(I)

(N° 177.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SESSION DE 1910-1911.

# CHEMINS DE FER

## POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

## ET MARINE

## COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1910

RAPPORT

présenté aux Chambres législatives

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

BRUXELLES

GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

1911

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1er 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 1910.

A ce travail sont joints des renseignements sur les chemins de fer concédés, ainsi que sur les administrations des postes, des télégraphes et de la marine, pendant le même exercice.

*Le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,*

DE BROQUEVILLE.

(V)

# PARTIE A

---

## CHEMINS DE FER

# 1re SECTION

## CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ETAT

## CHAPITRE Ier

### I. — Situation financière

#### § 1er. — Capital de premier établissement

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

| NATURE DES DÉPENSES. | AU 31 DÉCEMBRE | | AUGMENTATION. |
|---|---|---|---|
| | 1910. | 1909. | |
| | Francs. | Francs. | Francs. |
| Premier établissement et parachèvement : | | | |
| *a*) des lignes construites directement par l'État. . . . . | 709,608,545 53 | 675,654,670 65 | 33,953,874 88 |
| *b*) des lignes construites à forfait pour compte de l'État . . . . . | 177,402,748 53 | 176,317,141 54 | 1,085,606 99 |
| Coût des lignes rachetées et leur parachèvement . . . . . | 988,723,730 49 | 978,017,027 58 | 10,706,702 91 |
| Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes. | 10,533,197 85 | 10,292,621 95 | 240,575 90 |
| Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.). . . . . | 75,680,982 29 | 72,927,668 56 | 2,759,313 73 |
| Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc. | 19,485,338 97 | 18,547,386 34 | 937,952 63 |
| Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) : | | | |
| *a*) commandé par l'État. . . . . | 655,620 850 28 | 625,173,678 65 | 30,447,171 63 |
| *b*) racheté aux compagnies . . . . . | 94,015,142 65 | 94,015,142 65 | » |
| *Montant du capital de premier établissement*. . . . . | 2,731,076,536 59 | 2,650,945,337 92 | 80,131,198 67 |

Voici, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 80,131,198.67 renseignée d'autre part :

I. *Lignes nouvelles :*

| | |
|---|---|
| Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael . . . . . fr. | 2,434,323 86 |
| Section de Florennes à Jamagne . . . . . | 51,833 35 |
| Bertrix vers Muno . . . . . | 1,596,119 53 |
| Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi) . . . . . | 3,285,599 74 |
| Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles . . . . . | 2,809,199 86 |
| Couillet à Acoz . . . . . | 168,188 21 |
| Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois . . . . . | 311,856 42 |
| Stavelot à la frontière prussienne . . . . . | 521,163 81 |
| Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères . . . . . | 21,781 09 |
| Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne . . . | 4,565 48 |
| Chemins de fer miniers de la Campine . . . . . | 33,376 32 |
| Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital . . . . . | 527,968 31 |
| Total . . . fr. | 11,765,975 98 |

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

III. *Matériaux acquis en* 1910 . . . . . fr. 9,703,402 52

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

| | | |
|---|---|---|
| Locomotives . . . . . fr. | 13,369,978 85 | 30,447,171 63 |
| Tenders . . . . . | 701,510 72 | |
| Voitures . . . . . | 9,286,599 66 | |
| Wagons . . . . . | 6,569,272 49 | |
| Matériel et outillage. . . . | 519,809 91 | |
| Ensemble. . . fr. | | 80,131,198 67 |

## § 2. — Capital utile.

*Le capital utile* représente le coût réel du réseau *exploité* et de son armement; pour le déterminer, il faut donc déduire du capital de premier établissement s'élevant à . . . . . fr. 2,731,076,536 59

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

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

} 118,587,539 66

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,612,488,996 93

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

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

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

| NATURE DES DÉPENSES. | AU 31 DÉCEMBRE | | AUGMENTATION. |
|---|---|---|---|
| | 1910. | 1909. | |
| | Francs. | Francs. | Francs. |
| Premier établissement et parachèvement : | | | |
| *a*) des lignes construites directement par l'Etat . . . . . | 605,587,204 45 | 588,410,623 44 | 16,976,581 01 |
| *b*) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat . . . . . | 177,180,990 53 | 175,984,197 25 | 1,196,793 28 |
| Coût des lignes rachetées et leur parachèvement . . . . . | 985,667,351 09 | 971,011,125 48 | 14,656,225 61 |
| Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes . . . . . | 10,533,197 85 | 10,292,621 95 | 240,575 90 |
| Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc) . . . . . | 75,686,982 29 | 72,927,668 56 | 2,759,313 73 |
| Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc. . . . . | 19,485,338 97 | 18,547,386 34 | 937,952 63 |
| Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.): | | | |
| *a*) commandé par l'Etat . . . . . | 655,620,850 28 | 625,173,678 65 | 30,447,171 63 |
| *b*) racheté aux compagnies . . . . . | 94,015 142 65 | 94,015,142 65 | » |
| Ensemble . . . | 2,623,577,058 11 | 2,556 362,444 32 | 67,214,613 79 |
| dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc . . . . . | 11,088,061 18 | 10,905,189 14 | 182,872 04 |
| Reste . . . | 2,612,488,996 93 | 2,545,457,255 18 | 67,031,741 75 |

## § 3. — Compte approximatif de l'exploitation.

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

| DÉSIGNATION. | 1910. (Approximatif.) | 1909. (Définitif.) | Différences en 1910. |
|---|---|---|---|
| Longueur moyenne exploitée. | *4,329km.135* | *4,319km.422* | + *9km 713* |
| | Francs | Francs. | Francs. |
| Recettes brutes (ann. II et IIbis) | 308,599,833 30 | 280,729,105 63 | + 27,870,727 67 |
| Produits divers (ann. II et IIbis) | 715,676 85 | 858,637 32 | — 142,960 47 |
| Totaux. . . | 309,315,510 15 | 281,587,742 95 | + 27,727,767 20 |
| Recettes accidentelles (ann. II) . . . . . | » | 152,745 74 | — 152.745 74 |
| Ensemble. . . | 309,315,510 15 | 281,740,488 69 | + 27,575,021 46 |
| Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II et IIbis) . | 204,792,198 » | 189,965,749 02 | + 14,828,448 98 |
| Excédent des recettes sur les dépenses . . . . . | 104 523,312 15 | 91 776,739 67 | + 12,746,572 48 |

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

Les principaux facteurs de l'augmentation des dépenses sont :

le développement du trafic;

les charges temporaires résultées de la dite exposition;

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

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

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

l'augmentation du subside à la caisse des ouvriers;

l'amélioration de la situation du personnel;

l'instauration du travail à primes;

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

### § 4. — Ressources et charges. — Avoir.

On vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'élève à . . . . . fr. 104,523,312 15

Les charges financières se montent à (*voir* ann. IV.). . 100,258,701 24

L'exercice a donc laissé un boni de . . . . . fr. 4,264,610 91

### § 5. — Bilan.

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

#### Actif.

Capital d'établissement au 31 décembre 1909. . fr. 2,650,945,337 92

Augmentation en 1910 (*voir* 2e page) . . . . . fr. 80,131,198 67

Ensemble du capital de premier établissement . . fr. 2,731,076,536 59

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

*Recettes brutes de l'exploitation* :

| | | |
|---|---|---|
| Au 31 décembre 1909 . . . . . | fr. 6,749,000,751 04 | 7,057,600,584 34 |
| En 1910. . . . . | » 308,599,833 30 | |

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

| | | |
|---|---|---|
| Au 31 décembre 1909 . . . . . | fr. 10,308,309 01 | 11,023,985 86 |
| En 1910 . . . . . | » 715,676 85 | |

*Approvisionnements* en dépôt (annexes XVII et XXX) :

| | | |
|---|---|---|
| Au 31 décembre 1909 . . . . . | fr. 54,122,095 77 | 55,637,923 54 |
| Augmentation en 1910 . . . . . | » 1,515,827 77 | |

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

## Passif.

Dotation dont le trésor a disposé pour l'*amortissement* :

| | | | |
|---|---|---|---|
| *a*) de la dette consolidée. . . . fr. | 297,158,234 57 | 358,976,974 45 | 370,065,035 63 |
| *b*) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) . . . fr. | 61,818,739 88 | | |
| Amortissements indirects . . . . . fr. | | 11,088,061 18 | |
| Reste à amortir { de la dette consolidée . . . . » | | 2,025,823,867 29 | 2,361,011,500 96 |
| Reste à amortir { des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) . . . fr. | | 335,187,633 67 | |
| Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. fr. | | | 2,731,076,536 59 |

*Charges financières du capital :*

| | | |
|---|---|---|
| Au 31 décembre 1909 . . . . . fr. | 2,342,635,218 85 | 2,436,379,329 85 |
| Pour l'exercice 1910 (voir annexe IV). . | 93,744,111 » | |

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

| | | |
|---|---|---|
| Au 31 décembre 1909 . . . . . fr. | 256,805,734 13 | 263,320,324 37 |
| Pour l'exercice 1910 . . . . . » | 6,514,590 24 | |

| | |
|---|---|
| *Loyer de la ligne* de Spa à la frontière . . . . fr. | 13,301,338 83 |
| *Quote part du loyer de la ligne* d'Anvers à Rotterdam. fr. | 8,263,480 » |

*Dépenses d'exploitation :*

| | | |
|---|---|---|
| Jusqu'au 31 décembre 1909. . . . . fr. | 4,089,811,122 33 | 4,292,521,603 33 |
| Pour l'exercice 1910 . . . . . » | 202,710,481 » | |

*Pensions* des anciens fonctionnaires et employés :

| | | |
|---|---|---|
| Au 31 décembre 1909 . . . . . fr. | 24,273,722 » | 26,355,439 » |
| Pour l'exercice 1910 . . . . . » | 2,081,717 » | |

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

## Balance.

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886. . . . . fr. | | 11,090,438 79 | 95,011,417 15 |
| 2° pour approvisionnements en dépôt. | | 55,637,923 54 | |
| B. Avoir : | | | |
| au 31 décembre 1909. | 24,018,443 91 | 28,283,054 82 | |
| Augmentation en 1910. | 4,264,610 91 | | |
| Total égal à l'*actif*. . . . fr. | | | 9,866,429,469 12 |

(1) 61,818,739.88 + 335,187,633.67 = 397,006,373.55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 196 de la *Situation générale du Trésor public* au 1er janvier 1911.

§ 6. — Revenu du capital utile engagé dans le réseau exploité par l'État.

Capital utile engagé fin 1909 . . . . . fr. 2,545,457,255 18
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile en 1910 (voir § 2), $\left(\frac{67,031,741\ 75}{2}\right)$ . . . . fr. 33,515,870 88

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

§ 7. — Coefficient d'exploitation.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes (droits constatés) et des dépenses d'exploitation, se présente pour l'année 1910 comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (ann. II^bis^) . . . fr. 308,599,833 30
Produits divers (ann. II^bis^) . . . . . fr. 715,676 85

Ensemble. . . fr. 309,315,510 15

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

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

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

### Exercice 1910 comparé a celui de 1909.

Produits par unité de trafic. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1910 et 1909 :

| | | 1910. (Approximatif.) | 1909. (Définitif.) |
|---|---|---|---|
| Par kilomètre exploité. | Recettes brutes . . . . . fr. | 71,449 73 | 65,191 07 |
| | Dépenses d'exploitation . . . | 47,304 47 | 43,977 25 |
| | Recettes nettes . . . . . | 24,145 26 | 21,213 82 |
| Par train-kilomètre. | Recettes brutes . . . . . | 4.0879 | 3.8299 |
| | Dépenses d'exploitation . . . | 2.7065 | 2.5836 |
| | Recettes nettes . . . . . | 1.3814 | 1.2463 |
| Par locomotive-kilomètre remorquant un train. | Recettes brutes . . . . . | 3.4765 | 3.2737 |
| | Dépenses d'exploitation . . . . | 2.3017 | 2.2084 |
| | Recettes nettes . . . . . | 1.1748 | 1.0653 |

(1) Non compris une dépense exceptionnelle de 4,749 francs faite pour l'abornement des lignes de la société anonyme de la Flandre Occidentale (litt^e^ b du 2° de l'art. 2 de la loi de rachat du 18 août 1907).

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

| | | | 1910. | 1909 |
|---|---|---|---|---|
| Parcours kilométrique des trains (1) | de voyageurs . . . . | km. | 44,076,844 | 42,692,386 |
| | de marchandises . . . . . | | 51,588,805 | 30,831,075 |
| Parcours moyen des trains | de voyageurs . . . . . | | 36.2 kil. | 35.6 kil. |
| | de marchandises . . . . . | | 42.3 kil. | 42.4 kil. |
| Produit par train-kilomètre | de voyageurs . . . . . | fr. | 2.5897 | 2.3322 |
| | de marchandises . . . . . | | 6.1558 | 5.8759 |

Période quinquennale 1906-1910 et dernière année de la période précédente. — Afin de faciliter les comparaisons sans devoir recourir aux différents comptes rendus, il a paru utile de grouper les principaux résultats dans des tableaux distincts par grande branche de service, savoir :

Voies et travaux, annexe n° X.
Traction et matériel, — n° XI.
Exploitation et recettes, — n° XII.

