96
	— menu gras.	208,649,800	12 64	2,636,362 63	210,710,000	12 64	2,663,374 40
	— menu maigre.	368,038,500	9 35	3,442,274 79	372,208,000	9 35	3,480,444 80
	— gailleux	56,043,000	15 72	880,974 67	56,121,000	15 72	892,222 12
	Briquettes pour locomotives	215,280,500	17 51	3,770,003 70	205,475,000	17 51	3,592,614 25
	Total des charbons menus et gailleux et des briquettes.	1,605,751,400	12 29	19,728,342 17	1,589,431,000	12 28	19,474,533 53
	Charbon pour forges	11,706,000	13 75	160,924 00			
	— gailletins	2,705,000	22 49	60,835 00			
	— p ^r fours à réchauffer.	3,677,000	15 64	135,737 50			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	220,000	17 09	3,760 00			
	Coke industriel	1,710,000	17 83	30,497 25			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	5,115,650	19 05	97,449 56			
	Coke special lavé pour fonderie	485,000	23 36	10,627 50			
	Ensemble	1,636,340,050	12 36	20,228,172 98			

(1) Pour les parcours, voir pages 21 et 22.

de combustibles.

CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES.								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotive-kilomètre avec train (1).		par locomotive-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Fr.	K.	F.	K.	F.	K.	F.
746,513,100	14 55	8,275,729 77						
205,200,100	11 78	2,417,260 71						
373,765,100	9 22	3,446,414 22						
6,817,300	44 84	401,168 73	22.85	0.272	20.10	0.239	15 62	0.486
75,996,600	44 81	1,425,569 65						
204.582,000	47 03	3,484,031 46						
1,382,874,800	11 91	18,819,814 54						
683,949,100	41 88	8,425,315 31						
496,815,700	42 64	2,487,750 46						
360,420,400	9 35	3,369,930 74						
40,048,900	45 72	457,968 71	21.93	0.207	19.21	0.234	14.99	0.482
200,904,600	47 54	3,517,839 56						
1,462,138,700	42 46	17,658,804 76						

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

A. — Éclairage électrique.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS													Nombre total de foyers.	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES	
		Lampes à incandescence.						Lampes à arc.									
		de 10 bougies ou 0,3 ampère.	de 20 bougies ou 0,4 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	Nerf de 65 bougies.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.			de 30 ampères.
1885	7	»	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	140	1.360	
1890	19	»	»	249	»	»	»	124	121	29	71	29	26	2	648	3.963,4	
1895	32	»	150	2.046	38	76	»	27	142	288	55	128	142	31	2	3.124	9.422,4
1896	32	»	155	2.090	38	117	»	34	143	322	56	130	159	31	2	3.274	10.067,6
1897	33	»	149	2.274	49	210	»	33	180	409	74	140	199	21	»	3.732	11.798,3
1898	35	»	130	2.784	145	307	»	61	299	466	87	133	212	49	»	4.673	14.401,3
1899	37	»	362	3.082	48	312	»	61	314	586	163	149	239	48	2	5.263	16.185,6
1900	40	»	395	3.267	48	316	»	89	366	530	202	190	265	48	2	5.718	18.354,6
1901	41	»	885	3.205	48	305	»	104	338	595	213	244	249	42	2	6.230	19.326,2
1902	44	»	1.106	3.524	45	227	»	118	375	658	205	234	256	38	2	6.805	20.313,7
1901	46	38	1.448	3.620	45	257	9	126	379	694	201	301	254	38	2	7.392	21.442,2
1904 (1)	50	66	1.741	4.341	23	249	22	135	588	726	215	312	265	34	2	8.720	23.844,5
1905	54	60	1.862	4.631	23	254	26	128	594	853	248	298	297	5	8	9.290	25.328,7

B — Éclairage au gaz.

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
1885.	219	7,281	12,842	20,342	Mètres cubes. 4,334,962	Fr. C. 688,559 98	Fr. C. 0.159
1890.	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1895.	674	8,596	14,723	23,993	5,899,431	717,240 58	0.122
1896.	709	8,781	14,985	24,475	5,823,578	696,143 48	0.120
1897.	758	8,860	15,168	24,786	5,832,842	692,645 41	0.119
1898.	787	9,199	15,517	25,503	5,865,455	682,204 48	0.116
1899.	812	9,490	15,378	25,710	5,623,926	656,703 05	0.117
1900.	1,050	9,649	15,340	26,039	5,423,075	659,322 54	0.122
1901.	1,196	9,653	15,247	26,096	4,969,049	582,736 48	0.117
1902.	1,217	9,731	15,100	26,048	4,561,330	555,891 50	0.122
1903.	1,271	9,869	15,286	26,426	4,780,258	574,582 48	0.120
1904 (1)	1,409	10,589	14,911	26,909	5,001,259	613,223 22	0.123
1905.	1,524	10,388	14,953	27,063	4,781,421	579,375 93	0.121

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

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ	DÉPENSE CORRESPONDANTE		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE
1885	150	Mètres cubes. 288 781	Fr. C. 105,191 72	Fr. C. 809 17	Fr. C. 0.564
1890	155	362,490	115,996 80	748 57	0.520
1895	218	433,254	110,026 67	504 71	0.254
1896	217	480,430	116,733 16	558 04	0.245
1897	255	555,567	156,202 81	554 15	0.243
1898	290	624,026	152,254 86	525 02	0.242
1899	310	692,855	223,155 80	719 80	0.322
1900	548	861,112	298,887 67	858 87	0.547
1901	574	918,866	266,118 50	711 55	0.290
1902	595	958,074	220,950 »	559 57	0.251
1903	455	1,076,582	215,726 »	495 92	0.200
1904	478	1,192,779	279,092 »	583 87	0.254
1905	528	1,408,504	269,062 »	509 58	0.191

(1) Chiffres rectifiés.

N° XXIX. — *Approvisionnements et matériel en magasin,*

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

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1904 (tarif de 1903).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1903 (tarif de 1903)	restant à fournir en 1906 sur les marchés de 1905	Totaux.	
<i>1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1905.</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	989,252 10	144,528 02	1,133,761 11	876,556 05
Combustibles	40,071 55	»	40,071 55	46,895 42
Huile d'éclairage	76,919 51	»	76,919 51	188,072 56
Huiles et matières de graissage	179,404 06	»	179,404 06	100,911 15
Bois de construction	1,589,606 72	219,115 20	1,808,812 01	1,771,749 52
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,721,680 66	117,030 52	4,839,631 18	4,207,586 52
Aciers, fontes et fers divers	1,528,055 86	»	1,528,055 86	1,427,355 55
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	1,401,188 19	»	1,401,188 19	1,359,512 84
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	121,456 20	»	121,456 20	126,520 80
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	478,895 64	69,554 55	549,449 97	558,059 74
Matières et objets divers	2,524,480 88	256,988 92	2,781,469 80	2,796,612 82
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	195,458 42	»	195,458 42	211,037 56
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (¹).	484,244 16	»	484,244 16	589,723 44
Total . . .	14,150,762 94	779,157 98	14,929,900 92	14,568,585 53
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	5,772,994 00	»	5,772,994 00	5,586,659 56
Sections	1,048,537 79	»	1,048,537 79	1,009,740 21
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons	8,591,077 50	»	8,591,077 50	8,289,064 »
Valeur totale des approvisionnements .	29,543,392 85	779,137 98	30,322,530 81	29,251,027 50

(¹) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

N° XXX. — 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	863,198	38.33	11.20	12.15	101,360 »	20,300 60	115,160 80
1873 . .	280,117	160,263	1,267,573	28.50	10.45	13. »	160,622 19	27,042 87	178,720 33
1874 . .	257,602	106,682	1,720,456	28.50	10.45	13. »	204,613 79	33,065 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,321,100	28.50	10.45	13. »	228,600 »	35,107 20	318,021 19
1876 . .	314,772	201,712	2,555,112	26.20	10.05	13.70	244,705 »	47,010 80	352,538 42
1877 . .	380 522	308,008	2,604,048	25.75	10.90	14.05	285,885 03	50,900 »	347,706 35
1878 . .	412,058	382,930	3,001,172	25.05	11.30	13.45	296,740 »	62,015 90	360,944 39
1879 (1).	(2) 515,480	456,174	2,997 018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,157 50	356,701 10
1880 (3).	800,833	643,215	4 266,676	51.75	14.30	12.60	601,800 »	96,535 »	401,842 41
1881 . .	804,048	841,136	5,285,580	53.13	12.85	15.18	645,707 22	130,400 »	734,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	36.81	13.27	13.28	1,020,618 08	178,030 »	710,327 00
1883 (4).	1,780,802	1,261,706	7,023,306	36.48	12.90	13.80	1,273,282 80	192,348 »	803,220 70
1884 . .	2,608,088	1,254,874	7,402,392	37.88	12.95	13.71	1,802,751 12	187,317 »	854,102 05
1885 . .	2,637,048	1,296,412	8,010,264	38.24	12.28	14.89	2,064,660 55	192,020 50	925,822 40
1886 . .	3,520,890	1,347,180	8,572,896	38.50	12.75	14.50	2,351,017 49	197,954 55	982,298 18
1887 . .	3,697,578	1,448,914	9,623,510	38.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,753 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,530,258	11,294,984	38.27	12.67	14.04	3,073,633 02	228,625 39	1,327,707 82
1889 . .	4,417,138	1,628,460	12,514,642	37.96	12.64	14.66	3,308,947 64	240,889 28	1,450,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,388,322	38.66	12.78	14.70	3,529,329 18	256,986 78	1,723,455 09
1891 . .	5,238,906	1,789,016	16,209,074	38.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 83	1,953,114 53
1892 . .	5,731,018	1,947,558	17,027,012	39.12	13. »	14.76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 31
1893 (5).	6,504,630	2,066,970	18,421,574	39.04	13.02	14.74	4,989,219 11	304,735 38	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19 848,086	59.38	12.90	14.75	5,844,545 28	319,470 95	2,412,712 31
1895 . .	7,288,768	2,278,320	21,375,212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	324,518 83	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	59.57	12.91	15.01	6,575,967 77	355,574 20	2,118,740 20
1897 (6).	8,671,458	2,561,536	30,185,821	59.24	15.05	15.15	6,999,522 36	352,232 36	5,597,355 86
1898 . .	9,579,710	2,951,596	33,773,906	59.54	12.83	16.95	7,457,096 50	401,457 62	4,179,132 59
1899 . .	10,588,466	3,204,236	42,267,853	58.96	15.14	17.14	7,786,003 46	425,631 06	5,037,023 45
1900 . .	11,158,700	3,245,742	48,222,259	58.58	12.95	17.20	8,091,652 12	459,887 01	5,908,220 59
1901 . .	12,081,962	3,415,226	47,417,175	58.77	13.27	17.16	8,906,853 54	459,419 20	5,710,815 92
1902 . .	12,974,986	3,555,918	48,578,152	58.86	15.44	17.27	9,669,938 59	485,167 16	5,891,195 65
1903 (7).	14,167,628	5,009,932	51,450,598	59.21	12.84	17.28	10,871,235 40	489,174 69	6,254,880 63
1904 . .	15,203,084	5,795,614	52,981 114	59.28	13.49	17.25	11,987 334 20	527,502 01	6,433,601 95
1905 . .	17,450,532	5,850,746	58 060,495	58.94	15.71	17.25	14,578,169 62	531,526 01	7,092,469 82

(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° XXXI. — 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	11,518	19,828	111,600 »	257,424 »	285,700 »	654,724 »	
1894		4,888	15,769	25,810	46,467	244,375 »	599,222 »	646,000 »	1,489,597 »	
1895		5,428	16,965	27,757	50,128	271,400 »	644,594 »	695,425 »	1,609,419 »	
1896		6,500	19,513	51,009	57,024	524,523 »	741,551 »	775,225 »	1,841,501 »	
1897 (2)		6,501	15,782	45,895	65,978	558,446 »	620,708 »	1,028,651 »	1,987,875 »	
1898		5,500	15,461	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	72,914	»	945,600 »	1,135,092 »	2,079,592 »	
1901		(4) 42	27,098	56,972	84,112	2,520 »	1,085,920 »	1,510,556 »	2,596,796 »	
1902		»	1,521	27,725	65,255	92,280	70,440 »	1,108,920 »	1,454,559 »	2,042,719 »
1905 (5)		15 jours..	1,405	25,492	58,755	85,692	87,900 »	1,019,680 »	1,550,905 »	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	51,470	75,004	99,560 »	898,760 »	1,184,017 »	2,182,157 »
1904		5 »	1,505	56,224	99,756	157,575	41,850 »	724,480 »	1,147,194 »	1,915,524 »
1905		15 jours	90	1,572	5,582	5,044	5,400 »	62,880 »	77,786 »	146,066 »
Janvier	5 »	92	1,859	4,271	6,221	2,760 »	57,180 »	49,105 »	89,045 »	
Février	15 »	75	1,492	5,256	4,821	4,580 »	59,680 »	74,888 »	158,918 »	
»	5 »	75	1,948	4,400	6,452	2,250 »	58,960 »	50,705 50	91,915 50	
Mars	15 »	96	1,587	5,628	5,511	5,760 »	63,480 »	85,444 »	152,084 »	
»	5 »	116	2,461	5,092	7,572	5,480 »	45,280 »	58,558 »	105,518 »	
Avril	15 »	125	1,691	5,620	5,454	7,580 »	67,640 »	85,260 »	158,280 »	
»	5 »	145	2,707	6,450	9,280	4,290 »	54,140 »	75,945 »	132,575 »	
Mai	15 »	164	2,112	4,592	6,668	9,840 »	84,480 »	101,016 »	195,556 »	
»	5 »	108	5,551	7,777	11,476	5,040 »	70,620 »	89,455 50	165,095 50	
Juin	15 »	277	2,586	4,751	7,394	16,020 »	95,440 »	108,815 »	220,875 »	
»	5 »	527	5,859	12,910	19,096	9,810 »	117,180 »	148,464 50	275,454 50	
Juillet	15 »	789	3,550	6,515	10,854	47,540 »	142,000 »	149,845 »	359,185 »	
»	5 »	475	9,101	24,128	35,704	14,250 »	182,020 »	277,472 »	475,742 »	
Août	15 »	606	5,314	9,978	15,928	56,560 »	215,700 »	229,494 »	479,614 »	
»	5 »	625	18,224	54,419	72,968	18,750 »	564,480 »	622,568 50	1,005,598 50	
Septembre . .	15 »	585	5,414	6,601	10,400	25,100 »	136,560 »	151,825 »	311,485 »	
»	5 »	555	14,061	56,550	59,944	15,990 »	281,220 »	418,025 »	715,255 »	
Octobre	15 »	142	1,829	4,292	6,265	8,520 »	75,160 »	98,716 »	180,596 »	
»	5 »	260	5,169	11,818	17,247	7,800 »	105,380 »	135,907 »	247,087 »	
Novembre . . .	15 »	95	1,505	3,602	5,198	5,580 »	60,120 »	82,816 »	148,546 »	
»	5 »	156	2,659	6,168	9,013	4,680 »	55,780 »	70,952 »	129,592 »	
Décembre . . .	15 »	68	1,121	2,852	4,071	4,020 »	44,279 50	65,565 50	115,874 »	
»	5 »	140	2,400	6,024	8,564	4,147 50	47,400 »	68,525 »	120,070 50	
Totaux	15 jours.	2,906	27,601	58,879	87,386	174,319 »	1,105,479 50	1,307,496 50	2,585,285 »	
pour 1905	5 »	5,110	69,712	179,495	252,317	95,247 50	1,595,640 »	2,063,439 »	3,550,326 50	

(1) A partir de juin 1893.
(2) Augmentation du prix des abonnements : de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la deuxième. — Réduction de 10 p. c. pour la 3^e classe.
(3) Suppression des abonnements de 1^{re} classe.
(4) Abonnements pour voitures-salons et compartiments réservés, à partir de décembre 1901.
(5) Création d'abonnements de 5 jours, au mois d'août 1903.

N° XXXII. — *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 1905.*

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	84,706	5,745	11,402	101,941	
Acier { en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 15, 28 et 56).	140,355	1,021	40,815	192,007	
	laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12, 15 et 56)	154,456	10,068	35,040	198,484
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	11,277	040	440	12,368	
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe et sp. 58).	882,000	44,552	85,726	1,012,518	
	par 50 tonnes (T. sp. 30)	11,503	15,217	35,114	59,726
Bières en fûts (5 ^e classe).	41,171	1,235	1,217	43,645	
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc (5 ^e classe).	579,140	34,565	10,065	424,068	
	Bois divers, vieilles billes, billettes etc. (4 ^e classe).	587,579	35,647	45,782	468,808
	de chauffage, broussailles, etc. (4 ^e cl., sp. 36).	195,948	25,621	25,935	245,504
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	165,554	5,650	1,495	170,687	
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	107,605	12,821	16,966	227,592	
	réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	75,861	6,350	15,525	95,536
Carreaux { en ciment, en grès, en terre céra- mique, en pierre et marbre, etc. (3 ^e classe, sp. 12).	49,903	5,785	5,953	59,639	
	et dalles { en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4 ^e classe, sp. 5).	8,280	631	81	8,992
Cendrées (4 ^e classe, sp. 56 et 57)	270,952	20,270	55,425	546,647	
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (3 ^e classe, sp. 46).	580,776	60,912	45,142	684,830	
Chaux et plâtre : chaux, cen- { 4 ^e cl., sp. 2 et 5 dres et poussière de chaux, } plâtre et gypse. { sp. 56	523,205	56,619	57,754	659,578	
	52,057	4,237	20,275	76,549	
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	1,104	10	471	1,675	
	en racines sèches et en cossettes (3 ^e classe, sp. 12)	10,308	482	6,110	17,490
Chiffons (3 ^e classe et T. sp. 12)	41,135	7,086	11,859	65,080	
Ciment (3 ^e classe, T. sp. et excepté)	408,455	16,568	17,406	532,427	
Clous, pointes et vis (2 ^e classe T. sp. 9 et 56)	25,712	1,273	10	24,995	
Colis vides (1 ^e classe)	18,174	879	194	19,247	
A reporter	4,810,884	569,660	543,086	5,723,630	

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.		
Report. . .		4,810,884	560,000	513,080	5,725,659	
Combustibles mi- néraux: houille,	(4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42).	2,058,278	276,070	292,939	2,627,287	
coke, briquettes et houtets de houille.	(sp. 2) (sp. 54) (except. provisoire n ^o 6) . (id. id. n ^o 31).	456,094 12,878 1,595,067 5,579,092	2,950 4,421 234,567 556,845	870 750 135,270 202,011	430,914 18,040 1,760,904 6,028,516	
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 43).		15,809	150	28	15,987	
Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)		18,851	695	1,770	21,308	
Déchets de carrières et graviers.	(4 ^e classe, sp. 30) . . . (sp. 2, 3, 24 et 37) . .	121,716 613,022	10,237 116,061	5,821 68,524	137,774 707,610	
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. 12) déchets de laine et de co- ton (2 ^e cl. et sp. 18) . .	7,651 11,459	150 758	812 458	8,579 12,655	
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. Sp. 36 et 59)		525,887	17,604	69,201	612,782	
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe)		11,053	22	886	11,961	
Épicerie et denrées coloniales (1 ^{re} classe) % . .		1,055	677	5	2,653	
Engrais divers	4 ^e classe sp. 5 et 36 sp. 2, 37 et 58.	95,862 461,175 154,416	5,490 74,551 5,027	5,035 59,009 19,287	104,407 595,356 179,350	
Escarilles (4 ^e classe)		6,051	"	245	6,274	
Étoupes (3 ^e classe).		8,228	440	652	9,500	
Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)		11,778	784	164	12,726	
Farine, fécule et son (3 ^e classe, sp. 46) . . .		382,106	51,751	45,317	457,177	
Fers en général.	Fers battus, en barres, laminés, fendus, feuil- lants, ferronne- ries, fers ébau- chés, etc.	(2 ^e classe). (5 ^e cl., sp. 9 et 30) (4 ^e cl., sp. 12, 13 et 56)	18,950 161,656 208,161	830 16,435 1,197	1,200 10,572 20,241	21,039 188,065 220,599
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)		10,465	274	459	11,176	
Fontes	brutes et massiaux (4 ^e classe, sp. 13, 28, 43) moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	278,851 59,060	21,621 5,291	50,867 5,626	351,330 48,886	
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).	9,843 164,977	247 22,120	364 19,908	10,454 207,014	
A reporter.		17,450,698	1,575,635	1,648,034	20,682,367	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Report.	17.150,698	1,573,633	1,648,034	20,652,567	
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	57,272	290	1,648	59,210	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 40).	52,506	2,406	4,296	59,068	
Graines et semences fourragères (3 ^e classe).	10,760	1,407	701	12,988	
Huiles diverses.	Pétrole, naphte, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	89,003	10,186	405	99,592
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.).	8,698	377	788	9,863
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes)	6,778	455	84	7,205
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	1,153	18	10	1,161
Laines.	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe).	1,048	"	32	1,980
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	9,620	27	777	10 635
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 36, 37).	92,830	717	55,751	127,284	
Lin	teillé (3 ^e classe)	13,111	1,088	1,107	17,506
	en tiges (4 ^e classe).	18,084	4,785	4,027	26,896
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	23,961	2,140	2,873	27,985	
Marbre	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	11,000	745	595	12,540
	en blocs (4 ^e classe)	15,696	11 529	589	27 814
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 3, 24, 36, 37)	102,851	14,058	7,001	124 490	
Mélasse ordinaire en fûts (3 ^e classe).	16,719	1,121	6,674	24,514	
Minerais	de fer, de manganèse et manganésifères (4 ^e classe, sp. 2, 3, 23, 24, 25 et 26)	149,709	468,384	6,598	621,689
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 23)	128,687	103,638	1,075	233,418
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 23)	586	43	"	629
Mitraille et simaille	de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 13 et 28)	210,067	17,082	31,750	259,479
	d'autres métaux et déchets de métaux communs (2 ^e classe, sp. 8)	3,149	789	132	4,070
Moellons et pierres calcaires	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 3, 24 et 36)	95,250	11,470	9 205	113,905
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 37)	564,748	44 187	99,760	508,693
Paille et fourrages.	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3 ^e cl.)	60,261	5,807	8,067	74,105
	Foin (4 ^e classe)	51,793	1,206	4,971	40,970
A reporter.	18,969,313	2,279,157	1,876,164	23,124,634	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTÉS RÉUNIS		TOTALS GÉNÉRAUX. (Tonnes.)			
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)				
Report.	18,069,315	2,279,157	1,876,164	23,124,634			
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'em- ballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	58,763	585	2,757	42,085			
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (3 ^e classe).	55,695	832	6,709	40,634			
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 3)	381,757	65,146	25,558	470,441			
Pierres. {	Pierres brutes, bouchardées en grès artif brutes sciées sur une face, meulières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 3) . .	172,569	13,890	8,540	191,309		
		Pierres en grès artif taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres tail- lées, etc. (3 ^e cl., sp. 12)	174,032	12,860	5,578	190,470	
Planches et planchettes (5 ^e classe, sp. 21) . . .	68,578	6,516	1,214	76,358			
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	5,821	209	826	4,856			
Produits sidérur- giques. {	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9)	120,670	7,517	18,796	146,983		
		Bandages de roues, longe- rons. } 3 ^e cl.	56,540	7,913	77,871	142,528	
			poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. . . } Sp. 12.	7,440	98	4,053	12,193
				accessoirs, tuyaux en fonte, etc. } Sp. 13.	68,602	2,276	19,312
Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 23, 24, 25 et 26)	50,507	17,454	24	67,985			
Sable {	par 10 tonnes (4 cl., sp. 5)	128,784	10,498	3,749	143,051		
		par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41) . . .	714,177	35,786	8,158	758,101	
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 23, 24, 25 et 26)	101,308	51,757	10,714	143,779			
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	26,331	1,458	850	28,619		
		de soude (carbonate) (3 ^e classe, sp. 12).	57,646	5,258	1,100	42,044	
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17)	16,634	2,473	56	19,163		
		brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., excep ^t prov. 13)	197,030	2,058	11,538	210,606	
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe) . .	59,209	2,719	559	42,287		
		de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5)	29,169	81	442	29,692	
A reporter.	21,435,775	2,500,495	2,082,770	26,019,030			

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.	
Report.	21,455,775		2,500,405	2,082 770	26,019,056
Tanins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exoti- ques (5 ^e classe, sp. 12)	15,075		71	215	15 561
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	15,452		1,475	2,900	19,825
non dénommés (3 ^e classe)	18,057		202	821	19,770
terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 38)	18,266		610	1,140	20,035
Terres et terrils. { Argile. { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales } par 10 t. (1 ^e cl. et sp. 5).	57,402		9,128	28,058	95,488
{ Terres à pipes, kaolin, China-Clay, Ball- Clay, etc. } par 50 t. (4 ^e cl., sp. 2, 1 ^h et except. pror. 31	46,713		6,475	4,775	57,959
{ Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 36).	6,204		21	100	6,325
{ par 50 t. (sp. 24 et 37)	51,945		11,208	150	46,305
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 13 et 58)	57,215		1,748	245	59,208
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 13 et 58)	109,151		6,110	58,284	155,525
Tourteaux (4 ^e classe)	117,015		10,525	2,408	129,948
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 5)	51,021		5,084	1,806	57,711
Verrerie et gobeletterie. { (2 ^e classe)	4,248		545	2,155	6,728
{ (sp. 9 et 11)	14,767		»	9,714	24,481
Verres à vitres et verres spéciaux. { (2 ^e classe)	18,615		5,450	111	22,206
{ (sp. 9 et 12)	145,420		16,153	»	150,563
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	30,076		1,661	10,151	50,888
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	22,181,932		2,573,815	2,186,688	26,942,455

N° XXXIII. — *Mouvement général de certaines GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1903.*

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.				
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.					
De et vers l'Allemagne.									
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	53	"	"	24	77				
Acide sulfurique, nitrique . . .	20,287	162	"	"	20,449				
Amidon	52	115	40	40	487				
Ardoises { brutes pour toitures.	2,297	87	"	"	2,354				
{ en tables.	"	"	"	"	"				
Argile { brute	214	5,889	"	410	6,213				
{ calcinée ou grillée. .	"	45	"	62	77				
Asphalte	"	406	65	40	481				
Avoine.	"	822	3,019	"	3,544				
Bières en fûts.	"	45,491	"	362	45,553				
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.	(en poutres, en madriers ou en blocs.	403	84	1,620	"	1,807		
			(en planches. en grumes, bûches et rondins.	"	62	27	"	89	
				472	1,031	22	"	1,225	
				sciés.	488	5,167	2,843	68	8,266
				perches à houblon.	447	5,194	"	"	5,314
pour mines.	"	5,827	"	"	5,827				
objets en bois.	334	434	479	78	1,325				
Briques réfractaires	943	45,232	316	3,063	49,554				
Cacao	"	"	232	44	243				
Café.	"	50	4,486	"	4,536				
Céréales (sauf l'avoine).	344	631	40,516	"	41,491				
Céruse.	162	47	"	53	232				
Charbon de bois.	424	7	"	"	431				
Chaux	2,444	40	"	445	2,599				
Chicorée {	en racines ou en cos- settes.	}	10,982	"	"	"	10,982		
			fabriquée.	87	"	43	7	107	
Chiffons	7,687	2,069	460	3,315	13,431				
Chlorure de calcium.	30	453	"	488	341				
Chlorure de chaux.	"	87	"	4,281	4,368				
Chromate et bichromate de po- ta-se — Chromate et bichro- mate de soude	"	420	"	"	420				
A reporter.	46,790	88,532	21,408	11,767	138,487				

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	46,790	58,532	21,408	41,757	138,187	
Ciment.	8,486	4,495	20	70	10,071	
Combustibles	par 40 tonnes	231,819	304,150	40,201	65	576,235
	par 45 —	»	497,905	»	475	198,080
	par 50 —	21,952	»	»	»	21,952
	par 100 —	31,922	»	»	»	31,922
par abonnement	»	156,690	»	265,090	421,780	
Coton brut et déchets de coton.	4,106	802	17,813	85	19,806	
Crasses de hauts-fourneaux	»	83	»	»	83	
Créosote	40	»	295	»	305	
Cuirs et peaux	verts et salés ainsi que séchés.	955	3,367	8,749	691	13,762
	tannés	426	418	419	450	513
Degras	»	40	»	»	40	
Eau minérale	8	2,344	»	4,567	3,919	
Engrais.	Phosphates minéraux et superphosphates.	45,665	406	30	10	45,811
	Scories Thomas (scories phosphatées).	4,324	4,788	»	4,238	10,347
	Guano	2,367	496	20	»	2,583
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	382	24	12,867	200	13,470
Autres engrais	6,659	5,751	439	672	13,522	
Farines alimentaires	94	47	92	»	203	
Fers, fonte et aciers.	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	2,046	25,865	4,500	208,697	241,108
	Tuyaux en fer	399	6,072	4,316	9,750	20,537
	Fonte brute, mitraille.	4,437	40,248	9,391	12,057	66,133
	Machines agricoles	32	97	39	40	478
	Autres machines et pièces de machines.	4,953	40,837	5,187	40,415	28,392
	Poutrelles	»	51	415	4,534	4,700
	Fuel économiseurs, radiateurs.	»	210	224	»	434
	Fers et aciers ouvrés (autres).	4,594	6,510	261	156,594	164,962
	Fibres brutes	»	»	467	»	467
	Fils	de coton, de laine	542	50	4,923	215
de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'é-toupes.		2,018	5	4,044	46	3,413
Foin	2,472	»	40	»	2,482	
Fromages	40	5	»	»	45	
A reporter	386,465	820,334	128,927	684,085	2,024,809	