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

Personnel. — La situation numérique du personnel utilisé par l'administration des chemins de fer de l'État se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

| DÉSIGNATION DES SERVICES. | Fonctionnaires et employés. | | Agréés. | | Ouvriers. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 | 1910 | 1909 |
| Service général . . . . . | 128 | 126 | 28 | 24 | 83 | 85 |
| Voies et Travaux . . . . . | 943 | 889 | 20 | 12 | 15,316 | 15,000 |
| Traction et Matériel . . . . . | 926 | 916 | 229 | 214 | 31,777 | 30,834 |
| Exploitation . . . . . | 7,561 | 7,544 | 2,747 | 2,643 | 8,353 | 8,123 |
| Perception des recettes et contrôle . . . . | 856 | 852 | 130 | 123 | 91 | 88 |
| Totaux. | 10,414 | 10,327 | 3,154 | 3,016 | 55,600 | 54,130 |

Ensemble en 1910. . . . . 69,168
Ensemble en 1909. . . . . 67,473
Augmentation . . . . . 1,695

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

Caisse des ouvriers. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1910, comparées aux résultats de l'exercice précédent :

**Recettes.**

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

| | | 1910. | | 1909. |
|---|---|---|---|---|
| 1° Intérêts provenant des capitaux se rapportant aux services susdits . | 55,695 29 | | 49,590 44 | |
| 2° Subsides : | | | | |
| *a.* se rapportant à l'exercice précédent (complément) . | 561,596 52 | | 720,903 14 | |
| *b.* se rapportant à l'exercice . | (1) 2,226,797 01 | | (2) 2,509,055 89 | |
| Totaux. . . | | 2,842.086 62 | | 3.279,519 47 |

| | | |
|---|---|---|
| B. *Afférentes aux services assurés par la caisse pour son propre compte.* | | |
| 1° Retenues sur salaires . . . . . | 3,219,467 05 | 2,989,536 69 |
| 2° Subsides du département des chemins de fer, etc. : | | |
| *a.* se rapportant à l'exercice précédent (complément). . . . . | 83,905 70 | 6,022 73 |
| *b.* se rapportant à l'exercice . . . . . | (1) 335,850 79 | (2) 258,955 79 |
| 3° Subs des du département de la guerre. | 48,060 65 | 47,982 21 |
| 4° Intérêts des fonds publics . . . . | 539,687 71 | 524,221 56 |
| 5° Dons de particuliers et produits divers. | 11,360 60 | 1,645 34 |
| Totaux. . . | 4,238.312 48 | 3,828,364 32 |

**Dépenses.**

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

| | | 1910. | | 1909. |
|---|---|---|---|---|
| 1° Pensions personnelles des ouvriers du département des chemins de fer, etc. : | | | | |
| Pensions viagères . . fr. | 2,551,795 08 | | 2,285,317 70 | |
| — temporaires . . | 2,354 09 | | 956 30 | |
| | | 2,554,149 17 | | 2,286,274 » |

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

Le montant total du subside afférent à 1910 est de fr. 4,016,109 55 ; la différence entre ce chiffre et celui de fr. 2,562,627 80 ci-dessus, soit fr. 1,453,481 75, reste à encaisser ; cette somme figure comme créance active au bilan.

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

Le montant total du subside afférent à 1909 est de fr. 3,413,513 70; la différence entre ce chiffre et celui de fr. 2,768,011 68 ci-dessus, soit fr. 645,502 02 a été encaissée en 1910.

| | | |
|---|---|---|
| D'autre part . . . fr. | 2,554,149 17 | 2,286,274 » |
| 2° Pensions à des agents commissionnés du chef de leurs services comme ouvriers et à leurs ayants droits du même chef . . | 51,088 87 | 48,680 60 |
| 3° Pensions accordées à des ouvriers par des compagnies dont les lignes ont été reprises. . . . . | 58,017 76 | 63,066 45 |
| 4° Frais de traitement (médecins, pharmaciens, etc.), pendant les six premiers mois, des agents blessés tombant sous l'application de la loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail . . . . . | 169,125 » | 169,125 » |
| 5° Rentes allouées en vertu de la loi sur les accidents du travail . . . . . | 340,275 32 | 215,614 24 |
| 6° Secours permanents et secours à d'anciens ouvriers nécessiteux . . . . . | 77,583 11 | 73,600 71 |
| Totaux. . fr. | 3,250.239 23 | 2,856,361 » |

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

| | | 1910. | | 1909. |
|---|---|---|---|---|
| 1° Pensions viagères : | | | | |
| Veuves d'ouvriers . . fr. | 1,693,208 74 | | 1,601,939 63 | |
| Orphelins et ascendants . | 45,469 58 | | 40,614 97 | |
| | | 1,738,678 32 | | 1,642,554 60 |
| 2° Pensions temporaires : | | | | |
| Veuves d'ouvriers . . . | 25,424 07 | | 25,810 27 | |
| Orphelins et ascendants . | 996 74 | | 1,409 18 | |
| | | 26,420 81 | | 27,219 45 |
| 3° Secours temporaires en cas de maladie . . . . . | | 1,375,531 43 | | 1,397,425 10 |
| 4° Frais de traitement (médecins, pharmaciens, etc.). . . . . | | 588,830 26 | | 464,210 96 |
| 5° Frais de funérailles . . . . . | | 11,962 90 | | 11,640 » |
| 6° Pensions des ouvriers civils du département de la guerre . . . . . | | 33,933 89 | | 34,948 25 |
| 7° Frais généraux et divers. . . . . | | 62,891 10 | | 13,177 73 |
| Totaux. . fr. | | 3,840,248 71 | | 3,591,176 09 |

## BALANCE.

### Recettes.

| | | 1910. | | 1909. |
|---|---|---|---|---|
| *A*. Afférentes aux services faits pour le compte du Trésor . . . fr. | 2,842,086 62 | | 3,279,549 47 | |
| *B*. Afférentes aux services faits pour le compte propre de la caisse . . . . . | 4,238,312 48 | | 3,828,364 32 | |
| Ensemble. . fr. | | 7,080,399 10 | | 7,107,913 79 |

### Dépenses.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *A*. Pour compte du Trésor | 3,250,259 23 | | 2,856,361 » | |
| *B*. — de la caisse | 3,840,248 71 | | 3,591,176 09 | |
| Ensemble . . fr. | | 7,090,487 94 | | 6,447.537 09 |
| Excédent des recettes sur les dépenses (1909). | | | | 660,376 70 |
| Excédent des dépenses sur les recettes (1910). | | 10,088 84 | | |

---

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

| | | |
|---|---|---|
| *A*. Valeurs des fonds publics en portefeuille. . . . . | 16,902,924 46 | 16,242,547 76 |
| *B*. Des capitaux représentatifs : | | |
| 1° des annuités à payer par l'État du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées et du payement, à charge de la caisse des pensions allouées par des compagnies. 2° de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés pour la validation des services dans le passé. | 2,381,074 » | 2,407,567 » |
| 3° de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils . . . . | 541,148 » | 565,583 » |
| *C*. De la créance, à charge du Trésor, représentant la partie du subside afférent à l'exercice, non encaissée à la clôture des comptes. | 1,453,481 75 | 645,502 02 |
| Total. . . fr. | 21,278,628 21 | 19,861,199 78 |
| En ajoutant l'excédent des recettes sur les dépenses (1909) . . . . . | | 660,376 70 |
| et en déduisant l'excédent des dépenses sur les recettes (1910) . . . . . | 10,088 84 | |
| l'avoir au 31 décembre est de. . . . fr. | 21,268,539 37 | 20,521,576 48 |

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

| | | |
|---|---|---|
| *A*. Pour pensions allouées à d'anciens ouvriers du Grand Central Belge, à des ouvriers de la compagnie de la Flandre Occidentale, à des ouvriers du département de la guerre, à d'anciens ouvriers devenus agents commissionnés, à des veuves, orphelins et ascendants . . | 20,799,074 11 | 19,538,731 95 |
| *B*. Pour pensions temporaires à des veuves, orphelins et ascendants d'ouvriers . . . . . | 39,518 38 | 45,955 14 |
| *C*. Pour rentes. . . . . | 1,733,801 78 | 1,318,429 95 |
| *D*. Solde de la dotation constituée par la compagnie d'Anvers à Gand au profit de ceux de ses anciens ouvriers repris par l'État, qui avaient dépassé l'âge de 55 ans au 1er janvier 1896 . . . . . | » | 20,150 » |
| Totaux. . . . . | 22,572,594 27 | 20,923,267 04 |
| L'avoir constaté ci-dessus étant de. | 21,268,539 37 | 20,521,576 48 |
| les opérations se traduisent par un excédent de charge de . . . . . | 1,303.854 90 | 401,690 56 |

L'effectif ouvrier affilié à la caisse a été, en 1910, de 69,062. Ce nombre comprend les ouvriers du chemin de fer, des postes, des télégraphes et de la marine, ainsi que les ouvriers civils du département de la guerre. Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1909 était de 67,162.

# CHAPITRE II.

## VOIES ET TRAVAUX.

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

#### § 1er. — Lignes en cours de construction.

Les dépenses liquidées en 1910 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael | fr. | 14,954,199 16 |
| Section de Florennes à Jamagne | | 1,821,675 56 |
| Ligne de Bertrix vers Muno | | 12,102,498 59 |
| Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi | | 10,641,850 74 |
| Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles | | 25,287,179 98 |
| Ligne de Couillet à Acoz | | 761,807 95 |
| Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois | | 1,167,088 04 |
| Ligne de Stavelot à la frontière prussienne | | 626,864 96 |
| Section de Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères | | 248,645 81 |
| Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne | | 8,069 07 |
| Chemins de fer miniers de la Campine | | 107,096 10 |
| Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1910 | | 11,573,217 77 |
| Total | fr. | 79,300,193 73 |

#### § 2. — Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation.

A. *Travaux divers en cours d'exécution.*

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

| | | |
|---|---|---|
| Travaux d'art | fr. | 637,166 » |
| Bâtiments divers | | 1,510,123 83 |
| Construction et aménagement de stations | | 12,357,618 81 |
| Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc. | | 1,102,692 » |
| Extension et amélioration des voies, etc | | 12,591,684 11 |
| Total | fr. | 28,199,284 75 |
| Ensemble des deux paragraphes | fr. | 107,499,478 48 |

B. *Principaux travaux livrés à l'exploitation.*

Il a été dépensé fr. 1,768,931 47 en 1910 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

## II. — Situation des lignes en exploitation.

### § 1er. — Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1910 (1).

| | MÈTRES COURANTS : | | |
|---|---|---|---|
| | à double voie. | à simple voie. | Ensemble. |
| Lignes construites { directement par l'État | 790,837 | 246,519 | 1,037,356 |
| Lignes construites { à forfait pour compte de l'État | 89,618 | 626,350 | 715,968 |
| Lignes rachetées par l'État | 1,091,676 | 1,227,043 | 2,318,719 |
| (*) Longueur des lignes appartenant à l'État | 1,972,131 | 2,099,912 | 4,072,043 |
| (*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts des recettes ou loyer | 160,515 | 83,751 | 244,266 |
| (*) Ligne exploitée sans redevance | » | 2,382 | 2,382 |
| Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État | 7,442 | 4,163 | 11,605 |
| Longueur totale exploitée (*voir* annexe XIII) (2) | 2,140,088 | 2,190,208 | 4,330,296 |

Dans l'ensemble, 249km.145 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y additionnant ceux de la deuxième, on arrive à un développement, en voies simples, pour la circulation des trains de 6,470km. 384

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

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

(1) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 1.82 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIV pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser, et par l'existence de joints entre les rails.

(2) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1m.435 entre les bords intérieurs du champignon des rails, à l'exception, toutefois, de la ligne vicinale de Mons à Boussu dont l'écartement de la voie est de 1 mètre.

## § 2. — Longueur moyenne exploitée par l'État en 1910.

| | | | |
|---|---|---|---|
| La longueur effective du réseau, fin 1909, était de . . . . . | | | 4,322km.038 |
| Il a été livré à l'exploitation, en 1910, la section suivante : | | | |
| *1er mai.* — Voies contournant les nouveaux bassins et darses, complément aux voies d'Anvers (Bassins et Entrepôt) local à Anvers (Bassins et Entrepôt) transit et voies ferrées autour des bassins d'Anvers . . . . . | | 3km.483 | |
| *A ajouter*, par suite de modifications importantes au tracé des lignes ci-après : | | | |
| *a*) détournement de la section de ligne de Wachtebeke à Selzaete . . | 1km.343 | | |
| *b*) ligne de Courtrai à Gand — détournement par Gand Saint-Pierre de de la section comprise entre la station de la Pinte et la bifurcation du Strop | 0km.585 | | |
| *c*) détournement de la ligne de Bruges à Blankenberghe et modifications aux lignes des bassins. . . . | 2km.909 | | |
| Ensemble . . . | 4km.837 | | |
| *A défalquer,* par suite de modifications secondaires et de rectifications d'erreurs. . . . . | 0km.062 | | |
| Reste . . . | | 4km.775 | |
| Soit ensemble . . . | | | 8km.258 |
| Longueur effective au 31 décembre 1910 (annexe XIII) . . . . . | | | 4,330km.296 |
| Les 3km.483 livrés à l'exploitation en 1910 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire au prorata du temps . . . . | | | 1km.161 |
| La longueur *moyenne* des lignes exploitées par l'État a donc été de . . . . . | | | 4,329km.135 |

## § 5. — Rails.

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

| | 1910. | | 1909. | |
|---|---|---|---|---|
| *Acier.* | | | | |
| Voies principales. . | 12,622,073 | | 12,395,302 | |
| — accessoires . | 5,845,132 | | 5,578,568 | |
| | | 18,467,205 | | 17,973,670 |
| *Fer.* | | | | |
| Voies principales. . | 46,112 | | 62,967 | |
| — accessoires . | 1,455,327 | | 1,562,595 | |
| | | 1,501,439 | | 1,625,562 |
| Ensemble. . . | | 19,968,644 | | 19,599.232 |