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.	385,165	826,331	128,927	684,036	2,024,509
Fruits frais.	14,475	5	4,191	332	19,003
Glace (eau congelée).	"	"	"	"	"
Goudron minéral	"	736	"	"	736
Graines { de betteraves	20	1,509	"	10	1,629
{ fourragères	40	38	27	10	115
Graisses { cambouis, saindoux	"	"	2,958	"	2,958
{ suif et autres graisses.	429	17	390	"	836
Groupages	50	1,422	2,513	12,759	16,744
Houblon	5	478	12	2,089	2,584
{ végétales	805	"	1,896	"	2,701
{ de goudron de houille.	405	2,500	76	249	3,230
{ minérales lourdes.	38	2,794	12	33	2,877
Huiles { minérales demi-lourdes	800	10	"	"	810
{ minérales à graisser	98	51	2,627	"	2,776
{ de pétrole raffiné et { naphte.	71	1,417	6,193	"	7,681
Jouets et autres articles de Thuringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	"	471	"	4,170	4,641
Laines { brutes lavées et dé- { chets de laine.	11,237	3,325	5,283	473	20,018
{ laine peignée	6,886	62	604	66	7,618
Lait condensé, lait conservé, farine lactée.	"	"	"	13	13
Lard, jambons	"	26	1,571	"	1,597
Légumes secs.	20	45	599	"	634
Lins, flasses de lin, d'étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre.	886	1,711	83	"	2,680
Marbres { en blocs	3,655	178	9,209	"	13,042
{ en tranches.	240	"	13	"	253
Mélasses préparées pour l'alimentation du bétail.	"	"	"	"	"
{ de fer et de manganèse { Pyrites de fer (10 tonnes.	455	75	1,568	"	1,798
{ Pyrites de fer (45 ou 50 tonnes.	"	267	5,064	14	5,345
Minerais { de zinc et de plomb (10 tonnes.	25	1,428	211	"	1,364
{ de zinc et de plomb (45 ou 50 tonnes.	5,399	2,798	66,006	"	74,203
{ autres (10 tonnes.	323	248	256	392	1,219
{ autres (45 ou 50 tonnes.	"	197	663	596	1,456
Nitrate de potasse (salpêtre).	568	96	"	"	664
OEUfs	399	1,003	2,371	467	3,940
A reporter.	432,194	818,998	243,353	705,159	2,229,704

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report.	432,194	848,998	243,353	705,459	2,229,704	
Oignons comestibles.	4,460	5	902	40	2,077	
Objets en ciment	423	285	»	55	463	
Os concassés	560	75	708	»	4,343	
Paille	405	571	27	42	715	
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	432	3,463	440	311	4,016	
Pierres.	brutes ou de construction.	46,933	4,498	314	406	48,543
	ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	3,234	36	»	»	3,270
	meulrières et meules à aigui- ser ou à émoudre.	454	4,221	»	84	4,459
	lithographiques.	»	88	»	333	424
	Pavés	4,115	65	»	»	4,180
	Pierrailles, macadam . . .	3,442	»	»	»	3,442
	Moëllons bruts	916	»	»	»	916
	Castines	»	»	»	»	»
Plâtre	834	4,491	5	93	5,423	
Plomb.	4,409	4,796	75	173	3,463	
Pommes de terre	45,797	48,606	25	522	64,960	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	84	846	»	3,401	4,331
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel.	20	288	»	232	540
	Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence.	30	4,304	41	4,954	6,299
	Briques de revêtement. . .	»	4,234	»	»	4,234
Radicelles	2,093	40	45	»	2,418	
Résines.	{ Colophane (brai sec végétal).	»	40	470	»	480
	{ Térébenthine	35	101	620	»	756
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	387	365	428	»	880	
Sels.	{ Chlorure de sodium (sel gemme).	»	603	»	6	609
	{ Sel de glauber (sulfate de soude).	327	23,414	30	23	23,794
Scories autres que pour engrais .	9,473	476	26	90	9,764	
Son	40,642	60	7,342	»	48,044	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude).	47	564	»	241	822	
Stéarine	40	»	»	22	32	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	»	»	»	»	»	
Tabacs	»	27	78	»	405	
A reporter.	533,896	915,599	254,536	712,827	2,416,838	

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.		
<i>De et vers l'Allemagne (suite).</i>						
Report.	533,896	915,599	254,536	712,827	2,416,868	
Tanins. {	Eau de tan	48	22	824	»	864
	Écorces à tan	2,990	264	436	»	3,387
	Tanins divers.	4,386	»	2,314	57	3,754
Teinture. {	Bois de teinture et racines de bois de teinture.	»	»	214	»	214
	Extrait de bois de teinture, extrait de chataignier.	21	44	754	»	786
	Alizarine, cachou, gambier.	29	5	542	663	1,239
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	418	403	5,389	»	5,910
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	2,484	40,130	406	438	42,858
	Terres à couleurs	499	4,925	355	167	2,646
	Sable	2,468	2,067	»	67	4,602
Tissus	88	76	41	4,916	2,121	
Verres. {	Verres à vitres	2,364	43	46	296	2,749
	Verrerie creuse	6	6,741	44	2,706	9,494
Vins	6	270	494	443	580	
Vitriol de fer (vitriol vert)	»	829	»	»	829	
Zinc	8,473	424	25	4,683	40,005	
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne.	554,246	938,506	265,478	720,633	2,478,863	

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.						
Acide pyrologneux (vinaigre de bois).	259	»	»	»	269	
Acide sulfurique, nitrique . . .	84	»	»	»	84	
Amidon	632	»	»	»	632	
Ardoises { brutes pour toitures.	4,201	»	41	»	4,242	
{ en tables.	»	»	»	»	»	
Argile { brute	»	»	41	»	41	
{ calcinée ou grillée . .	»	»	»	5	5	
Asphalte	90	307	»	»	397	
Avoine.	»	»	18,155	»	18,155	
Bières en fûts.	»	95	»	5	100	
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale. } en poutres, en madriers ou en blocs. en planches.	»	»	»	»	»	
	»	46	1,474	»	1,490	
	en grume, bûches et rondins.	246	4,565	»	12	4,823
	sciés.	2,084	893	726	47	3,720
	perches à boublon.	»	117	»	»	117
	pour mines.	160	483	»	»	643
	objets en bois	28	108	293	419	848
Briques réfractaires	20	40	4,038	»	4,068	
Cacao	»	»	475	»	475	
Café.	»	»	636	»	636	
Céréales (sauf l'avoine).	117	»	37,256	»	37,373	
Céruse.	243	»	»	»	243	
Charbon de bois.	2,103	35	»	»	2,138	
Chaux.	199,335	629	»	»	199,964	
Chicorée { en racines ou en cossettes.	1,044	»	»	»	1,044	
{ fabriqué.	1,617	»	»	»	1,617	
Chiffons	101	144	34	969	1,248	
Chlorure de calcium.	»	»	»	»	»	
Chlorure de chaux.	»	»	»	»	»	
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude.	»	»	»	»	»	
Ciment	2,817	720	»	»	3,537	
A reporter.	215,191	5,122	62,809	1,427	284,549	

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.	215,494	5,422	62,809	4,427	284,549	
Combustibles	par 40 tonnes	775,593	4,013	»	776,606	
	— 50 —	30,051	»	»	30,051	
	— 100 —	409,018	»	»	409,018	
Coton brut et déchets de coton.	92	470	4,908	63	2,233	
Crasses de hauts-fourneaux.	26	»	»	»	26	
Créosote	2,940	»	»	5	2,945	
Cuir et peaux	verts et salés, ainsi que séchés.	441	241	2,707	890	4,249
	tannés	108	48	409	49	254
Dégras	»	»	»	»	»	
Eau minérale	»	709	»	56	765	
Engrais.	Phosphates minéraux et superphosphates.	6,223	»	40	»	6,233
	Scories Thomas (scories phosphatées).	374	13,739	»	70,279	84,389
	Guano	20	»	»	»	20
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	30	»	3,493	»	3,223
	Autres engrais	944	87	112	346	4,489
Farines alimentaires	352	»	42	»	394	
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles).	323	13,450	4,010	473,044	487,827	
Tuyaux en fer	22	5	493	4,406	4,626	
Fonte brute, mitraille	65	241,344	5,369	39,835	286,613	
Machines agricoles	»	»	353	»	353	
Autres machines et pièces de machines.	274	1,011	2,348	2,684	6,314	
Poutrelles	»	440	40	13,248	13,668	
Fuel économiseurs, radiateurs.	»	»	462	»	462	
Fers et aciers ouvrés (autres).	441	79	4,763	4,680	3,963	
Fibres brutes	6	»	346	»	322	
Fils de coton de laine	442	»	450	»	292	
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	304	»	64	»	368	
Foin.	480	27	»	»	207	
Fromages.	22	»	40	4,935	4,967	
Fruits frais	400	5	22	32	459	
Glace (eau congelée).	420	»	70	»	490	
Goudron minéral	443	»	»	»	443	
Graines de betteraves	»	10	»	»	10	
A reporter.	4,443,512	277,440	82,730	609,916	2,413,628	

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.	1,443,512	277,440	82,730	609,946	2,413,628
Graines fourragères.	38	62	106	435	641
Graisses, cambouis, saindoux. . .	»	»	2,073	»	2,073
Graisses, suif et autres graisses.	470	5	154	»	279
Groupages	696	17	14,040	9,542	24,295
Houblon	»	578	»	958	1,536
Huiles végétales	480	»	627	»	807
— de goudron de houille . . .	42	»	»	»	42
— minérales lourdes.	23	5	55	»	83
— minérales demi lourdes. . .	16	»	»	»	16
— minérales à graisser.	142	»	2,869	»	2,984
— de pétrole raffiné et naphte	91	»	5,853	»	5,944
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	»	»	»	»	»
Laines brutes lavées et déchets de laine.	533	1,305	6,213	»	8,051
Laines peignées.	2,197	»	123	»	2,320
Lait condensé, lait conservé, sa- rine lactée	»	»	»	3,260	3,260
Lard, jambons	»	»	164	»	164
Légumes secs.	31	28	4,867	»	4,926
Lins, flasses de lin, étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre	40	43	189	»	212
Marbres en blocs	464	100	69	»	630
— en tranches.	404	»	»	»	404
Mélasses préparée pour l'alimen- tation du bétail.	»	»	25	»	25
Minerais de fer } 40 tonnes	59	89	409	»	257
et de } manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	»	1,311,408	136,012	»	1,447,420
Minerais de zinc } 40 tonnes	»	»	»	»	»
et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	»	62	»	»	62
Minerais autres } 40 tonnes	»	»	»	»	»
} 45 ou 50 tonnes	»	278	121	»	399
Nitrate de potasse (salpêtre) . .	1,405	»	»	»	1,405
A reporter.	1,149,597	1,591,390	253,399	624,141	3,618,527

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.	1,449,597	1,594,390	253,399	621,144	3,618,527
Œufs	419	"	80	"	499
Oignons comestibles	255	"	25	"	280
Objets en ciment	"	36	"	"	36
Os concassés	"	"	"	"	"
Paille	436	5	"	"	441
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	40	"	436	"	446
Pierres brutes ou de construction	2,698	12,789	6	7	15,500
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	69	"	"	"	69
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre .	5	694	"	418	847
— lithographiques	"	"	"	"	"
Pavés	416	3,052	"	"	3,468
Pierrailles, macadam	"	"	"	"	"
Moellons bruts	"	262	"	"	262
Castines	"	72	"	"	72
Plâtre	57	395	"	"	452
Plomb	45	"	"	"	45
Pommes de terre	44,493	4,744	"	"	43,207
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence . .	56	354	44	457	578
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	981	23	90	35	1,129
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	21	40	"	42	43
Briques de revêtement.	"	"	"	"	"
Radicelles	40	"	"	"	40
Résines { Colophane (brai sec vé- gétal)	"	"	464	"	464
{ Térébenthine	"	"	40	"	40
Riz brisé, polé et décbets de riz.	603	"	436	"	1,039
Sels { Chlorure de sodium (sel gemme)	"	3,420	"	"	3,420
{ Sel de glauber (sulfate de soude)	21	790	"	"	811
A reporter.	4,466,622	4,645,006	251,354	621,470	3,660,452

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.	1,466,622	1,615,006	254,354	624,470	3,660,452	
Scories autres que pour engrais.	49,894	»	»	»	49,894	
Son	4,020	277	938	»	5,235	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	45	»	»	403	448	
Stéarine	5	»	43	»	48	
Sucre brut, sucre de betterave- et de canne.	46	»	17	»	63	
Tabacs.	8	7	849	»	864	
Tanins. {	Eau de tan	2,316	42	809	»	3,137
	Écorces à tan	»	519	36	»	555
	Tanins divers	4,300	»	340	»	1,619
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	»	»	40	»	40
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	»	»	»	50	50
	Alizarine, cachou, gambier	»	»	»	383	383
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay)	50	»	1,280	»	4,330
	Terres ordinaires et terres refractaires.	92	40	20	»	122
	Terres à couleurs . .	40	»	»	»	40
	Sable	47,616	440	»	»	47,766
Tissus	216	»	595	50	864	
Verres {	Verres à vitres . . .	4,626	42	»	33	4,674
	Verrerie creuse . . .	28	41	»	4,649	4,688
Vins.	40	40	42	»	92	
Vitriol de fer (vitriol vert) . . .	»	»	»	»	»	
Zinc	230	»	»	5	255	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	1,214,424	1,616,034	259,282	626,743	3,716,483	

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.	»	342	»	4,464	4,806
Bois pour mines	»	36	»	»	36
Briques réfractaires	»	52	»	»	52
Cellulose.	»	»	»	»	»
Chicorée en racines et cossètes.	4,400	»	»	»	4,400
Combustibles.	398	»	»	»	398
Cuir et peaux	»	»	83	57	140
Eaux minérales	»	5	»	628	633
Engrais	40	95	»	»	135
Fers et aciers.	427	255	670	524	4,576
Fils	45	45	74	444	242
Fruits et marmelades	»	»	»	60	60
Graines et semences.	40	45	»	40	35
Graisse et lard	»	»	40	»	40
Graphite	»	430	»	40	440
Houblon	»	6	»	485	491
Huiles	356	32	829	445	4,362
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	»	»	»	»	»
Laines } brutes lavées et déchets } de laine	»	43	»	»	43
} peignées	5	»	»	»	5
Malt.	»	»	»	631	634
Matières textiles	3,054	344	491	50	3,939
Mebles	»	25	»	464	489
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer	»	»	»	»	»
OÛfs	»	488	»	4,837	2,025
Papiers et cartons.	5	»	»	276	281
Pétrole et naphte	»	»	»	21	21
Pierres et marbre	4,798	24	374	»	2,190
Sable.	40	30	»	»	30
Tabac	»	»	»	93	93
Verres, glaces et verrerie creuse.	666	25	73	472	936
Vin	»	»	485	40	495
Volailles et gibiers tués	»	»	»	743	743
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	7,854	4,619	3,088	7,491	49,747

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.						
Acides { pyroligneux. Vinaigre de bois	689	447	47	43	866	
{ sulfurique et nitrique.	40,170	3,880	408	181	44,039	
Asphalte, goudron et résines . .	4,423	5,077	32	403	6,635	
Betteraves	461	4,928	»	»	2,079	
Bois {	à brûler	396	4,252	»	439	4,786
	de construction de toute espèce	584	44,644	383	216	42,796
	de teinture et racine de bois de teinture	»	450	»	»	450
	autres	4,143	53,904	66	4,027	56,439
Briques {	à bâtir	4,386	2,007	»	»	3,393
	réfractaires	9,978	951	930	72	44,931
Carreaux en ciment et en terre cuite	778	2,007	»	452	3,237	
Céréales et farine	2,421	43,669	42,258	2,042	30,090	
Chiffons et drilles	3,484	43,584	345	5,010	22,390	
Chaux	467,426	648	344	409	468,824	
Ciment	7,406	831	5	4,474	42,446	
Combustibles {	40 tonnes	4,041,377	254,690	6	390	1,266,463
	50 tonnes	528,254	485,468	»	400	743,822
	100 tonnes et plus	568,894	52,408	»	»	621,302
Coton brut et déchets de coton .	2,030	3,439	3,205	4,394	40,065	
Cuirs et peaux	3,270	4,525	4,014	4,809	40,648	
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)	40,679	3,409	64	3,426	47,275	
Engrais	33,976	44,427	548	8,370	87,291	
Faïences et poteries	663	4,225	40	2,322	4,220	
Fil de coton, de jute et de lin . .	4,053	2,381	483	684	4,298	
A reporter	2,397,032	696,982	49,484	32,027	3,144,525	

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 (suite).						
Report	2,397,032	695,982	49,484	32,027	3,144,525	
Fontes et mitrilles	27,432	147,806	7,130	7,825	160,193	
Fruits et légumes frais	1,486	2,881	324	393	5,084	
Glaces avec ou sans tain	1,156	221	50	5,197	6,624	
Graines et semences	1,398	1,556	351	416	3,751	
Laine brute et déchets de laine.	4,840	22,990	11,490	2,064	41,384	
Légumes secs	334	368	3,984	270	4,956	
Lin, chanvre et étoupes	3,681	19,632	23,377	1,435	48,125	
Machines et mécaniques	1,598	1,808	1,009	2,810	7,255	
Minerais	2,068	269,381	8,465	10	279,924	
Paille et fourrage	300	17,718	366	149	18,533	
Papiers et pâtes à papier	419	389	4,560	1,039	3,407	
Pierres {	de construction, moellons, etc.	354,421	14,946	238	2,135	371,740
	Marbres	12,772	4,337	3,941	201	18,251
	Pavés	35,678	124	"	104	35,906
	calcaire, dolomie, castine, etc.	5,150	2,643	"	"	7,793
Pommes de terre	14,234	18,015	62	822	33,133	
Produits métallurgiques	35,050	95,843	3,854	121,913	256,660	
Pulpes et drèches	23,464	1,344	71	67	24,946	
Scories de forges et de laminoirs.	16,434	51,573	216	13,432	81,655	
Sels et soude	457	15,296	5	12,952	28,710	
Sucre	93	118	"	103	314	
Terres {	en général	107,071	4,782	2,982	435	115,270
	réfractaires	22,479	3,288	62	26	25,855
Tourteaux	10,751	9,871	218	5	20,845	
Verreries et gobeletteries	1,422	1,752	5	13,268	16,447	
Vins	34	4,672	13	9,083	13,802	
Plomb, zinc et crasses de zinc	12,366	3,025	283	740	16,414	
Ensemble des transports de et vers la France	3,093,620	4,379,361	89,540	228,981	4,791,502	

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 pyroligieux (vinaigre de bois)	404	»	»	»	404
Acide sulfurique, nitrique . . .	»	»	»	»	»
Amidon	508	»	»	»	508
Ardoises brutes pour toitures. .	448	»	»	»	448
Argile brute.	»	»	»	5	5
Asphalte	»	297	»	»	297
Avoine.	»	»	»	»	»
Bières en fûts.	»	5	»	»	5
Bois en grume bûches, et rondins.	»	»	»	40	40
— sciés	»	464	»	40	471
— (objets en bois)	»	38	»	38	76
Briques réfractaires.	»	»	209	»	209
Cacao	»	43	64	40	87
Café.	»	»	»	»	»
Céruse.	»	»	»	»	»
Chicorée { en racines ou en cos-	250	»	»	»	250
{ settes					
{ fabriquée	»	»	»	»	»
Chiffons	»	30	»	87	417
Chlorure de chaux.	»	50	»	87	437
Ciment.	»	5	»	»	5
Combustibles { par 40 tonnes. .	4,552	»	»	»	4,552
{ — 50 —	42,749	»	»	»	42,749
{ — 100 —	25,524	»	»	»	25,524
Coton brut et déchets de coton .	»	»	467	40	477
Culrs { verts et salés, ainsi	»	462	»	70	232
ot { que séchés					
peaux { tannés	92	»	53	»	443
Dégras.	»	»	»	»	»
Engrais. { Phosphates minéraux	2,684	»	264	»	2,948
{ et superphosphates.					
{ Autres engrais . . .	568	»	»	»	568
Farines alimentaires.	»	»	»	»	»
Fers { Fers et aciers laminés,	455	»	4,164	»	1,349
fontes { etc. (sauf les tuyaux en					
{ fer et les poutrelles) .					
{ Tuyaux en fer	20	»	37	6	63
et { Fonte brute, mitraille .	»	»	343	»	343
aciens. { Machines agricoles . . .	»	»	»	»	»
A reporter.	44,324	764	2,598	333	48,013

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 Nulave (suite).					
Report . . .	44,321	761	2,598	333	48,013
Fers } Autres machines et pièces de machines . . .	42	232	375	252	901
fontes } Fuel économiseurs, radiateurs	"	"	55	"	55
et } Fers et aciers ouvrés (autres)	309	11	1,953	133	2,406
aciers. } Fibres brutes	"	"	"	"	"
	10	"	"	"	40
Fils } de coton, de laine	406	"	"	"	406
	"	"	"	296	296
Promages	"	"	"	"	"
Fruits frais	"	"	"	"	"
Graines fourragères	"	"	103	"	103
Graisses } Cambouis, saindoux	"	"	101	"	101
	6	"	21	"	27
Groupages	706	1,181	4,089	194	6,170
	150	"	18	"	168
Huiles } végétales	"	"	43	"	43
	41	"	"	"	41
minérales lourdes	69	"	419	"	488
— à graisser	44	6	131	"	181
Laines } brutes, lavées et débets de laine	40	"	"	"	40
	"	"	"	78	78
Lait condensé, lait conservé, farine lactée	"	"	"	"	"
Lard, jambons	"	"	"	"	"
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre	"	24	"	"	24
Marbres } en blocs	149	"	"	"	149
	92	"	"	"	92
en tranches	"	"	"	"	"
Mélasses préparées pour l'alimentation du bétail	"	"	"	"	"
Minerais de fer et de manganèse	5	"	"	"	5
Minerais de zinc et de plomb 10 t.	"	83	"	"	83
OÛfs	41	11	21	463	506
Oignons comestibles	"	"	"	"	"
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	"	"	"	"	"
Pierres } brutes ou de construction	62	"	"	"	62
	24	5	"	"	29
ouvrées et pierres taillées de toute espèce	"	13	"	"	13
meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	"	"	"	"	"
A reporter . . .	46,427	2,327	9,897	1,749	60,400

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	46,127	2,327	9,897	4,749	60,109
Pommes de terre	"	232	"	"	232
Poterie { Poterie fine en terre cuite, engrès artificiel ou en faïence	7	"	14	"	21
et { Poterie ordinaire en faïence. { terre cuite ou en grès artificiel	473	5	20	"	498
Riz	"	"	"	"	"
Térébenthine.	"	"	"	"	"
Sol de glauber (sulfate de soude) .	"	"	"	"	"
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	40	"	"	"	40
Stéarine	45	"	"	"	45
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	57	"	40	"	67
Tabacs.	"	"	40	"	40
Tanins. { Eau de tan.	"	"	"	"	"
{ Tanins divers	"	"	"	"	"
Teinture : alizarine, cachou, gambier	"	"	"	"	"
Terres à couleurs	"	"	"	"	"
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay).	40	"	960	"	4,000
Terres ordinaires et terres réfrac- taires.	21	"	"	"	21
Sable	40	"	"	"	40
Tissus	"	"	4,040	4,095	2,135
Verres à vitres	4,488	"	21	"	1,509
Vins.	"	"	"	"	"
Zinc.	58	"	"	"	58
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	48,366	2,564	14,972	2,844	65,746

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		
	au départ des stations de l'Etat	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	Totaux.
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, ni- trique, etc	15,522	177	15,699
Asphalte, { Bitumé	"	367	367
bitume, { Asphalte	81	201	282
résines. { Goudron min.	602	1,921	2,523
Amidon et féculés	2,506	4,048	6,554
Ardoises { en tranches scellées	40	"	40
{ pour toitures	808	40	848
Betteraves	397	10,420	10,817
Pulpes	257	6,787	7,044
Beurre naturel, artificiel et beurre de { 1 ^{re} s ^{on}	"	"	"
margarine. { sp. VIII.	"	"	"
Bière en fûts	6	365	371
Blende, { 3 ^e s ^{on} , sp. II, XVII et XVIII	10,129	1,944	12,073
minerais { de zinc. { par 50 T., sp. XXI	41	50	61
Bois { de construction, de charron, en grume, etc ,	4,866	6,824	8,690
{ 1 ^{re} s ^{on} , sp. XVIII.	835	44,825	45,660
{ de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 3 ^e s ^{on} , sp. II	5	4,903	4,908
Bouteilles vides	5,094	2,852	7,943
Briques à bâtir et réfractaires	96	503	599
Café	40	863	873
Cercles en bois	36,444	4,987	41,431
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e s ^{on} , sp. XV et XVI	"	"	"
{ Exc. prov. A	"	"	"
Chicorée en racines	120	"	120
Chiffons et drilles	355	3,637	3,992
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	35	"	35
chaux, { Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	72,666	705	73,371
plâtre, { — — — par 50 T., sp. XXIV.	23,479	"	23,479
calcaires. { — — — par 50 T., sp. XXVI.	430	"	430
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e s ^{on}	104	21	125
{ sp. IV et XVIII	951	822	1,773
Colis vides	250	346	596
Combustibles { 3 ^e section, sp. II	90,830	23,774	114,604
minéraux { par 50 T. sp. XIX, XXVIII	245,783	6,000	251,783
{ par 100 T. sp. XXV.	140	"	140
A reporter	509,519	124,052	633,571

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL			
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	Totaux.	
De et vers les Pays-Bas (suite).				
Report.	509,519	124,052	633,571	
Coton brut } 3 ^e s ^{on}	3,660	4,365	8,025	
et déchets } de coton } sp. XXII	»	»	»	
Cuir et peaux	2,356	2,725	5,081	
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	4,224	144	4,368	
de carrières } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	16,489	»	16,489	
Eaux ammoniacales	41	1,610	1,651	
Engrais {	non dénommés	4,050	4,752	8,802
	dénommés	45,006	3,408	48,414
	Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	2,809	»	2,809
Porcelaine et poterie	2,307	41,045	43,352	
Fils d'étoupe, de jute, etc.	2,062	»	2,062	
Fontes, } Fonte ouvree.	4,942	152	5,094	
	mitrailles et } — brute, mitrailles, scories	44,463	32,454	76,917
Fromages } 2 ^e s ^{on}	40	764	804	
	secs } sp. XII	»	4,163	4,163
Fruits frais : Pommes, poires, prunes.	3,842	1,563	5,405	
Glaces, 1 ^{re} section	4,159	»	4,159	
Graines et semences	889	4,637	5,526	
Graisses, suif, } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	245	57	302	
	oléine, etc. } Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{on}	72	461	533
		sp. X	673	70
Harengs } 2 ^e s ^{on}	234	322	556	
	sp. XII	»	4,425	4,425
	sp. XIV	»	39	39
Huiles miné- } Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	9	»	9	
	rales } Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}	2,478	4,724	7,202
	et végétales. } — brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX	10	»	10
	Mazout par 50 T., sp. XXVII.	»	»	»
Laine brute et déchets de laine	944	715	1,659	
Légumes secs	435	745	1,180	
Lin } teillé	39	91	130	
	en tiges.	»	40,670	40,670
Paille.	5,081	4,726	9,807	
Papier et pâte à papier	2,879	4,554	7,433	
A reporter.	593,937	214,227	808,164	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL			
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTALS.	
<i>De et vers les Pays-Bas (suite).</i>				
Report.	593,937	214,227	808,164	
Pavés et moellons { 3 ^e son, sp. II	44,886	33	44,919	
{ par 50 T., sp. XXIV.	7,967	»	7,967	
Pierres { Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches	33,357	201	33,558	
et marbres. { Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs	8,679	739	9,418	
Marbres en blocs par 50 T.	6,318	5	6,323	
Poissons salés non dénommés	»	30	30	
Potasse et sel de potasse	9	25	34	
Pommes de terre	13,104	46,865	59,969	
Produits sidérurgiques.	Acier ouvré, 2 ^e son.	98	»	98
	Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc.	13,928	2,911	16,839
	Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	7,200	1,254	8,454
	Acier laminé, fers battus et laminés cornières	41,701	1,153	42,854
	Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc.	474	40	514
Roseaux et rotins. {	Rolins, sparté, 3 ^e son.	444	4,146	4,227
	Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	»	868	868
Soude et sel de soude	4,750	295	5,045	
Sucre {	brut	533	20	553
	crystallisé non raffiné.	3,058	3	3,063
Tabac en feuilles	161	486	647	
Tanins {	Myrobolans valonnées, etc.	564	»	564
	Écorces à tan.	2,437	5	2,442
Terres {	non dénommées, terres ferrugineuses.	82	20	102
	argile, kaolin, etc.	8,555	10	8,565
	à poterie	20	»	20
	plastiques et réfractaires	4,844	479	5,323
Tourbe {	combustible	»	45	45
	Litière de tourbe	7	34,892	34,899
Tourteaux	5,261	1,139	6,400	
Verres à vitres	12,705	69	12,774	
Vins	267	376	643	
Zinc et plomb	11,160	1,580	12,740	
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas	796,173	805,888	1,102,061	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Italie.						
Ail et oignons	6	86	»	»	92	
Briques réfractaires	299	»	»	»	299	
Chicorée en cossettes ou en ra- cines.	2,532	»	»	»	2,532	
Combustibles.	286	»	»	»	286	
Comestibles { beurre, fromages fruits secs, œufs, poissons, etc. }	»	6,213	20	7,610	13,843	
Denrées alimentaires non spécia- lement dénommées	»	47	»	1,318	1,365	
Fers aciers et fontes {	laminés	974	»	27	1,001	
	ouvrés.	277	209	195	681	
	Fontes brutes et mitrilles .	»	»	10	10	
	Machines agricoles.	»	»	358	358	
Machines autres et pièces de machines	442	»	4,759	56	5,257	
Fils {	de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin	2,889	42	99	334	3,334
	de coton et de laine	»	»	»	»	
	divers	»	»	»	»	
Huile végétale comestible	»	»	»	»	»	
Laines {	brutes, lavées et déchets de laine	978	249	190	»	1,417
	peignées.	434	»	78	»	512
Mat. textiles. {	Chanvre brut ou teillé.	»	450	»	10	460
	Lin brut ou teillé.	121	131	40	»	292
	Étoupe et autres textiles. }	7	528	»	»	535
Marbres {	en blocs	72	98	»	»	170
	en tranches.	54	44	»	»	68
Pommes de terre	»	3,468	»	»	3,468	
Poterie et faïence	10	»	»	»	10	
Terres à couleurs	»	10	21	»	31	
Tissus	»	»	104	»	104	
Tresses de paille	»	»	»	178	178	
Verres à vitre.	280	»	»	»	280	
Vins	»	»	»	»	»	
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	9,664	14,545	5,901	9,503	36,580	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	490	490
Divers	»	4,161	4,161
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre . . .	»	4,351	4,351
De et vers la Russie.			
Cuir et peaux.	»	»	»
Fers, fontes et aciers	64	»	64
{ laminés	»	»	»
{ Machines agricoles	5	»	5
{ Pièces de machines	»	»	»
Houblon.	»	»	»
Laines	»	»	»
{ brutes, lavées et déchets de laine	36	»	36
{ peignées.	»	»	»
Lin et chanvre.	»	141	141
Voitures de tramways	»	»	»
Ensemble des transports de et vers la Russie	105	141	246

N° XXXIV. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1905.