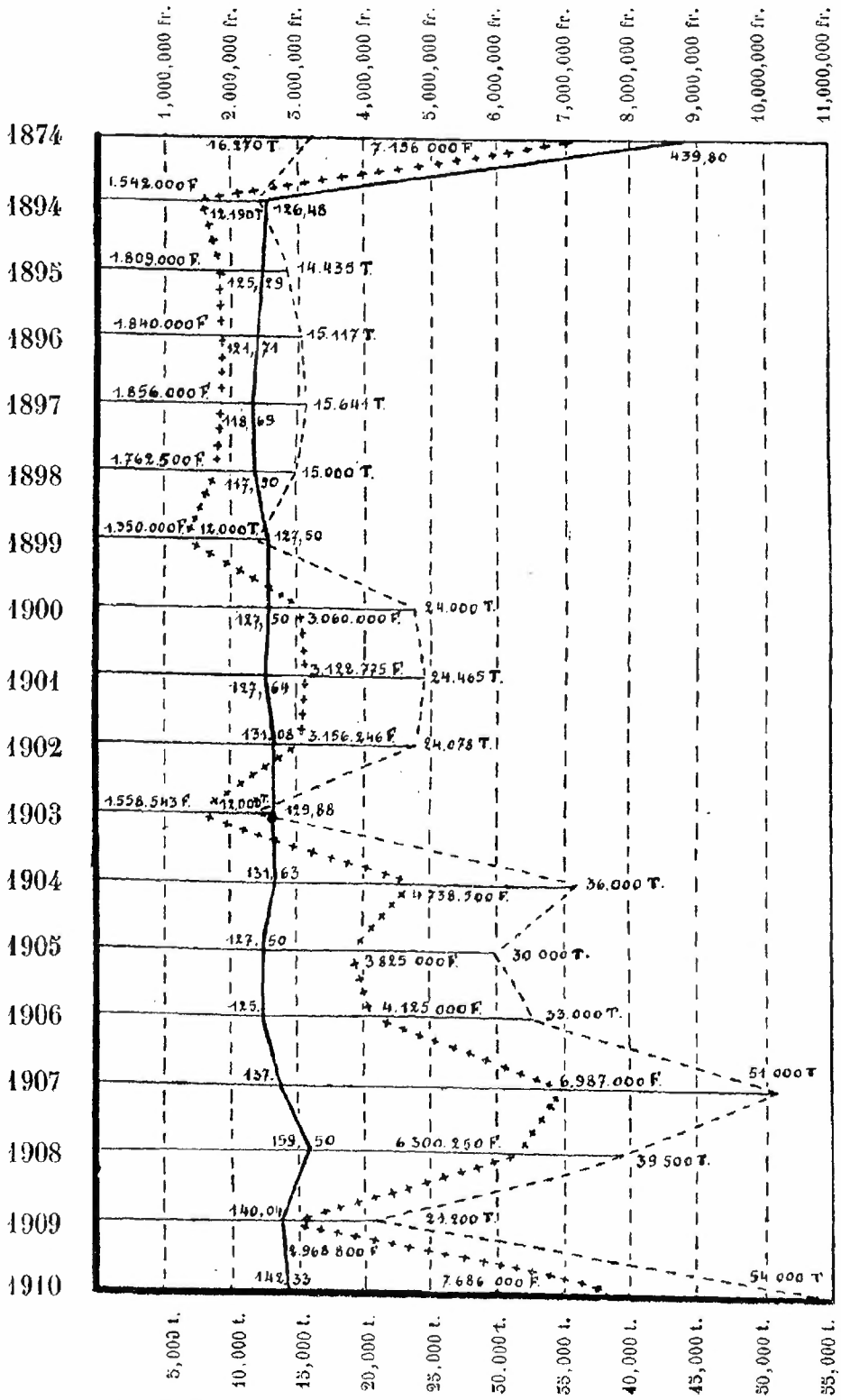
Les 12,622,073 mètres de rails d'*acier* représentent 99.64 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 5,845,132 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est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

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

**Rails.**

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

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




Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 24 du compte rendu de 1889, et pour celles de 1886 à 1893, voir le diagramme de la page 14 du compte rendu de 1906.

## § 4. — Billes et traverses.

### a) *Billes en bois.*

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

| | | 1910. | 1909. |
|---|---|---|---|
| Chêne | voies principales | 7,333,115 | 7,210,194 |
| | — accessoires | 3,459,490 | 3,352,661 |
| Sapin | voies principales | 30,205 | 37,424 |
| | — accessoires | 165,559 | 172,758 |
| Hêtre | voies principales | 197,105 | 157,188 |
| | — accessoires | 6,656 | 4,722 |
| | Ensemble | 11,192,130 | 10,934,947 |

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

| ESSENCE. | Dimensions. | | | Prix. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | LONGUEUR. | LARGEUR. | HAUTEUR. | MOYEN. | CRÉOSOTAGE. | TOTAL. |
| Chêne | 2.60 | 0.28 | 0.14 | 5.80 | 0.67 | (1) 6.47 |
| — | 2.60 | 0.26 | 0.15 | 4.94 | 0.58 | 5.52 |
| Hêtre | 2.60 | 0.28 | 0.14 | 4.91 | 1.92 | 6.83 |
| — | 2.60 | 0.26 | 0.15 | 4.22 | 1.63 | 5.85 |

### b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1910, était de . . . . . 123,906 mètres.
Fin 1909, cette longueur était de . . . . . 130,423 —
(*voir* détails à l'annexe XIV).

## § 5. — Profil et courbes.

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

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1909, avaient coûté en moyenne fr. 6-36, créosotage compris.

## § 6. — Signaux.

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

## § 7. — Passages a niveau.

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

| | | 1910. | 1909. | Différence en 1910. |
|---|---|---|---|---|
| *A.* — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main | par un ou deux *agents à poste fixe*, selon la durée du service. | 3,187 | 3,236(1) | — 49 |
| | par un *ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.* | 148 | 152 | — 4 |
| *B.* — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance | par un poste voisin . . . | 788 | 791 | — 3 |
| | par une cabine Saxby . . . | 162 | 148 | + 14 |
| *C.* — Ouverts et non surveillés . . . . . | | 2,123 | 2,136 | — 13 |
| | Totaux. . . | 6,408 | 6,463(1) | — 55 |

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

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

Ces passages sont gardés comme il suit :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 68 pendant . . . | 12 heures. | 367 pendant . . . | 17 heures. |
| 33 — . . . | 13 — | 318 — . . . | 18 — |
| 369 — . . . | 14 — | 248 — . . . | 19 — |
| 316 — . . . | 15 — | 99 — . . . | 20 — |
| 524 — . . . | 16 — | 845 — . . . | 24 — |

Trois passages à niveau ont été établis en 1910. Il en a été supprimé 58 qui sont renseignés à l'annexe XVI.

## § 8. — Raccordements industriels et gares privées.

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

(1) Chiffres rectifiés.

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

## § 9. — Raccordements vicinaux et traversées vicinales.

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

| | 1910 | 1909 |
|---|---|---|
| Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État. | 125 | 121 |
| Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies. . . . . | 4 | 4 |
| Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes . . . . . | 94 | 94 |
| Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies . . . . . | 1 | 1 |

## § 10. — Approvisionnements au 31 décembre 1910.

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

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

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

# CHAPITRE III.

## TRACTION ET MATÉRIEL.

### I. — Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible. Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

#### § 1er. — Matériel de traction et de transport.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre des années 1910 et 1909 se résume comme suit :

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

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

La puissance des locomotives, le poids moyen des moteurs et des tenders font l'objet des annexes XXII et XXIIbis.

#### § 2. — Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport.

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

L'entretien et le renouvellement en 1910 se résument comme suit :

| | Locomotives. | Tenders (1). | Voitures automotrices. | VÉHICULES pour trains de voyageurs (2) | VÉHICULES pour trains de marchandises. |
|---|---|---|---|---|---|
| Effectif au 31 décembre 1909. . . . . | 4,048 | 3,994 | 45 | 9,954 | 82,302 |
| Faits accomplis en 1910. — Mise hors d'usage. . . . . | 25 | 29 | 9 | (3) 64 | (4) 212 |
| Faits accomplis en 1910. — Reste. . | 4,023 | 3,965 | 36 | 9,890 | 82,090 |
| Faits accomplis en 1910. — Renouvellement (budget ordinaire) . . | 6 | 40 | » | 56 | 563 |
| Faits accomplis en 1910. — Extension (budget extraordinaire) . . | 148 | 138 | » | 447 | 2,028 |
| Effectif de fin 1910 . . . . . | 4,177 | 4,143 | 36 | 10,393 | 84,681 |
| Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de. . . . . | 4,383 | 4,477 | 78 | 11,173 | 86,772 |
| On trouve les différences suivantes : En moins. . . . . | 206 | 334 | 42 | 780 | 2,091 |
| Il restait à mettre en service au 31 décembre 1910 : | | | | | |
| 1° sur fonds d'extension (*budget extraordinaire*) . . . | 97 | 17 | 1 | 163 | 1,232 |
| 2° sur fonds de renouvellement (*budget ordinaire*). . | 30 | 63 | » | 65 | 877 |

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

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une balance en plus de 454,587 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux retirés du service (*voir* annexe XXIII).

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

Les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 894,630 francs de plus que les moteurs retirés du service qu'elles ont remplacés.

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

A raison du nombre moyen de 48 places par voiture et de la capacité moyenne de 12t.58 par wagon, cette balance équivaut à 135 voitures à voyageurs et à 5,293 wagons à marchandises.

---

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

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

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

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

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

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 5,583,928 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation accuse une balance en plus de (894,630 + 5,583,928) = 6,478,558 francs.

### § 3. — Wagons de particuliers.

Au 31 décembre 1909, le nombre de wagons appartenant à des particuliers, agréés par l'État et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à. . . . . 1,423

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

L'effectif au 31 décembre 1910 est donc de . . 1,493

se répartissant comme suit :

1,388 wagons-citernes;
27 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries;
65 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;
7 wagons fermés, dont 6 pour transport de meubles et 1 pour transport de bière;
1 wagon plate-forme, à châssis tubulaire, pour transport de bois en grume, de rails et de poutrelles;
2 boxes pour transport de chevaux.

### § 4. — Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères. (*Voir* annexe XXIX.)

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

| | 1910. | | 1909. | |
|---|---|---|---|---|
| Remorquant des trains de voyageurs(1) . | 47,727,446 | kil. | 46,583,343 | kil. |
| — — de marchandises . | 41,492,746 | » | 39,825,479 | » |
| — — de route . . . | 632,972 | » | 654,339 | » |
| Circulant à vide . . . . . | 6,910,967 | » | 6,454,518 | » |
| Faisant des manœuvres. . . . . | 20,335,914 | » | 19,768,600 | » |
| Ensemble (1) . | 117,100,045 | » | 113,288,279 | » |

(1) Non compris 16,202 kilomètres en 1910 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 493,632 kilomètres en 1910 et 493,088 kilomètres en 1909 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

| | En 1910. | En 1909. |
|---|---|---|
| Remorquant des trains de voyageurs . . | 534,530 kil. | 405,883 kil. |
| — — de marchandises . | 75,697 » | 75,615 » |
| Circulant à vide . . . . . | 50,509 » | 51,257 » |
| Faisant des manœuvres. . . . . | » | » |
| Ensemble . . | 660,536 » | 532,755 » |

## § 5. — Nombre et parcours des trains.

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

| | | | En 1910 | En 1909. |
|---|---|---|---|---|
| Nombre annuel des trains de l'État | de voyageurs (1) | trains internationaux . . | 58,200 | 55,585 |
| | | trains ordinaires (2) . . . | 1,055,793 | 1,045,458 |
| | | trains mixtes . . . . . | 58,687 | 41,507 |
| | | trains du dimanche . . . | 6,874 | 5,966 |
| | | trains spéciaux . . . . | 15,558 | 12,945 |
| | | | 1,155,112 | 1,159,257 |
| | de marchandises . . . . . | | 745,585 | 725,442 |
| | de route . . . . . | | 55,710 | 51,165 |
| | | Ensemble. . . | 1,952,207 | 1,895,844 |
| Parcours kilométriques des trains de l'État | a) sur le réseau de l'État. | voyageurs. trains lourds. . | 59,414,265 | 37,879,544 |
| | | voyageurs. trains légers (3). | 5,618,415 | 5,915,975 |
| | | marchandises . . . . . | 51,515,995 | 50,756,795 |
| | | Parcours productifs (3). | 74,546,675 | 72,550,512 |
| | | Pour le service de la route. . | 652,016 | 652,254 |
| | b) sur les lignes étrangères. | voyageurs . . | 680,887 | 717,954 |
| | | marchandises . | 547,289 | 539,176 |
| | Parcours total des trains de l'État (3) . . | | 76,206,865 | 74,259,696 |
| Parcours kilométriques des trains étrangers | c) sur le réseau de l'État . | voyageurs . . | 534,530 | 405,779 |
| | | marchandises . | 74,812 | 74,282 |
| | Parcours productifs . . | | 609,142 | 480,061 |
| Résumé. . . | Parcours product. p. l'État | voyageurs (3) . | 43,567,010 | 42,199,298 |
| | | marchandises . | 31,588,805 | 30,851,075 |
| | Autres parcours. . . . | | 1,660,192 | 1,709,384 |
| | Total général (3) . . | | 76,816,007 | 74,759,757 |

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

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

(3) Non compris 16,202 kilomètres en 1910 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 495,632 kilomètres en 1910 et 495,088 kilomètres en 1909 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

## § 6. — Utilisation du matériel a marchandises.

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

| | | En 1910. | En 1909. (1) | Différences pour 1910. Nombre. | en %. |
|---|---|---|---|---|---|
| Transports taxés. | Houille et coke. | 1,604,918 | 1,618,223 | — 13,305 | 0.82 |
| | Autres marchandises | 4,360,270 | 4,097,056 | + 263,214 | 6.42 |
| Transports en service. | Divers | 408,545 | 467,166 | — 58,621 | 12.55 |
| | Combustibles | 155,036 | 151,929 | + 3,107 | 2.05 |
| | Ensemble | 6,528,769 | 6,334,374 | + 194,395 | 3.07 |

## § 7. — Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État.

| | | En 1910. | En 1909. |
|---|---|---|---|
| En ne tenant compte que des wagons employés | en service intérieur | 2j 98 | 3j 29 |
| | en services mixtes et internationaux. | 7j 49 | 6j 52 |
| En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation. | en service intérieur | 3j 08 | 3j 41 |
| | en services mixtes et internationaux. | 7j 73 | 6j 56 |

## § 8. — Achat de combustibles.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1910 et en 1909 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXV.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, briquettes, cokes divers, etc.), a été en 1910 de fr. 13.80 et en 1909 de fr. 14.38.