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.										CEREAUX et BESTIAUX. (Nombre d'expéditions)	
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.		TOTAUX. (Tonnes.)
		A ¹ .	A ² .	B.	1.	2.	3.	4.					
Allemagne et au delà vers	Angleterre	10	5	34	»	»	»	»	»	6,850	»	6,899	»
	France	2,639	»	4,621	1,186	256	»	»	59,626	21,525	»	89,685	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Gr ^d -Duché de Luxembourg (P.H.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre vers Allemagne et au delà	»	3	»	»	»	»	5	»	»	5,639	»	5,669	»
France vers	Allemagne et au delà	»	2,159	3,741	4,425	681	»	»	27,947	5,254	»	42,187	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	1,656	12,653	2,581	3,408	7,692	»	52,982	»
Grand-Duché de Luxembourg vers	Pays-Bas	»	»	»	»	158	244	»	1,411	2,932	»	4,742	»
	France	»	»	»	»	»	»	»	»	21,167	»	21,167	»
Pays-Bas vers	France	»	»	»	2,509	2,010	11,521	1,812	4,792	16,455	»	58,877	4
	Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Italie vers Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,256	»	7,256	»
Suisse vers Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	21	»	30	87	»	198	»
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'État	»	4,835	5,746	9,080	4,576	4,017	24,226	4,593	102,264	90,665	»	247,600	4

N° XXXV. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1905.*

Détail par réseaux de provenance et de destination.

N° XXXV. — *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).	2,570	7,099	18,202
	Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers			
} Allemagne	4,128	59,189	21,203
} Autriche-Hongrie.	»	10	1,367
} France	128,285	273	21,087
} Italie.	5	»	4,165
} Pays-Bas	12,465	102,688	»
} Grand-Duché de } Luxembourg.	559	116,251	3,761
} Russie	79	44	158
} Suisse	67	482	1,454
} Totaux	145,684	278,937	53,155
} Allemagne	5,211	61,638	70,979
} Autriche-Hongrie	35	518	388
} France	61,759	264,594	21,681
} Italie	20	»	1,037
} Pays-Bas	46,141	35,936	2,232
} Grand-Duché de Luxem- } bourg	54	41,075	588,018
} Russie	5	»	40
} Suisse	15	292	383
} Totaux	83,240	405,835	684,758
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)	228,924	682,790	737,913

en transit par les lignes de l'État. — Année 1903.
nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
53,815	41,517	49 852	153,062
Combustibles.	TOTALS.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
15,522	100,142	456	»
»	1,577	»	»
52,592	202,238	12	»
450	4,600	»	»
»	116,151	»	»
52,722	173,095	»	»
»	261	»	»
4,088	6,071	»	»
125,154	602,950	468	»
584,638	522,486	329	501
»	741	»	»
1,810	549,844	27	»
»	1,057	»	»
10	54,519	3,885	»
»	629,147	»	»
»	45	»	»
»	690	»	»
586,478	1,558,520	4,141	501
511,632	2,161,289	4,609	501

N° XXXVI. — *Mouvement général des transports
et État vers État et en services mixtes et internationaux,*

DÉSIGNATION.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Nombre.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au delà				
		au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets.	Grande vitesse (têtes).	2,045	355	504	839	»	»	»	
	Petite vitesse —	58,095	1,098	1,188	3,188	23,909	2,006	25,005	
	Totaux (têtes).	40,738	2,353	1,692	4,045	23,909	2,006	25,005	
Destiaux, etc.	1 ^{re} catégorie.	Gros bétail (expéd.)	5,005	502	439	741	»	»	»
		Petit — —	5,211	110	87	497	758	25,517	26,275
	2 ^e catégorie.	Gros — —	6,548	459	656	1,095	»	»	»
		Petit — —	5,050	106	152	238	»	»	»
	3 ^e catégorie.	Gros — —	12,216	468	1,555	1,999	»	»	»
		Petit — —	9,059	227	385	610	»	»	»
	3 ^e catégorie avec majoration.	Gros bétail	15,428	227	614	841	»	»	»
		Petit — —	5,852	158	240	382	»	»	»
Totaux (expéd.).	65,340	2,013	4,090	6,105	758	25,517	26,275		

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
 au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1903.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTALS généraux (Nombre.)
au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
			9	331	340	340	3,844
586	903	1,489	929	2,544	3,475	29,907	71,246
586	903	1,489	958	2,875	3,815	30,507	75,090
	27	27	18	50	68	68	6,441
				15	15	26,286	31,694
			9	178	187	187	7,630
				51	51	51	5,919
			43	797	840	840	15,035
				246	246	246	9,915
				1,540	1,540	1,540	15,809
				444	444	444	6,678
	27	27	70	3,319	3,389	29,689	99,144

(A/ 166 - 167)

1906/07

N° 9

Mouvement général, en tonnes, de certaines grosses

marchandises transportées

**pendant l'année 1905, par les chemins de fer de l'état
Belge**

cfr 35 mm film

1 plan(s)

N° XXXVIII. — *Collisions et déraillements*
Réseau exploité par l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS														
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.									
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surbassement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de refecton de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défauts.	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 défauts ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempesive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	
1	Collisions aux stations . . .	1905.	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	12	13
		1904.	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	5	11
2	Collisions aux bifurcations .	1905.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1
		1904.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1
3	Collisions de trains se suivent sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1905.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
		1904.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	Rencontres de trains marchant en sens opposés, en dehors de la même zone.	1905.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
		1904.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1905.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
		1904.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1905.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
		1904.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
7	Déraillements dans une station ou le train a fait ou doit faire arrêt.	1905.	1	4	5	2	3	3	2	3	2	3	3	3	21	3
		1904.	1	4	1	3	3	2	1	2	3	3	3	3	22	3
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1905.	1	3	1	4	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3
		1904.	1	3	1	1	3	3	15	2	8	3	3	3	3	3
	Ensemble.	1905.	2	5	6	6	3	4	14	3	5	3	3	2	53	10
		1904.	2	4	2	1	3	7	10	4	8	3	3	2	27	10

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1905 et 1904.

ET DÉRAILLEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.		COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.												
EXECUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (').												
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt incorrectement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes.	VOYAGEURS.			AGENTS DE L'ADMINISTRATION.			ENSEMBLE.					
													Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
6	2	3	5	2	1	10	5	18	15	31	20	40	40	48	48	88	88							
3	1	5	10	5	8	4	15	15	28	18	5	105	55	145	4	28	50	5	100	61	175			
1	"	"	"	"	1	"	"	"	1	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	1	"	"	"	1	1	1	"	"	"	2	1	5	"	2	1	3	"		
"	"	"	"	"	1	"	1	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	5	"	"	5	5	1	"	"	"	5	5	"	"	5	5	5	5		
1	"	"	"	"	"	1	"	"	5	5	2	"	"	"	1	4	5	"	1	4	5	"		
"	"	"	"	"	"	1	"	"	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	1	1	"	"	4	4	"	6	6	1	"	"	"	1	1	"	"	1	1	1	1		
"	1	"	"	"	"	5	10	35	23	58	10	"	21	21	1	1	11	15	1	1	52	54		
1	"	2	"	"	"	1	12	26	18	44	14	4	10	14	2	18	20	"	6	28	54			
"	"	"	"	"	"	3	5	5	25	30	2	"	"	"	"	5	5	"	"	5	5	5		
"	"	"	"	"	"	3	4	4	5	56	41	7	"	"	1	4	5	10	1	4	5	10		
7	5	"	5	2	1	25	22	4	38	68	126	55	"	61	61	1	1	67	69	1	1	128	130	
5	1	6	11	"	4	15	16	0	46	77	123	45	5	109	43	157	1	15	65	69	4	122	100	226

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

Année 1905.

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes. (imprudence, 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	1	1	46	48	»	»	»	»	19	19	»	»	»	»	»	»	5	5	1	1	70	72
En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie	3	2	3	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	2	3	8	»	»
En circulant à l'intérieur des stations. . .	1	5	3	11	»	»	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	1	5	3	10	16	»
Lors de la fermeture des portières. . .	»	»	81	81	»	1	27	28	»	»	»	»	»	»	»	»	1	108	108	109	»	»
Dans d'autres circonstances.	1	1	9	11	»	»	41	41	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	50	52	»	»
TOTAUX.	6	9	144	159	»	1	92	93	»	»	»	»	»	»	»	»	5	5	6	10	211	237
B. Accidents survenus à des personnes étangères au service, autres que des voyageurs :																						
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	1	1	1	3	»	4	3	9	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	6	12	»	»
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés	9	5	4	18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	5	4	18	»	»
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer . . .	»	3	1	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	1	6	»	»
En circulant dans les stations	1	2	2	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	2	5	»	»
— le long de la voie	8	5	5	18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	5	5	18	»	»
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	1	2	12	15	»	»	13	13	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	23	26	»	»
En d'autres circonstances	»	»	3	3	»	1	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»
Ivresse, folie, suicide	30	3	»	33	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	30	3	»	33	»	»
TOTAUX.	30	21	26	77	»	4	19	23	»	»	»	»	»	»	»	»	30	25	45	120	»	»

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'une mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déféciosités du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
	Accidents survenus aux agents de l'Administration :															
1° Dans les stations :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes	1	4	26	31	»	»	10	10	»	»	»	»	»	4	36	41
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	»	1	5	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	4
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant .	»	2	5	5	1	1	5	5	»	1	1	1	1	5	7	11
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	5	4	2	9	»	»	»	»	»	»	»	»	5	4	2	9
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	7	28	53	68	»	»	11	11	»	»	»	»	7	28	44	79
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	5	19	22	»	»	27	27	»	»	»	»	»	5	46	49
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	»	46	46	»	»	50	50	»	»	»	»	»	»	90	96
TOTAUX	11	42	152	185	1	1	101	105	»	»	1	1	12	45	251	289
2° Dans les ateliers :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
TOTAUX	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	2	2
3° En accrochant des véhicules																
	2	9	44	55	»	1	34	35	»	»	»	»	2	10	78	90
4° En décrochant des véhicules																
	»	2	10	12	»	»	12	12	»	»	1	1	»	2	25	25
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière																
	1	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	2
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route																
	5	1	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	5	1	»	4

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints (imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.)			Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.			Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déficiences du matériel.			ENSEMBLE		
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.
7° Gardes chargés du contrôle des coupons :												
Tombés d'un train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Atteints dans d'autres circonstances	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
TOTAUX	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
8° Autres agents de trains : chefs-gar des, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc												
Tombés d'un train en marche	3	2	3	8	1	2	44	47	2	5	2	3
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	5	0	1	1	2	44	47	2	2	7	53
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Atteints dans d'autres circonstances	23	23	23	54	54	54	54	54	54	54	54	54
TOTAUX	4	78	51	1	2	99	111	111	111	8	10	137
9° Agents atteints en dehors de tout service												
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	3	2	1	6	1	1	1	1	1	3	2	1
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	7	10	1	18	18	18	18	18	18	7	10	1
Accidents divers	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
TOTAUX	10	12	4	26	26	26	26	26	26	10	12	4
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments												
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	5	6	7	18	18	18	18	18	18	6	10	21
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	2	6	3	11	11	11	11	11	11	2	6	3
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAUX	7	12	11	30	30	30	30	30	30	7	13	22
11° Agents d'autres administrations												
Postes, télégraphes, marine, etc	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Agents des stations communes	4	1	5	5	5	5	5	5	5	4	2	6
TOTAUX	5	8	1	9	9	9	9	9	9	5	8	4
Ensemble pour le littéra C	58	95	213	376	2	5	265	272	1	2	3	40
	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101

(173)

N° XL. — *Dénombrement des accidents de personnes depuis 1833.*

N° XL. — Dénombrement des accidents

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée par l'Etat (*).	Voyageurs.							Employés et ouvriers							Personnes	
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains		Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. (1)		TOTAL.			Par le fait du service, collisions et déraillements de trains		Par leur propre fait imprudence dans les manœuvres, les chargem ^{ts} , circulation sur les voies l.		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
1855	15	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	36	»	»	1	»	1	1	1	»	»	»	»	»	»	»	1	»
1857	91	»	»	1	2	1	2	3	»	»	»	»	»	»	1	»	»
1858	205	»	2	»	4	»	6	6	2	2	5	5	5	10	1	»	»
1859	275	»	»	»	2	»	2	2	»	»	6	6	6	9	15	1	»
1860	525	»	2	»	2	»	2	4	»	1	6	4	6	5	11	1	2
1861	541	1	4	»	4	1	5	9	»	5	2	10	2	13	15	2	»
1862	500	»	»	»	1	»	5	5	»	2	4	2	4	4	6	»	»
1863	483	»	1	»	4	»	4	18	»	1	5	7	5	8	11	5	1
1864	560	3	0	»	2	»	5	14	1	3	1	7	2	10	12	4	2
1865	560	»	»	2	7	»	7	9	»	3	4	11	4	16	20	5	2
1866	560	»	»	»	4	»	4	9	»	»	5	17	5	17	22	8	6
1867	570	»	»	»	5	»	5	5	»	»	5	17	5	17	22	6	2
1868	593	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	14	22	6	2
1869	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	14	22	6	2
1870	à	2	40	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1856	713	»	»	»	1	»	1	1	1	3	11	18	12	21	55	9	11
1857	745	»	»	»	3	»	4	4	»	2	9	25	9	25	54	15	10
1858	746	»	1	»	»	»	6	6	»	4	15	18	15	22	55	10	6
1859	746	»	6	»	»	»	»	»	»	0	5	21	5	27	52	8	12
1860	747	»	»	»	»	»	»	»	»	5	9	35	9	40	40	11	12
1861	740	»	»	2	1	2	1	5	»	5	9	35	9	40	40	11	12
1862	740	»	1	»	5	»	4	4	»	2	12	50	12	52	44	12	7
1863	749	»	2	»	4	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	6
1864	740	»	»	1	5	1	5	6	»	»	50	55	50	55	65	7	7
1865	740	»	»	2	5	2	5	5	»	2	46	52	46	54	100	21	15
1866	790	»	8	»	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19
1867	805	»	»	5	5	5	5	6	»	»	55	62	55	62	95	25	15
1868	865	1	12	»	6	1	18	19	2	9	29	54	51	63	94	19	18
1869	865	»	»	2	5	2	5	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18
1870	869	»	»	1	2	1	2	5	»	»	25	56	25	56	59	22	26
1871	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	16	58	44	40	60	100	41	52
1872	1,470	»	11	2	15	2	24	26	»	14	55	89	60	105	165	50	25
1873	1,875	0	20	5	8	0	28	37	»	0	76	128	76	157	215	40	50
1874	1,920	»	45	6	8	0	51	57	6	22	60	117	66	159	205	56	45
1875	1,966	»	9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	158	206	58	27
1876	2,055	1	26	6	16	7	42	49	»	15	59	147	59	100	219	49	41
1877	2,145	»	11	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	158	205	50	50
1878	2,411	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	135	57	155	210	42	50
1879	2,555	4	57	8	17	12	54	66	5	25	85	159	90	184	274	52	46
1880	2,702	»	28	6	46	6	74	80	5	55	102	286	108	359	444	54	40
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	374	128	450	558	40	46
1882	2,975	»	20	11	55	11	75	86	5	54	109	379	144	615	727	56	55
1883	3,045	»	5	7	65	7	66	75	2	51	84	402	86	455	519	55	54
1884	3,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	290	71	525	596	27	42
1885	3,111	»	41	»	26	5	67	72	1	27	65	315	64	542	406	54	45
1886	3,171	»	5	5	40	5	45	46	2	20	56	297	58	517	375	52	27
1887	3,188	»	1	5	45	5	44	47	»	14	41	350	41	564	405	54	47
1888	3,198	»	15	7	41	7	54	61	»	15	58	345	58	526	584	54	45
1889	3,207	12	156	8	44	20	180	200	5	28	55	655	58	681	759	58	58
1890	3,220	»	6	0	65	0	71	77	2	31	60	742	62	775	855	30	55
1891	3,241	»	26	12	59	12	85	97	1	50	65	800	64	850	894	55	45
1892	3,247	2	74	4	55	6	127	135	»	57	48	766	48	803	851	21	50
1893	3,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22	41
1894	3,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	55	802	56	828	864	50	49
1895	3,270	19	123	6	71	25	104	219	5	45	40	902	45	947	992	26	45
1896	3,502	1	110	5	68	6	184	190	1	55	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41
1897	3,511	»	10	12	82	12	92	101	1	56	43	1,022	44	1,058	1,102	25	61
1898	3,695	»	48	10	118	10	166	176	1	26	42	906	45	952	975	19	58
1899	4,011	25	240	5	157	28	583	411	1	40	50	1,247	51	1,287	1,358	59	65
1900	4,051	»	550	7	117	7	485	490	3	71	46	1,071	51	1,115	1,196	51	54
1901	4,020	»	50	7	145	7	195	202	2	58	46	946	48	984	1,052	25	57
1902	4,021	»	114	6	176	6	290	300	2	59	51	859	55	918	951	25	71
1903	4,024	»	101	4	206	4	307	311	»	55	50	855	50	688	718	24	54
1904	4,008	3	154	5	255	6	377	385	1	68	28	686	29	724	755	21	85
1905	4,019	»	11	6	251	6	312	318	1	68	40	611	41	679	720	20	67
		81	2,112	255	2,571	516	1,683	4,000	82	1,261	2,462	19,661	2,544	20,925	25,460	1,414	1,856

(*) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'Etat, ni les lignes rachetées en 1896 et 1897 aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'Etat, ni la ligne vicinale de Mons à Boussu.
 (1) Pour l'année 1905, l'annexe XXXIX donne les détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

de personnes depuis 1855.

étrangères à l'Administration autres que des voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉTIVIS
Irrésse, folie, suicide		TOTAL.			DES VICTIMES.					
Tuées 18	Blessées et contu- sinées 19	Tuées 20	Blessées et contu- sinées 21	Ensemble 22	Tuées 23	Blessées et contu- sinées 24	Ensemble 25			
»	»	»	»	»	1	1	1	421,459	50,570	50 570
»	»	»	»	»	1	»	1	871,307	147,805	147 805
»	»	1	»	1	3	2	5	1,584,577	307,070	507,070
»	»	»	»	»	3	11	16	2,258 505	618,775	648,775
»	»	1	»	1	7	14	18	1,952,751	651,420	872 785
»	»	1	»	3	9	9	18	2,199,519	655,567	1,181,105
»	»	4	»	4	7	21	28	2,059,744	1,010,120	1,401,965
1	»	5	»	5	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1 580,000
»	»	5	1	6	12	25	35	5 085 549	1,596,485	1,877,170
3	»	7	2	9	12	25	35	5,581,529	1 052 155	2,485 505
2	»	7	2	9	13	25	58	5,470,678	1,512 775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	5,000,111	1,624 525	5,262,110
1	»	7	5	10	12	25	35	5 746,500	1,762,725	5 800,070
5	»	8	4	12	11	15	26	5,658,065	1,599,810	2,866,985
28	»	96	56	152	181	308	489	(2)	(2)	(2)
4	»	15	11	24	25	55	58	6 458,424	2,555,752	5,282,961
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,754	5,520,151
4	»	14	6	20	27	54	61	7,140,840	2,675,950	5,521,514
»	»	8	12	20	13	59	52	7,412,361	2,850,800	5,550,227
2	2	15	14	27	24	55	79	7,849 594	2,911,550	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151 085	3,076,140	5,999,242
2	4	11	10	21	55	45	78	8,818,052	3,408,597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,652	5,741,495	7,458,774
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,656 618
3	»	25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,571 582	10,057 600
9	1	54	14	48	70	79	149	12,616,061	4,844,224	9,651,794
4	1	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,807
4	»	22	18	40	65	74	159	15,577 016	5 069,001	9,658 977
4	»	26	26	52	50	64	114	14,154,556	5,177,104	9,874 516
6	4	47	56	85	90	106	196	18,282 057	6,952,792	15,545 827
9	5	59	50	69	101	157	258	25,197,625	7,569 475	15,525,278
9	1	49	51	100	154	216	350	29,101 509	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	52,441,825	9,579,797	21,349,564
11	8	49	55	84	122	189	511	51,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	60	55	118	151	255	386	56,915,707	10,024,442	21,424,915
15	2	45	52	75	109	196	305	57,421,220	10,621,521	22,051 965
25	8	65	58	105	124	208	352	40,591,240	11 561,529	25,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,609	25,499,296
31	5	65	45	108	178	456	652	45,052,882	14,857,925	29,450,859
25	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	52,751 848
27	»	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706,457	54 955,575
12	1	47	55	102	140	554	694	49 657,004	16,696,592	55,847,039
16	1	45	45	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	55,268,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17 516,859	55,221,545
21	4	55	51	84	114	391	505	51,657,884	17,946,659	55,452,567
19	5	55	50	105	97	458	555	54 064,504	19,400,746	55,261,905
19	2	55	47	100	118	627	745	57,885,810	20,777,889	57,588,594
25	5	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	59,055,528
20	5	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,552 541	59 951,755
22	2	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	60,251,858
29	2	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	59,055,975
51	»	55	41	94	108	915	1,021	70,989,992	22,554 885	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	1,186	1,507	76,957,198	24,810 541	42,652,870
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	46,690,860
41	1	60	59	99	115	1,157	1,250	101,957,754	29,560,156	50,874,459
40	5	79	68	147	158	1,758	1,896	114,858 225	32,559 716	55,851,464
38	3	60	57	126	127	1,085	1,812	125,710,016	35,725,751	58 511,677
29	2	54	59	115	109	1,258	1 347	124,454 401	35,971,551	59,185,291
55	1	58	72	130	97	1,280	1,577	127,109 684	39,052,787	61 891,585
52	2	56	56	112	90	1,051	1,141	132 604,092	36,619,718	64,559,879
27	5	48	86	154	85	1,187	1,270	156, 09,590	57,565 755	65,672,610
50	5	50	70	120	97	1,061	1,158	145,171,024	58,555,448	68,674,970
902	155	2,310	1 900	4,285	5 178	27,577	32,765	—	—	—

(2) Voir l'annexe XXXI de 1890.

2^e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

N^o XLI. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1905.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.				
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des		
	Belge.	Étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie	à simple voie	voyageurs et marchandises.	marchandises seulement	
	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	
Chimay : Haslière à la frontière vers Anor (France)	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»	
Flandre-Occidentale.	Bruges à Courtrai.	52,046	»	52,046	»	52,046	52,046	»	
	Courtrai à Poperinghe.	45,511	»	45,511	»	45,511	45,511	»	
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,955	14,722	20,655	178,692	»	20,655	20,655	»
	Ingelmunster à Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438		»	25,438	25,438	»
	Roulers à Ypres.	22,030	»	22,030	»	22,030	22,030	»	
	Roulers à Menin.	15,012	»	15,012	»	15,012	15,012	»	
Gand à Terneuzen (Pays Bas)	26,488	14,590	»	41,078	4,292	56,786	41,078	»	
Hasselt à Maeseyck.	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»	
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	45,900	23,586	»	67,486	9,522	57,964	67,486	»	
Nord belge.	Charleroy à Erquelines.	50,801	»	50,801	50,801	»	50,053	768	
	Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	»	15,890	169,026	15,890	15,890	»	
	Namur à Liège.	72,634	»	72,634		72,634	»	72,151	485
	Namur à Givet (France).	46,301	3,400	49,701	14,654	35,047	49,701	»	
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	»	»	9,433	»	9,433	9,433	»	
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790	
Longueur totale exploitée (1)	530,998	36,298	587,296		149,519	437,777	585,235	2,041	
						587,296	587,296		

(1) Pour l'établissement de cette longueur, les parties communes à plusieurs compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 85,689 mètres à la fin de l'exercice 1905, savoir : 34,522 mètres à double voie et 51,167 mètres à simple voie.

N° XLII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1903.

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 consti- tuée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4)						
Grimay	Belge	4	10	14	»	4	18	3	3	6
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	»	4	18	3	3	6
Flandre Occidentale	Belge	11	19	30	3	13	46	»	4	4
	Étranger	1	3	4	»	1	5	»	»	»
	Ensemble.	12	22	34	3	14	51	»	4	4
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	1	»	8	1	4	5
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	3	3
	Ensemble.	6	6	12	1	»	13	1	7	8
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	»	1	8	1	1	2
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	»	1	8	1	1	2
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	2	2	14	»	4	4
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	5	5
Nord-Belge	Belge	19	28	47	7	33	87	31	61	92
	Étranger	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	20	28	48	7	33	88	31	61	92
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	5	3	8
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	4	9	5	3	8
Termonde à Saint-Nicolas.	Belge	2	5	7	1	2	10	»	2	2
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	1	2	10	»	2	2
TOTALS	Belge	47	75	122	19	59	200	41	82	123
	Étranger	6	9	15	»	1	16	»	4	4
	Ensemble.	53	84	137	19	60	216	41	86	127

N° XLIII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.
— Effectif au 31 décembre 1905.

Comparaison des années 1905 et 1904.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.								
		Chimay.	Flandre-Occidentale.	Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maaseyck.	Malines à Terneuzen.	Nord-Belge.	Tartiers à Ambresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.										
Locomotives.	en 1905	7	51	12	4	18	197	4	6	299
	en 1904	7	50	12	4	18	207	3	6	307
Différences pour 1905		»	+ 1	»	»	»	- 10	+ 1	»	- 8
Tenders.	en 1905	7	51	15	»	17	127	»	»	217
	en 1904	7	50	15	»	17	138	»	»	227
Différences pour 1905		»	+ 1	»	»	»	- 11	»	»	- 10
Voitures à vapeur	en 1905	»	7	»	»	»	»	»	»	7
	en 1904	»	7	»	»	1	»	»	»	8
Différences pour 1905		»	»	»	»	- 1	»	»	»	- 1
Matériel de transport.										
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe	»	14	3	»	3	19	»	1	40
	de 2 ^e —	»	26	4	»	5	17	»	2	54
	de 3 ^e —	7	400	20	5	26	96	»	9	263
	mixtes	5	24	4	4	9	(1) 90	6	3	145
	Ensemble.	12	(2) 164	31	9	43	222	6	15	502
Fourgons à bagages		8	52	9	4	14	130	3	4	224
Wagons à marchandises	découverts	187	313	198	48	776	1,415	61	46	6,045
	fermés	48	154	40	23	6	574	»	15	830
	pour chevaux	»	7	»	3	74	10	»	1	86
	pour bétail	4	132	9	12	74	50	4	6	312
	Ensemble.	209	606	247	86	856	5,050	65	68	7,187
Véhicules divers.		4	4	3	4	9	(3) 42	»	7	37
TOTAUX (véhicules de transport).	en 1905	230	823	290	103	922	5,414	74	94	7,950
	en 1904	230	805	282	103	807	5,384	74	80	7,765
	Différences pour 1905	»	+ 18	+ 8	»	+ 115	+ 30	»	+ 14	+ 185

(1) Dont 76 affectées au service spécial des trains-tramways.
(2) Non compris une voiture funéraire.
(3) Y compris 2 tapisseries pour le transport des meubles à domicile.

N° XLIV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique des trains en 1905.

Comparaison des années 1905 et 1904.

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 exclusi- vement par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimoy	(2)	70,991	199,566	269,557	"	8,352	27,740	36,092	(2)	79,343	226,306	305,649
Flandre Occidentale	1,189,031	356,371	12,122	1,556,524	17,194	"	"	17,194	(3)	1,205,225	356,371	1,573,716
Gand à Terneuzen	82,811	64,867	64,642	212,320	"	"	"	"	82,811	64,867	64,642	212,320
Hasselt à Maeseyck	116,026	1,435	29,930	147,391	"	"	"	"	116,026	1,435	29,930	147,391
Molines à Terneuzen	174,864	333,587	90,470	607,921	"	"	"	"	174,864	333,587	90,470	607,921
Nord-belge	2,265,425	1,161,947	"	3,427,372	"	"	"	"	(4)	2,265,425	1,161,947	3,427,372
Taviernis à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	78,459	24,387	"	102,846	13,207	3,729	"	16,936	91,666	28,116	"	119,782
Totaux pour 1905	3,905,616	2,013,585	444,730	6,363,931	30,401	12,091	27,740	70,222	3,936,017	2,028,666	472,470	6,434,153
— pour 1904	3,749,153	1,922,377	466,543	6,138,116	30,533	12,822	27,816	71,171	3,779,729	1,935,199	494,359	6,209,287
Différences pour 1905	+ 156,420	+ 91,208	-21,813	+ 225,815	- 132	- 741	- 76	- 949	+ 156,288	+ 90,467	-21,889	+ 224,866

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

(2) 12,098 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Hastières.

(3) Y compris 126,205 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 853,033 — — par les trains-tramways.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION							
	CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND A TERNEUZEN.		LIÈGE A BRUXELLES.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1,998	3,964	18,964	39,632	2,754	3,964	4,851	3,412
1 ^{re} classe. . (nombre).								
2 ^e — . . . (—)	23,065	25,620	373,723	410,633	47,163	45,895	8,833	40,281
3 ^e — . . . (—)	348,524	473,026	2,945,034	1,523,747	312,854	243,924	105,300	64,578
Ensemble. . (—)	373,587	202,610	3,337,721	1,974,032	332,758	263,783	115,984	77,971
Bagages								
taxés au minimum (colis).	»	»	21,090	48,228	4,394	4,893	4,220	560
— au poids (quintaux).	1,967	5,443	49,910	—	3,876	—	618	4,332
Ensemble.	—	5,443	—	48,228	—	4,893	—	4,892
Petites mar- chandises								
taxés au minimum (expéditions).	»	»	8,178	964	5,288	2,216	487	438
— au poids (quintaux)	20,026	42,504	448,838	496,957	46,490	48,955	46,951	30,662
Ensemble.	—	42,504	—	497,921	—	21,471	—	30,800
Grosses mar- chandises								
taxés au minimum (expéditions)	»	»	34,770	27,043	4,452	4,438	4,358	2,447
— au poids (tonnes).	355,743	493,477	4,346,010	2,036,382	526,487	437,683	52,679	88,978
Ensemble.	—	493,477	—	2,063,426	—	439,421	—	91,095
Finances. (groupes).	4,444	492	6,484	4,586	582	805	15	5
Équi- pages								
transportés à grande vitesse (nombre).	»	»	44	4,622	»	»	»	»
— à petite — (—)	4	146	»	»	»	»	»	»
Ensemble. . (—)	4	146	44	4,622	»	»	»	»
Chevaux et bes- tiaux (*)								
transportés à grande vitesse (nombre)	44	650	83	4,306	»	»	»	»
— à petite — (—)	1,350	12,767	2,224	36,493	451	4,576	1,073	43,304
Ensemble. . (—)	4,394	43,417	2,307	37,499	454	4,576	4,073	43,301
Produits extraordinaires . . (fr.)	—	26,076	—	29,697	—	48,449	—	25,004
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux (fr.)	—	783,865 ⁽¹⁾	—	4,354,014	—	749,768	—	240,068
Dépenses — (fr.)	—	567,805 ⁽²⁾	—	2,401,046	—	463,083	—	230,837
Excédents des recettes sur les dépenses. . (fr.)	—	316,060	—	1,952,968	—	286,685	—	9,231
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.	—	59.67 p. c.	—	55.14 p. c.	—	61.76 p. c.	—	96.45 p. c.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipement, actuellement 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) 235 envois taxés par expédition.
(4) 6,491 — — — — — et 15,900 par tête.
(5) 6,746 — — — — — — 15,900 —
(6) Y compris une somme de 34,672 francs représentant la redevance payée par la compagnie du chemin de fer du Nord, du chef de
(7) Y compris une somme de 8,594 francs dépensée en combustibles par la compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon dont il est

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1908.

DES COMPAGNIES										PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE	
MALINES A TERSEUZEN.		NORD-BELGE.		TIVIERIS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRAL.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
40,307	41,582	353,970	739,576	247	428	391	509	390,469	802,487	8.80	2.64
112,192	88,787	1,648,446	1,670,729	60,994	45,751	26,905	23,175	2,274,321	2,260,871	24.80	7.43
931,445	335,692	10,382,041	3,624,930	»	»	263,405	80,664	15,289,603	6,053,561	66.40	19.90
1,053,944	436,061	12,384,457	6,035,233	61,241	45,879	90,701	111,348	17,950,393	9,116,919	100.00	29.97
8,075	2,621	»	»	»	»	972	»	29,748	»	100. »	1.18
2,799	3,690	401,574	292,891	92	403	511	991	131,344	357,752	100. »	1.18
—	6,314	—	292,891	—	103	—	991	—	357,752	100. »	1.18
68,568	62,603	»	»	»	»	67,310	23,895	449,531	1,753,257	100. »	5.76
44,846	62,603	670,050	4,350,300	2,478	3,249	28,048	20,774	914,427	1,753,257	100. »	5.76
—	62,603	—	4,350,300	—	3,289	—	44,669	—	1,753,257	100. »	5.76
40,643	44,368	»	»	»	»	7,910	5,466	50,133	16,910,633	100. »	55.89
914,474	1,204,890	12,626,376	12,408,089	49,845	51,904	148,797	138,797	15,990,08	16,910,633	100. »	55.89
—	1,249,258	—	12,408,089	—	51,904	—	144,263	—	19,910,633	100. »	55.89
19,780	3,736	74,300	44,856	»	»	44,022	4,040	115,997	49,184	100. »	0.06
»	»	»	»	»	»	4	8	42	4,630	8.85	0.06
21	341	2,300	46,300	»	»	»	»	2,325	46,787	91.45	0.06
21	341	2,300	46,300	»	»	4	8	2,337	48,447	100. »	0.06
401	1,911	»	»	»	»	27	460	(2)	4,027	3.44	0.01
4,460	44,746	45,900	44,650	»	»	233	4,212	(4)	424,445	96.86	0.44
4,261	43,627	45,900	44,650	»	»	260	4,372	(5)	428,142	100. »	0.42
—	278,468	—	1,730,402	—	257	—	10,591	—	2,418,314	100. »	6.96
—	2,020,405	—	21,889,447	—	74,432	—	314,252	—	30,422,918	»	100 »
—	1,149,982	—	8,469,659	—	41,247	—	457,535	—	43,384,494	»	»
—	870,423	—	13,419,758	—	30,185	—	456,717	—	17,044,724	»	»
—	56.92 p. c.	—	38.69 p. c.	—	57.74 p. c.	—	50.43 p. c.	—	43.98 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° XLVI. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DESIGNATION DU PERSONNEL.		
		Chimay.	Flandre Occidentale.
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs)	4	4
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, ingénieurs, etc.) . .	1	3
3	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs adjoints, etc. . . .	»	4
4	Agents commerciaux.	»	»
5	Chefs de la comptabilité ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	5	17
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station ; chefs de halte	10	31
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	4	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.	2	2
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	26	114
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	3	59
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	11	67
	Ensemble (rubrique A)	60	302
<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.)	43	353
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.)	82	689
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.)	28	210
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	4	4
	Ensemble (rubrique B)	154	1,256
	TOTALS (rubriques A et B) pour 1905.	214	1,558
	— — — — — pour 1904.	214	1,563
	Différences pour 1905	»	- 5

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1903.*
années 1903 et 1904.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.						TOTAUX.	
Gand à Terneuzen.	Hasselt à Mueseyck.	Mulines à Terneuzen.	Novi Belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1905.	1904
2	2	4	2	4	4	41	9
4	»	4	2	4	2	47	46
»	»	»	12	»	»	46	46
2	»	4	»	»	4	4	4
6	4	5	29	»	4	67	64
10	6	47	51	»	7	132	132
4	4	4	36	4	4	96	96
4	»	»	»	»	»	4	4
4	2	»	44	»	4	22	23
14	5	46	294	»	10	509	511
7	4	47	78	2	4	168	160
14	2	30	200	3	4	331	331
62	23	122	768	8	29	4,374	4,303
54	45	187	1,162	4	32	4,850	4,839
52	42	478	471	3	44	4,561	4,565
24	6	100	541	3	18	936	914
4	4	2	101	»	2	415	413
431	64	476	2,276	10	96	4,462	4,428
493	87	598	3,043	18	126	5,830	5,791
493	87	583	3,013	18	120	5,794	—
»	»	+ 45	- 30	»	+ 6	+ 46	—

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1905.

années 1905 et 1904.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																											
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. <small>(manœuvres des 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.				
»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	4	4
4	3	2	6	2	3	3	8	»	»	»	»	1	»	1	2	1	3	2	6	2	3	3	8	»	»	»	»
»	1	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	»	3	5	5	21	9	35	»	1	2	3	4	21	4	29	2	»	6	8	6	22	12	40	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	»	»	2	2	11	»	13	»	3	»	3	»	8	»	8	2	»	»	2	2	14	»	13	»	»	»	»
5	4	5	14	9	36	16	61	»	4	2	6	5	29	9	43	5	4	8	17	10	37	19	66	»	»	»	»
13	8	5	26	20	32	17	69	»	4	3	7	7	20	10	37	13	8	5	26	20	32	18	70	»	»	»	»
-8	-4	»	-12	-11	+4	-1	-8	»	»	-1	-1	-2	+9	-1	+6	-8	-1	+3	-9	-10	+5	+1	-4	»	»	»	»

(186 A)

1906/07

N° 9

Graphique N°1 - N°5

cfr 35 mm film

5 plan(s)

PARTIE B.



POSTES

$$\frac{3}{(2)}$$

POSTES

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1905 :

1° L'extension du service des lettres assurées à la colonie britannique des îles Bermudes, ainsi que celle du service des lettres et des boîtes assurées aux Indes néerlandaises et au protectorat allemand de Togo ;

2° L'extension du service des mandats-poste à la Turquie, à la Bolivie et au protectorat britannique du Somaliland ;

3° La participation des Indes néerlandaises et du protectorat allemand de Togo au service des envois assurés grevés de remboursement ;

4° L'adhésion de la République Argentine à l'arrangement concernant le service des abonnements aux journaux.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

Aucune modification de quelque importance n'a été apportée, en 1905, au régime postal intérieur.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 46,
et III, p. B, 20. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories . . .	En 1905.	144,487,182	54,912,816	166,399,998
	En 1904.	106,045,402	49,951,376	155,996,778
	Différences en 1905. . .	+ 5,441,780 ou + 5.13 p. %	+ 4,961,410 ou + 9.93 p. %	+ 10,403,220 ou + 6.67 p. %
Cartes postales	En 1905.	75,249,148	21,486,639	96,735,787
	En 1904.	67,794,558	20,055,204	87,849,762
	Différences en 1905. . .	+ 7,454,590 ou + 11.00 p. %	+ 1,431,435 ou + 7.14 p. %	+ 8,886,025 ou + 10.12 p. %
Totaux	En 1905.	486,736,330	76,399,455	263,135,785
	En 1904.	473,839,960	70,006,580	243,846,540
	Différences en 1905. . .	+ 12,896,370 ou + 7.42 p. %	+ 6,392,875 ou + 9.13 p. %	+ 19,289,245 ou + 7.90 p. %

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1905, de 8,222,500 contre 7,509,580 en 1904. C'est, pour 1905, une augmentation de 712,920 cartes ou 9.49 p. c.

I, p. B, 17,
et III, p. B, 20. En 1905, la poste a, en outre, transporté 51,440,480 lettres de service. C'est, sur 1904 (29,468,749), une augmentation de 1,971,731 lettres ou 6.69 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 1905	417,756,316	485,420,949	8,656,474	3,096,814
En 1904.	138,342,249	173,535,247	8,060,928	2,774,720
Différences en 1905.	+ 9,414,067 ou + 6.80 p %	+ 41,885,702 ou + 6.85 p %	+ 595,546 ou + 7.39 p %	+ 322,094 ou + 41.60 p %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

§ 2. — LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges* était III, p. B, 20.
de 104,501,566 en 1904; il est de 109,816,728 en 1905; augmentation :
5,315,162 lettres ou 5,09 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1905, de 137,355,459.

C'est une moyenne de 19.18 lettres par habitant, en prenant pour base de calcul la population du royaume au 31 décembre 1905 (7,160,547 habitants). Cette moyenne était de 18.23 par habitant pour 1904.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1905, de 5.45 pour mille lettres expédiées (74,154 sur 137,355,459).

En 1905, *il est tombé au rebut* 340,526 lettres et cartes postales originaires III, p. B, 21.
de Belgique. Sur ce nombre 92,897 lettres et cartes postales (27,28 p. c.)
ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1904, il y avait eu 321,663 lettres et cartes postales-rebut, dont 100,857 (31,59 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1905, de 6,897, dont 158 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 7,995-73. Il en a été retrouvé 2,546 ou 36.91 p. c., parmi lesquelles 14 contenaient pour fr. 217-80 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1904, de 6,093, dont 175 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 5,299-80. Sur ce nombre, 2,385 lettres ou 39 p. c., dont 17 renfermaient pour fr. 564-30 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 47,829,418 en III, p. B, 20.
1904; il est de 52,634,919 en 1905, augmentation : 4,805,501 ou 10.05 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 20. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,309,662 en 1904 à 1,424,567 en 1905, soit 114,905 envois ou 8.77 p. c. en plus pour 1905.

Dix objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1905.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1905, à un échange de 2,088,406 lettres recommandées. C'est, sur 1904 (1,938,348), un accroissement de 150,058 ou 7.74 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. B, 48 et
III, p. B, 20. En 1905, il a été expédié 245,887 lettres assurées, *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 398,061,237-70. C'est, sur 1904, une augmentation de 11,713 en nombre et de fr. 29,278,005-46 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,619 francs pour 1905; il était de 1,514 francs en 1902, de 1,567 francs en 1903 et de 1,575 francs en 1904.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1905, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 110,963.45. C'est, sur 1904, une augmentation de fr. 5,448-30. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 49,046-30 en 1905, contre fr. 46,064 en 1904, soit une augmentation de fr. 2,982-30.

En *service international*, il a été échangé 182,961 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 162,776,021-55. Comparativement au mouvement de 1904, c'est une augmentation de 4,835 en nombre et de fr. 7,427,420-75 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1905, à un échange de 6,530 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 2,392,097-45. C'est, sur 1904, une augmentation de 1,046 en nombre et de fr. 647,110-23 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1905, le nombre de 435,578 envois, représentant une valeur de fr. 563,229,356-48, avec un produit de fr. 256,525-42.

Trois lettres-valeur ont été perdues en 1905.

§ 5. — ENVOIS EXPRESS.

III, p. B, 21. Le nombre des envois express qui ont été remis dans le royaume a été, en 1905, de 2,395,565 environ; 149,840 envois ont été délivrés par la Poste et 2,245,725 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1904 (2,208.644), l'augmentation est de 186,921 (ou 7.80 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. — MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. — MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1905, à 1,764,968 (1) et le montant à fr. 219,532,844.81. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 93,062 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,420,976.67 délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2^o une somme de 770,247 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. 2,957,859.47 payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 2,479.40 et fr. 4,891. L'augmentation sur l'année précédente est de 82,984 mandats (4.93 p. c.), d'une valeur totale de fr. 16,029,146-20 (7.88 p. c.).

II, p. B, 18
III, p. B, 20
et 21.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 28,947.10 (5.73 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 120.99, en 1904, s'est élevée à fr. 124.38 en 1905.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1905, 1,601,072 bons de poste, d'un montant global de 13,580,102 francs, soit en plus, sur l'année 1904, 44,253 titres (2.84 p. c.), représentant une valeur de 434,782 francs (3.31 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 2,949.90 (3 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1905, il a été émis en Belgique 565,251 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 52,457,165.29. C'est, sur 1904, une augmentation de 56,984 (7 p. c.) pour le nombre et de fr. 3,441,077.66 (41.86 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, 539,211 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 52,142,263.78; l'augmentation, sur l'exercice 1904, est de 39,780 mandats (7.97 p. c.), d'une valeur totale de fr. 3,667,004.35 (12.88 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 512,123.94, soit une augmentation de fr. 27,026.63 (9.48 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 65,588 mandats émis sans taxe, pour les besoins du service.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21. En 1905, 36,472 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 7.294.40, soit une diminution de 1.53 p. c. comparativement à l'exercice précédent (37,039 effets ayant rapporté fr. 7,407.80 de taxes).

Il a été fait 235 protêts par huissiers et 142 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21. Il a été déposé. en 1905, 3.203,236 effets, s'élevant ensemble à fr. 774,588,505.59. C'est, sur 1904, une augmentation de 117,818 en nombre (3.82 p. c.) et de fr. 37.301,818.57 (3.06 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,150,840.90, dépassant de fr. 47,585.40, ou 4.29 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 62,333 protêts par huissiers et 123,999 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. 44,754,081.19, chiffre inférieur de fr. 558,523.98 au montant des versements opérés en 1904.

C. — COUPONS D' ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21. Il a été déposé, en 1905, 135,711 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,184,094.04.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1904, avait été de 140,100 et le montant, de fr. 1,207,938.59.

Il y a donc eu diminution de 4,389 (3.13 p. c.) quant au nombre des valeurs et de fr. 23,844.55 (1.97 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,672.70 en 1904, n'a atteint, en 1905, que fr. 2,592.55, soit une différence en moins de fr. 80.35 (3.01 p. c.) sur l'exercice écoulé

D. — QUITTANCES (SERVICE INTERIEUR).

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21. La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1905.

L'augmentation du nombre des titres déposés (9,522.454) est de 460,900 (5.09 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 420,223,132.88), de fr. 20,946,477.78 (5.23 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 1,690,252.55, soit une différence en plus de fr. 77,159.80 (4.78 p. c.).

(1) Non compris les coupons des dettes de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 86,786 quittances de remboursement d'une somme de fr. 908,439.02 et qui ont rapporté fr. 13,847.65 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1905, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 28,360,328.24, contre fr. 25,982,785.08 pour 1904.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1904 par 59,379 titres, a été de 58.407 en 1905. La diminution a donc été de 972 (1.64 p. c.).

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 4,235,220.48 contre fr. 4,292,434.84 en 1904, soit une diminution de fr. 57,214.36 (1.33 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement

Les Offices étrangers nous ont transmis 112,270 valeurs, d'où une diminution de 3,516 (3,04 p. c.) ; ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 4,923,298.59, accusant une augmentation de fr. 125,871.24 (2.62 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 8,820.20) a diminué de fr. 197.10 (2.19 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 29,060 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 603,669.33 et pour lesquels il a été perçu fr. 2,360.10 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1905, 594,114 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 68,622.26.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1904, accusent une augmentation de 2,827 (0.48 p. c.) quant au nombre et de fr. 4,390.09 (6.83 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 services de la Caisse d'épargne, de la Caisse de retraite et de la Caisse d'assurances continuent à progresser sensiblement.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1905	3,105,624	220,707,625	985,216	189,479,510 30	1,885,857	628,508,054 54
En 1904	2,964,138	213,587,183	927,766	181,644,930 96	1,785,145	601,309,191 72
Différences en 1905 . . .	+ 141,486 ou + 4.77 p. %	+ 7,120,442 ou + 3.33 p. %	+ 57,450 ou + 6.19 p. %	+ 7,834,579 34 ou + 4.31 p. %	+ 100,712 ou + 5.64 p. %	+ 27,198,922 82 ou + 4.52 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1905	35,566	89,208,676 06	12,591	31,908,355 98	75,389	268,457,400
En 1904	33,436	56,866,432 62	11,155	28,021,275 35	68,002	239,881,000
Différences en 1905 . . .	+ 2,130 ou + 6.37 p. %	+ 3,402,243 44 ou + 5.98 p. %	+ 1,436 ou + 12.87 p. %	+ 3,885,080 63 ou + 1.386 p. %	+ 7,387 ou + 10.86 p. %	+ 28,576,400 ou + 11.91 p. %

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	BREVETS EXISTANT au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	NOMBRE	MONTANT des rentes annuelles.
En 1905	1,091,136	6,066,327	22,914	1,328,840 01	659,899	6,462	1,146,900 94
En 1904	1,027,353	5,672,709	21,275	1,312,777 66	591,186	5,567	1,142,772 94
Différences en 1905 . . .	+ 63,783 ou + 6.21 p. %	+ 393,618 ou + 6.94 p. %	+ 1,639 ou + 7.70 p. %	+ 16,062 35 ou + 1.22 p. %	+ 68,713 ou + 11.62 p. %	+ 895 ou + 16.08 p. %	+ 4,128 » ou + 0.36 p. %

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1905	4,588	653,352	43	26,006 32
En 1904	4,481	1,017,085	32	5,972 58
Différences en 1905 . . .	+ 107 ou + 2.39 p. %	- 363,733 ou - 35.76 p. %	+ 11 ou + 34.37 p. %	+ 20,123 76 ou + 336.94 p. %

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 1905, s'est élevé à 78,163 et le montant à fr. 173,999. En 1904, ce nombre avait été de 74,383 et le montant de fr. 163,759. II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21,
VI, p. B, 24.

On constate donc une augmentation de 3,780 (5.08 p. c.) quant au nombre et de fr. 10,240 (6.23 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe qui avait été, en 1904, de fr. 7,667.40, a atteint, en 1905, fr. 8,438.60, soit une augmentation de fr. 471.20 (6 13 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 1905, à fr. 80,663.80; cette somme est supérieure de fr. 7,013.43 ou 9.52 p. c. au montant des droits perçus en 1904 (fr. 73,650.35).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait atteint fr. 241,780.61 en 1904, a été de fr. 228,988.84 en 1905, soit une diminution de fr. 12,791.77 ou 5.29 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 1905, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à 13,350,023 francs.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux; au 31 décembre 1905, nous comptons 1,333 bureaux, dont 25 ne pourront être mis en activité qu'en 1906.

Parmi ces 1,333 bureaux, se trouvent 398 sous-perceptions, 34 bureaux de dépôt de poste, 173 dépôts-relais et 108 agences.

A la fin de 1904 il y avait 9,007 boîtes aux lettres, en 1905, le nombre en a été porté à 9,259, soit 252 nouveaux placements.

	En 1905.	En 1904.	Différence pour 1905.
Boîtes attachées aux malles-poste	65	69	— 4
— aux trains vicinaux	171	166	+ 5
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	330,323	336,165	— 5,840

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était en 1904, de 4,488. En 1905, il s'est élevé à 4,722, augmentation : 234.

Le nombre de distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes a été de 2 dans 521 localités, de 3 dans 238 localités, de 4 ou 5 dans 181 localités, de 6 ou 7 dans 8 localités, et de 9 dans 1 localité.

1 perception et 1 sous-perception n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,657 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (290), il y en a 8 qui sont desservies neuf fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies six fois, 6 cinq fois, 13 quatre fois, 43 trois fois, 1,036 deux fois et 545 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 1,060 localités.

§ 2 — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1905, comme en 1904, au nombre de 23, sur lesquelles ont circulé 68 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1904, le nombre de ces bureaux était de 69.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1904, de 6,955 kilomètres; en 1905, il a été de 6,806 kilomètres; diminution : 129 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1905, au nombre de 69, soit 4 de moins qu'en 1904 (73).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été, en 1905, de 2,798 kilomètres, soit 157 kilomètres en moins qu'en 1904 (2,955).

En 1905, les services de malles-poste ont transporté 183,960 voyageurs, soit 53,943 en moins qu'en 1904 (217,903),

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 1905.		En 1904.		Différences pour 1905.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre et sous-percepteurs.	2,813	246	2,720	229	+ 93	+ 17
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	5,026	72	4,770	67	+ 256	+ 5
	7,839	318	7,490	296	+ 349	+ 22
Totaux.	8,157		7,786		+ 371	
Pour mémoire : Agents de dépôt et gérants d'agence.	47	92	51	82	- 4	+ 10
	439		133		+ 6	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1905 s'élève à fr. 32,184,555.41, soit une augmentation de fr. 2,089,247.27, ou de 6.94 p. c., sur celle de 1904, qui était de fr. 30,095,288.14.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1905, à la somme de fr. 15,551,567.20, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1905, à 494,516 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 16,045,683.20 et la recette brute à fr. 32,184,555.41, le rapport entre ces deux sommes est de 49.86 p. c., tandis qu'il était en 1904 de 50.69 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1905, à fr. 16,138,852.21.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

$$\frac{8}{(14)}$$

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	"	12,318,696	"	45,082,531	"	"	"
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.61	682,175	"
1872.	37,775,178	3.79	15,415,998	2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	41,106,219	4.47	16,902,072	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.84	60,522,771	4.33	7,671,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,430,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,819	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,489	5.25	26,415,115	7.37	86,729,304	5.88	18,853,114	2.49
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,854	7.51	91,498,450	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	0.54	28,810,994	1.44	90,744,556	0.82	21,053,916	0.12
1887.	62,474,789	0.39	24,656,279	14.42	86,831,068	4.31	21,416,448	1.72
1888.	64,563,036	3.81	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.15	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	1.13	28,177,695	2.88	95,484,494	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,856	3.35	97,802,855	2.43	31,170,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	0.36	99,295,244	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,118,796	3.90	30,798,816	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.61
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	1.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,338,824	6.02	117,848,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,767	4.28	36,997,464	4.69	123,040,221	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,112,630	5.89	39,089,597	5.65	130,202,227	5.82	46,523,542	7.35
1900.	96,226,602	5.61	41,391,326	5.89	137,617,928	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,213,548	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.	106,076,075	2.43	50,206,008	3.89	156,281,083	2.80	63,404,666	5.66
1904.	106,045,402	0.03	49,951,376	0.51	155,996,778	0.18	67,794,558	6.92
1905.	111,487,182	5.13	54,912,816	9.93	166,399,998	6.67	75,249,148	11.00
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	3,052,146	3.01	2,704,298	5.99	5,756,414	3.90	4,814,228	8.03

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1905 (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	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
16,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,324	2.98	23,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.81	7,818,600	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	34,753,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.73	13,176,514	— 12.89	9,567,993	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	9.56	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.44
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	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,063	1.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,091,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,165	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,316	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
3,878,626	37.60	31,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 5.48	68,457,974	14.17
3,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,965	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,315,300	4.79	59,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.5	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	50,195,766	2.38	19,103,455	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	1.49	42,502,135	5.74	20,578,296	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,061,193	8.26
8,008,546	7.04	45,376,318	0.44	20,597,401	— 0.91	101,513,576	— 8.29	91,274,339	2.48
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	22,145,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,423	5.62
9,836,383	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	4.34	122,451,701	10.73	107,960,414	11.93
11,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,419,478	2.83	127,701,208	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	26,365,428	3.94	137,755,683	2.25	133,492,970	7.96
16,752,914	12.28	76,759,436	8.75	27,393,304	3.90	139,744,644	1.44	154,492,624	15.73
18,244,746	8.90	81,619,412	6.37	28,304,902	3.33	134,639,153	— 3.65	162,972,771	8.49
10,055,204	9.92	87,849,762	7.59	29,468,749	4.11	138,342,249	2.75	173,535,247	6.48
21,486,639	7.14	96,733,787	10.12	31,440,480	6.69	147,750,316	6.80	185,420,949	6.85
1,455,941	8.65	6,270,169	8.76	4,215,014	4.39	2,606,319	1.93	12,384,480	8.50

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).
Comparaison des années 1905 et 1904.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1905.	
		1905.	1904.		
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	245,887	234,174	+ 41,743
		— de l'étranger.	74,696	74,645	+ 51
	Ensemble.		320,583	308,819	+ 41,764
	originaires de l'étranger	108,265	103,481	+ 4,784	
Ensemble.		428,848	412,300	+ 46,548	
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger . .	591	491	+ 100
		originaires de l'étranger	5,939	4,993	+ 946
	Ensemble.		6,530	5,484	+ 1,046
	Totaux.		435,378	417,781	+ 47,594
Montant des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur	398,061,237 70	368,783,232 24	+29,278,005 46
		— de l'étranger.	78,551,234 84	77,454,698 48	+ 1,096,536 36
	Ensemble.		476,612,492 54	446,237,930 72	+30,374,561 82
	originaires de l'étranger	84,221,766 49	77,893,902 46	+ 6,330,864 39	
Ensemble.		560,837,259 03	524,131,832 82	+36,705,426 21	
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger . .	554,080 25	303,214 55	+ 250,865 70
		originaires de l'étranger	1,838,017 20	1,541,772 67	+ 396,244 53
	Ensemble.		2,392,097 45	1,744,987 22	+ 647,110 23
	Totaux.		563,229,356 48	525,876,820 04	+37,352,536 44
Produit	port	92,803 55	90,879 95	+ 1,923 60	
	droit proportionnel et droit fixe réunis.	463,721 87	456,841 94	+ 6,879 93	
Totaux.		256,525 42	247,721 89	+ 8,803 53	
Nombre de lettres perdues ou spoliées		3	3	—	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*) 2,690 »	(*) 9,827 50	— 7,137 50	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 1,764,968	(*) 1,681,984	+ 82,984
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	1,601,072	1,556,819	+ 44,253
	Ensemble.		565,254	528,267	+ 36,984
	mandats originaires de l'étranger.	3,931,291	3,767,070	+ 164,221	
Totaux.		839,211	499,431	+ 39,780	
Totaux.		4,470,502	4,256,601	+ 204,001	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 219,532,844 81	(*) 203,503,698 61	+16,029,146 20
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	13,580,102 »	13,445,320 »	+ 134,782 »
	Ensemble		32,447,163 29	29,016,087 63	+ 3,441,077 66
	mandats originaires de l'étranger.	265,570,112 10	245,665,106 24	+19,905,005 86	
Totaux.		32,142,263 78	28,475,259 43	+ 3,667,004 35	
Totaux.		297,712,375 88	274,140,365 67	+23,572,010 21	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	Bons de poste	534,497 80	505,350 70	+ 28,947 10
		Mandats du service international	401,314 45	98,364 55	+ 2,949 90
	Totaux.		312,123 94	285,097 31	+ 27,026 63
	Totaux.		947,936 19	889,012 56	+ 58,923 63
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		Nombre	8	13	— 5
		Montant	323 95	455 34	— 131 39
Effets de commerce.					
a. <i>Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés.		36,472	37,039	— 567	
Produit de la taxe		7,294 40	7,407 80	— 113 40	
Nombre de protêts.	par huissiers	235	206	+ 29	
	par agents des postes	442	485	— 43	
b. <i>Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	déposés	3,203,236	3,085,418	+ 117,818	
	encaissés.	2,979,254	2,870,006	+ 109,248	
Montant des effets	déposés	774,588,505 59	737,286,687 02	+37,301,818 57	
	encaissés.	731,154,290 98	697,014,611 56	+34,139,679 42	
Produit de la taxe		(*) 1,150,840 90	1,103,455 59	+ 47,385 40	
Nombre d'effets protestés.	par huissiers	62,333	60,437	+ 1,896	
	par agents des postes	123,999	122,317	+ 1,682	

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1905, transporté celles qui renfermaient 3,512,975 lettres recommandées. Dix de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(*) Dont fr. 2,650 à charge du Trésor.