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

## § 9. — Consommation de combustibles.

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

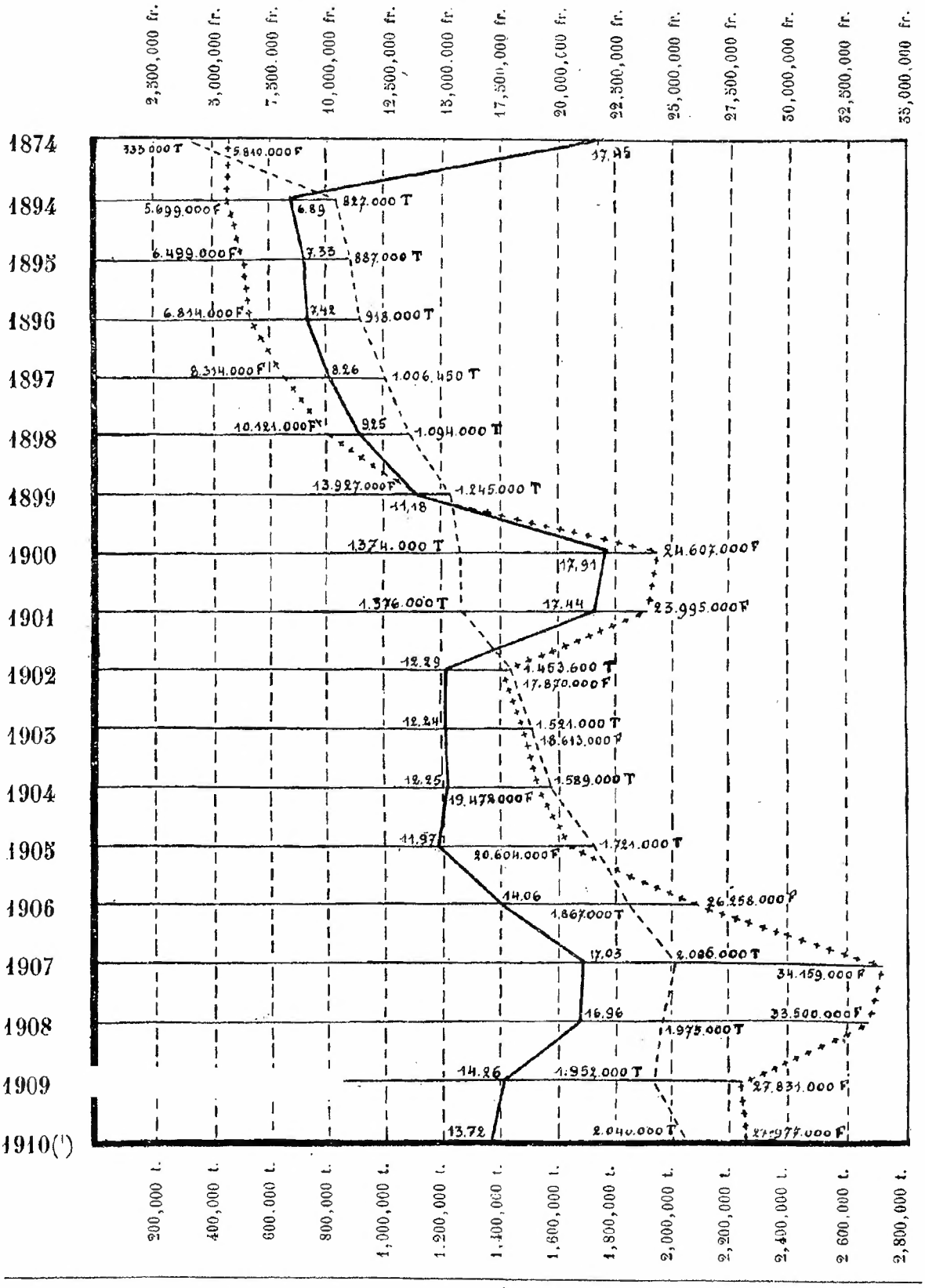
---

(1) Chiffres rectifiés.

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

## Consommation de combustibles.

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

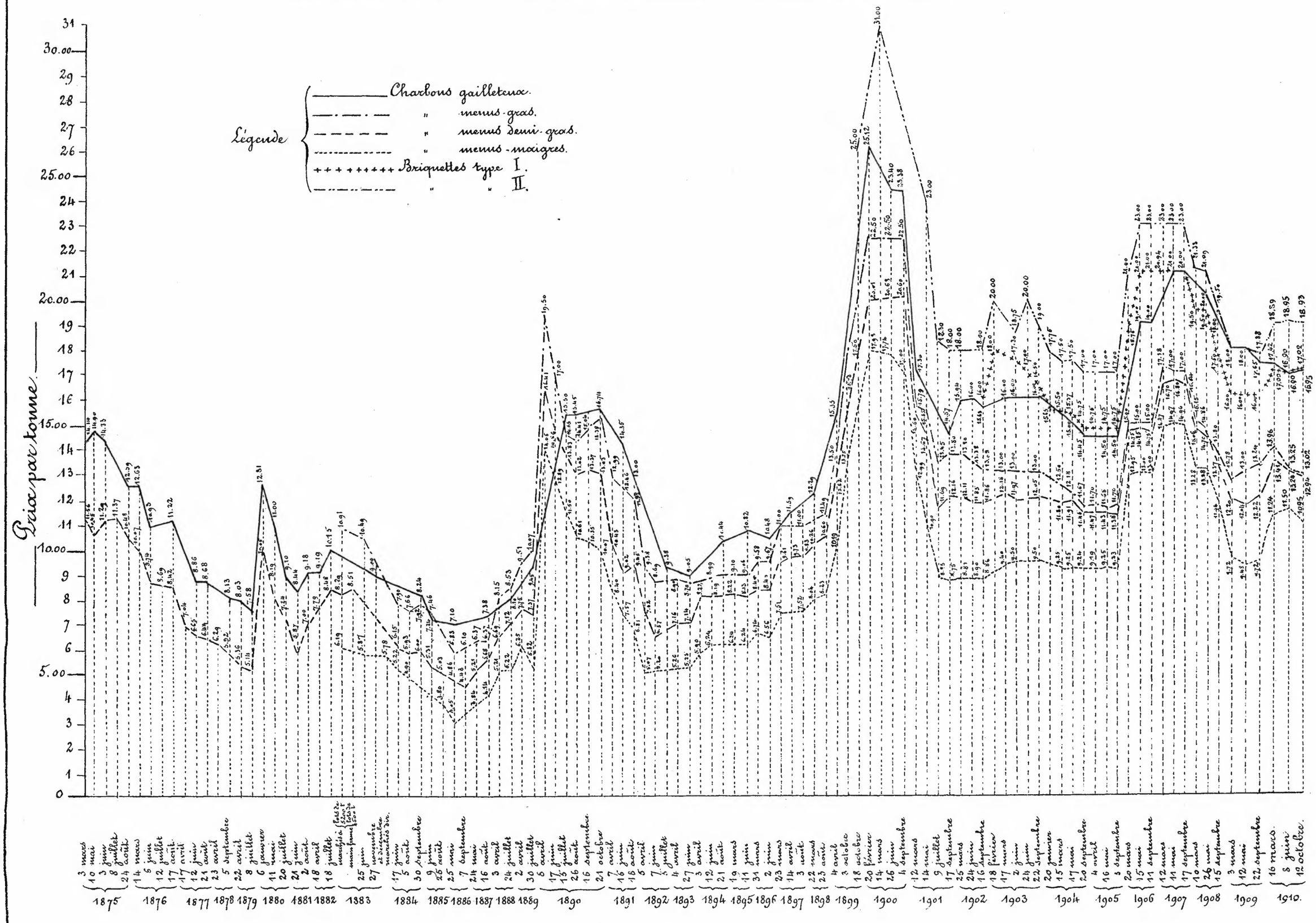



Pour les années antérieures à 1894, *voir* les comptes rendus de 1884 page 39, de 1885 page 55 et de 1904 page 26.

(1) Y compris 522,776 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 9,380,083 francs.

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

# Diagrammes des prix moyens des charbons pour locomotives.



## § 10. — Combustible consommé par les locomotives (charbons et briquettes).

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

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

| | | En 1910. | En 1909. |
|---|---|---|---|
| Par train-kilomètre (1). . . | Quantité . . . | 24K.61 | 24K.04 |
| | Valeur . . . | 0F.356 | 0F.340 |
| Par locomotive-kilomètre avec train (2). . . . . | Quantité . . . | 20K.87 | 20K.50 |
| | Valeur . . . | 0F.285 | 0F.290 |
| Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres (3). | Quantité . . . | 16K.02 | 15K.76 |
| | Valeur . . . | 0F.219 | 0F.223 |

## § 11. — Éclairage.

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

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

Le nombre de trains éclairés au gaz riche en 1910 était de 515. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 272,737 14, soit fr. 0.163 par mètre cube. (*Voir* annexe XXVIII.)

### *Consommation.*

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

| | En 1910. | | En 1909. | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantités. | Valeurs. | Quantités. | Valeurs. |
| Pétrole . . . . . | 9,468,023 litres. | F. 662,761 61 | 9,002,659 litres. | F. 795,835 06 |
| Huile de colza épurée. | 873,852 kilogr. | 552,711 59 | 842,476 kilogr. | 598,851 94 |
| Torches-falots . . . | 6,938 pièces. | 5,260 86 | 4,989 pièces. | 2,494 50 |
| | Ensemble. . | F. 1,218,733 86 | | F. 1,397,161 50 |

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

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

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

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

### § 12. — Chauffage des trains.

Au 31 décembre 1910, il existait 54,104 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,354 calorifères de voitures de trains légers, soit 445 chaufferettes et 39 calorifères de plus qu'en 1909.

### § 13. — Graissage.

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

| | | En 1910. | | En 1909. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | QUANTITÉS. | VALEURS. | QUANTITÉS. | VALEURS |
| | | Kil. | Fr. c. | Kil. | Fr. c. |
| Graissage du matériel de traction. | Huiles . . . . | 6,494,443 | 865,508 67 | 6,005,697 | 927,194 52 |
| | Suif et graisses. | 284,148 | 235,842 84 | 293,830 | 224,339 20 |
| | Totaux. . . | 6,778,591 | 1,101,351 51 | 6,299,527 | 1,151,533 72 |
| Graissage des véhicules. . . . . | Huiles . . . . | (1) 623,560 | 182,473 06 | (2) 596,333 | 196,979 14 |
| Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments. | Huiles . . . . | 521,920 | 156,087 86 | 472,567 | 175,875 53 |
| | Suif et graisses. | 22,393 | 15,966 12 | 16,839 | 11,908 87 |
| | Totaux. . . | 544,313 | 172,053 98 | 489,406 | 187,784 40 |
| | Ensemble. . . | 7,946,464 | 1,455,878 55 | 7,385,266 | 1,536,297 26 |
| Soit pour 1910 . . . . . | | + 561,198 | — 80,418 71 | » | » |

### § 14. — Approvisionnements en magasin.

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

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

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

(1) Non compris 130,427 kilogrammes d'huile de remploi.
(2) — 114,575 — —

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

L'administration a continué à étendre l'application du surchauffeur Schmidt; au 31 décembre 1910, l'effectif comprenait 441 machines pourvues de cet appareil.

*
* *

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

*
* *

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

ÉLECTRICITÉ.

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

Les nouvelles installations désignées ci-après :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bruxelles-Nord-Ouest | comportant | 65 | lampes à incandescence; |
| Comblain-au-Pont | — | 37 | — |
| Esneux | — | 37 | — |
| Etterbeek | — | 412 | — |
| Poulseur | — | 96 | — |
| Rivage | — | 73 | — |

sont comprises dans la répartition.

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

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

*
* *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un ascenseur électrique à Bruxelles-Nord;
— — pour bagages, à Etterbeek;
— — — à Gand-Ecloo
et un aéro-condenseur à l'atelier central d'Ans.

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

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

## ÉCLAIRAGE PAR PROCÉDÉS AUTRES QUE L'ÉLECTRICITÉ.

### 1° Stations.

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

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

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

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

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

### 2° Trains.

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

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

Pendant le même exercice, 4 foyers puissants par incandescence au pétrole ont été acquis pour les wagons de secours.

*
* *

L'essai en vue de l'emploi du pétrole au lieu d'huiles grasses dans des lanternes de signaux de train et dans des lanternes à main de station a été poursuivi en 1910. Les résultats obtenus ne sont pas encore suffisamment concluants. Les essais seront continués en 1911.

---

(1) En ajoutant les 492 brûleurs placés en extension au nombre total de brûleurs en service en 1909, on obtient 27,366 brûleurs; mais ce chiffre doit être diminué de 1,178 brûleurs par suite de la substitution, dans certaines gares ou ateliers, de l'éclairage électrique ou de l'éclairage par incandescence au pétrole à l'éclairage au gaz.