(*) Dont fr. 9,737,50 à charge du Trésor.

(1) Non compris : 1° 65,062 mandats, s'élevant à fr. 27,420,976-67 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2° une somme de fr. 770,247 (taxe fr. 2,479-40), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,937,859-47 (taxe fr. 4,391) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

(2) Non compris : 1° 94,331 mandats s'élevant à fr. 27,635,965-04, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2° une somme de fr. 787,300 (taxe fr. 2,231.90) liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation et 3° une somme de fr. 2,095,217-57 (taxe fr. 3,719-45) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

(3) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,243-70), pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 445 80), et pour la remise, à des tiers, de récépissés de versement en compte courant (fr. 42-60).

N° II. (Suite.) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*
Comparaison des années 1905 et 1904.

	ANNÉES.		DIFFÉRENCES pour 1905.	
	1905.	1904.		
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹) 9,522,454	9,061,554	+ 460,900	
Montant des quittances	déposées	420,223,132 88	399,276,655 10	+20,946,477 78
		encaissées	(²) 365,842,585 94	345,444,858 59
Produit de la taxe	(³) 4,690,232 35		4,613,072 55	+ 77,159 80
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	Journaux belges	560,080	559,891	+ 189
		— étrangers	(⁴) 34,034	31,396
Totaux			594,114	591,287
Montant des abonnements souscrits	2,606,802 56	2,576,041 09	+ 30,761 47	
Produit de la taxe	68,622 26	64,232 47	+ 4,390 09	
Permis de pêche.				
Nombre de permis délivrés	78,463	74,383	+ 3,780	
Montant des permis délivrés	473,999	463,759	+ 10,240	
Produit de la taxe	8,438 60	7,667 40	+ 471 20	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	436,711	440,190	— 4,389	
Montant des coupons et des titres amortis	déposés	4,184,094 04	4,207,938 39	— 23,844 35
		encaissés	4,159,467 67	4,191,413 61
Produit de la taxe	2,592 35		2,672 70	— 80 35
Récouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	originaires de l'intérieur	(⁵) 58,407	59,379	— 972
		— l'étranger	(⁶) 412,270	445,786
Montant des valeurs	à recouvrer		(⁷) 4,235,220 48	4,292,434 84
		recouvrées	(⁸) 4,923,298 59	4,797,427 35
	— l'intérieur		(⁹) 3,299,503 08	3,323,989 56
		— l'étranger	3,888,687 87	3,811,221 73
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.	(⁴) 8,820 20		9,017 30	— 497 10
Nombre de valeurs protestées en Belgique	par huissiers	159	141	+ 18
	par agents des postes	42	32	+ 10

(¹) Y compris 86,786 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 908,439-02 et ayant donné un produit de fr. 13,817-65.
(²) Non compris 1,154 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
(³) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.
(⁴) Y compris 29,060 envois contre remboursement s'élevant à fr. 603,669-33 et pour lesquels on a perçu fr. 2,360-10 du chef de taxe d'encaissement des envois recouvrés.

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 1905	109,816,728	1,424,567	245,887	111,487,182	28,518,256	2,697,460	31,215,716	142,702,898	75,219,148	8,222,500
	En 1904	104,501,566	1,309,662	234,174	106,045,402	26,654,420	2,604,652	29,259,072	135,304,474	67,794,558	7,509,580
	Différences	+5,315,162	+114,905	+11,713	+5,441,780	+1,863,836	+92,808	+1,956,644	+7,398,424	+7,424,590	+712,920
Expéditions de Belgique.	En 1905	27,538,731	984,030	(a) 75,287	28,598,048	59,245	34,999	94,244	28,692,292	11,799,975	•
	En 1904	24,453,546	901,000	(b) 75,136	25,429,682	71,851	31,434	103,285	25,532,967	11,093,830	•
	Différences	+3,085,185	+83,030	+151	+3,168,366	-12,606	+3,565	-9,041	+3,159,325	+706,145	•
Expéditions de l'étranger.	En 1905	25,096,188	1,104,376	(c) 114,204	26,314,768	116,532	13,988	130,520	26,445,288	9,886,661	•
	En 1904	23,375,872	1,037,348	(d) 105,474	24,521,694	89,908	16,484	106,392	24,628,086	8,961,368	•
	Différences	+1,720,316	+67,028	+8,730	+1,793,074	+26,624	-2,496	+24,128	+1,817,202	+925,293	•
En général.	En 1905	162,451,647	3,512,973	(e) 435,378	166,399,998	28,694,033	2,746,447	31,440,480	197,840,478	96,735,787	8,222,500
	En 1904	152,330,984	3,248,010	(f) 417,784	155,996,778	26,816,179	2,652,570	29,468,749	185,465,527	87,849,762	7,509,580
	Différences	+10,120,663	+264,963	+17,594	+10,403,220	+1,877,854	+93,877	+1,971,731	+12,374,951	+8,886,025	+712,920

(a) Dont 591 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 491 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 5,959 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 4,933 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 6,550 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 5,484 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 86,786 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris les envois contre remboursement.

(i) Y compris 29,060 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	149,840
		le Télégraphe	2,215,725

Total . . . 2,595,565

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,595,565 figurant en tête de la colonne.

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances et des valeurs d'encaissement (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'encaissement.		TAXE d'affranchissement en espèces des journaux (Abonnements — poste).		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE sur la vente des permis de pêche.		TAXE SUR LES MAN	
												Service interne.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année.	1905 . . .	28,318,264	33	1,158,435	30	720,237	54	68,622	26	8,438	60	544,868	20
	1904 . . .	26,396,928	71	1,410,863	30	680,035	29	64,232	47	7,667	40	544,552	05
Différences pour 1905.	en plus . .	1,921,325	62	47,272		40,202	25	4,390	09	474	20	30,816	15
	en moins . .												

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

		TIMBRES-POSTE.									
		DE 1 centime.	DE 2 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 25 cent.	DE 35 cent.	DE 60 cent.	DE 1 franc.	DE 2 francs.
Résultats de l'année.	1905 . .	184,596,083	22,262,481	91,290,689	115,132,890	6,821,816	19,509,814	1,791,175	2,049,358	435,071	108,516
	1904 . .	174,072,502	19,566,418	83,870,339	108,690,756	6,226,407	18,228,112	1,627,648	1,912,716	394,915	92,108
Différences pour 1905.	en plus.	10,523,581	2,696,063	7,420,300	6,242,134	595,409	1,281,702	163,527	136,642	40,126	14,318
	en moins.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année.	1905 . .	1,845,960 83	445,249 62	4,561,534 45	11,513,289 "	1,384,343 20	4,877,453 50	636,911 25	1,024,679 "	435,071 "	213,032 "
	1904 . .	1,740,725 02	391,328 36	4,193,519 45	10,669,075 60	1,245,281 40	4,557,028 "	569,676 80	956,358 "	394,945 "	184,396 "
Différences pour 1905.	en plus.	105,235 81	53,921 26	371,015 "	624,213 40	119,081 80	320,425 50	67,234 45	68,321 "	40,126 "	28,636 "
	en moins.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

(a) Il n'a été porté en recette, en 1903, que fr. 29,484,528-23, soit en moins fr. 1,025,006-12, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs ; 2° pour dépôt à la Caisse d'épargne, etc ; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe ; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste.

En 1904, il avait été porté en recette fr. 27,515,459-41.

* L'enveloppe-lettre a été supprimée par arrêté ministériel du 30 juin 1904. Les formules de ce type ont continué à être valables et elles ont été écoulées entièrement au prix de 10 centimes pièce durant la période du 1^{er} août au 31 décembre 1904.

Comparaison des années 1903 et 1904.

DAYS DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	<i>Observations.</i>
Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
310,877 46	101,314 45	68,331 26	888,756 01	32,184,535 44	
285,176 83	98,364 55	56,652 72	883,815 42	30,093,288 44	
25,700 63	2,949 90	41,678 54	4,940 89	2,089,247 27	
•	•	•	•	•	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1903 et 1904.

TITÉS.

ENVELOPPES-LETTRES de 10 centimes.	ENVELOPPES -lettres de 11 cen- times.	ENVELOPPES timbres de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
			SIMPLES.		DOUBLE.		DE 10 cent.	DE 25 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.	
			DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.								
			FR. c.	FR. c.	FR. c.	FR. c.	FR. c.	FR. c.	FR. c.	FR. c.	FR. c.	FR. c.	FR. c.	
(*)	(*)	150,130	49,889,213	2,706,576	266,771	28,421	4,504,391	38,035	382,100	826,452	826,703	87,795	13,659	503,718,169
57,930	4,608	152,022	46,639,370	2,427,793	252,189	26,009	4,307,604	28,157	300,049	758,347	754,689	87,190	14,088	470,692,235
"	"	"	3,249,864	278,783	14,582	2,412	196,697	9,878	82,051	68,105	74,014	605	"	+ 33,025,934
57,930	4,608	1,892	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	429	•

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.
"	"	16,514 30	2,494,462 15	270,657 60	29,677 10	5,681 20	450,439 10	9,508 75	19,105 "	82,645 20	165,740 60	43,897 50	13,659 "	30,509,534 35
5,793	508 88	16,722 42	2,331,068 95	242,779,30	25,218 90	5,201 80	430,769 40	7,039 25	15,002 45	75,834 70	150,937 80	43,595 "	14,088 "	28,487,791 48
"	"	"	162,493 20	27,878 30	1,468 20	482 40	19,869 70	2,469 50	4,102 55	6,810 50	14,801 80	302 50	"	+ 2,021,742 87
5,793	508 88	208 12	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	429	•

N^o VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1905 et 1904.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.	PERMIS de fr.						TOTAL.	
	1 (simples)	2 (doubles)	3 (simples)	4 (doubles)	5 (simples)	10 (simples)		
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1905. . .	24,433	1,753	43,083	4,666	525	3,703	78,163
	1904. . .	23,591	1,637	41,007	4,265	505	3,378	74,383
Différences pour 1905	en plus. .	842	116	2,076	401	20	325	+ 3,780
	en moins.	»	»	»	»	»	»	
VALEURS.								
Résultats de l'année	1905. . .	Fr. 24,433	Fr. 3,506	Fr. 86,166	Fr. 18,664	Fr. 4,200	Fr. 37,030	Fr. 173,999
	1904. . .	23,591	3,274	82,014	17,060	4,040	33,780	163,759
Différences pour 1905	en plus. .	842	232	4,152	1,604	160	3,250	+ 10,240
	en moins.	»	»	»	»	»	»	

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

$$\frac{c}{(s)}$$

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE I^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux.

RELATIONS INTERNATIONALES.

Les relations télégraphiques ont été ouvertes avec l'État indépendant du Congo ainsi qu'avec l'île Jap (Carolines).

Des réductions de taxe ont été accordées pour les correspondances échangées avec l'Autriche-Hongrie, l'Égypte, l'île de Chypre, Aden, Périm, les possessions françaises et italiennes de la mer Rouge, l'Abyssinie, l'Yemen, le Boukhara, les Indes britanniques, Ceylan, la Birmanie et le Bélouchistan. De plus, les taxes applicables aux télégrammes échangés avec la Corée et le Japon par la voie des Indes, ont été réduites de façon à les rendre égales à celles de la voie Wladiwostock.

*
* *

Le gouvernement coréen a confié au gouvernement japonais l'exploitation de son service télégraphique.

*
* *

Un nouveau câble a été immergé :

1° Entre Brest et Dakar (Sénégal), par le gouvernement français. Ce câble est utilisé, aux mêmes conditions de taxe que par les autres lignes, notamment pour la correspondance avec l'Afrique occidentale, l'Afrique du sud et l'Afrique centrale ainsi qu'avec l'Amérique du sud ;

2° Entre Ballinskelligs Bay (Irlande) et Canso (Nouvelle Écosse) par la « Commercial Cable Co » ; cette extension porte de quatre à cinq le nombre des câbles transatlantiques appartenant à cette compagnie ;

3° Entre Oran et Cadix avec point d'atterrissement à Tanger ;

4° Entre Constantinople et Constantza (Roumanie).

II.

Statistique des correspondances.

§ 1. — TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1905 et en 1904, des deux services (intérieur et international) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES						
		intérieures.	internationales		TOTAL.	
			au départ et à l'arrivée	en transit.		
Mouvement.	{	1905. . .	3,589,126	3,203,482	485,951	7,278,559
		1904. . .	3,354,458	2,902,184	465,652	6,722,254
Différence pour 1905. . .	{		+ 234,688	+ 301,298	+ 20,519	+ 556,505
			ou + 7.00 %	ou + 10.58 %	ou + 4.36 %	ou + 8.27 %
Recette. . .	{	1905. . .	2,071,507 08	2,559,278 19	273,572 46	4,906,157 70
		1904. . .	1,950,496 75	2,504,643 29	267,761 14	4,502,901 15
Différence pour 1905. . .	{		+ 141,010 30	+ 254,634 90	+ 7,611 55	+ 405,256 55
			ou + 7.30 %	ou + 11.05 %	ou + 2.84 %	ou + 8.95 %

b. *Service intérieur.*

Les 3,589,126 télégrammes privés, échangés en 1905 entre bureaux belges, comprennent entre autres catégories :

35,612 dépêches urgentes ou 992 sur 100,000;
 21,465 dépêches-mandats ou 598 sur 100,000;
 20,806 dépêches enregistrées ou 580 sur 100,000.

Le collationnement (répétition intégrale du télégramme par le bureau qui a reçu) ainsi que l'accusé de réception, sont rarement demandés : respectivement 9 et 12 cas par 100,000 télégrammes.

Ces chiffres démontrent que le public n'use que très exceptionnellement des mesures de précaution que le règlement met à sa disposition en vue de prévenir des erreurs de transmission ou de remise.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe (1), s'élève :

pour 1903, à	2,245,723
— 1904, à	2,071,518

soit, pour 1903, une augmentation de 174,207 correspondances ou de 8.41 p. c.

c. Service international

Départ et arrivée :

Par rapport à 1904, le nombre des correspondances échangées, en 1905, entre la Belgique et les pays de l'étranger, a augmenté de 10.38 p. c.

Le nombre des télégrammes urgents (2), compris dans celui des correspondances précitées et qui, en 1904, a été de 62,132, s'est élevé, en 1905, à 66,684, soit une augmentation de 4,552 télégrammes ou de 7.33 p. c.

Transit :

En 1905, le nombre des télégrammes privés en transit a été supérieur de 4.36 p. c. à celui de 1904.

Cette augmentation porte notamment sur le transit franco-néerlandais.

Les accroissements considérables constatés dans le service interne — télégrammes et correspondances postales par exprès — ainsi que dans le service international, sont, pour une large part, dus à l'exposition universelle de Liège.

En ce qui concerne spécialement les correspondances internationales, on remarquera que le nombre de celles-ci tend à augmenter sensiblement, malgré l'extension donnée aux communications téléphoniques avec les pays voisins.

L'annexe n° I (page 28) donne, par relation, le mouvement statistique des télégrammes par comparaison avec l'année 1904 et montre ainsi sur quels pays porte principalement l'augmentation constatée.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Le nombre des télégrammes de service de l'Etat, émis sans application de taxe, s'est élevé, en 1905, à 11,141,380 dont 282,320 pour les besoins du service des télégraphes.

(1) Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

(2) Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

Les agents de l'Etat ont, en outre, transmis et reçu, pour le service des chemins de fer concédés, 151,320 télégrammes qui n'ont pas non plus donné lieu à perception de taxe.

Le nombre *total* des télégrammes de service traités par le personnel de l'Etat, en 1903, s'élève donc à 11,141,380 + 151,320 ou à 11,292,700.

Ces chiffres font voir que, à elles seules, les correspondances de service de l'Etat constituent à peu près le mouvement *complet* de la télégraphie de service.

Le nombre de ces correspondances	11,141,380,
comparé au nombre similaire de l'année précédente	8,744,340,
accuse une augmentation de	<u>2,397,040</u>

correspondances ou de 27.41 p. c.

Cette augmentation, tout à fait anormale, porte principalement sur les télégrammes qui ont été émis en vue d'assurer la sécurité de la marche des trains.

Parmi les circonstances qui ont le plus influé sur l'accroissement de cette catégorie de télégrammes de service, il faut noter, d'une part, l'activité intense des transports de marchandises et de voyageurs à laquelle ont donné lieu les grèves de mineurs du commencement de l'année, l'exposition de Liège ainsi que les fêtes du 75^e anniversaire de l'indépendance nationale, et, d'autre part, les conditions difficiles dans lesquelles s'est effectuée l'exploitation des chemins de fer, à certaines périodes de l'année, à raison des travaux entrepris aux abords de plusieurs gares importantes.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. — BUREAUX.

	EN 1905.	EN 1904.	DIFFÉRENCE en 1905.
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
1° Bureaux de l'État établis :			
a. Dans des stations de l'État.	804	789	+ 15
b. — de compagnies de chemins de fer.	39	39	—
c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	379	365	+ 14
d. Dans des postes éclusiers.	8	8	—
e. — bureaux militaires	8	8	—
Ensemble.	1,238	1,209	+ 29
2° Bureaux de compagnies de chemins de fer.	51	51	—
Totaux de A.	1,289	1,260	+ 29
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'État.	83	86	— 3
b. — de compagnies de chemins de fer	3	8	—
c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	23	21	+ 2
d. — postes éclusiers.	59	59	—
e. — bureaux militaires.	1	2	— 1
f. — bureaux de police.	1	2	— 1
Ensemble.	175	178	— 3
Totaux de A et B.	1,464	1,438	+ 26
C. Bureaux de dépôt :			
a) disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes	36	34	+ 2
b) non pourvus d'appareils de transmission.	651	631	+ 20
Ensemble.	687	665	+ 22
Totaux de A, B et C.	2,151	2,103	+ 48
D. Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement	94	95	— 1
Totaux généraux.	2,245	2,198	+ 47

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1905.
		1905.	1904.	
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres
Longueur des lignes.	aériennes.	6,509	6,507	+ 2
	souterraines	42	8	+ 4
	sous-fluviales.	6	6	—
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (1)		98	98	—
Totaux.		6,625	6,619	+ 6
Développement total des fils conducteurs	aériens.	35,443	35,740	— 295
	souterrains.	4,151	383	+ 768
	sous-fluviaux.	30	33	— 3
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (1).		517	517	—
Totaux.		37,143	36,673	+ 470

Ces chiffres ne comprennent ni 587 kilomètres de lignes (portant 2.136 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 634 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 31 décembre 1905, le réseau télégraphique de la Belgique se composait donc de 37,143 + 2,136 + 634 ou de 39,913 kilomètres de fils conducteurs.

Il existe en outre, à Bruxelles, 3,050 mètres de tubes pneumatiques servant à relier le bureau central à chacun des bureaux installés à la Bourse, à la station du Nord et à la station du Midi.

(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.

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	{	a. Système Morse ⁽¹⁾	1,457
		b. — Hughes	74
		c. — — installés en duplex	20
		d. — — — diplex	4
		e. Parleurs-récepteurs.	712
		Total.	<u>2,267</u>

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1905, 7 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

(1) Non compris les appareils des particuliers, du service hydraulique, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE.

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1903, l'État a créé dix-huit réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes : Bouillon, Habay-la-Neuve, Libin, Paliseul et Saint-Médard (groupe d'Arlon); Grammont (groupe de Bruxelles); Bascoup, Châtelineau et Sombreffe (groupe de Charleroy); Comines et Staden (groupe de Courtrai); Marche, Seraing, Soheit-Tinlot et Tongres (groupe de Liège); Oostcamp (groupe du Littoral); Spontin (groupe de Namur); Lessines (groupe de Tournai).

Le nombre des réseaux est ainsi porté à 162.

Installations temporaires. — Il avait été installé dans l'enceinte de l'exposition internationale de Liège (1903), outre un bureau public, un bureau central temporaire auquel pouvait être raccordé, à des conditions spéciales déterminées dans l'arrêté royal du 23 octobre 1904, tout établissement situé dans les bâtiments et dans les dépendances de cette exposition.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a poursuivi :

1° Les travaux d'extension et de parachèvement du réseau téléphonique de Bruxelles (construction de nouvelles canalisations souterraines, établissement de poteaux de dispersion, doublement des fils et démolition partielle des anciennes installations);

2° La transformation du réseau téléphonique de Liège. Le bureau central de ce réseau a été transféré dans le nouvel hôtel.

Elle a achevé le doublement des fils des abonnés du réseau de Mons.

Tarifs. — Tous les abonnés du réseau de Liège ont été pourvus indistinctement de raccords bifilaires; malgré cet accroissement de dépense, la surtaxe afférente à l'usage d'un second fil de raccordement a été supprimée dans ce réseau.

Bureaux publics. — Des bureaux publics téléphoniques ont été ouverts à Bruxelles (halte de la chaussée de Louvain), Châtelineau (station), Enghien (station), Haine-Saint-Pierre (station), Jemelle (station), Jumet-Brûlotte (station), Koekelberg (station), Libramont (station), Liège (Amercœur), Liège (Bourse), Lierre (Centre), Manage (station), Mouscron (station), Ottignies (station), Pepinster (station), Saint-Gilles (place du Sud), Schaerbeek

(maison communale), Uccle (poste) et Vielsalm (poste), ce qui porte à 139 le nombre de ces bureaux.

Échange téléphonique de télégrammes. — Ce service s'est étendu dans le courant de l'année 1903 aux bureaux des localités ci-après : Comines, Grammont, Habay-la-Neuve, Marche, Paliseul, Seraing, Sprimont, Tongres et Vielsalm.

Les bureaux de poste de Bruxelles (Chancellerie), de Liège (Amercœur), de Molenbeek-Saint-Jean (rue de la Princesse) et de Thielt ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission des télégrammes au réseau télégraphique général. Le poste téléphonique qui avait été installé au bureau télégraphique de Muno a été remplacé par un appareil télégraphique Morse.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE INTERNE.

Extension des relations. — Les réseaux de Bascoup, Bouillon, Châtelineau, Comines, Grammont, Habay-la-Neuve, Lessines, Libin, Marche, Oostcamp, Paliseul, Saint-Médard, Seraing, Soheit-Tinlot, Sombreffe, Spontin, Staden et Tongres ont été mis en relation avec tous les réseaux belges.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

I. — *Service anglo-belge.*

Extensions. — Le service téléphonique anglo-belge qui, dans le réseau propre de Gand, était limité aux bureaux publics et à quelques postes d'abonné appropriés à cette fin, a été étendu, dans les relations ouvertes au public, à tous les postes du réseau.

Les réseaux auxiliaires de Grammont, Marche, Seraing, Soheit-Tinlot et Tongres ont, par assimilation aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, été mis en relation avec le réseau du « comté de Londres » (petit réseau).

Les abonnés et les bureaux publics de la « National Telephone Company », société qui exploite un réseau à Londres et dans les alentours, concurremment avec le gouvernement, ont été admis à participer au service téléphonique anglo-belge dans les mêmes limites et aux mêmes conditions que les abonnés et les bureaux publics du Post Office. Toutefois, dans les réseaux de province de ladite compagnie, comprenant plusieurs bureaux centraux, le service est limité aux postes raccordés au bureau central principal du réseau.

II. — *Service franco-belge.*

Extensions. — Les réseaux auxiliaires de Ciney, Havelange, Profondeville (groupe de Namur) et de Vielsalm (groupe de Verviers) disposent actuellement des mêmes relations franco-belges que les autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs.

Les relations ci-après ont été ouvertes au public :

1° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Liège, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Tournai, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines *avec* Alfortville, Aulnay-sous-Bois, Bagneux, Bagnolet, Besançon, Bezons, Bobigny, Bourg-la-Reine, Châtenay, Chatillon-sous-Bagneux, Claye-Souilly, Cormeilles-en-Parisis, Courneuve (La), Dammartin-en-Goëlle, Deuil, Domont, Ecouen, Ferté-sous-Jouarre (La), Fontenay-aux-Roses, Franconville, Garches, Gennevilliers, Herblay, Houdan, Ile-Saint-Denis, Kremlin-Bicêtre, L'Hay, Louveciennes, Louvres, Luzarches, Mans (Le), Montfermeil, Montsoult, Nantes, Noisy-le-Sec, Perreux (Le), Provins, Romainville, Sannois, Sevran, Stains, Vaucresson, Verrières-le-Buisson, Ville-d'Avray, Villemonble et Villiers-sur-Marne ;

2° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Littoral, Termonde, Tournai, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines *avec* Reims ;

3° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Courtrai, Gand, Littoral, Tournai *et réseaux propres* de Liège et de Mons *avec* Hondschoote ;

4° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Courtrai, Mons, Tournai *et réseaux* de Louvain et de Malines *avec* Montigny-en-Ostrevent et Quiévy ;

5° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Courtrai, Tournai *et réseau propre* de Liège *avec* Annay, Arques, Auchel, Beuvry, Blendecques, Bohain-en-Vermandois, Bruay, Caulaincourt, Chocques, Croisilles, Essigny-le-Petit, Fresnoy-le-Grand, Guines, Guise, Hargicourt, Lesdins, Marquion, Montbrechain, Neuville-Saint-Amand, Nœux-les-Mines, Origny-Sainte-Benoîte, Ribemont, Saint-Laurent-Blangy, Saint-Simon, Seraucourt-le-Grand, Tergnier et Vermand ;

6° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Courtrai, Tournai, *réseaux* de Louvain et de Malines *et réseau propre* de Mons *avec* Ailly-sur-Noye, Boves, Moliens-Vidame, Querrieu, Quevauvillers, Roisel, Steenwerck, Villers-Bocage et Wasquehal ;

7° *Groupes* d'Anvers, Charleroy, Gand, Landen, Littoral, Namur, Termonde, Tournai, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines *avec* Bordeaux, Dijon et Lyon ;

8° *Groupes* d'Anvers et de Mons *et réseaux* de Louvain et de Malines *avec* Chartres ;

9° *Réseaux propres* d'Anvers, Bruxelles, Courtrai et Tournai *avec* Tréport (Le) ;

10° *Groupe* de Bruxelles *avec* Ablis, Ablon, Andilly, Andresy, Angerville, Annet-sur-Marne, Antony, Asnières-sur-Oise, Athis-Mons, Auffargis, Auvers-sur-Oise, Avernes, Avon, Bailly, Ballancourt, Barcy, Bessancourt, Beynes, Bièvres, Blanc-Mesnil (Le), Bois-le-Roi, Boissière (La), Boissy-l'Aillerie, Boissy-le-Châtel, Boissy-Saint-Léger, Boissy-Saint-Yon, Bonneuil-sur-Marne, Bonnières, Bordeaux, Bouffémont, Bouqueval, Bray-sur-Seine, Brétigny-sur-Orge, Briis-sous-Forges, Brou, Bruyères-sur-Oise, Buc, Carrières-Saint-Denis, Celle-Saint-Cloud, Cesson, Chailly, Chalo-Saint-Mars, Chamarande, Chambry, Champs-sur-Marne, Changis, Chanteloup, Chapelle-

Gautier (La), Chars, Chartrettes, Chateaufort, Château-Landon, Châtelet-en-Brie (Le), Chauffry, Chaumes, Chaville, Chennevières-les-Louvres, Chennevières-sur-Marne, Chesnay (Le), Chevreuse, Chevry-Cossigny, Clairefontaine, Combs-la-Ville, Conflans-Sainte-Honorine, Cormeilles-en-Vexin, Coubert, Crécy-en-Brie, Crosnes, Dammarié-les-Lys, Dammartin-en-Serve, Dammartin-sur-Tigeaux, Davron, Donnemarie-en-Montois, Dourdan, Draveil, Dugny, Egreville, Eunnery, Epinay-sur-Orge, Epinay-sur-Seine, Épône, Ermont, Esbly, Essarts-le-Roi (Les), Essonnes, Etang-la-Ville, Etréchy, Evry-Petit-Bourg, Faremoutiers, Ferrières-en-Brie, Ferté-Alais (La), Ferté-Gaucher (La), Fontenay-le-Fleuri, Fontenay-les-Louvres, Gagny, Galluis, Garancières, Garges, Germiny-l'Évêque, Gif, Gometz-le-Châtel, Gournay-sur-Marne, Goussainville, Grenoble, Grez-sur-Loing, Groslay, Guérard, Guignes-Rabutin, Héricy, Houilles, Houssaye (La), Isle-Adam (L'), Jouarre, Jouy-en-Josas, Juilly, Lardy, Lesigny, Limours, Lizy-sur Ourcq, Longjumeau, Longnes, Lorrez-le-Bocage, Magny-en-Vexin, Mandres, Marcoussis, Marines, Marlotte-Bourron, Marolles-en-Hurepoix, Marolles-sur-Seine, Massy, Maule, Mauperthuis, Mennecey, Méréville, Méry-sur-Oise, Mesnil-Amelot, Mesnil-Aubry, Mesnil-le-Roi, Mesnil-Saint-Denis, Mesnuls (Les), Milly, Mitry-Mory, Moisselles, Moissy-Cramayel, Montesson, Montevrain, Monthyon, Montigny-Lencoup, Montigny-sur-Loing, Montlhéry, Montlignon, Moret-sur-Loing, Morsang-sur-Orge, Moussy-le-Neuf, Mureaux (Les), Nangis, Nanteuil-les-Meaux, Neauphle-le-Château, Neauphle-le-Vieux, Nemours, Nézel, Noisy-le-Grand, Noisy-le-Roi, Orgerus, Orgeval, Orly, Ozoir-la-Ferrière, Pecq (Le), Persan, Perthes-en-Gatinais, Pierrefitte-sur-Seine, Pierrelaye, Pin (Le), Plaisir, Plessis-Trévisé, Pontcarré, Pontchartrain, Ponthierry, Port-Marly, Presles, Pussay, Queue-en-Brie (La), Queuelles-Yvelines (La), Rebais, Richebourg, Ris-Orangis, Rochefort-en-Yvelines, Roissy-en-France, Rosny-sous-Bois, Rosny-sur-Seine, Rozoy-en-Brie, Saacy-sur-Marne, Saclas, Saint-Arnoult, Saint-Brice-sous Forêt, Saint-Chéron, Saint-Cyr-l'École, Saint-Gratien, Saint-Léger-en-Yvelines, Saint-Leu-Taverny, Saint-Mammès, Saint-Nom-la-Bretèche, Saint-Ouen-l'Aumône, Saint-Prix, Saint-Soupplets, Saint-Vrain, Saints, Samois, Sarcelles, Sartrouville, Savigny-sur-Orge, Seine-Port, Septeuil, Sivry-Courtry, Soisy-sous-Etiolles, Soisy-sous-Montmorency, Souppes, Taverny, Thiais, Thieux, Thillay (Le), Thoiry, Thomery, Torcy, Touquin, Tremblay-les-Gonnesse, Triel, Us, Vallangoujard, Valmondois, Vaujours, Vaux-sur-Seine, Velizy, Verneuil-sur-Seine, Vernouillet, Viarmes, Vignieux, Vigny, Villeneuve-le-Comte, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-sous-Dammartin, Villeneuve-sur-Bellot, Villennes-sur-Seine, Villepinte, Villiers-le-Bel, Villiers-Saint-Georges, Viroflay, Viry-Châtillon, Voulx, Yerres ;

11° *Groupes* de Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Mons, Namur, Termonde, Tournai, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines avec Arcueil-Cachan, Argenteuil, Aepajon, Aubervilliers, Beaumont-sur-Oise, Bellevue-Meudon, Bois-Colombes, Bondy, Bougival, Bourget (Le), Brie-Comte-Robert, Brunoy, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chatou, Chelles, Choisy-le-Roi, Clamart, Colombes, Courbevoie, Créteil, Croissy, Eaubonne, Enghien-

les-Bains, Fontenay-sous-Bois, Gentilly, Gonesse, Issy, Ivry-sur-Seine, Joinville-le-Pont, Juvisy-sur-Orge, Lagny, Levallois-Perret, Lilas (Les), Livry, Maisons-Alfort, Malakoff, Marly-le-Roi, Meulan, Montereau, Montfort-l'Amaury, Montgeron, Montmorency, Montreuil-sous-Bois, Montrouge, Nanterre, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Orsay, Palaiseau, Pantin, Perray (Le), Poissy, Pré-Saint-Gervais, Raincy (Le), Rueil, Saint-Mandé, Saint-Maur-les-Fossés, Saint-Maurice, Saint-Michel-sur-Orge, Saint-Ouen, Sceaux, Vanves, Vésinet (Le), Villejuif, Villeneuve-Saint-Georges, Vincennes et Vitry-sur-Seine ;

12° *Groupes* de Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Namur, Termonde, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines avec Orléans ;

13° *Groupes* de Charleroy, Courtrai, Landen, Mons, Namur, Termonde, Tournai, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines avec Clichy-la-Garenne ;

14° *Groupes* de Charleroy, Gand, Landen, Liège, Littoral, Namur, Termonde, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines avec Saint-Quentin ;

15° *Groupes* de Charleroy, Gand, Landen, Namur, Termonde, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines avec Asnières (Seine), Boulogne-sur-Seine, Charenton, Corbeil, Coulommiers, Étampes, Fontainebleau, Maisons-Laffitte, Mantes, Meaux, Melun, Mortcerf, Neuilly-sur-Seine, Pontoise, Puteaux, Rambouillet, Saint-Cloud, Saint-Denis (Seine), Saint-Germain-en-Laye, Sèvres, Suresnes et Versailles ;

16° *Groupe* de Charleroy avec Compiègne ;

17° *Réseau propre* de Charleroy avec Montigny-en-Ostrevent, Villers-la-Montagne et Wasquehal ;

18° *Groupe* de Chimay avec Carnières, Cateau (Le), Caudry, Chailvet, Corbeny, Couvron, Crépy-en-Laonnois, Festieux, Guignicourt, Liesse, Ligny-en-Cambrésis, Marcoing, Masnières, Mons-en-Laonnois, Montmédy, Neufchâtel, Péronne, Quiévy, Saint-Hilaire-les-Cambrai, Saint-Quentin, Sissonne, Vivier-au-Court, Walincourt et Wasquehal ;

19° *Groupe* de Courtrai avec Bordeaux et Lyon ;

20° *Groupes* de Gand, Mons, Termonde, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines avec Marseille ;

21° *Groupe* de Gand avec Wasquehal ;

22° *Réseau propre* de Gand avec Jeumont et Vieux-Berquin ;

23° *Groupe* de Liège avec Bordeaux ;

24° *Réseau propre* de Liège avec Montigny-en-Ostrevent, Quiévy, Steenwerck, Villers-Bocage et Wasquehal ;

25° *Groupe* du Littoral avec Aniche, Corbehem, Hénin-Liétard, Lens, Marchiennes, Montigny-en-Ostrevent, Orchies, Sin-le-Noble, Somain, Vitry-en-Artois et Wasquehal ;

26° *Groupes* de Mons et de Verviers avec Tours ;

27° *Réseaux auxiliaires* du groupe de Mons avec Péronne ;

28° *Groupe* de Namur avec Anchamps, Chooz, Fépin, Fromelennes, Haybes et Montigny-sur-Meuse ;

29° *Réseau propre* de Verviers avec Coudekerque-Branche .

Les réseaux auxiliaires de Bascoup, Bouillon, Châtelineau, Comines, Grammont, Habay-la-Neuve, Lessines, Libin, Marche, Oostcamp, Paliseul, Saint-Médard, Seraing, Soheit-Tinlot, Sombreffe, Spontin, Staden et Tongres ont été mis en relation avec la France dans les limites adoptées pour les autres réseaux auxiliaires des groupes dont ils font partie.

III. — *Service germano-belge.*

Extensions. — Les réseaux auxiliaires de Berchem (groupe de Gand), d'Ecaussinnes et de Fcluy (groupe de Mons), de Jodoigne (groupe de Landen), de Beauraing, Gedinne, Havelange, Mesnil-Saint-Blaise et Rochefort (groupe de Namur) et de Vielsalm (groupe de Verviers), disposent actuellement des mêmes relations germano-belges que les autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs.

Les relations suivantes ont été ouvertes au public :

1° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Tournai, Verviers, *réseaux* de Louvain et de Malines *et réseau propre* de Liège avec Gräfrath, Lennep, Ohligs, Radevormwald, Ronsdorf, Schwelm, Solingen, Vohwinkel et Wermelskirchen ;

2° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Landen, Namur et Verviers avec Siegen ;

3° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Gand, Landen et Verviers avec Gelsenkirchen ;

4° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Gand, Littoral, Termonde, *réseaux* de Louvain et de Malines *et réseaux propres* de Charleroy, Courtrai, Landen, Liège, Mons, Namur, Tournai et Verviers avec Hiltrup ;

5° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Littoral, Namur et Verviers avec Andernach, Horrem et Neuenahr ;

6° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles et Verviers avec Durlach, Erfurt, Ettlingen et Hergenrath ;

7° *Groupes* d'Anvers et de Bruxelles avec Baden-Baden, Bergheim (Erf), Boppard, Elsdorf (Prusse rhénane), Gross-Moyeuve, Hattingen (Ruhr), Iserlohn, Langenschwalbach, Nassau (Lahn), Schönebeck (Elbe), Weinheim (Bergstrasse), Westerhusen (Elbe) et Worms ;

8° *Groupe* d'Anvers avec Dinslaken, Dresde, Kreuznach, Ludinghausen, Mettmann, Nauheim (Bad), Ober-und-Niederlahnstein, Rombach et Xanten ;

9° *Réseau propre* d'Anvers avec Bitburg, Cobourg, Herbesthal, Linnich et Prüm ;

10° *Postes à fil double du réseau propre* d'Anvers avec Colmar, Deuben, Koetzschenbroda, Loschwitz, Mugeln, Niedersedlitz, Pirna, Potschappel, Radeberg et Radebeul-Oberlössnitz ;

11° *Postes à fil simple du réseau propre* d'Anvers avec Potsdam ;

12° *Réseaux auxiliaires du groupe* d'Anvers avec Charlottenbourg ;

13° *Groupes* de Bruxelles, Charleroy, Namur et Verviers avec Bedburg ;

14° *Groupe* de Bruxelles avec Cannstatt, Carlsruhe (Bade), Degerloch, Deuben, Dresde, Fellbach, Feuerbach, Halle (Saale), Herbesthal, Koetzschen-

broda, Linnich, Loschwitz, Möhringen-s/ Fildern, Mugeln, Niedersedlitz, Pirna, Potschappel, Radeberg, Radebeul-Oberlössnitz, Stuttgart, Unterturkheim, Valkingen-s/ Fildern et Zuffenhausen ;

15° Réseau propre de Bruxelles avec Bitburg, Cobourg, Colmar, Emden, Norden et Prum ;

16° Postes à fil simple du réseau propre de Bruxelles et réseaux auxiliaires du groupe de Bruxelles avec Berlin et Charlottenbourg ;

17° Réseaux auxiliaires du groupe de Bruxelles avec Ludinghausen et Rombach ;

18° Groupes de Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Tournai et réseaux de Louvain et de Malines avec Erkelenz ;

19° Groupe de Charleroy avec Horrem ;

20° Réseau propre de Charleroy avec Gelsenkirchen, Gross-Moyeuve, Hattingen (Ruhr), Iserlohn et Rombach ;

21° Groupes de Courtrai, Landen, Namur, Tournai et réseaux de Louvain et de Malines avec Remscheid ;

22° Réseaux propres de Courtrai, Mons, Namur et Tournai avec Gelsenkirchen ;

23° Les relations du réseau propre de Gand avec Brême, qui, dans ledit réseau belge, étaient limitées aux postes reliés par fil double, ont été étendues à tous les postes de ce réseau ;

24° Réseau propre de Gand avec Carlsruhe (Bade), Durlach, Ettlingen et Iserlohn ;

25° Groupe de Landen avec Munchen-Gladbach et Rheydt ;

26° Réseau propre de Landen avec Bochum, Magdebourg, Schönebeck (Elbe) et Westerhusen (Elbe) ;

27° Groupe de Liège avec Hergenrath ;

28° Réseau propre de Liège avec Bedburg, Bingen (Rhin), Carlsruhe (Bade), Durlach, Erfurt, Ettlingen, Gelsenkirchen, Herbesthal, Horrem, Kehl, Linnich, Neuenahr, Saint-Jean-Sarrebruck, Siegen et Strasbourg ;

29° Réseau de Louvain avec Berlin, Coblenz, Crefeld, Dulken, Francfort-sur-Mein, Hanovre, Hedernheim, Lobberich, Magdebourg, Offenbach, Schönebeck (Elbe), Suchteln, Uerdingen, Viersen et Westerhusen (Elbe) ;

30° Réseaux auxiliaires du groupe de Mons avec Homberg (Rhin), Oberhausen (Rhin), Remscheid et Ruhrort ;

31° Groupe de Verviers avec Altona, Bingen (Rhin), Carlsruhe (Bade), Hambourg, Herbesthal, Kehl, Linnich, Metz et Strasbourg ;

32° Réseau propre de Verviers avec Cobourg, Deuben, Dresde, Hattingen (Ruhr), Iserlohn, Koetzchenbroda, Loschwitz, Mugeln, Niedersedlitz, Pirna, Potschappel, Radeberg et Radebeul-Oberlössnitz ;

33° Réseaux auxiliaires du groupe de Verviers avec Erkelenz.

Les réseaux auxiliaires de Bascoup, Châtelineau, Comines, Grammont, Lessines, Marche, Oostcamp, Seraing, Soheit-Tinlot, Sombresse, Spontin, Staden et Tongres ont été mis en relation avec l'Allemagne dans les limites adoptées pour les autres réseaux auxiliaires des groupes dont ils font partie.

IV. — *Service néerland-belge.*

Extensions. — Les relations suivantes ont été ouvertes au public :

1° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Liège, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Tournai, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines *avec* Akkrum (cabine), Alblasserdam (cabine), Beverwijk (cabine), Brock-op-Langendijk (cabine), Culenborg (cabine), Doetinchem (cabine), Druten (cabine), Elburg (cabine), Epe (cabine), Ginneken (cabine), Goor (cabine), 's Gravenzande (cabine), Groenlo (cabine), Harderwijk (cabine), Heemstede (cabine), Helden (dorp) (cabine), Helden-Panningen (cabine), Hellevoetsluis (cabine), Heijthuisen (cabine), Heusden (cabine), Hoek-van-Holland (cabine), Hoogeveen (cabine), Huizen (cabine), Hulst (cabine), Kethel (cabine), Koog-Zaandijk (cabine), Krimpen-sur-Lek (cabine), Krimpen-sur-IJssel (cabine), Krommenie (cabine), Lochem (cabine), Loosduinen (cabine), Medemblik (cabine), Middelharnis (cabine), Monnikendam (cabine), Naarden (cabine), Nijkerk (cabine), Noord-Scharwoude (cabine), Oosterhout (cabine), Oud-Beyerland (cabine), Overschie (cabine), Pernis (cabine), Pijnacker (cabine), Princenhage (cabine), Sint-Oedenrode (cabine), Sas-de-Gand (cabine), Schagen (cabine), Scheveningue (cabine), Terneuzen (cabine), Veghel (cabine), Velsen (cabine), Voorburg (cabine), Vreeswijk (cabine), Weesp (cabine), Wijk-aan-Zee (cabine), Ysselstein (cabine), Zaltbommel (cabine), Zuidlaren (cabine) et Zuid-Scharwoude (cabine) ;

2° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Liège, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Verviers, *réseaux* de Louvain et de Malines *et réseau propre* de Tournai *avec* Lekkerkerk (cabine), Steenberg (cabine) et Yerseke (cabine) ;

3° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Landen, Liège, Namur, Verviers, *réseaux* de Louvain et de Malines *et réseaux propres* de Courtrai, Gand, Bruges, Ostende, Mons, Termonde, Alost et Tournai *avec* Weert (cabine) ;

4° *Groupes* d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Landen, Liège, Namur, Verviers, *réseaux* de Louvain et de Malines *et réseaux propres* de Courtrai, Gand, Bruges, Ostende, Mons, Termonde, Alost et Tournai *avec* Meerssen (cabine) ;

5° *Groupes* de Bruxelles, Liège, Verviers *et réseaux* de Louvain et de Malines *avec* Monster (cabine), Oudenbosch (cabine) et Zevenbergen (cabine) ;

6° *Groupes* de Liège et de Verviers *avec* Alfen, Alkmaar (cabine), Almeloo, Amersfoort, Apeldoorn, Arnhem, Assen, Baarn, Bergen-op-Zoom (cabine), Bussum, Delfzijl (cabine), Deventer (cabine), Doesburg, Dokkum (cabine), Doorn (cabine), Edam, Enkhuizen (cabine), Enschede, Flessingue, Franeker (cabine), Goes (cabine), Gorinchem (cabine), Gouda, Harlingen (cabine), Heerenveen (cabine), Hengelo, Hoogezand, Hoorn, Kampen, Katwijk, Leerdam (cabine), Leeuwarden, Leyde, Lisse, Lobith (cabine), Maarssen (cabine), Meppel, Naaldwijk (cabine), Nieuwediep (cabine), Nimègue (cabine), Noordwijkbinnen (cabine), Oldenzaal, Purmerend, Rhenen, Sliedrecht,

Sneek, Steenwijk (cabine), Tiel, Veendam, Wageningen, Wassenaar (cabine), Wieringen (cabine), Winschoten, Winterswijk (cabine), Wijk-bij-Duurstede, Woerden (cabine), Ymuiden, Zandvoort (cabine), Zeist, Zutphen et Zwolle;

7° *Groupe de Tournai avec Monster (cabine) et Zevenbergen (cabine);*

8° *Réseaux auxiliaires du groupe de Tournai avec Bergen-op-Zoom (cabine), Flessingue, Goes (cabine), Lekkerkerk (cabine), Oudenbosch (cabine), Steenbergen (cabine) et Yerseke (cabine);*

9° *Groupe de Verviers avec Amsterdam, Delft, Dordrecht, Groningue, Harlem, Hilversum, La Haye, Maassluis, Middelbourg, Rosendaal (cabine), Schiedam (cabine), Vlaardingen et Zaandam ;*

10° Le service est actuellement ouvert *sans restriction* entre le *groupe* de Liège et Amsterdam, Groningue, Harlem, Hilversum, La Haye et Zaandam;

11° Les abonnés raccordés par fil double aux réseaux d'Alkmaar, Deventer, Nimègue et Schiedam ont été mis en relation avec les réseaux belges dans les mêmes conditions que les cabines de ces localités ;

12° Les abonnés raccordés par fil double au réseau de Helder communiquent avec la Belgique dans les mêmes conditions que la cabine de Nieuwediep;

13° Les relations néerland-belges attribuées à la cabine de Sneek ont été étendues au réseau de cette localité ;

14° Le réseau téléphonique de Woerden a été mis en relation avec les réseaux belges dans les mêmes limites que la cabine de cette localité.

Les réseaux auxiliaires de Bascoup, Châtelineau, Comines, Grammont, Lessines, Marche, Oostcamp, Seraing, Soheit-Tinlot, Sombrefte, Spontin, Staden et Tongres ont été mis en relation avec la Néerlande dans les limites adoptées pour les autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs.

V. — *Service avec le Grand-Duché de Luxembourg.*

Les réseaux de Bascoup, Bouillon, Châtelineau, Comines, Grammont, Habay-la-Neuve, Lessines, Libin, Marche, Oostcamp, Paliseul, Saint-Médard, Seraing, Soheit-Tinlot, Sombrefte, Spontin, Staden et Tongres ont été mis en relation avec tous les postes téléphoniques du Grand-Duché pourvus de microphones.

Renseignements statistiques.

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1905	31 décembre 1904	DIFFÉRENCES pour 1905
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . . .	437	419	+ 48
— — — — — postaux	43	43	,
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des villes	12	12	,
Totaux.	462	444	+ 48

Ces 462 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux) (Voir ci-dessous la liste de ces exploitations.)

Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques et les abonnés des réseaux locaux.

GROUPES OU RÉSEAUX.	Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service 31 décembre 1905	MOUVEMENT		
		Année 1905	Année 1904	Différences pour 1905
<i>Bruxelles, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint Étienne, Ighien, Gembloux, Genappe, Grammont, Groenendael, Hal, Nivelles, Ovcryssche, Vilvorde, Virginal, Wavre</i>	15	206,043	257,355	+ 58,088
<i>Anvers, Boom, Cappellen, Lierre, Moll, Turnhout</i>	8	544,410	496,775	+ 47,644
<i>Arlon, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Elalle, Florenville, Habay-la-Neuve, Livaux, Libin, Libramont, Messancy, Neufchâteau, Paliseul, Saint-Hubert, Saint-Médard, Tintigny, Virton</i>	12	48,820	48,200	+ 558
<i>Charleroi, Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châteleineau, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Gossehes, La Bursière, La Louvière, Nalinnes, Philippeville, Sivry, Sombreffe, Taminnes, Thuillies, Thuin, Walcourt</i>	17	216,165	184,270	+ 31,895
<i>Chimay, Couvin, Mariembourg, Momignies, Se-loignes</i>	4	11,931	12,751	— 780
<i>Coutrai, Comines, Iseghem, Menin, Mouscron, Popcringhe, Roulers, Staden, Ypres</i>	6	42,122	58,345	+ 6,779
<i>Gand, Audenarde, Berchem lez-Audenarde, Beynze, Eecloo, Renaix, Selzaete, Thilt</i>	9	127,654	119,672	+ 7,982
<i>Landen, Diest, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Looz, Orp, Saint-Troud, Tirlcmont, Wareme</i>	9	56,002	42,487	— 6,595
<i>Liège, Amay, Andenne, Engis, Esneux, Fexhe, Huy, Marche, Modave, Ouffet, Seraing, Soheit, Tintot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé</i>	12	145,600	125,084	+ 18,606
<i>Groupe du Littoral (Bruges, Ostende, Blankenberghe, Dixmude, Furnes, Ghistelles, Heyst, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Fhourout)</i>	10	105,471	95,502	+ 8,160
<i>Louvain</i>	1	20,885	19,079	+ 1,806
<i>Malines</i>	1	6,552	7,070	— 538
<i>Mons, Dour, Ecaussinnes, Feluy, Givry, La-Bouverie, Quévy, Quévrain, Roinin, Saint-Ghislain, Soignies</i>	7	75,005	60,284	+ 12,721
<i>Namur, Beauraing, Ciney, Dinant, Gedinne, Havelange, Mesnil-Saint-Blaise, Profondeville, Rochefort, Spontin, Yvoir</i>	7	57,780	55,117	+ 4,672
<i>Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas</i>	4	51,481	50,722	+ 739
<i>Tournai, Antoing, Ath, Brugeslette, Celles, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Quevaucamps, Tamlegnies, Templeuve</i>	6	60,912	61,776	+ 8,156
<i>Verviers, Spa, Stavelot, Vielsalm</i>	6	82,126	72,204	+ 9,852
Totaux.	150	1,882,157	1,691,623	+ 190,514

Développement du réseau téléphonique.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES
		1905.	1904.	pour 1905.
		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	66,193	60,622	+ 5,571
	— sous-fluviaux	258	220	+ 12
	— souterrains	45,785	29,104	+ 14,081
Total pour la téléphonie locale . . .		110,216	89,952	+ 20,264
<i>Téléphonie à grande distance interne et internationale :</i>				
Fils des circuits servant	soit à la téléphonie à grand distance interne seulement, soit à la télé- phonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale	10,263	9,778	+ 485
	exclusivement à la téléphonie inter- nationale (sections belges)	(1) 4,543	(1) 3,986	+ 557
Total pour la téléphonie interurbaine et internationale.		14,806	13,764	+ 1,042
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		4,537	4,287	+ 250
TOTAL des fils exclusivement téléphoniques		129,559	108,005	+ 21,556
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		6,550	6,310	+ 240
TOTAL des fils télégraphiques . . .		6,659	6,419	+ 240
TOTAUX GÉNÉRAUX		136,218	114,422	+ 21,796

(1) Y compris 175 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 149 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

Microphones. — Au 31 décembre 1903, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 28.608.

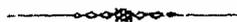
Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1903, on comptait 6 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 24 heures 45 minutes, réparties entre 82 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 26, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 42 minutes, réparties entre 10 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait 2 abonnés disposant de quatre séances de 6 minutes et, dans les relations avec la Grande-Bretagne, un abonné utilisant une séance de 9 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1903, il existait 43 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.

Raccordements téléphoniques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1903, 18 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.



CHAPITRE III.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1905, de 3,873 agents, répartis comme il suit :

	En 1905.		En 1904.		Différence pour 1905.	
	SEXE		SEXE		SEXE	
	masculin.	féminin.	masculin.	féminin.	masculin.	féminin.
1 ^o Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre, les auxiliaires, les chefs-facteurs et les facteurs.	4,630	389	4,576	347	+ 54	+ 42
2 ^o Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières.	1,430	74	1,270	69	+ 210	+ 5
Totaux	3,110	463	2,846	416	+ 264	+ 47
	3,573		3,262		+ 311	
Pour mémoire :						
Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours au service télégraphique et au service téléphonique	4,913	244	4,845	217	+ 68	+ 24
	5,454		5,062		+ 92	

(1) Non compris les agents qui portent les télégrammes à domicile.

II.

Résultats financiers.

§ 1. — RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1905, les chiffres suivants :

a) Pour le télégraphe :

1°	Service intérieur	fr. 2,071,507 05	
2°	} Service international.	{ au départ	} 4,906,157 70
		{ et à	
		{ l'arrivée	
	{ en transit .	275,372 46	
		2,834,650 65	
3°	Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales	478,339 42	
4°	Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue.	62,379 50	} 544,458 35
5°	Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques, et produits extraordinaires	3,736 43	
	Total	fr. 5,450,613 05	
b)	Pour le téléphone		6,897,549 45 ⁽¹⁾
	Total général.	fr. 12,348,162 50	

¹⁾ Produit de la téléphonie locale, interurbaine et internationale (somme encaissée en 1905).

§ 2. — DÉPENSES.

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires de l'année 1903, soldées par l'administration des télégraphes, s'élèvent à fr. 7,911,409.37. Cette somme se décompose de la manière indiquée au tableau ci-après :

*Budget du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes
pour l'exercice 1903.*

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.
<i>PREMIÈRE SECTION. — Dépenses ordinaires.</i>		
<i>CHAPITRE III. — Postes, télégraphes et téléphones.</i>		
<i>SECTION III. Télégraphes et téléphones.</i>		
41	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	4,0474 50 00 (1)
42	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . .	1,733,500 00 (1)
43	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses (y compris une charge temporaire de 22,000 francs)	904,000 00 (1)
44	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	15,000 00 (1)
45	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne	2,500 00
46	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges. . .	13.826 57 (1)
<i>SECTION I^{re}. Services communs.</i>		
Quote-part de l'administration des télégraphes dans les frais afférents aux services communs :		
31	a) Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . .	297,155 00 } (1) e) (2)
32	b) Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois .	
33	c) Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total. . . fr.		7,911,409 37 (1)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses précitées de. fr. 4,436,753.13 (1)

(1) Chiffre approximatif.

(2) Cette somme de fr. 297,155-00 représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 31, 32 et 33, dépenses s'élevant respectivement à :

Fr.	153,540 00
»	210,000 00
»	295,000 00
Total. . . fr.	660,540 00.

Il faut, de plus, tenir compte des dépenses qui ont été supportées par d'autres services du département des chemins de fer, postes et télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du département	fr.	125,508 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'Etat: dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	fr.	60,954 »
Éclairage payé par les chemins de fer de l'Etat	fr.	20,943 »
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer.	fr.	435,409 »
Coopération du personnel des chemins de fer de l'Etat à la transmission des correspondances privées	fr.	187,791 »
Même coopération pour les télégrammes de service (1)	fr.	1,068,766 »
	fr.	<u>1,773,843 »</u>
Total des prestations.	fr.	1,899,551 »

Les diverses dépenses détaillées ci-dessus (dépenses ordinaires et 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 a pourvu, en 1905, aux correspondances privées télégraphiques et téléphoniques, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'Etat, à 151,520 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'Etat pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service de la poste, de la marine et du télégraphe lui-même.

B. *Dépenses de premier établissement.* — A la date du 31 décembre 1905, le montant des frais de premier établissement et des extensions successives des lignes et des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc., était de fr. 54,216,678 81

Ces frais comprennent :

1° Les crédits alloués pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique et s'élevant, au 31 décembre 1905, à fr. 43,635,979 74

A déduire de cette somme, le montant des crédits alloués pour des travaux d'extension non exécutés au 31 décembre 1905, soit fr. 4,800,991 23

Reste. fr. 38,834,988 51

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'Etat, 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.