# CHAPITRE IV.

## EXPLOITATION ET RECETTES.

### I. — Mouvement et recette.

### § 1er. — Voyageurs.

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

| | Nombre de voyageurs. en 1910. | Nombre de voyageurs. en 1909. | Différences pour 1910. | Recettes en 1910. | Recettes en 1909. | Différences pour 1910. | Parcours moyen par voyage. en 1910. | Parcours moyen par voyage. en 1909. | Recette moyenne par voyage. en 1910 | Recette moyenne par voyage. en 1909. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **a) *Billets simples.*** | | | | | | | Kil. | Kil. | Fr. | Fr. |
| 1re classe (1). | 330,385 | 258.812 | + 73,573 | 2,616,936 14 | 2,047,738 92 | + 569,197 22 | 84.46 | 85.02 | 7.921 | 7.974 |
| 2e — . . | 2.318,398 | 2,087,097 | + 231,301 | 8,025,587 68 | 6,614,053 70 | + 1,409,533 98 | 54.26 | 49.68 | 3.461 | 3.169 |
| 3e — . . | 13.506.606 | 12,730,212 | + 776,394 | 12,105,178 20 | 10,828,873 65 | + 1,276,304 55 | 23 71 | 22.55 | 0.896 | 0.851 |
| Totaux et moyennes. . | 16,155,389 | 15,074,121 | + 1,081,268 | 22,745,702 02 | 19,490,666 27 | + 3,255,035 75 | 29.54 | 27.33 | 1.408 | 1.293 |
| **b) *Billets « aller et retour ».*** | | | | | | | | | | |
| 1re classe (1). | 543,904 | 435,044 | + 108,860 | 2,895,285 42 | 2.001,684 93 | + 893.600 49 | 66.05 | 61.32 | 4.955 | 4.601 |
| 2e — . . | 6.722,906 | 6,206,416 | + 516,490 | 11,565,929 78 | 10,026,701 44 | + 1,539,228 34 | 33 71 | 31.66 | 1.720 | 1.601 |
| 3e — . . | 46,109.918 | 43,313,694 | + 2,796.224 | 29,400,188 52 | 26,176,424 37 | + 3,223,764 15 | 21.69 | 19.98 | 0 638 | 0.604 |
| Totaux et moyennes. . | 53,376,728 | 49,955,154 | + 3,421,574 | 43,681,403 72 | 38,204,810 74 | + 5,456,592 98 | 23.13 | 21.80 | 0.818 | 0.765 |
| **c) *Ensemble des billets simples et « aller et retour. »*** | | | | | | | | | | |
| 1re classe (1). | 874,289 | 691.856 | + 182,433 | 5,312,221 56 | 4,049,423 85 | + 1,262,797 71 | 73 » | 70.12 | 6.076 | 5.852 |
| 2e — . . | 9.041,304 | 8,293,543 | + 747,791 | 19,589,517 46 | 16,640,755 14 | + 2,948,762 32 | 38.98 | 36.19 | 2.167 | 2.001 |
| 3e — . . | 59,616,524 | 56,043,906 | + 3,572,618 | 41,505,366 72 | 37,005,298 02 | + 4,500,068 70 | 21.68 | 20.56 | 0.696 | 0.660 |
| Totaux et moyennes. . | 69,532,117 | 65,029,275 | + 4,502,842 | 66,407,105 74 | 57,695,477 01 | + 8,711,628 73 | 24.57 | 23.08 | 0.955 | 0.887 |
| **d) *Billets à prix réduits.*** | | | | | | | | | | |
| Militaires, enfants, électeurs, etc. — 1re classe (1). | 20,720 | 17,802 | + 2,918 | 60,016 78 | 49,560 08 | + 10,496 70 | 61.80 | 59.36 | 2.898 | 2.783 |
| Militaires, enfants, électeurs, etc. — 2e — . . | 323,845 | 307,061 | + 16,784 | 439,185 61 | 413,186 70 | + 25,998 91 | 42.52 | 42.19 | 1.356 | 1.346 |
| Militaires, enfants, électeurs, etc. — 3e — . | 2,035,441 | 1,973,304 | + 62,137 | 1,785,184 » | 1,693,147 15 | + 92,036 85 | 46.40 | 45.40 | 0.877 | 0.858 |
| Abonnements ordinaires. — 1re classe (1). | 676,654 | 619,382 | + 57,272 | 1,366,459 50 | 1,219,196 45 | + 147,263 05 | 53.03 | 53.51 | 2.019 | 1.968 |
| Abonnements ordinaires. — 2e — . . | 7,216,320 | 6,454,114 | + 762,206 | 8,657,216 49 | 7,551,731 73 | + 1,105,514 76 | 44 68 | 44.51 | 1.200 | 1.170 |
| Abonnements ordinaires. — 3e — . . | 14,673.508 | 12,968,926 | + 1,704,582 | 9,510,544 90 | 7,972,857 74 | + 1,537,687 16 | 37.36 | 36.87 | 0.648 | 0.615 |
| Abonnements d'étudiants. . — 1re classe (1). | 25,910 | 31.910 | — 6,000 | 8,687 18 | 10,076 35 | — 1.389 17 | 16.15 | 17.95 | 0.335 | 0.316 |
| Abonnements d'étudiants. . — 2e — . | 2,299,658 | 2,273,376 | + 26,282 | 422,441 62 | 415,001 60 | + 7.440 02 | 15.71 | 15.85 | 0.184 | 0.183 |
| Abonnements d'étudiants. . — 3e — . . | 2,427,276 | 2,387,690 | + 39,586 | 275,690 12 | 266,860 13 | + 8,829 99 | 11.81 | 12.16 | 0.114 | 0.112 |
| Abonnements d'ouvriers. — 3e — . | 71,866,821 | 66,214,976 | + 5,651,845 | 9,282,958 02 | 8,457,194 92 | + 825,763 10 | 18.79 | 18.79 | 0.129 | 0.128 |
| Détenus et leurs gardiens. — 3e — . . | 74,064 | 82,745 | — 8,681 | 188 168 85 | 196,865 60 | — 8,696 75 | 52.81 | 51.38 | 0.998 | 0.971 |
| Émigrants . . — 3e — . . | 116,753 | 97,988 | + 18,765 | 301,979 61 | 209,766 03 | + 92,213 58 | 136.85 | 113.27 | 2.586 | 2.141 |
| Sociétaires . . — 1re classe (1) | 2,325 | 812 | + 1,513 | 16,174 80 | 6,737 10 | + 9,437 70 | 148.35 | 176.91 | 6.957 | 8.297 |
| Sociétaires . . — 2e — . . | 65,863 | 43,816 | + 22,047 | 230,727 30 | 145,941 35 | + 84,785 95 | 109.84 | 104.43 | 3.503 | 3.331 |
| Sociétaires . . — 3e — . . | 1,586,218 | 1,190,615 | + 395,603 | 1,757,365 98 | 1,255,612 47 | + 501,753 51 | 58.62 | 65.80 | 1.108 | 1.055 |
| Trains de plaisir. — 1re classe (1). | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Trains de plaisir. — 2e — . . | 16,252 | 20.020 | — 3,768 | 45,381 10 | 57.353 45 | — 11,972 35 | 87 55 | 89.82 | 2.792 | 2.865 |
| Trains de plaisir. — 3e — . . | 185,826 | 114,052 | + 71,774 | 268,340 35 | 190,006 31 | + 78,314 04 | 76.10 | 83.15 | 1.444 | 1.666 |
| Voyages circulaires. — 1re classe (1) | 61,400 | 52,233 | + 9.167 | 451,182 46 | 367,245 11 | + 83,937 35 | 79.81 | 90 02 | 7.348 | 7.031 |
| Voyages circulaires. — 2e — . . | 196,791 | 161,594 | + 35 197 | 1,089,113 15 | 820,849 67 | + 268,263 48 | 88.50 | 83.75 | 5.534 | 5.080 |
| Voyages circulaires. — 3e — . . | 87,572 | 65,481 | + 22,091 | 287,683 74 | 209,371 50 | + 78,312 24 | 89.06 | 87.41 | 3.285 | 3 197 |
| Total des billets à prix réduits — 1re classe (1). | 787,009 | 722,139 | + 64,870 | 1,902.550 72 | 1.652,805 09 | + 249,745 63 | 54.42 | 54.15 | 2.417 | 2.289 |
| Total des billets à prix réduits — 2e — . . | 10,118,729 | 9,259,981 | + 858,748 | 10,884,095 27 | 9,404.084 50 | + 1,480,030 77 | 39.37 | 38 50 | 1.076 | 1.016 |
| Total des billets à prix réduits — 3e — . . | 93,053.479 | 85,095,777 | + 7,957.702 | 23,657,915 57 | 20,451,681 85 | + 3,206,233 72 | 23.17 | 22.77 | 0.253 | 0.239 |
| Totaux et moyennes. | 103,959,217 | 95,077,897 | + 8,881,320 | 36.444,561 56 | 31,508,551 44 | + 4,936 010 12 | 24 96 | 24.54 | 0.349 | 0.330 |
| **e) *Résultats généraux.*** | | | | | | | | | | |
| 1re classe.(1). | 1,661,298 | 1,413,995 | + 247,303 | 7,214,772 28 | 5,702,228 94 | + 1,512,543 34 | 64.20 | 61.96 | 4.343 | 4.033 |
| 2e — . . | 19,169,033 | 17,553,494 | + 1.606,539 | 30.473,612 73 | 26,044,819 64 | + 4.428,793 09 | 38.19 | 37.41 | 1.590 | 1.484 |
| 3e — . . | 152,670,003 | 141,139,683 | +11,531 320 | 65,1 3,282 21 | 57,456.979 87 | + 7,706,302 42 | 22.50 | 21.89 | 0.426 | 0.406 |
| Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal . | 173,491,334 | 160,107,172 | +13,384,162 | 102,851,667 30 | 89, 204,02845 | + 13,647,638 85 | 24.82 | 23.95 | 0.592 | 0.556 |
| Tickets d'entrée dans les stations. . . . . | » | » | » | 336,073 » | 295,704 90 | + 40,368 10 | » | » | » | » |
| Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu. — simples . | 794.146 | 793,598 | + 548 | 118,085 20 | 118.030 25 | + 54 95 | » | » | 0 149 | 0.149 |
| Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu. — A. et R. | 858,608 | 847,424 | + 11,184 | 128.218 75 | 126,858 10 | + 1,360 65 | » | » | 0.149 | 0.150 |
| Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu. — Abonnem. | 168,452 | 165.048 | + 3.404 | 12,010 41 | 11,613 51 | + 396 90 | » | » | 0,071 | 0.070 |
| Résultats généraux . . . . . | 175,312,540 | 161,913,242 | +13,399,298 | 103,446,034 66 | 89,756,235 21 | + 13,689,819 45 | 24.82 | 23.05 | 0.587 | 0.552 |

(1) Sont considérés comme 1re classe, les « réservés » du service intérieur.
*N. B.* Les billets « aller et retour » sont comptés pour deux voyages.

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1909, l'année 1910 a produit :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Pour les billets simples . . . . . | en plus | . fr. | 3,255,035 75 |
| — « aller et retour » . . | en plus. | . . | 5,456,592 98 |
| Pour l'ensemble des billets simples et « aller et retour ». . . . . | en plus | . fr. | 8,711,628 73 |
| Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour » . . . | en plus | . . | 4,936,010 12 |
| Pour la totalité des transports de voyageurs . . . . . | en plus | . fr. | 13,647,638 85 (1) |

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

| | Billets simples. | Billets « aller et retour ». (20 p. c. de réduction.) | Ensemble. |
|---|---|---|---|
| Nombre. . . | 16,155,389 | 53,376,728 | 69,532,117 |
| Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants, des militaires, etc., soit . . . . . | | 103,959,217 | 103,959,217 |
| Ensemble. . . | | 157,335,945 | 173,491,334 |

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

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

| | Nombre. 1872. | Nombre. 1910. | Augmentation. Nombre. |
|---|---|---|---|
| Voyages par abonnement. . | 1,231,112 | 99,186,147 | 97,955,035 |
| Autres voyages . . . . . | 21,966,511 | 74,305,187 | 52,338,676 |
| Ensemble. . . . | 23,197,623 | 173,491,334 | 150,293,711 |

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

| | 1910. | 1909. |
|---|---|---|
| En première classe . . . . . | 106,652,428 | 87,607,520 |
| En deuxième classe . . . . . | 750,811,469 | 656,679,899 |
| En troisième classe . . . . . | 3,448,744,296 | 3,089,949,651 |
| Ensemble. . . | 4,306,208,193 | 3,834,237,070 |
| En plus pour 1910 . . | 471,971,123 | |

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

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

*Recettes moyennes par voyageur embarqué.*

| ANNÉES. | PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR. | ANNÉES. | PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR. | ANNÉES. | PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Fr. | | Fr. | | Fr. |
| 1865 . . . | 1.37 | 1880 . . . | 0.88 | 1895 . . . | 0.66 |
| 1866 . . . | 1.15 | 1881 . . . | 0.82 | 1896 . . . | 0.64 |
| 1867 . . . | 1.19 | 1882 . . | 0.81 | 1897 . . . | 0.62 |
| 1868 . . . | 1.19 | 1883 . . . | 0.79 | 1898 . . | 0.59 |
| 1869 . . . | 1.18 | 1884 . . . | 0.78 | 1899 . . . | 0.56 |
| 1870 . . . | 1.14 | 1885 . . . | 0.81 | 1900 . . . | 0.551 |
| 1871 . . . | 1.12 | 1886 . . . | 0.75 | 1901 . . . | 0.548 |
| 1872 . . . | 0.93 | 1887 . . | 0.74 | 1902 . . . | 0.550 |
| 1873 . . . | 0.87 | 1888 . . . | 0.75 | 1903 . . | 0.514 |
| 1874 . . | 0.84 | 1889 . . . | 0.72 | 1904 . . . | 0.544 |
| 1875 . . . | 0.84 | 1890 . . | 0.70 | 1905 . . . | 0.555 |
| 1876 . . . | 0.80 | 1891 . . . | 0.68 | 1906 . . . | 0 534 |
| 1877 . . . | 0.78 | 1892 . . . | 0.68 | 1907 . . | 0.531 |
| 1878 . . . | 0.76 | 1893 . . . | 0.66 | 1908 . . . | 0 546 |
| 1879 . . . | 0.75 | 1894 . . . | 0.69 | 1909 . . | 0.552 |
| | | | | 1910 . . . | 0.587 |

Sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, comme cela s'est produit en 1910, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur a continué à fléchir jusqu'en 1907. Elle s'est légèrement relevée en 1908 et en 1909.

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

## § 2. — Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État, en 1910. — Parcours moyen

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État en 1910, fait l'objet des tableaux annexes XXXIV à XXXIX. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

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

## § 3. — Ensemble du mouvement et des recettes.

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

| | MOUVEMENT. | | | | RECETTES. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Unité. | 1910. | 1909. | Différences pour 1910. | 1910. | 1909. | Différences pour 1910. |
| Voyageurs . . . . . | Voyage. | 175,312,540 | 161,913,242 | + 13,399,298 | 103,109,981 66 | 89,460,530 31 | + 13,649,451 35 |
| Tickets d'entrée. . . | Coupon | 3,360,730 | 2,957,049 | + 403,681 | 336,073 » | 295,704 90 | + 40,368 10 |
| Bagages . . . . . | Quintal. | 659,161 | 590,046 | + 69,115 | 3,000,501 85 | 2,544,156 24 | + 456,345 61 |
| Petites marchandises | Id. | 7,070,321 | 6,572,452 | + 497,869 | 17,656,576 75 | (3) 16,442,143 81 | + 1,214,432 94 |
| Grosses — . | Tonne (1). | 58,086,805 | 54,025,008 | + 4,061,797 | 177,349,282 08 | (3) 164,427,894 89 | + 12,921,387 19 |
| Finances . . . . . | — | — (2) | — (2) | — | 275,729 78 | 258,192 75 | + 17,537 03 |
| Équipages. . . . . | Nombre. | 6,068 | 5,646 | + 422 | 197,688 69 | 184,497 54 | + 13,191 15 |
| Chevaux et bestiaux . | Expédition | 123,695 | 115,363 | + 8,332 | 2.839,329 20 | 2,654,497 90 | + 184,831 30 |
| Produits extraordin^es | — | — | — | — | 3,834,670 29 | 4,461,487 29 | — 626,817 » |
| Ensemble. . . . . | | | | | 308,599,833 30 | 280,729,105 63 | + 27,870,727 67 |
| Produits divers . . . . . | | | | | 715,676 85 | 858,637 32 | — 142,960 47 |
| Totaux. . . fr. | | | | | 309,315,510 15 | 281,587,742 95 | + 27,727,767 20 |

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

| | 1910 | | | | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|
| | SERVICE intérieur. | SERVICES mixtes. | SERVICES internationaux. | SERVICES réunis. | SERVICES réunis. |
| | Sommes. | Sommes. | Sommes. | Sommes. | Sommes. |
| Voyageurs. . . . . fr. | 69,651,979 53 | 16,799,847 85 | 16,658,154 26 | 103,109,981 66 | 89,460,530 31 |
| Tickets d'entrée dans les stations. | 336,073 » | » | » | 336,073 » | 295,704 90 |
| Bagages. . . . . | 1,126,309 60 | 63,542 18 | 1,810,650 07 | 3,000,501 85 | 2,544,156 24 |
| Petites marchandises. . . . . | 12,885,323 46 | 750,719 62 | 4,020,533 67 | 17,656,576 75 | (3) 16,442,143 81 |
| Grosses — . . . . . | 99,829,298 08 | 12,305,134 20 | 65,214,949 80 | 177,349,282 08 | (3) 164,427,894 89 |
| Finances . . . . . | 209,038 59 | 30,482 72 | 36,208 47 | 275,729 78 | 258,192 75 |
| Équipages. . . . . | 152,448 03 | 10,424 62 | 34,815 84 | 197,688 69 | 184,497 54 |
| Chevaux et bestiaux . . . . . | 2,414,915 42 | 99,233 80 | 325,179 98 | 2,839,329 20 | 2,654,497 90 |
| Produits extraordinaires . . . | 3,834,670 29 | » | » | 3,834,670 29 | 4,461,487 29 |
| Ensemble . . . fr. | 190,439,966 02 | 30,059,375 19 | 88,100,492 09 | 308,599,833 30 | 280,729,105 63 |
| Produits divers . . . . . fr. | | | | 715,676 85 | 858,637 32 |
| Total. . . fr. | | | | 309,315,510 15 | 281,587,742 95 |

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

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

(3) Chiffres rectifiés.