Cette somme est mise à charge du budget extraordinaire.

2° Le montant du capital représentant les diverses rentes dues aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État (dépense supportée par le budget de la dette publique) fr. 11,430,582 24

3° Les frais généraux de l'administration des télégraphes, afférents aux travaux de premier établissement et d'extension — 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 (locaux occupés en commun) et des frais d'amortissement (immeubles, mobilier et outillage) — fr. 3,951,108 06

Total. . . fr. 54,216,678 81

Les frais de premier établissement et d'extension se répartissent comme il suit :

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1901 (1)	en 1905 (1)	au 31 décembre 1905 (1)
1° Service télégraphique.			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	4,674,337 48	400,834 35	4,784,468 80
Appareils de transmission, piles et accessoires			
Locaux	8,954,491 43	336,404 46	9,290,595 89
Mobilier			
Totaux du 1° . . fr.	43,628,828 88	445,935 81	44,074,764 69
2° Service téléphonique local.			
Lignes	49,197,789 63	3,282,684 24	22,480,473 87
Appareils	7,363,615 04	782,547 50	8,146,462 54
Locaux	3,744,146 40	445,405 76	3,889,252 16
Mobilier	452,875 62	9,828 82	462,704 44
Totaux du 2°. . fr.	30,458,426 69	4,220,166 32	34,678,593 01
3° Service téléphonique a grande distance.			
Lignes	3,673,592 46	312,483 81	3,986,076 27
Appareils.	340,245 35	119,731 93	459,977 28
Totaux du 3°. . fr.	4,013,837 84	432,215 74	4,446,053 55
Totaux des 2° et 3°. . fr	34,472,264 50	4,652,382 06	39,124,646 56
Totaux des 1°, 2° et 3°. . fr.	48,401,093 38	5,098,317 87	53,199,441 25
4° Services télégraphique et téléphonique.			
Approvisionnements en magasin . . .	4,421,316 27	— 404,048 74	4,017,267 56
Totaux généraux. . fr.	49,522,409 65	4,694,269,16	54,216,678 81

(1) Chiffres définitifs.

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales
— Comparaison des années 1903 et 1904.

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée.

ÉCHANGE entre la BELGIQUE ET LES PAYS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.		
	En 1903.	En 1904.	En 1905, différence proportionnelle o/o.	En 1905.	En 1904.	En 1905, différence proportionnelle o/o.	En 1905.	En 1904.	
d'Europe.	Allemagne.	706,284	715,242	+11.33	569,090 91	510,080 13	+ 11.74	0.7158	0.7131
	France	811,102	705,200	+15.02	577,452 80	498,769 96	+ 15.77	0.7119	0.7075
	Iles Britanniques. . . .	514,557	525,104	+ 5.70	574,580 64	550,386 18	+ 4.50	1.0551	1.0491
	Luxembourg (Grand-Duché de).	27,641	24,597	+15.30	15,922 15	15,574 25	+ 17.30	0.5760	0.5564
	Pays-Bas	395,827	371,685	+ 6.49	250,861 50	214,965 21	+ 7.50	0.5852	0.5785
	Autriche-Hongrie. . . .	64,171	53,606	+10.71	65,592 09	51,065 94	+ 24.14	0.9878	0.9526
	Espagne et Gibraltar . .	40,549	37,149	+ 9.15	37,408 41	34,082 40	+ 9.76	0.9225	0.9174
	États des Balkans. . . .	75,508	70,447	+ 6.90	66,562 00	60,085 74	+ 10.78	0.8838	0.8520
	États scandinaves	57,985	51,916	+11.69	50,192 50	45,256 85	+ 10.90	0.8655	0.8717
	Italie et Ile de Malte . .	61,780	53,650	+15.15	59,228 00	49,719 02	+ 19.12	0.9586	0.9267
	Portugal	16,127	15,465	+19.77	15,755 22	11,565 69	+ 18.95	0.8529	0.8580
	Russie	100,666	90,471	+11.27	91,311 27	80,084 76	+ 14.02	0.9070	0.8852
Suisse.	52,016	47,752	+10.81	41,121 75	38,429 52	+ 12.88	0.7771	0.7629	
de l'Afrique	20,895	18,011	+16.01	19,467 88	16,511 55	+ 19.55	0.9517	0.9056	
de l'Amérique	111,215	101,263	+ 9.86	120,168 91	108,990 41	+ 10.26	1.0802	1.0765	
de l'Asie.	22,520	19,518	+15.59	22,445 18	18,427 29	+ 21.80	1.0052	0.9559	
de l'Océanie.	4,119	5,508	+17.42	5,457 00	4,550 54	+ 24.97	1.5199	1.2402	
TOTAUX	5,203,482	2,902,184	+10.58	2,559,278 19	2,504,645 29	+ 11.05	0.7089	0.7041	

B. — Correspondances en transit.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, DES CORRESPONDANCES TÉLÉGRAPHIQUES échangées entre les pays ci-dessous.	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1903.	En 1904.	En 1905, différence proportionnelle o/o.	En 1905.	En 1904.	En 1905, différence proportionnelle o/o.	En 1905.	En 1904.
Angleterre et Allemagne (abou- tissants compris).	262,560	252,959	+ 5.79	190,723 46	188,116 03	+ 1.59	0.7284	0.7457
Pays-Bas et France (1)	217,529	207,144	+ 5.01	80,845 75	76,155 26	+ 6.16	0.5716	0.5676
Autres transits (2)	5,862	5,529	+ 6.02	3,801 27	5,489 82	+ 8.92	0.6484	0.6512
TOTAUX	485,951	465,632	+ 4.56	275,372 46	267,761 11	+ 2.84	0.5666	0.5750

(1) Y compris les télégrammes échangés entre les Pays-Bas, d'une part; l'Espagne, l'Italie, la Suisse, la Turquie, l'Afrique, l'Amérique, l'Asie et l'Océanie, d'autre part.

(2) Entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, d'autre part; plus certains télégrammes détournés de leur vole habituelle, par suite d'interruption ou d'encombrement.

N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1905 et 1904.

		1905.			1904.	
Correspondances privées.						
		Relations intérieures.				
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination.	}	1 à 45'	77.06	78.28		
		46 à 30'	49.51	49.04		
		31 à 45'	2.85	2.48		
		46 à 60'	0.50	0.24		
		plus d'une heure	0.08	0.05		
Classement par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	}	Télégrammes simples	84.50	84.58		
		— complexes	44.54	44.39		
		— urgents	0.99	4.03		
RELATIONS						
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
Télégrammes de :						
Classement par rapport au nombre des mots : Chiffres proportionnels pour cent.	}	2 à 40 mots	43.03	54.35	43.07	54.27
		44 à 45 —	56.82	25.94	56.24	25.87
		46 à 20 —	48.09	41.05	48.27	44.05
		24 à 30 —	9.44	6.37	9.59	6.30
		34 à 40 —	4.83	4.40	4.83	4.52
		44 à 50 —	0.62	0.44	0.61	0.47
		Plus de 50 mots	0.50	0.45	0.39	0.52
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	}	Dépêches d'État	4.94	0.64	4.80	0.44
		Nouvelles de bourse	4.65	8.00	4.54	7.48
		Transactions commerciales et industrielles	49.20	70.63	45.12	70.07
		Correspondances de journaux . . .	0.54	0.70	0.62	0.86
		Affaires privées	43.67	20.03	47.92	21.45
Longueur moyenne des télégrammes.	}	Nombre des mots	45.79	41.97	45.63	44.75

II. Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements; 4° le mouvement de la nationale (départ et arrivée).

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS							BUREAUX PUBLICS			
	ANNUELS.		triennal.	SEMESTRIELS.		TOTAUX		Différences en 1903.	au 31 décembre 1905.	au 31 décembre 1904.	Différences en 1905.
	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	Reliements par fil double.	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	des abonnements au 31 décembre 1905.	des abonnements au 31 décembre 1904.				
Bruxelles, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Etienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Grammont, Groenendael, Hal, Nivelles, Overysche, Vilvorde, Virginal, Wavre.	»	7,574	23	»	130	7,527	6,581	+ 946	30	25	+ 7
Anvers, Boom, Cappellen, Lierre, Moll, Turnhout	3,520	335	»	68	43	3,024	3,068	+ 256	14	13	+ 1
Arlon, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Étalle, Florenville, Habay-la-Neuve, Lavaux, Libin, Libramont, Messancy, Neufchâteau, Paliseul, Saint-Hubert, Saint-Médard, Tintigny, Virton . . .	»	6	325	»	1	332	238	+ 74	5	2	+ 1
Charleroy, Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châtelain, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Gosselles, La Buisserie, La Louvière, Nalinnes, Philippeville, Sivry, Sombreffe, Taminies, Thuillies, Thuin, Walcourt . .	»	1,387	12	»	5	1,404	1,225	+ 181	11	7	+ 4
Chimay, Couvin, Mariembourg, Momignies, Seloignes	»	»	120	»	1	121	115	+ 6	1	1	»
Courtrai, Comines, Iseghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Staden, Ypres	»	2	413	»	5	420	534	+ 80	7	6	+ 1
Gand, Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Deynze, Eccloo, Renaix, Selzaete, Thielt . . .	»	1,502	»	»	42	1,544	1,426	+ 118	9	9	»
Landen, Diest, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Looz, Orp, Saint-Trond, Tirlémont, Waremmé	»	2	252	»	5	257	245	+ 12	7	7	»
Liège, Amay, Andenne, Engis, Esneux, Foxhe, Huy, Marche, Modave, Ouffet, Seraing, Soheit, Tintot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé	»	2,858	»	»	56	2,914	2,575	+ 539	14	12	+ 2
Littoral (Bruges, Ostende, Blankenberghe, Dixmude, Furnes, Ghiselles, Heyst, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Thourout) . .	»	14	827	»	113	954	849	+ 105	14	14	»
Louvain	»	7	150	»	6	165	157	+ 6	2	2	»
Malines	77	1	»	2	»	80	81	- 1	1	1	»
Mons, Dour, Écaussinnes, Feluy, Givry, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Roisin, Saint-Ghislain, Soignies	»	817	»	»	10	827	782	+ 45	5	5	»
Namur, Beauraing, Ciney, Dinant, Gedinne, Havelange, Mesnil-Saint-Blaise, Profondeville, Rochefort, Spontin, Yvoir . .	»	28	768	»	22	818	742	+ 76	5	4	+ 1
Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas	»	6	146	»	1	153	158	+ 15	5	5	»
Tournai, Antoing, Ath, Brugelotte, Celles, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Quevaucamps, Taintegnies, Templeuve	»	5	647	»	3	653	575	+ 80	6	6	»
Verviers, Spa, Stavelot, Vielsalm .	1,079	84	»	28	10	1,201	1,128	+ 73	5	3	+ 2
TOTAUX	4,076	14,424	5,683	88	421	23,292	20,875	+2,417	139	120	+19

*au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie
téléphonie interurbaine interne au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-*

Communications locales taxées.			AVIS LOCAUX.			Communications interurbaines internes à taxe pleine.			Avis interurbains.			Communications internationales à taxe pleine.		
En 1905.	En 1904.	Différences en 1905.	En 1905.	En 1904.	Différences en 1905.	En 1905.	En 1904.	Différences en 1905.	En 1905.	En 1904.	Différences en 1905.	En 1905.	En 1904.	Différences en 1905.
55,760	51,204	+ 4,406	1,214	072	+ 242	256,321	220,485	+ 55,856	1,747	1,217	+ 530	104,356	97,987	+ 6,369
6,674	6,421	+ 253	207	212	- 5	155,805	121,024	+ 14,781	548	407	+ 141	84,316	72,475	+ 11,841
454	340	+ 88	360	307	+ 53	7,005	6,887	+ 118	145	133	- 10	2,369	2,099	+ 270
5,972	5,185	+ 787	828	627	+ 201	66,176	55,855	+ 12,525	578	378	+ 200	10,653	8,985	+ 1,670
22	37	- 15	18	47	- 29	5,977	5,914	+ 63	47	47	»	699	758	- 59
2,470	2,397	+ 73	824	827	- 6	19,815	17,256	+ 2,579	391	337	+ 54	5,073	4,609	+ 464
3,441	3,037	+ 384	267	198	+ 69	51,861	41,053	+ 10,808	643	510	+ 133	5,994	3,644	+ 2,350
1,275	1,280	- 14	426	372	+ 140	14,706	14,392	+ 404	246	231	+ 15	835	746	+ 89
12,083	4,539	+ 7,544	283	167	+ 118	72,168	55,497	+ 18,671	445	435	+ 10	12,051	7,518	+ 4,533
3,347	3,007	+ 280	899	850	+ 69	52,869	46,992	+ 5,877	443	443	»	5,517	4,239	+ 1,078
189	186	- 17	2	2	»	8,473	8,441	+ 32	92	67	+ 25	550	284	+ 66
86	80	+ 6	1	1	»	5,528	4,650	+ 898	19	25	- 4	120	81	+ 39
1,533	1,312	+ 246	344	241	+ 103	25,585	20,908	+ 4,657	259	199	+ 40	3,207	2,330	+ 877
1,010	860	+ 150	199	183	+ 16	28,304	25,070	+ 3,234	323	186	+ 137	1,543	1,271	+ 272
788	630	+ 158	82	57	+ 25	11,148	10,484	+ 664	175	230	- 64	1,232	1,063	+ 169
2,139	2,215	- 76	849	954	- 105	22,787	20,546	+ 2,241	525	400	+ 125	6,315	5,800	+ 485
1,548	1,609	- 61	58	39	- 1	19,499	16,461	+ 3,038	141	75	+ 66	7,766	7,352	+ 414
70,776	62,314	+ 14,262	6,840	6,236	+ 604	802,097	685,873	+ 116,224	6,747	5,569	+ 1,578	252,166	221,209	+ 30,897

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL.

IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1905 et 1904.

PAYS EN RELATION.	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS A TAXE PLEINE.			MONTANT DES PARTS BELGES.			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS.			PARTS TOTALES DE L'ÉTAT BELGE.		
	EN 1905.	EN 1904.	DIFFÉRENCES en 1905.	EN 1905.	EN 1904.	DIFFÉRENCES en 1905.	EN 1905.	EN 1904.	DIFFÉRENCES en 1905.	EN 1905.	EN 1904.	DIFFÉRENCES en 1905.
France	145,807	131,855	+ 11,972	250,513 40	215,621 50	+16,691 90	16,749 75	16,571 88	+ 477 87	247,065 15	250,195 58	-16,869 77
Allemagne	55,551 (dont 2405 urgentes).	45,282 (dont 5140 urgentes).	+ 10,249 (- 735 urgentes).	96,140 »	78,757 50	+17,382 50	»	»	»	96,140 »	78,757 50	+17,382 50
Angleterre	10,885	9,477	+ 1,408	70,102 »	61,218 »	+ 8,884 »	945	735 50	+ 211 50	71,047 »	61,951 50	+ 9,095 50
Hollande	39,205	32,138	+ 7,065	71,019 38	57,882 50	+13,156 88	»	12	- 12	71,019 38	57,894 50	+13,124 88
Grand-duché de Luxembourg.	4,772	4,587	+ 205	6,254 27	5,781 22	+ 473 05	1,560 80	465 20	+ 897 60	7,615 07	6,244 42	+ 1,370 65
TOTAUX	252,196	221,299	+ 50,897	475,829 05	417,260 72	+58,568 55	19,055 55	17,780 58	+ 1,274 97	492,884 60	455,041 50	+57,843 30

(52)
C

N^o V. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1903 et 1904.*

N° V. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE.		NOMS DES								
		Bruxelles.	Anvers.	Arlon.	Charleroy.	Chimay.	Courtrai.	Gand.	Landen.	
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques.	En 1905	307 50	51 75	91 »	207 »	4 50	208 75	67 35	106 50
		» 1904	244 25	53 »	77 75	156 75	11 75	208 25	50 »	144 95
		Différences	+ 63 25	- 1 25	+ 13 25	+ 50 25	- 7 25	+ 0 50	+ 17 35	- 38 45
	Abonnements.	En 1905	1,076,699 66	1,046,683 86	54,753 06	340,216 76	22,117 54	74,546 57	359,505 61	52,155 13
		» 1904	1,748,069 05	976,817 89	47,922 33	300,818 05	21,503 95	60,391 45	310,750 49	49,609 71
		Différences	+228,050 01	+69,865 97	+6,832 73	+59,598 73	+ 608 41	+14,155 14	+28,575 12	+2,525 42
	Conversations.	En 1905	9,192 »	1,701 »	116 »	1,018 75	5 50	639 50	897 »	339 75
		» 1904	8,035 »	1,035 50	92 25	839 »	9 50	620 75	788 25	335 »
		Différences	+ 1,157 »	+ 665 50	+ 23 75	+ 209 75	- 4 »	+ 18 75	+ 108 75	+ 4 75
	Cartes payantes.	En 1905	349 70	7 »	»	4 »	»	2 »	»	»
		» 1904	105 »	22 »	»	2 »	»	»	2 »	»
		Différences	+ 184 70	- 15 »	»	+ 2 »	»	+ 2 »	- 2 »	»
SERVICE INTERURBAIN.	Avis téléphoniques.	En 1905	612 45	191 80	52 75	202 80	16 05	138 10	225 75	86 10
		» 1904	430 70	142 45	55 30	152 30	16 45	121 95	178 50	80 85
		Différences	+ 181 75	+ 49 35	- 2 75	+ 70 50	+ 0 50	+ 15 15	+ 47 25	+ 5 25
	Abonnements.	En 1905	18,009 17	12,125 50	»	3,267 »	»	420 »	4,555 »	210 »
		» 1904	18,702 81	12,389 17	»	3,120 »	»	420 »	4,985 »	175 »
		Différences	- 453 64	- 263 67	»	+ 147 »	»	»	- 430 »	+ 35 »
	Conversations.	En 1905	277,592 »	148,244 »	7,589 »	70,397 »	4,241 »	20,915 50	55,310 50	15,672 50
		» 1904	238,070 »	132,464 50	7,275 50	57,024 50	4,175 50	18,252 50	45,567 50	15,266 50
		Différences	+ 39,522 »	+15,779 50	+ 115 50	+13,372 50	+ 65 50	+ 2,683 »	+11,743 »	+ 406 »
	Abonnements.	En 1905	19,055 55	»	»	»	»	»	»	»
		» 1904	17,780 38	»	»	»	»	»	»	»
		Différences	+ 1,274 97	»	»	»	»	»	»	»
Conversations.	En 1905	233,304 32	163,074 »	1,935 87	11,932 75	593 15	4,545 95	10,015 15	1,374 45	
	» 1904	223,927 02	135,110 65	1,573 57	9,780 88	678 45	4,093 47	5,671 50	1,459 37	
	Différences	+ 11,577 30	+27,963 37	+ 362 30	+ 2,171 87	- 85 30	+ 452 48	+ 4,343 65	- 84 92	
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemin de fer.	En 1905	200 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»	
	» 1904	200 »	»	»	100 »	100 »	»	»	»	
	Différences	»	»	»	- 80 »	»	»	»	»	
Produits extraordinaires.	En 1905	104 33	101 63	1 00	14 05	»	3 »	883 12	»	
	» 1904	1,587 48	1,269 07	»	325 25	3 55	15 10	81 86	22 75	
	Différences	- 1,483 15	- 1,167 44	+ 1 00	- 311 20	- 3 55	- 12 10	+ 803 26	- 22 75	
TOTALS.	En 1905 . . . fr.	2,537,826 68	1,372,180 14	64,340 68	427,330 71	27,078 44	101,419 37	411,241 46	69,924 45	
	» 1904 . . . fr.	2,257,851 89	1,259,904 21	56,994 70	372,298 71	26,504 13	84,108 45	366,055 10	67,094 13	
	Différences . . .	+279,974 79	+112,275 93	+7,345 98	+55,032 »	+ 574 31	+17,312 92	+45,186 36	+2,830 30	
Taux p. c. des différences . .	ou 12,40 %	ou 8,91 %	ou 12,89 %	ou 11,78 %	ou 2,17 %	ou 20,58 %	ou 12,34 %	ou 4,22 %		

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1905 et 1904.

RÉSEAUX OU GROUPES. (Pour la composition des groupes, voir p. $\frac{C}{19}$.)									TOTAUX.	Taux pour cent des différences.
Liège.	Littoral.	Louvain.	Malines.	Mons.	Namur.	Termonde.	Tournai.	Verviers.		
71 85	224 75	0 50	0 25	86 »	49 75	21 25	215 75	10 »	1,722 45	
42 35	211 50	0 50	0 25	60 25	45 75	14 25	230 »	9 75	1,570 30	
+ 20 50	+ 13 25	»	»	+ 23 75	+ 4 »	+ 7 »	- 25 25	+ 0 25	+ 152 15	9,60
645,625 73	161,835 07	30,057 38	10,858 11	155,135 78	146,845 02	29,293 85	110,068 01	257,037 66	5,457,210 58	
584,085 25	142,291 40	30,307 38	10,024 04	148,265 58	130,452 98	27,554 12	105,528 06	242,390 05	4,958,065 37	
+61,542 50	+19,541 58	- 250 02	- 85 93	+ 4,800 22	+16,390 04	+1,739 75	+ 10,739 35	+14,647 61	+ 519,447 21	10,51
5,100 »	864 50	42 25	22 »	404 25	265 25	210 75	542 »	400 75	19,789 25	
1,190 25	798 »	46 75	20 25	359 25	229 50	177 »	573 25	418 »	16,147 50	
+ 1,909 75	+ 66 50	- 4 50	+ 1 75	+ 65 »	+ 33 75	+ 33 75	- 31 25	- 17 25	+ 3,611 75	22,55
2 »	22 »	»	»	»	»	2 »	»	2 »	390 70	
»	25 »	»	»	2 »	»	4 »	8 »	»	230 »	
+ 2 »	- 3 »	»	»	- 2 »	»	- 2 »	- 8 »	+ 2 »	+ 160 70	60,87
155 75	155 05	32 95	6 65	85 15	115 05	61 75	183 05	49 35	2,369 45	
152 75	157 40	23 45	8 05	70 65	65 10	83 65	142 10	26 25	1,891 10	
+ 3 »	- 2 35	+ 9 50	- 1,40	+ 14 50	+ 47 95	- 21 90	+ 40 95	+ 23 10	+ 478 35	25,29
14,582 50	1,048 83	»	»	770 »	910 »	»	1,470 »	1,080 »	39,398 »	
14,012 »	153 53	»	»	385 »	1,200 »	»	1,505 »	1,680 »	58,847 51	
+ 310 50	+ 895 50	»	»	+ 385 »	- 350 »	»	- 35 »	»	+ 550 69	0,94
77,244 80	50,567 »	8,877 50	5,790 50	27,027 »	29,004 »	11,793 50	24,646 »	20,631 »	861,842 50	
57,665 »	50,240 50	8,849 »	4,848 50	22,002 »	26,556 50	11,055 50	22,207 »	17,589 50	736,956 »	
+10,579 50	+ 6,126 50	+ 28 50	+ 942 »	+ 4,935 »	+5,547 50	+ 760 »	+ 2,459 »	+ 3,241 50	+ 124,886 50	10,95
»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,055 55	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	17,780 58	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 1,274 97	7,17
15,976 15	8,520 25	555 02	179 95	5,037 08	1,701 45	2,549 15	5,995 42	8,609 »	475,829 05	
8,619 58	6,628 25	430 50	122 50	2,268 68	1,465 15	1,942 75	5,364 85	8,095 97	417,260 72	
+ 5,526 35	+ 1,892 »	+ 124 72	+ 57 45	+ 768 40	+ 258 30	+ 606 38	+ 540 57	+ 515 05	+ 56,568 53	13,56
100 »	»	»	»	»	»	»	100 »	»	520 »	
»	»	»	»	»	»	»	100 »	»	500 »	
+ 100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 20 »	4, »
88 »	10 00	»	2 »	5 80	5 20	1 »	15 50	184 49	1,421 92	
945 30	75 40	»	1 »	59 88	51 88	10 »	5 09	454 41	4,866 02	
- 855 50	- 64 80	»	+ 1 »	- 54 08	- 46 08	- 9 »	+ 10 41	- 209 92	- 3,444 10	70,78
751,716 46	220,046 05	39,565 58	16,859 46	184,569 06	179,789 72	43,935 25	149,145 75	288,804 25	6,897,549 45	
666,758 46	200,580 87	39,057 38	15,924 59	175,521 27	160,124 86	40,819 27	155,472 95	270,463 93	6,194,112 90	
+87,078 »	+28,465 18	- 91 80	+ 914 87	+11,017 79	+19,664 86	+3.115 96	+ 15,870 78	+18,140 52	+ 703,436 55	
ou 13,20 %	ou 14,19 %	ou 0,25 %	ou 5,75 %	ou 6,37 %	ou 12,28 %	ou 7,65 %	ou 10,90 %	ou 6,71 %		11,36

VI. Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1905, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite.

Année.	MONTANT du capital engagé.	MONTANT		DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
		des dépenses.	des recettes.		
1905	fr. 54,678,895 01	fr. 4,907,072 74	fr. 3,662,629 91	+ fr. 755,537 17	

PARTIE D.



MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine est indiqué ci-après :

	Fin 1905.	Fin 1904.	DIFFÉRENCES pour 1905.
Bateaux à vapeur	23	21	+ 2
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	30	28	+ 2
Garde-pêche et navires-écoles	4	4	—
Embarcation à vapeur	1	1	—
TOTAUX . . .	58	54	+ 4
Canots et radeaux-caissons (au nombre de 9)	246	231	+ 15

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1905.	Fin 1904.	Différences pour 1905.
Fonctionnaires, employés et agents	1,405	1,377	+ 28
Messagers et gens de service	14	13	+ 1
Ouvriers	234	234	—
TOTAUX . . .	1,653	1,624	+ 29

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I, p. D Le mouvement des passagers s'est accru dans des proportions notables en 1905. Il était de 121,478 en 1904; il a atteint 136,081 en 1905, soit une augmentation de 14,603 unités ou 12 p. c.

Le relevé des billets vendus accuse :

En trafic anglo-belge : 97,740 voyageurs;
En trafic de transit : 38,341 voyageurs.

En comparant ces chiffres à ceux de l'exercice précédent, on constate, en trafic anglo-belge, une augmentation de 14,546 unités, tandis qu'en trafic de transit on ne relève qu'une plus-value de 57 unités.

Cette progression inégale des deux trafics s'explique aisément si l'on considère les événements qui ont exercé, en 1905, une influence appréciable sur le rendement de la ligne d'Ostende-Douvres.

L'année 1905 a été marquée par l'Exposition universelle de Liège et par les nombreuses fêtes et attractions organisées à l'occasion du 75^e anniversaire de l'Indépendance nationale. Ces événements ont attiré en Belgique une foule d'étrangers, et il est évident qu'en ce qui concerne la ligne de Douvres-Ostende, le trafic anglo-belge a surtout bénéficié du mouvement exceptionnel de voyageurs qui s'est produit en cette circonstance.

Il est utile d'ajouter que la répartition ci-dessus, par trafic, n'est pas rigoureusement exacte, car il est attribué au trafic anglo-belge une quantité de billets entre Ostende et Douvres délivrés à des voyageurs internationaux, conjointement avec des billets système « Cook » ou avec des billets combinables émis dans les pays limitrophes.

54,426 passagers ont effectué la traversée munis de billets de 1^{re} classe et 81,655 ont utilisé des billets de 2^e classe; mais si l'on considère qu'il a été délivré 55,150 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, il y a eu, en réalité, 109,556 passagers en 1^{re} classe et 26,525 seulement en 2^e classe.

La recette encaissée du chef du transport des voyageurs et des bagages est de fr. 1,031,202.05, en augmentation de 102,104 francs sur celle de l'année précédente.

Quant au trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis de messagerie, il nous a procuré, pour l'année 1905, une recette de fr. 254,596.07, supérieure de fr. 12,970.33 à celle de 1904.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1903 présentent sur ceux de 1904 les différences suivantes :

NATURE DES ENVOIS		MOUVEMENT.				RECETTE		
		NOMBRE DE COLIS		POIDS		en plus.	en moins.	
		en plus	en moins.	en plus	en moins.			
Colis postaux	de 3 kilogrammes et moins . . .	12,582	—	37,146	—	3,095 50	—	
	de plus de 3 à 5 kilogrammes. . .	1,262	—	3,786	—	651 00	—	
Petits paquets.	Exprès	de 5 kil. et moins . . .	20,714	—	62,142	—	5,218 67	—
		de plus de 5 à 10 kil. . .	640	—	4,480	—	382 88	—
		de plus de 10 kil. . . .	—	—	106,652	—	5,560 95	—
	Grande vitesse.	—	—	—	83,035	—	2,572 76	—
	Tarif anglo-belge-suisse	—	—	8,400	—	824 00	—	

Il résulte de ce tableau que l'ensemble du trafic des colis postaux et des colis « petits paquets » a sensiblement augmenté.

Les envois de finances et de colis journaux ont procuré des augmentations de recettes s'élevant respectivement à fr. 72.70 et 111 francs.

Quant aux transports de chevaux, ils donnent une augmentation se chiffrant par fr. 1,043.90.

Il n'y pas eu de transports d'équipages.

Les changements ci-après ont été introduits, en 1903, dans les services internationaux en correspondance avec les malles :

1° La Compagnie du South-Eastern et Chatham railway ayant reporté à 9 heures matin le départ de Londres qui s'effectuait à 10 heures matin, il a fallu, pour éviter aux voyageurs une trop longue attente à Douvres et à Ostende, avancer dans une certaine mesure le départ de notre bateau et des trains qui continuent cette correspondance. C'est ainsi que les trains n° 52 et n° 88, qui partaient d'Ostende-quai à 16 heures et à 16 h. 15, en sont maintenant expédiés à 15 h. 32 et à 15 h. 50.

Comme corollaire de ce changement, et pour accélérer les relations, par la voie d'Ostende, entre Londres-Bruxelles et l'intérieur du pays, un train nouveau, n° 94, a été mis en marche, qui permet de quitter Ostende-quai à 15 h. 25, c'est-à-dire aussitôt après l'arrivée du bateau, et d'être rendu à Bruxelles à 17 h. 6;

2° En sens inverse, un nouveau train n° 93 a également été créé de Bruxelles-Nord à Ostende-quai en correspondance avec le bateau quittant Ostende à 14 h. 40, ce qui a permis de supprimer l'entrée à Bruxelles-Nord du train n° 7, de Bâle à Ostende, et d'éviter qu'il soit, comme les années précédentes, surchargé pendant la saison des forts transports ;

3° Le train n° 66, en destination de Cologne, a été accéléré et son départ de Bruxelles-Nord a été reporté de 5 h. 56 à 6 h. 13, tant pour répondre à un désir des voyageurs qui trouvaient ce train trop matinal, que pour pou-

voir relever d'une façon plus régulière et plus certaine la correspondance du train n° 4 qui amène à Bruxelles-Nord, à 8 h. 25, la correspondance du train partant de Londres à 9 heures soir.

2,198 traversées ont été effectuées en 1905 entre Ostende et Douvres; leur durée moyenne a été :

Pour le navire <i>Princesse Élisabeth</i>	3 heures 7 minutes.
Pour les navires <i>Princesse Clémentine, Marie-Henriette</i> et <i>Léopold II</i>	3 — 39 —
Pour le navire <i>Rapide</i>	3 — 38 —
Pour les deux navires type <i>Princesse Henriette</i>	3 — 41 —
Pour les trois navires type <i>Flandre</i>	3 — 53 —

II, p. D.

L'exploitation du service a coûté, en 1905, une somme de fr. 5,912,065.78, soit fr. 2,926,668.59 de plus que l'année précédente (fr. 2,985,397.19).

Cette augmentation provient :

1° De l'imputation sur le budget de 1905 du prix d'acquisition d'un nouveau paquebot 2,500,000 fr.);

2° D'un renforcement de personnel et d'une augmentation notable de la consommation de combustible par suite de la mise en ligne de ce navire (à turbines) d'un type plus grand et de machines beaucoup plus puissantes que le navire qu'il doit remplacer;

3° Du paiement d'importantes indemnités auxquelles l'État a été condamné à la suite de l'abordage, en 1897, du yacht *Priny* par la malle-poste *Marie-Henriette*.

Chaque traversée a ainsi coûté, en moyenne, fr. 2,689.74, tandis qu'elle a procuré une recette de fr. 588.82; en 1904, ces chiffres avaient été de fr. 1,558.23 et fr. 535.37.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit, pour 1905, par une moins-value de fr. 2,809,188.76 comparativement à l'exercice précédent.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1905.	En 1904.	Différence pour 1905.
Coût par kilomètre.	23.59	11.81	+ 11.58
Produit direct	5.12	4.65	+ 0.47

Le nouveau paquebot à turbines, le *Princesse Élisabeth*, est entré en service le 11 septembre; il a réalisé, aux essais, une vitesse moyenne de 24 nœuds, soit 44 kilomètres à l'heure, ce qui constitue le record de vitesse pour les navires de la Manche.

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

La dépense d'exploitation est descendue de fr. 174,753.13, en 1904, à fr. 164,645.25, en 1905.

La différence (fr. 10,107.88) provient de ce que les travaux d'entretien du matériel ont été moins élevés pendant le dernier exercice.

Le mouvement des transports, résumé dans le tableau ci-après, témoigne d'une diminution assez notable dans le nombre des passagers; le poste « animaux » est, par contre, en légère augmentation.

	1905.	1904.	Différence pour 1905.
Passagers	2,494,920	2,587,615	— 92,695
Animaux	128,155	123,584	+ 4,771
Colis	2,120	2,072	+ 48
Véhicules	142,912	144,324	— 1.412
Coupons délivrés.	<u>2,768,107</u>	<u>2,857,395</u>	<u>— 89,288</u>
Suppléments	15,086	15,287	— 201
Abonnements	169	166	+ 5

Le ralentissement dans le mouvement des passagers a été, en partie, cause d'une diminution de recettes de fr. 2,465.71. II, p. D.

Le pont du bateau de passage *Ville de Gand* a été muni de tentes-abris.

§ 3. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

Les charges de l'exploitation ont été supérieures de fr. 48,291.92 à celles de 1904, parce que le matériel flottant a nécessité des travaux de réfection plus onéreux que pendant l'année précédente (radoub du vapeur *Belgique* et renouvellement de ses chaudières). Il a été aussi installé des tentes-abris sur le steamer *Baron Prisse*.

La marine n'opère aucune recette du chef de ce service, qui constitue le raccordement des trains entre les deux rives de l'Escaut.

§ 4. PILOTAGE.

La progression que l'on constate depuis plusieurs années dans le mouvement de la navigation sur Anvers, s'est maintenue et même accentuée en 1905; il y a eu, à l'entrée et à la sortie, 12,163 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, soit 485 bâtiments de plus que l'année précédente.

Le tonnage général conserve aussi une marche ascendante; il est monté de 18,663,023 à 19,610,040 tonneaux; différence : 947,017 tonneaux.

Cet accroissement explique que la recette des droit de pilotage a été en progrès de fr. 168,755.17. II, p. D.

La dépense s'est également accrue; elle atteint fr. 5,668,675.05, dépassant de fr. 169,951.24 celle de 1904. Bien que, pour le matériel, elle soit en augmentation, à raison de la commande de deux nouveaux bateaux-pilotes et de l'achat d'accessoires divers, la différence résulte cependant, pour une notable partie, de l'élévation des remises accordées à titre d'appointements aux pilotes, remises qui sont basées sur les recettes que procurent ces agents. II, p. D.

Deux nouveaux bateaux-pilotes ont été mis en service, en 1905, à la station des Bouches de l'Escaut. Deux autres bateaux-pilotes, destinés, l'un

également aux Bouches de l'Escaut, l'autre à Ostende, ont été adjugés. Ils remplaceront des bâtiments qui ne sont plus propres au service de mer.

L'amélioration de l'éclairage de l'Escaut, qui a fait l'objet de la Convention du 27 octobre 1904, entre les commissaires belges et néerlandais chargés de la surveillance permanente de la navigation dans l'Escaut, est en voie d'exécution.

Cette amélioration, qui sera effectuée avant l'hiver 1906, comporte notamment un changement de certains fanaux de l'Escaut, une modification du caractère des feux des bateaux-phares, ainsi que le mouillage dans le fleuve d'une série de bouées lumineuses.

De même, les changements projetés dans l'éclairage du littoral de Flandre, consistant notamment dans une augmentation de puissance et une transformation des feux des phares d'Ostende, de Blankenbergh et de Knoeke, seront réalisés incessamment.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Un nouveau remorqueur, adjugé dans le courant de 1903, a été mis en activité. Ce renforcement de matériel a permis l'établissement d'une station de remorque à Nieuport afin d'y touer les bâtiments d'intérieur entre les écluses du fond du port et le chenal d'entrée au bassin à flot, ainsi que les chaloupes de pêche et les navires à voiles.

II, p. D. Le service nouveau fonctionne depuis le 15 février 1903.

II, p. D. La recette en 1903 (fr. 22,060.60) n'a guère dépassé celle de 1904 (fr. 21,644.25).

La dépense en personnel est supérieure de fr. 15,153.15. L'augmentation résulte d'une extension nécessitée par l'organisation du service à Nieuport. Par contre, la dépense de matériel a subi une réduction (fr. 14,040.49), les remorqueurs n'ayant eu à subir, en 1903, que des réparations légères. Le coût de l'exploitation est ainsi sensiblement égal à celui de l'exercice précédent.

§. 6. POLICE MARITIME.

La progression du mouvement de la navigation a eu pour effet d'accroître le produit des actes des commissaires maritimes : de fr. 173,413.84 en 1904, la recette a monté à fr. 179,687.54, soit fr. 6.273.70 en plus.

La dépense a augmenté également, mais dans des proportions moindres (fr. 2,180.88).

III.

Services divers.

§ 1^{er}. PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

La dépense, mise en regard de celle de 1904, est restée au même niveau (fr. 206,202.36 contre fr. 206,194.13). II, p. D.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours des écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende ont été suivis par 165 élèves, soit 2 de plus que l'année précédente. Il a été alloué 36 bourses d'études et 11 demi-bourses, contre 56 bourses et 2 demi-bourses en 1904.

Les diplômes de capacité délivrés en 1905 et en 1904 se répartissent comme suit :

	1905.	1904.
Long cours.	64	72
Cabotage	8	4
Patron-pêcheur	4	2

6 élèves, — nombre identique à celui de 1904 — ont fréquenté le cours de navigation institué à Nieupoort pour les pêcheurs.

Les cours spéciaux de machines à vapeur marines, rattachés aux écoles de navigation, ont été suivis par 94 élèves, soit 7 de plus qu'en 1904. Il a été décerné 3 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 6 de mécanicien de 2^e classe.

La dépense, fr. 59,530.86, est inférieure de fr. 943.56 à celle de 1904 (fr. 40,494.42). II, p. D.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD
ET ÉCOLE DES MOUSSES.

L'avisos *Ville d'Anvers* et le trois-mâts goëlette *Ville d'Ostende* ont effectué alternativement et d'une manière quasi permanente, la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

Les élèves de l'École des mousses ont pris part, par brigades de 50, aux croisières accomplies par les deux navires.

Un lavoir à l'usage des élèves a été installé à bord du ponton annexé à l'École des mousses.

L'exercice 1904 a été grevé d'une dépense extraordinaire, résultant de l'installation de nouvelles chaudières à bord de l'avisos *Ville d'Anvers*. Ainsi s'explique, pour la plus grande partie, la différence en moins (fr. 11,771-41) que l'on constate dans les dépenses de 1905. II, p. D.

§ 4 SAUVETAGE.

Le raccordement téléphonique des diverses stations de sauvetage entre elles, et leur reliement à certains postes douaniers de la côte, dont l'exécution était projetée depuis plusieurs années, est chose faite. L'établissement de ces communications doit permettre d'avertir rapidement le personnel de secours qu'un navire est en détresse, et il présentera cet avantage que des efforts pourront être tentés en commun pour aider les naufragés.

II, p. D. La dépense en personnel dépassé de fr. 4,708-67 celle de l'exercice écoulé. L'écart provient d'une augmentation des primes allouées du chef de veilles par gros temps, d'exercices en embarcation. etc.

II, p. D. La dépense de matériel est également plus élevée de fr. 4,019-52, par suite, notamment, de réparations effectuées aux installations et de l'acquisition d'appareils spéciaux destinés à compléter les moyens de secours de certains postes par l'établissement d'un va-et-vient.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

II, p. D. Les divers services de la Marine avaient procuré, en 1904, une recette de fr. 5,252,385-85; on constate, pour 1905, une augmentation de fr. 290,567-86.

§ 2. DÉPENSES.

II, p. D. De fr. 7,446,331-25 en 1904, les dépenses sont montées à fr. 10,580,452-11 en 1905, soit un accroissement de fr. 3,134,120-86.

II, p. D. Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, font ressortir une différence de 2,843,553 francs en faveur de 1904.



N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1905 et 1904.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1905.	ANNÉES.		Différences pour 1905.	ANNÉES.		Différences pour 1905.		
	1905.	1904.		1905.	1904.		1905.	1904.			
	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.				
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	»	»	»	19,283	17,310	+ 1,973	171,298 50	154,431 »	+16,867 50
		2 ^e —	»	»	»	28,823	26,309	+ 2,514	200,195 80	182,539 »	+17,656 80
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	»	»	»	767	608	— 41	3,600 15	3,783 35	— 183 20
		2 ^e —	»	»	»	1,902	1,955	— 53	6,653 50	6,838 90	— 183 40
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	»	»	»	14,912	13,790 ⁽¹⁾	+ 1,122	111,019 90	102,489 65	+ 8,530 25
		2 ^e —	»	»	»	28,754	25,266 ⁽¹⁾	+ 3,488	160,232 80	140,946 40	+19,286 40
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	»	»	»	19,434	17,940 ⁽¹⁾	+ 1,494	92,874 80	86,096 40	+ 6,778 40
		2 ^e —	»	»	»	22,076	18,070 ⁽¹⁾	+ 4,006	77,614 50	63,561 50	+14,053 »
Abonnements	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Location de malles spéciales	24	39	— 12	»	»	»	»	135 »	215 »	— 80 »	
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	54,196	48,358	+ 5,840	»	»	»	»	135,400 »	120,890 »	+14,600 »	
1/2 id. id.	934	2,321	— 1,395	»	»	»	»	1,167 50	2,911 25	— 1,743 75	
Petites cabines	1,061	899	+ 162	»	»	»	»	7,427 »	6,293 »	+ 1,134 »	
Grandes cabines	3,971	3,737	+ 234	»	»	»	»	55,584 »	52,318 »	+ 3,276 »	
Cabines spéciales	65	85	+ 30	»	»	»	»	2,657 »	1,820 »	+ 840 »	
— de luxe	59	40	+ 19	»	»	»	»	4,425 »	3,000 »	+ 1,425 »	
Vélos	452	537	— 85	»	»	»	»	813 60	968 60	— 153 »	
Bagages	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Ensemble	—	—	—	138,081 ⁽²⁾	121,478 ⁽²⁾	+ 14,603	1,031,202 05	929,098 05	+102,104 »		
Chevaux Têtes.	72	46	+ 26	»	»	»	»	2,890 60	1,846 90	+ 1,043 90	
Chiens	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Voitures Nombre.	»	14	— 14	»	»	»	»	»	562 10	— 562 10	
Finances; Groups	2,055	1,900	+ 155	»	»	»	»	1,029 70	957 »	+ 72 70	
Journaux Kilog	»	»	»	64,150	60,450	+ 3,700	1,924 50	1,813 50	+ 111 »		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins	405,113	392,781	+ 12,332	1,215,339	1,178,193 ⁽³⁾	+ 37,146	101,278 25	98,182 75	+ 3,095 50	
	de 3 à 5 kilog.	25,468	24,226	+ 1,242	76,464	72,678 ⁽³⁾	+ 3,786	12,744 »	12,113 »	+ 631 »	
Petite colis	Tarif normal. Express.	de 5 kilog. et moins	171,358	150,814	+ 20,544	514,074	451,932 ⁽³⁾	+ 62,142	44,440 65	39,191 98	+ 5,248 67
		de plus de 5 à 10 kilog.	40,231	39,501	+ 730	281,617	277,137 ⁽⁴⁾	+ 4,480	23,932 43	23,540 55	+ 382 88
	de plus de 10 kilog.	»	»	»	670,842	564,190 ⁽⁵⁾	+106,652	38,331,23	32,970 28	+ 5,360 95	
Grande vitesse. — Poids taxé	»	»	»	694,205	777,240	— 83,035	23,961 22	26,873 98	— 2,912 76		
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse	»	»	»	40,870	32,470	+ 8,400	771,35	614 94	+ 156 41		
Dito	»	»	»	»	»	»	9,138 94	8,460 26 ⁽⁶⁾	+ 678 68		
Produits extraordinaires fr.	»	»	»	»	»	»	2,561 15	841 15	+ 1,740 »		
Totaux fr.				1,294,224 27	1,176,744 44	+117,479 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) — — — — — 7 — — — — —
(5) Colis taxés au poids.
(6) Convention du 1^{er} juillet 1895 (N. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N^o. II — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1903 et 1904.

SERVICES.	1905.	1904.	Différences pour 1905.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,204,224 27	1,176,744 44	+ 117,479 83				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	112,043 14	114,508 85	— 2,465 71				
Pilotage	3,927,638 52	3,758,883 35	+ 168,755 17				
Écluses.	7,297 64	7,189 12	+ 108 52				
Remorque sur la côte de Flandre	22,060 60	21,614 25	+ 446 35				
Police maritime	179,687 54	173,413 81	+ 6,273 76				
Écoles de navigation				
Pêche maritime				
Sauvetage				
Totaux. . . . fr.	5,542,951 71	5,252,383 85	+ 290,567 86				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	760,288 33	5,151,777 45	5,912,065 78	743,832 13	2,241,765 06	2,985,597 19	+2,926,668 59
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre. entre Anvers et { le Pays de Waas.	82,418 41	82,226 81	164,645 25	83,257 57	91,495 56	174,753 13	— 10,107 88
	25,738 48	78,008 51	103,746 99	25,598 13	29,855 94	55,455 07	+ 48,291 92
Pilotage	3,215,830 16	452,844 89	3,668,675 05	3,031,851 67	456,872 14	3,488,723 81	+ 169,951 24
Phares { éclairage et signaux feux et { de la côte	26,225 17	16,913 60	43,138 77	26,981 09	16,371 09	43,352 18	+ 816 59
signaux. { Éclairage de l'Escaut.	142,184 94	20,868 65	163,053 59	138,167 30	25,674 65	163,841 95	— 808 36
Remorque sur la côte de Flandre . .	67,177 95	27,667 55	94,845 50	52,021 80	41,708 04	93,730 84	+ 1,114 66
Police maritime.	98,012 33	16,117 39	114,129 72	95,416 91	16,561 93	111,978 84	+ 2,180 85
Écoles de navigation.	27,030 94	12,519 92	39,550 86	26,369 60	14,133 82	40,494 42	— 943 56
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	158,060 19	56,039 39	214,099 58	157,537 70	68,333 29	225,870 99	— 11,771 41
Sauvetage.	55,595 49	6,865 53	62,461 02	50,886 82	2,846 01	53,732 83	+ 8,728 19
Totaux fr.	4,038,542 39	5,921,909 72	10,580,452 11	4,490,712 72	2,955,018 53	7,446,331 25	+3,134,120 86
Recettes totales . . fr.	5,542,951 71			5,252,383 85			+ 290,567 86
Dépenses —	10,580,452 11			7,446,331 25			+3,134,120 86
Excédent { de dépenses . . . fr.	5,037,500 40			2,193,947 40			+2,843,553 "
{ de recettes . . . fr.	.			.			.

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

	PAGES.
Note préliminaire.	1

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Situation financière.

				Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A,	1	1	I et IX de la partie A.
§ 2. Capital utile	A,	3	IX	»
§ 3. Compte d'exploitation	A,	4	II et IV	»
§ 4. Ressources et charges. Avoir	A,	4	III, IV et V	»
§ 5. Bilan	A,	4	I	»
§ 6. Revenu du capital utile.	A,	6		
§ 7. Coefficient d'exploitation	A,	6	IV	»

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic en 1903 et en 1904	A,	7		
Période quinquennale 1901-1905 et année 1900	A,	7	X, XI et XII	»
Tableaux graphiques.	A,	7	XLVIII à LII	»
Personnel	A,	7		
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A,	8		

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,	11		
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A,	11		

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 1905	A, 12
	§ 2. Longueur moyenne exploitée par l'État en 1905	A, 13
XIV	§ 3. Rails	A, 13
XIV	§ 4. Billes et traverses	A, 15
XV	§ 5. Profil et courbes	A, 15
XV	§ 6. Signaux	A, 16
XVI	§ 7. Passages à niveau	A, 16
	§ 8. Raccordements industriels et gares privées	A, 16
	§ 9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 17
XVII	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1905 (Service des voies et travaux)	A, 17

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XXVIII et XXII	§ 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	A, 19
XXIX, XXIII et XXIV	§ 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 19
	§ 3. Wagons de particuliers	A, 21
XXV	§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 21
	§ 5. Nombre et parcours des trains	A, 22
	§ 6. Utilisation du matériel à marchandises	A, 22
	§ 7. Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 23
XXVI	§ 8. Achat de combustibles	A, 23
XXVI	§ 9. Consommation de combustibles	A, 23
XXVI	§ 10. Charbon consommé par les locomotives	A, 25
XXVII et XXVIII	§ 11. Éclairage	A, 25
	§ 12. Chauffage des trains	A, 26
	§ 13. Graissage	A, 26
XXIX	§ 14. Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 26
	II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel	A, 27

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. Mouvement et recette.

VI, VIII, XXX et XXXI	§ 1 ^{er} . Voyageurs (Mouvement et recette)	A, 29
XXXII à XXXVII	§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1905	A, 31

	Pages.	Annexes à consulter.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes	A, 32	VI, VII et VIII de la partie A.
§ 4. Produits extraordinaires	A, 33	
§ 5. Produits divers	A, 33	VII
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 33	
II. Stations		
	A, 34	
III. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.		
§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 36	
§ 2. Trains de voyageurs.	A, 36	
§ 3. Trains de marchandises.	A, 39	
§ 4. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 41	
§ 5. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 41	
§ 6. Tarifs pour marchandises	A, 45	
IV. Accidents. — Statistique comparative.		
§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 55-55	XXXVIII
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 56	XXXVIII et XL
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 56	XXXIX et XL
§ 4. Personnes tuées depuis 1835	A, 58	XL
V. Contraventions		
	A, 59	

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1 ^{er} . Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1905.	A, 61	XLI
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 62	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 62	XLII
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 63	XLII
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales. A, 63		

II.

Situation du matériel roulant	A, 64	XLIII
---	-------	-------

III.

Parcours des trains	A, 65	XLIV
-------------------------------	-------	------

IV.

Annexes à consulter.

Mouvement et recette des transports.

		Pages.
XLV	de la partie A. § 1 ^{er} . Voyageurs	A, 66
XLV	» § 2. Bagages	A, 67
XLV	» § 3. Petites marchandises	A, 68
XLV	» § 4. Grosses marchandises	A, 68
XLV	» § 5. Finances	A, 69
XLV	» § 6. Équipages.	A, 69
XLV	» § 7. Chevaux et bestiaux	A, 69
XLV	» § 8. Produits extraordinaires	A, 70
XLV	» § 9. Récapitulation des recettes.	A, 70

V.

XLV	»	Dépenses d'exploitation. A, 71
-----	---	--

VI.

XLV	»	Produits nets de l'exploitation. A, 72
-----	---	--

VII.

XLV	»	Coefficients de l'exploitation A, 73
-----	---	--

VIII.

XLV	»	Résultats généraux de l'exploitation. A, 74
-----	---	---

IX.

XLVI	»	Personnel A, 74
------	---	---------------------------

X.

XLVII	»	Accidents A, 75
-------	---	---------------------------

XI.

		Contraventions A, 76
--	--	--------------------------------

XII.

		Améliorations et innovations A, 76
--	--	--

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N ^o 1.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1905	A, 82-83
» II.	Compte approximatif de l'exploitation. Dépenses et recettes	A, 84-85
» III.	Compte de profits et pertes. Exercice 1905	A, 86
» IV.	Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusque fin 1905. — Coefficient d'exploitation.	A, 88-89

	Pages.
N° V. Charges financières depuis l'origine	A, 90-91
» VI. Recettes de l'exploitation du chemin de fer par nature de produits.	A, 92-95
» VII. Produits divers encaissés par le département des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer	A, 92-95
» VIII. Répartition et encaissement des recettes brutes. Droits constatés et recouvrements effectués	A, 92-95
» 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 de recettes ou loyer. Années 1854 à 1905	A, 94-103
» X. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1901-1905) et de la dernière année (1900) de la période précédente	A, 104-108
» XI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1901-1905) et de la dernière année (1900) de la période précédente	A, 106-107
» XII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1901-1905) et de la dernière année (1900) de la période précédente	A, 108-109
» XIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 110
» XIV. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1905 et 1904.	A, 111
» XV. a. Profil et courbes des voies principales. b. Signaux de différents systèmes.	A, 112
» XVI. Relevé des passages à niveau supprimés en 1905	A, 113-114
» XVII. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1905. — Service des voies et travaux	A, 115
XVIII. Effectif du matériel de traction et de transport.	A, 116-117
» XIX. Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension	A, 118-119
» XX. Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes	A, 120-121
» XXI. Situation du matériel pour trains de marchandises au point de vue du tonnage utilisable	A, 122-123
» XXII. Importance du matériel de traction en 1905	A, 124
» XXIII. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 125

• XXIV.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent » A,	126
» XXV.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A,	127
» XXVI.	Achats et consommation de combustibles. A,	128-129
» XXVII.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances . . . A,	150
» XXVIII.	Éclairage des trains au gaz riche A,	150
» XXIX.	Approvisionnement et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation. A,	151
» XXX.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours A,	152
» XXXI.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours A,	153
» XXXII.	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 1905. A,	154-158
XXXIII.	Mouvement général de certaines grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1905 A,	159-159
» XXXIV.	Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1905 A,	160
» XXXV.	Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1905 . . . A,	162-163
» XXXVI.	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 1905 A,	164-165
» XXXVII.	Mouvement général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées pendant l'année 1905 par les chemins de fer de l'État Belge A,	166-167
» XXXVIII.	Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1903 et 1904 A,	168-169
» XXXIX.	Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1903 A,	170-172
» XL.	Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835 A,	174-175

- № XLVIII. Graphique n° 1. — Montant des capitaux affectés au matériel de traction et de transports, à l'outillage des ateliers, etc.
- » XLIX. Graphique n° 2. — Montant des capitaux utiles affectés aux voies, aux installations fixes, etc.
- » L. Graphique n° 3. — Travaux et matériel (capital utile)
- » LI. Graphique n° 4. — Mouvement des voyageurs
- » LII. Graphique n° 5. — Mouvement des grosses marchandises.

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

- » XLI. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1905. A, 176
- » XLII. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. Situation au 31 décembre 1905. A, 177
- » XLIII. Matériel roulant. Effectif au 31 décembre 1905. — Comparaison des années 1905 et 1904 A, 178
- » XLIV. Parcours kilométrique des trains en 1905. — Comparaison des années 1905 et 1904 A, 179
- » XLV. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. Exercice 1905. A, 180-181
- » XLVI. Personnel. Effectif au 31 décembre 1905. — Comparaison des années 1905 et 1904 A, 182-183
- » XLVII. Accidents survenus aux personnes. Année 1905. — Comparaison des années 1905 et 1904. . . . A, 184-185

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Annexes à consulter.

- § 1^{er}. Service international B, 3
- § 2. Service intérieur B, 3

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

- § 1^{er}. Mouvement général B, 4 1 et III de la partie III.
- § 2. Lettres ordinaires B, 5 III »
- § 3. Lettres recommandées B, 6 II »
- § 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée B, 6 II et III »
- § 5. Envois exprès B, 6 III »

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

		Pages.
II et III de la partie B.	§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur)	B, 7
II et III	§ 2. Bons de poste	B, 7
II et III	§ 3. Mandats (service international)	B, 7

B. Effets de commerce.

II et III	§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8
II et III	§ 2. Encaissement	B, 8

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, 10

II, III et VI	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, 13
--	---------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

	§ 1 ^{er} . Recette	B, 15
	2. Dépense.	B, 15

ANNEXES DE LA PARTIE B

N ^o 1.	Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1905	B, 16
2.	Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Comparaison des années 1905 et 1904.	B, 18
3.	Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1905 et 1904	B, 20

N° IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1903 et 1904. B, 22

V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1903 et 1904. B, 22 et 23

VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1903 et 1904 B, 24

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Relations internationales. C, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1. Télégrammes privés :

a. Services réunis C, 4

b. Service intérieur C, 5

c. Service international C, 5

§ 2. Télégrammes de service C, 5

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET APPAREILS.

§ 1. Bureaux. C, 7

§ 2. Développement du réseau C, 8

§ 3. Appareils en service C, 9

§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882) . C, 9

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

PAGES.

A. Téléphonie locale C, 10

B. Téléphonie à grande distance interne C, 11

C. Téléphonie internationale C, 11

 Renseignements statistiques C, 19

CHAPITRE III.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

	ages.
PERSONNEL.	C, 22

II.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1. Recettes	C, 23
§ 2. Dépenses.	C, 24

ANNEXES DE LA PARTIE C.

no 1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1903 et 1904	C, 28
» II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques.—Comparaison des années 1903 et 1904. . .	C, 29
» III. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun des groupes belges en 1903 et en 1904.	C, 50 et 51
» IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1903 et 1904. . .	C, 52
» V. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les exercices 1903 et 1904	C, 54 et 55
» VI. Tableau indiquant sommairement pour 1903 les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite	C, 56

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

1 ^{er} . Matériel.	D, 3
2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

<u>Annexes à consulter</u>	
I et II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres D, 4
II »	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre D, 6
II »	§ 3. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes D, 7
II »	§ 4. Pilotage. D, 7
II »	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre D, 8
II »	§ 6. Police maritime D, 8

III.

SERVICES DIVERS.

	Pages	
§ 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 9	II de la partie D.
§ 2. Écoles de navigation	D, 9	II »
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et école des mousses.	D, 9	II »
§ 4. Sauvetage	D, 10	II »

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes	D, 10	II »
§ 2. Dépenses.	D, 10	II

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

№ I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1903 et 1904	D, 11
• II. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1903 et 1904	D, 12



(XII)

1906/07

N° 9

Carte officielle de Chemins de Fer de la Belgique

au 31 décembre 1905

cfr 35 mm film

1 plan(s)