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

| | *Services* : intérieur, | mixtes, | internationaux. |
|---|---|---|---|
| En 1909, de . . . . . | 63.05 | 9.78 | 27.17 |
| Elle est, en 1910, de . . . | 61.71 | 9.74 | 28.55 |
| Différences pour 1910. . . . . | — 1.34 | — 0.04 | + 1.38 |

§ 4. — Produits extraordinaires.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit.

| | En 1910 | En 1909. |
|---|---|---|
| Garde de bagages. . . . . fr. | 194,904 85 | 170,392 97 |
| Loyer des buffets. . . . . | 120,776 26 | 125,403 53 |
| Droit d'affichage . . . . . | 27,686 » | 27,554 » |
| Remise à domicile des articles « bureau restant », 2e remise, 3e remise, etc. . . . . | (1) 70,210 20 | 159,191 60 |
| Amendes pour surcharge . . . . . | 31,337 81 | 32,690 76 |
| Formalités en douane . . . . . | 412,846 94 | 395,023 20 |
| Dépôt et magasinage . . . . . | 159,986 69 | 144,336 24 |
| Retard dans le chargement et le déchargement. . . | 698,313 59 | 522,699 38 |
| Location de locomotives, tenders, matériel, etc. . | 12,252 54 | 19,272 66 |
| — de tapissières. . . . . | 155 10 | 228 40 |
| Déchargement d'office . . . . . | 34,157 30 | 34,403 80 |
| Entretien et traction sur raccordements. . . . . | 410,080 32 | 356,989 12 |
| Redevances pour usage de quais . . . . . | 2,685 30 | 4,983 43 |
| Location de terrains, produits des vidanges, etc. . . | 101,303 25 | 89,147 96 |
| Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés . . . . . | 782,024 67 | 1,867,601 56 |
| Surtaxes non remboursées . . . . . | 1,332 06 | 1,383 72 |
| Recettes diverses . . . . . | 774,617 41 | 512,184 96 |
| Total. . fr. | 3,834,670 29 | 4,461,487 29 |

§ 5. — Produits divers.

Les produits divers encaissés par l'administration des domaines, pour compte de l'exploitation du chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, etc., se sont élevés (*voir* annexe VII.) à fr. . . . . 715,676 85 (En 1910.) 858,637 32 (En 1909.)

§ 6. — Réductions consenties sur les prix de transport.

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

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

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

| | | En 1910. | En 1909. |
|---|---|---|---|
| Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . fr. | | 1,569,542 68 | 1,278,495 97 |
| Ouvriers allant travailler hors frontière . . . . . | | 194,120 54 | 182,595 72 |
| Détenus et leurs gardiens (1) . . . . . | | 188,168 85 | 196,865 60 |
| Émigrants . . . . . | | 501,979 61 | 209,766 05 |
| Sociétaires . . . . . | | 2,004,268 08 | 1,408,290 92 |
| Trains de plaisir . . . . . | | 513,721 45 | 247,359 76 |
| Transports militaires en débet . . | Hommes . . . . . | 720,953 37 | 694,796 24 |
| | Chevaux . . . . . | 59,474 65 | 74,509 70 |
| | Bagages et matériel de guerre. . | 115,626 84 | 117,956 77 |
| Transports militaires soldés par les intéressés . . . | Bagages et mobiliers. . . . . | 6,844 90 | 14,255 70 |
| | Équipages et chevaux . . . . | 4,645 85 | 5,080 20 |
| Transports d'objets et d'approvisionnements pour . | départements ministériels . . . | 29,484 45 | 25,500 55 |
| | armée et prisons. . . . . | 180,055 » | 184,808 75 |
| | divers . . . . . | 7,765 25 | 5,944 50 |
| | Ensemble. . fr. | 5,496,431 52 | 4,646,182 41 |

## II. — Stations.

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

| | 1910 | 1909 | Différence en 1910 |
|---|---|---|---|
| Stations (2) . . . . . | 773 | 775 | — 2 |
| Dépendances . . . . . | 75 | 72 | + 3 |
| Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires) (3) . . . | 28 | 28 | — |
| Haltes . . . . . | 261 | 261 | — |
| Points d'arrêt (4) . . . . . | 270 | 270 | — |
| Ensemble . . . | 1,407 | 1,406 | + 1 |

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

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

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

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

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

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

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

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

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

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

4° Des points d'arrêt ont été créés à Hogne, Hemelryck et Belmont. Celui de Maltebrugge a été supprimé et ceux de Sevenecken et de Lorcé-Chevron ont été transformés en haltes.

* * *

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

* * *

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

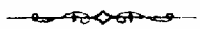
* * *

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

| Il y avait : | Il y a : |
|---|---|
| Adinkerke-la-Panne. | Adinkerke-Panne. |
| Aeltre-Sainte-Marie. | Maria-Aalter. |
| Anvers (Gare centrale). | Anvers (Central). |
| Audenarde. | Audenaerde. |
| Baelen-sur-Nethe. | Baelen-Nethe. |
| Bellefontaine. | St-Vincent-Bellefontaine. |
| Berchem-lez-Audenarde. | Berchem (Audenaerde). |
| Beveren (Flandre). | Beveren (Roulers). |
| Beveren-sur-Lys. | Beveren (Lys). |
| Beveren (Waes). | Beveren (Waas). |
| Bierges-lez-Wavre. | Bierges (Wavre). |
| Bouvy. | La Louvière (Bouvy). |
| Contich (Casernes). | Contich (Kazernen). |
| Deurne-lez-Diest. | Deurne (Diest). |
| Donck. | Donck (Vl.-Fl). |
| Dudzeele (Canal). | Dudzeele (Kanaal). |
| Gand (Champ des Manœuvres). | Gand (Est). |
| Gand (Champ des Manœuvres) (Petit Dock et Bassin au Bois). | Gand (Petit Dock). |
| Gand (Eecloo). | Gand (Porte d'Anvers). |

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

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



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

### § 1. — Camionnage.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile des colis par porteurs et par la poste, et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1910 à fr. 2,333,685.82 contre fr. 2,188,241.99 en 1909, soit une augmentation de fr. 145,443.83.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

| | 1910 | 1909 |
|---|---|---|
| *a*) Camionnage (déclarations) . . fr. | 1,997,585.09 | 1,866,094.14 |
| *b*) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867) . . . . . | 64,590.75 | 62,408.75 |
| *c*) Remise à domicile des colis par porteurs à Alost et à Bruxelles . . | 41,026.89 | 41,682.07 |
| *d*) Port à domicile des colis exprès dans les autres localités et remise d'avis d'arrivée . . . . . | 210,168.22 | 199,452.68 |
| *e*) Remise à domicile par la poste . . | 20,314.87 | 18,694.35 |
| Totaux . . .Fr. | 2,333,685.82 | 2,188,241.99 |

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

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

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

### § 2. — Trains de voyageurs.

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

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

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

*
* *

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

*1er mai.*

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

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

*
* *

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

*
* *

La mise en exploitation de la ligne du Tauern a permis l'établissement d'une communication rapide entre Londres et Trieste viâ Ostende, Cologne, Francfort-sur-Mein et Munich. Le train quittant Ostende(quai) à 3 heures 42, et relevant la correspondance partie la veille de Londres à 9 heures soir, a été accéléré de façon à arriver à Munich à 10 heures 20 soir et à y atteindre la correspondance de 10 heures 40 soir vers Trieste.

*
* *

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

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

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

*
* *

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

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

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

*
* *

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

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

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

Une voiture de 3me classe Cologne-Bruxelles dans le train no 63, arrivant à Bruxelles (Nord) à 10 heures 25.

*1er juillet.*

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

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

A Duisbourg et à Dusseldorf, les trains nos 99 et 100 ont des correspondances de et vers Berlin et Leipzig.

*1er août.*

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

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

*1er décembre.*

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

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

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

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

*a*) de Bruxelles (Midi) vers la France, par Quévy et par Blandain;

*b*) de Bruxelles (Nord) vers la France, par Blandain ; vers l'Allemagne, par Welkenraedt; vers la Suisse, par Sterpenich, les stations de l'Alsace-Lorraine exceptées;

c) de Liége (Guillemins) vers la France, par Erquelinnes, et vers l'Allemagne, par Welkenraedt.

*Mesures préventives contre la propagation des maladies pestilentielles.*

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

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

*Service de secours aux malades et aux blessés.*

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

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

*Tickets d'entrée. — Distributeurs automatiques.*

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

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

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

§ 3. — Trains de marchandises.

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

a) *Ligne du Luxembourg.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) *Sur toutes les lignes.*

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

e) *Service de nuit.*

Le service de nuit a été organisé sur les lignes de :
— Marbehan à Virton-Saint-Mard,
— Chênée à Bleyberg viâ Battice,
— Tréignes à La Sambre,
ainsi que dans les stations d'Aubel, Battice, Beyne, Ethe, Florenville, Gedinne, Haren (Nord), Hombourg, Mariembourg, Micheroux, Senzeille, Testelt, Treignes, Walcourt et Warnant.

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

*
* *

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

*
* *

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

## § 4. — Transport de marchandises.

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

*
* *

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

## § 5. — Mesures prises dans l'intérêt du personnel des trains.

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

*
* *

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

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

## § 6. — Tarifs des voyageurs et des bagages.

### a) *Services intérieur et mixtes.*

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

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

### b) *Services internationaux.*

Publication :

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

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

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

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

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

6° D'une nouvelle édition du recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicule II) et d'un supplément à ce recueil.

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

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

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

a) *Services intérieur et mixtes.*

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

b) *Services internationaux.*

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

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

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

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

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

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

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

## § 7. — Tarifs pour marchandises.

a) *Services intérieur et mixtes.*

**Conditions réglementaires.**

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

**Classification générale des marchandises.**

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

**Tarifs spéciaux.**

*Tarif spécial n° 13.*

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

*Tarif spécial n° 20.*

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

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

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

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

*Tarif spécial n° 21.*

15 octobre. Extension du tarif à la dépendance de Louvain (Bassin).

23 décembre. Extension du tarif à la station de Mariemont.

*Tarif spécial n° 22.*

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

*Tarif spécial n° 26.*

22 avril. Extension du tarif à la relation : Zonhoven à Seraing.

23 mai. Extension du tarif à la relation : Schaerbeek à Luttre (gare privée J. P. Meyers).

29 juin. Extension du tarif à la relation : Helchteren à Tilleur.

*Tarif spécial n° 28.*

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

**Tarifs exceptionnels provisoires.**

*Tarif exceptionnel provisoire n° 6.*

8 juin. Extension du tarif aux relations avec Mouscron (Tuileries du Sterreberg).

4 juillet. Extension du tarif aux relations avec Varssenaere.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 84.*

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

*b*) Services internationaux.

*Service belge-néerlandais.*

**Conditions réglementaires.**

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

**Classification générale des marchandises.**

23 février. Classification *des déchets de liége*, à la 3e section.

17 mai. Classification *des racines de manioc*, à la 3e section.

15 septembre. Classification *de la chicorée blanche* (*witloof*), à la 2e section.

**Tarifs spéciaux.**

*Tarif spécial n° IX.*

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

*Tarif spécial n° X.*

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

*Tarif spécial n° XXIV.*

15 mars. Extension du § 4° du tarif aux gares de Scheveningen (Kurhaus) et de Scheveningen (Duinstraat).

31 mars. Extension du § 3° du tarif à la gare de Nimègue et du § 5° à la gare du Stadskanaal.

7 avril. Extension du § 3° du tarif à la gare d'Arnheim et des § 3° et 4° à la gare de Zeist.

1er juillet. Extension du § 2° du tarif à la gare de Zaandam.

*Tarif spécial n° XXV.*

1er juillet. Extension du tarif aux stations de Diepenheim, Elsenerbroek, Enter, Gelselaar, Hellendoorn, Kisveld, Noordijk et Nijverdal.

*Tarif spécial n° XXVIII.*

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

*Tarif exceptionnel provisoire* A.

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

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGES-LUXEMBOURGEOIS.

**Classification générale des marchandises.**

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

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

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

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

TARIF BELGE-ALLEMAND DU 1er MARS 1904.

**Tarif général.**

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

**Tarifs exceptionnels.**

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

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

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

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

TARIF BELGE-SUD-OUEST ALLEMAND.

**Tarif général.**

Extension du tarif à de nouvelles gares belges et allemandes.

Mise en vigueur :

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

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

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

**Tarifs exceptionnels.**

Extension de divers tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges.

Mise en vigueur :

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

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

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

— D'un tarif exceptionnel pour le transport *des fers et aciers* et *des objets en fer et en acier* de Mannheim vers les ports de mer belges et celui de Terneuzen.

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

### Tarif belge-prince henri.

#### Tarif général.

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

#### Tarifs exceptionnels.

Extension de divers tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges.

### Tarif néerlando-sud-ouest allemand.

#### Tarif général.

Extension du tarif à une nouvelle station allemande.

### Service belge bavarois.

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

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

1° un nouveau tableau des taxes additionnelles bavaroises ;

2° l'introduction de Nürnberg-Dutzendteich :

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

*b*) dans le tarif exceptionnel n° 9B (produits métallurgiques) ;

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

4° un nouveau tarif exceptionnel n° 16 (engrais)

et des modifications diverses.

SERVICE BELGE-ALLEMAND-RUSSE.

15 mai. Mise en vigueur d'un nouveau tarif belge-allemand-russe (1re, 2e et 3e parties).

14 juillet. Publication d'un 1er supplément aux 1re, 2e et 3e parties, contenant de nouvelles dispositions réglementaires, des modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif et à la classification des marchandises, ainsi que l'introduction de deux nouvelles catégories de prix sur le parcours russe.

1er octobre. Introduction de la station de Borgerhout dans le tarif exceptionnel n° 6 (*pour voitures à voyageurs, wagons à marchandises, etc.*) figurant dans le tarif de réexpédition à la frontière allemande-russe.

SERVICE BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

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

A. — *Trafic avec l'Autriche.*

15 mars. Introduction de la station de Schlan dans le tarif exceptionnel n° 13 (A et B), belge-autrichien, applicable aux transports *de produits métallurgiques.*

1er septembre. Publication d'un 11e supplément au fascicule I de la 2e partie, contenant des modifications à l'affectation des gares belges.

1er octobre. Publication d'un 12e supplément au fascicule I de la 2e partie contenant :

— l'introduction de la station de Linz am/Donau (Etat Autrichien) dans le tarif exceptionnel n° 10 pour *racines et cossettes de chicorée ;*

— l'introduction de la station de Schlan dans le tarif exceptionnel n° 13c *pour fers ;*

— l'introduction de la station de Mülhausen (État Autrichien) dans le tarif exceptionnel n°69 *pour pommes de terre :*

— et diverses autres modifications.

— Publication d'un 1er supplément au fascicule 2 de la 2e partie (Tarifs exceptionnels dits des ports de mer) contenant des prix nouveaux *pour l'huile de palme, etc.*

B. — *Trafic avec la Hongrie.*

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

SERVICE BELGE-SUISSE.

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

SERVICE BELGE-ITALIEN VIA GOTHARD.

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

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

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

SERVICE FRANCO-BELGE-NORD.

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

17 décembre. Mise en vigueur du tarif commun exceptionnel P. V. n° 11 applicable aux envois de *paniers vides en retour emboités les uns dans les autres, ayant servi au transport de chicorée blanche* (*witloof*) des stations belges à destination de Paris.

SERVICE FRANCO-BELGE-EST.

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

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

4 août. Additions à la classification générale des marchandises.

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

SERVICE ANGLO-BELGE VIA OSTENDE-DOUVRES.

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

TARIFS COMBINÉS AVEC DES SERVICES DE NAVIGATION.

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

SERVICE DES COLIS POSTAUX.

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

§ 8. — PUBLICATION DES DOCUMENTS HORAIRES.

A. *Documents destinés au public.*

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

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

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

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

B. *Documents administratifs.*

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

C. *Publications commerciales.*

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

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

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

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

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

## § 9. — Arrangements de service entre les administrations de chemins de fer.

### *Station d'échange de Weelde-Merxplas.*

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

La convention va être mise dans sa forme définitive.

### *Station d'échange d'Esschen.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Station d'Hazebrouck.*

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

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

*Ligne de Zee-Brugge (Centre) à Heyst.*

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

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

*Section internationale de Lamorteau-Ecouviez.*

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

Des négociations viennent d'être entamées dans ce but.

## IV. — Accidents.

### *Statistique comparative.*

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

### § 1er. — Collisions et déraillements de trains.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1901 à 1910.

| ANNÉES. | TRAINS DE VOYAGEURS. | | | TRAINS DE MARCHANDISES. | | | ENSEMBLE. | | | NOMBRE de PERSONNES tuées. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de collisions et de déraillements de trains. | Un accident par | | Nombre de collisions et de déraillements de trains. | Un accident par | | Nombre de collisions et de déraillements de trains. | Un accident par | | Nombre de collisions et déraillements de trains ayant fait des victimes. | Voyageurs. | Agents. |
| | | kilomètres exploités. | trains-kilomètres. | | kilomètres exploités. | trains-kilomètres. | | kilomètres exploités. | trains-kilomètres. | | | |
| 1901 | 48 | 83,7 | 707,803 | 57 | 70,5 | 442,294 | 105 | 38,3 | 503,670 | 25 | » | 2 |
| 1902 | 61 | 65,9 | 574,308 | 62 | 64,9 | 433,203 | 123 | 32,7 | 503,182 | 36 | » | 2 |
| 1903 | 53 | 75,9 | 688,628 | 79 | 50,9 | 350,761 | 132 | 30,4 | 486,436 | 35 | » | » |
| 1904 | 46 | 87,1 | 812,255 | 77 | 52,1 | 367,648 | 123 | 32,6 | 533,924 | 43 | 3 | 1 |
| 1905 | 58 | 69,3 | 664,715 | 68 | 59,1 | 442,919 | 126 | 31,9 | 545,016 | 33 | » | 1 |
| 1906 | 56 | 72,1 | 711,345 | 65 | 62,1 | 448,884 | 121 | 33,4 | 591,841 | 40 | » | 4 |
| 1907 | 61 | 66,6 | 660,824 | 99 | 41,1 | 326,987 | 160 | 25,4 | 454,262 | 37 | » | » |
| 1908 | 81 | 52,9 | 520,543 | 61 | 70,2 | 522,894 | 142 | 30,2 | 521,553 | 37 | 44 | 3 |
| 1909 | 60 | 72 » | 704,777 | 65 | 66,5 | 483,426 | 125 | 34,6 | 589,675 | 34 | » | » |
| 1910 | 62 | 69,8 | 702,299 | 86 | 50,3 | 373,791 | 148 | 29,3 | 511,409 | 34 | 1 | 2 |
| Moyennes des dix années. | 59 | 71,5 | 674,750 | 72 | 58,8 | 419,281 | 131 | 31,9 | 530,097 | 35 | | |

Les causes des collisions et déraillements de trains survenus pendant les années 1909 et 1910 sont indiquées en détail dans l'annexe XLI. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1889 à 1910.

| | | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 | 1893 | 1894 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) * | | 3,207 | 3,220 | 3,241 | 3,247 | 3,250 | 3,260 |
| Nombre de voyageurs embarqués (milliers). | | 59,957 | 64,229 | 67,432 | 68,516 | 70,970 | 74,773 |
| Nombre de trains-kilomètres. | Voyageurs ( — ). | 21,548 | 22,333 | 22,930 | 22,881 | 22,955 | 23,960 |
| | Voyageurs et marchandises ( — ). | 39,035 | 39,932 | 40,252 | 39,954 | 40,368 | 41,287 |
| Nombre de collisions de trains | de voyageurs | 13 | 21 | 17 | 14 | 11 | 11 |
| | de marchandises | 61 | 59 | 50 | 52 | 34 | 34 |
| | Ensemble | 74 | 80 | 67 | 66 | 45 | 45 |
| Nombre de déraillements de trains | de voyageurs | 19 | 29 | 26 | 30 | 26 | 8 |
| | de marchandises | 57 | 65 | 65 | 49 | 36 | 16 |
| | Ensemble | 76 | 94 | 91 | 79 | 62 | 24 |
| Total général des collisions et déraillements de trains | | 150 | 174 | 158 | 145 | 107 | 69 |

**Causes des collisions et déraillements. —**

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

C : Collision.
D : Déraillement.
* Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État, ni les lignes rachetées en 1890, en 1897, en 1907 et en 1908, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État.

| 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3,270 | 3,302 | 3,311 | 3,695 | 4,011 | 4,031 | 4,020 | 4,021 | 4,024 | 4,008 | 4,019 | 4,036 | 4,064 | 4,283 | 4,319 | 4,329 |
| 76,937 | 82,677 | 91,360 | 101,958 | 114,858 | 123,710 | 124.454 | 127,110 | 132,605 | 136,410 | 145,472 | 152,238 | 161,185 | 160,520 | 161,913 | 175.313 |
| 24,810 | 25,569 | 26,784 | 29,360 | 32,260 | 33.726 | 33,974 | 35,033 | 36,620 | 37,564 | 38,553 | 39,835 | 40,310 | 42,164 | 42,287 | 43,545 |
| 42,633 | 44,344 | 46,691 | 50,874 | 55,851 | 58,512 | 59.185 | 61 891 | 64,340 | 65,673 | 68 672 | 71 613 | 72,682 | 74 061 | 73,696 | 75,689 |
| 13 | 14 | 8 | 19 | 20 | 20 | 18 | 26 | 19 | 15 | 18 | 27 | 12 | 32 | 22 | 27 |
| 19 | 27 | 29 | 27 | 32 | 27 | 24 | 31 | 36 | 23 | 20 | 34 | 44 | 27 | 25 | 36 |
| 32 | 41 | 37 | 46 | 52 | 47 | 42 | 57 | 55 | 38 | 38 | 61 | 56 | 59 | 47 | 63 |
| 29 | 17 | 32 | 22 | 28 | 31 | 30 | 35 | 34 | 31 | 40 | 29 | 49 | 49 | 38 | 35 |
| 33 | 27 | 35 | 27 | 33 | 32 | 33 | 31 | 43 | 34 | 48 | 31 | 55 | 34 | 40 | 50 |
| 64 | 44 | 67 | 49 | 63 | 63 | 63 | 66 | 77 | 8 | 88 | 60 | 104 | 83 | 78 | 85 |
| 96 | 85 | 104 | 95 | 115 | 110 | 105 | 125 | 132 | 125 | 126 | 121 | 160 | 142 | 125 | 148 |

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| » | 2 | 1 | » | » | » | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 6 | 6 |
| » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | 1 | 1 | 1 | 1 | » | » |
| 2 | 2 | 1 | » | 1 | 1 | » | 1 | 3 | 4 | 4 | 2 | 8 | 3 | 5 | 5 |
| 2 | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 2 | 6 | » | 1 | 1 | » | 1 |
| » | 1 | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » |
| 3 | 1 | 2 | 2 | » | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 | 3 | 2 | 3 | » | » |
| 5 | 1 | 2 | » | » | 1 | 1 | 6 | 5 | 1 | » | 4 | 5 | 3 | 5 | 3 |
| 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 5 | 3 | 6 | 3 | 5 | 3 | 3 | 5 | 5 | 3 | 1 |
| 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | 2 | 1 | 1 | » | » | » | » |
| 4 | 3 | 8 | 7 | 9 | 9 | 9 | 9 | 12 | 16 | 14 | 9 | 5 | 10 | 6 | 7 |
| 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | » | » | » | 1 | » | » | » | 1 | 2 | » | » |
| 2 | 5 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | » | » | » | » | 2 | 1 |
| 15 | 3 | 8 | 4 | 13 | 6 | 8 | 12 | 3 | 8 | 5 | 3 | 8 | 5 | 6 | 6 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » |
| » | » | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 5 | » | 2 |
| » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 1 | » | » | 1 | » |
| 1 | 1 | 1 | 3 | 4 | 2 | 4 | » | 5 | 3 | 1 | 2 | 4 | 6 | 7 | 7 |
| 6 | 5 | 2 | 9 | 5 | 15 | 8 | 12 | 11 | 5 | 12 | 6 | 12 | 9 | 5 | 10 |
| 13 | 13 | 18 | 12 | 14 | 13 | 14 | 20 | 25 | 22 | 21 | 15 | 33 | 16 | 27 | 16 |
| 14 | 13 | 9 | 13 | 15 | 9 | 16 | 21 | 13 | 16 | 16 | 19 | 16 | 21 | 19 | 19 |
| » | | 1 | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | 1 | » | » | » |
| » | » | 2 | 1 | 3 | 1 | » | 9 | 8 | 4 | 7 | 8 | 9 | 16 | 8 | 9 |
| 1 | 1 | 1 | 1 | » | 1 | » | » | 1 | 1 | » | 1 | » | » | 1 | » |
| » | 3 | » | 1 | » | 1 | » | 2 | » | 1 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 3 |
| 1 | » | » | 1 | » | 1 | » | 1 | 2 | » | 1 | » | » | 1 | » | » |
| 1 | 6 | 7 | 7 | 12 | 10 | 5 | 7 | 6 | 4 | » | 10 | 10 | 8 | 8 | 6 |
| » | 1 | » | » | » | » | » | 1 | » | 2 | » | » | 1 | 1 | 1 | » |
| 3 | 1 | 5 | 8 | 6 | 3 | 4 | 9 | 13 | 11 | 5 | 14 | 9 | 7 | 9 | 20 |
| » | » | » | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » |
| 3 | 5 | 1 | 3 | 4 | 2 | 1 | 2 | 6 | » | 2 | 7 | 3 | 9 | 6 | 5 |
| 3 | » | » | » | » | 4 | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 4 | 4 | » | 2 | » | 2 | 5 | 4 | 4 | 1 | 9 | 5 | 6 | 6 | 11 |
| 3 | 1 | 3 | 4 | 2 | 3 | 1 | 9 | 22 | 11 | 15 | 30 | 18 | 35 | 21 | 4 |
| 2 | 1 | 3 | » | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 4 | 8 | 6 | 11 | 16 | 15 | 3 |
| 2 | 3 | » | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | » | » | » | » | 1 | » | » | 2 |
| 10 | 7 | 19 | 18 | 17 | 22 | 19 | 12 | 21 | 16 | 22 | 12 | 33 | 19 | 13 | 29 |
| 5 | 2 | 8 | 3 | 15 | 1 | 3 | 11 | 3 | 5 | 4 | 13 | 9 | 13 | 6 | 3 |
| 3 | » | 2 | 2 | » | 1 | » | 6 | 1 | 4 | » | 2 | 2 | » | 1 | 2 |

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

### § 2. — Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains.

Des 148 collisions et déraillements de trains constatés en 1910, 34 ont fait des victimes, savoir (annexe XLI) :

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

### § 3. — Accidents de personnes dus a d'autres causes qu'a des collisions et déraillements de trains.

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

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

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

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

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

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

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

| | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dans les stations . . . | 20 | 9 | 7 | 6 | 12 | 14 | 22 | 12 | 10 | 16 |
| Dans les ateliers . . . | » | » | 1 | » | » | » | 1 | » | » | » |
| En accrochant des véhicules . . . . . | 3 | 1 | 2 | » | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 |
| En décrochant des véhicules . . . . . | 3 | » | » | » | » | 1 | » | » | 1 | 3 |
| Gardes-barrières . . . | 3 | 2 | » | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 |
| Gardes-route. . . . . | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | » | » | 4 | 4 |
| Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. . | 2 | 2 | » | » | » | » | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Autres agents des trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . . | 5 | 1 | 2 | 3 | 5 | 5 | 8 | 4 | 4 | 7 |
| Agents atteints en dehors de tout service. | 6 | 7 | 10 | 7 | 10 | 10 | 20 | 11 | 9 | 19 |
| En réparant les voies et les bâtiments. . . . | 1 | 8 | 4 | 7 | 7 | 7 | 5 | 7 | 5 | 9 |
| Agents d'autres administrations. . . . . | 1 | » | 3 | 2 | » | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 |
| Ensemble . . | 46 | 31 | 30 | 28 | 40 | 45 | 66 | 41 | 42 | 69 |

## *Résumé pour* 1910.

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

| | | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | TOTAL. |
|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs atteints . . | dans les collisions et déraillements de trains. . . . . | 1 | 40 | 6 | 47 |
| | par leur imprudence, par la faute des agents de l'administration ou par suite de défauts d'installations ou de défectuosités au matériel . . . . . | 10 | 22 | 287 | 319 |
| Employés et ouvriers du chemin de fer atteints | dans les collisions et déraillements de trains . . . . . | 2 | 29 | 35 | 66 |
| | dans les stations, ateliers ou sur la voie par leur imprudence, défaut de précaution, manquement aux instructions, par suite de causes qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir, défaut d'installation, d'outillage ou de defectuosités au matériel . . . . . | 69 | 88 | 342 | 499 |
| Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc., par suite d'infractions au règlement sur la police des chemins de fer ou par la faute des agents de l'administration . . . . . | | 38 | 38 | 39 | 115 |
| Ivresse, folie et suicide . . . . . | | 32 | 4 | » | 36 |
| Ensemble pour l'année 1910. . . | | 152 | 221 | 709 | 1,082 |

Pour les années antérieures, *voir* l'annexe XLIII.

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

| ANNÉES. | NOMBRE DES PERSONNES (1) | | | | NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | tuées. | blessées. | contusionnées. | Ensemble. | tuée. | blessée. | contusionnée. | atteinte, en général. |
| 1901 . . . . . | 80 | 266 | 970 | 1,316 | 739,816 | 222,501 | 61,016 | 44,974 |
| 1902 . . . . . | 64 | 407 | 872 | 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 . . . . . | 56 | 245 | 939 | 1,240 | 1,172,725 | 268,051 | 69,939 | 52,062 |
| 1905 . . . . . | 67 | 134 | 924 | 1,125 | 1,024,955 | 512,477 | 74,320 | 61,042 |
| 1906 . . . . . | 86 | 169 | 944 | 1,199 | 832,707 | 423,744 | 75,861 | 59,727 |
| 1907 . . . . . | 101 | 176 | 846 | 1,123 | 719,623 | 412,936 | 85,912 | 64,721 |
| 1908 . . . . . | 129 | 192 | 1,392 | 1,713 | 574,113 | 385,782 | 53,204 | 43,234 |
| 1909 . . . . . | 71 | 165 | 895 | 1,131 | 1,038,159 | 446,723 | 82,357 | 65,172 |
| 1910 . . . . . | 120 | 217 | 709 | 1,046 | 630,738 | 348,795 | 106,754 | 72,360 |
| Moyenne pour 10 années. | 83 | 225 | 926 | 1,234 | 880,920 | 340,041 | 76,433 | 56,840 |

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

## § 4. — Personnes tuées depuis 1835.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 217 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 126 voyageurs et 91 agents de l'administration (annexe XLIII).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 264 voyageurs et 2,725 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,575 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres, etc. ; 1,041 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

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

### V. — Contraventions.

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

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

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

# 2e SECTION.

## CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

### I.

### Situation des lignes en exploitation.

§ 1er. — Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1910 (1).

| | Mètres courants. | | |
|---|---|---|---|
| | Sections belges. | Prolongements sur territoire étranger. | Ensemble. |
| Chimay | 59,685 | » | 59,685 |
| Gand à Terneuzen | 26,488 | 14,590 | 41,078 |
| Hasselt à Maeseyck | 40,567 | » | 40,567 |
| Malines à Terneuzen | 44,122 | 23,586 | 67,708 |
| Nord-Belge | 169,195 | 3,756 | 172,951 |
| Taviers à Embresin (2) | 9,433 | » | 9,433 |
| Longueur totale exploitée (voir annexe XLIV) | 349,490 | 41,932 | 391,422 |

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

(2) Chemin de fer d'intérêt local.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1910 :

| | Sections belges. | | Prolongements sur territoire étranger. | | Réseau entier. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mètres. | P. °/₀. | Mètres. | P. °/₀. | Mètres. | P. °/₀. |
| 1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises . . . . . | 345,928 | 98.98 | 41,932 | 100 » | 387,860 | 99.08 |
| 2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . . | 3,562 | 1.02 | » | » | 3,562 | 0.92 |
| Totaux. . . | 349,490 | 100 » | 41,932 | 100 » | 391,422 | 100 » |

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 162,619 mètres, représentant 41.60 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 228,803 mètres, représentant 58.40 p. c. de cette longueur.

L'annexe XLIV donne la subdivision, par ligne et par compagnie, des chemins de fer concédés. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, puis les sections affectées au transport des voyageurs et des marchandises et celles qui sont utilisées au trafic des marchandises seulement.

## § 2. — Développement des voies ferrées.

Le développement total en voies simples des lignes exploitées par des compagnies comportait, à la fin de l'année, y compris les voies de garage et de manœuvre :

| | | Longueur en mètres. | |
|---|---|---|---|
| | | En 1910. | En 1909. |
| Voies principales. | Sections belges . . . . . | 501,812 | 495,932 |
| | Prolongements sur territoire étranger . . | 52,229 | 41,576 |
| | Ensemble. . . | 554,041 | 537,508 |
| Voies accessoires, de garage, de service, etc. . . . . | | 269,724 | 258,082 |
| | Totaux. . . | 823,765 | 795,590 |

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

## § 3. — Stations, haltes et points d'arrêt.

L'annexe XLV indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1910.

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

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

Les 97 stations existant fin 1910 comprennent 40 [1] *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

## § 4. — Gares privées et raccordements industriels.

L'annexe XLV montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés à la fin de l'année 1910.

Elle peut se résumer comme il suit :

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

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

## § 5. — Raccordements et traversées a niveau de lignes vicinales.

Il y avait, au 31 décembre 1910, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés et l'on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux. Cette situation est la même qu'en 1909.

---

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

## II.

### Situation du matériel roulant.

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

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

| | | En 1910. | En 1909. | Différences pour 1910. | |
|---|---|---|---|---|---|
| Locomotives | | 245 | 245 | | » |
| Tenders | | 155 | 156 | — | 1 |
| Véhicules | à voyageurs | 326 | 293 | + | 33 |
| | à bagages | 165 | 166 | — | 1 |
| | à marchandises | 7,724 | 7,739 | — | 15 |
| | pour services divers | 40 | 34 | + | 6 |
| | Ensemble | 8,255 | 8,232 | + | 23 |

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

| | | Par kilomètre de ligne. En 1910. | En 1909. |
|---|---|---|---|
| Matériel de traction. | Locomotives | 0.63 | 0.63 |
| | Tenders | 0.40 | 0.40 |
| Matériel de transport. | Voitures à voyageurs | 0.83 | 0.75 |
| | Fourgons à bagages | 0.42 | 0.42 |
| | Wagons à marchandises | 19.73 | 19.97 |
| | Véhicules divers | 0.10 | 0.08 |
| | Ensemble | 22.11 | 21.22 |

## III.

### Parcours des trains.

L'annexe XLVII montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1910, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

| | | PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ | | |
|---|---|---|---|---|
| | | SUR LES LIGNES | | Ensemble. |
| | | exploitées par les compagnies. | aboutissantes ou étrangères. | |
| Trains de voyageurs. . . . | En 1910. . | 2,868,654 | » | 2,868,654 |
| | En 1909. . | 2,748,427 | » | 2,748,427 |
| Différences pour 1910 . . . . | | + 120,227 | » | + 120,227 |
| Trains de marchandises . . | En 1910. . | 1,980,658 | 8,724 | 1,989,382 |
| | En 1909. . | 1,864,095 | 8,264 | 1,872,359 |
| Différences pour 1910 . . . . | | + 116,563 | + 460 | + 117,023 |
| Trains mixtes. . . . . | En 1910. . | 444,435 | 33,580 | 478,015 |
| | En 1909. . | 456,745 | 33,580 | 490,325 |
| Différences pour 1910 . . . | | — 12,310 | » | — 12,310 |
| Totaux. . . | En 1910. . | 5,293,747 | 42,304 | 5,336,051 |
| | En 1909. . | 5,069,267 | 41,844 | 5,111,111 |
| Différences pour 1910 . . . | | + 224,480 | + 460 | + 224,940 |

## IV.

### Mouvement et recette des transports [1].

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

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

### § 1er. — Voyageurs.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1910 et en 1909, se résument ainsi (*voir* annexe XLVIII) :

| | MOUVEMENT. | | | RECETTE. | | | PRODUIT MOYEN par voyageur. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1910. | 1909. | Différences pour 1910. | 1910. | 1909. | Différences pour 1910 | 1910. | 1909. | Différences pour 1910. |
| 1re classe . . . . . | 424,883 | 399,759 | + 25,124 | 793,771 | 709,297 | + 84,474 | 1.868 | 1.774 | + 0.094 |
| 2e — . . . . . | 2,549,488 | 2,335,597 | + 210,891 | 1,954,587 | 1,719,455 | + 235,132 | 0.768 | 0.736 | + 0.032 |
| 3e — . . . . . | 14,783,751 | 13,762,696 | +1,023,055 | 4,748,864 | 4,541,979 | + 206,885 | 0 321 | 0.330 | — 0.009 |
| Ensemble. . | 17,757,122 | 16,498,052 | +1,259,070 | 7,497,222 | 6,970,731 | + 526,491 | 0.422 | 0.423 | — 0.001 |

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

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

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

---

[1] Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes concédées exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 41,932 mètres en 1910 et de 41,576 mètres en 1909, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

463,903 francs), Malines-Terneuzen (de 45,797 francs), Hasselt-Maeseyck (de 13,070 francs), Gand-Terneuzen (de 7,183 francs), Taviers-Embresin (de 419 francs) ; elles ont diminué sur le chemin de fer de Chimay (de 3,881 francs).

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

| | Par kilomètre de ligne : Mouvement. — Voyageurs. | Recette. — Francs. |
|---|---|---|
| En 1910 | 45,353 | 19,153 84 |
| En 1909 | 42,580 | 17,990 93 |
| Différence pour 1910 | + 2,773 | + 1,162 88 |

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

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

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

## § 2. — Bagages.

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

| | | Mouvement. 1910. | Mouvement. 1909. | Mouvement. Différences pour 1910. | Recette. 1910. | Recette. 1909. | Recette. Différence pour 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transports | taxés au minimum (colis). | 10,804 | 10,494 | + 310 | 370,279 | 355,360 | + 14,919 |
| | — au poids (quintaux) | 137,745 | 120,330 | + 17,415 | | | |

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

## § 3. — Petites marchandises.

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

| | | Mouvement. | | | Recette. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910. | 1909. | Différences pour 1910. | 1910. | 1909. | Différence pour 1910. |
| Envois | taxés au minimum (colis). . . | 77,288 | 85,652 | — 6,364 | 1,968,950 | 1,858,457 | +110,493 |
| | — au poids (quintaux). . . | 1,002,016 | 882,256 | +119,760 | | | |

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

## § 4. — Grosses marchandises.

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

| | | Mouvement. | | | Recette. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910. | 1909. | Différences pour 1910. | 1910. | 1909. | Différence pour 1910. |
| Expéditions | taxées au minimum (nombre). | 14,892 | 13,561 | + 1,331 | 18,703,364 | 17,467,059 | +1,236,305 |
| | — au poids . . (tonnes). | 18,089,072 | 16,976,616 | +1,112,456 | | | |

La recette provenant des grosses marchandises, en 1910, présente donc une augmentation de 1,236,305 francs ou de 7.08 p. c. comparativement au chiffre correspondant de 1909.

En 1910, il y a eu accroissement de produits sur les lignes : Nord-Belge (de 1,141,401 francs), Hasselt à Maeseyck (de 69,659 francs), Chimay (de 23,329 francs), Taviers à Embresin (de 7,103 francs), Gand à Terneuzen (de 5,052 francs); une diminution de recettes (de 10,219 francs) s'est produite sur la ligne de Malines à Terneuzen.

*
* *

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

## § 5. — Finances.

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

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

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

## § 6. — Équipages.

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

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

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

## § 7. — Chevaux et bestiaux.

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

| | | | MOUVEMENT. | | | RECETTE. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1910. | 1909. | Différences pour 1910 | 1910. | 1909. | Différences pour 1910 |
| Transports effectués (1) | à grande vitesse | taxés par envoi (expéditions) . . . | 226 | 227 | — 1 | 4,196 | 4,127 | + 69 |
| | | — par tête (animaux) . . . . . | » | » | » | | | |
| | à petite vitesse | taxés par envoi (expéditions) . . . | 4,834 | 5,104 | — 270 | 81,411 | 86,857 | — 5,446 |
| | | — par tête (animaux) . . . . . | 15,450 | 15,150 | + 300 | | | |
| Ensemble : Transports | | taxés par envoi (expéditions) . . . | 5,060 | 5,331 | — 271 | 85,607 | 90,984 | — 5,377 |
| | | — par tête (animaux) . . . . | 15,450 | 15,150 | + 300 | | | |

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

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.27 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1910 et pour 0.31 p. c. en 1909.

### § 8. — Produits extraordinaires.

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

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

### § 9. — Récapitulation des recettes.

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

| | | En 1910. | En 1909. | | Différences pour 1910. |
|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs . . . . . fr. | | 7,497,222 | 6,970,731 | + | 526,491 |
| Bagages. . . . . | | 370,279 | 355,360 | + | 14,919 |
| Marchandises | petites . . . | 1,968,930 | 1,858,437 | + | 110,493 |
| | grosses. . . | 18,703,364 | 17,467,059 | + | 1,236,305 |
| Finances . . . . . | | 19,459 | 17,838 | + | 1,621 |
| Équipages . . . . . | | 39,918 | 17,073 | + | 22,845 |
| Chevaux et bestiaux. . . . | | 85,607 | 90,984 | — | 5,377 |
| Ensemble . . . fr. | | 28,684,779 | 26,777,482 | + | 1,907,297 |
| Produits extraordinaires . . | | 3,233,380 | 2,724,058 | + | 509,322 |
| Totaux . . . fr. | | 31,918,159 | 29,501,540 | + | 2,416,619 |

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

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

| | Montant total des recettes. | | Différences pour 1910. | |
|---|---|---|---|---|
| | En 1910. | En 1909. | Absolues. | Proportionnelles. |
| | Francs. | Francs. | Francs. | P. %. |
| Chimay . . . . . | 940,273 | 918,495 | + 21,778 | + 2.37 |
| Gand-Terneuzen. . . . . | 779,701 | 769,780 | + 9,921 | + 1.29 |
| Hasselt-Maeseyck . . . . . | 429,540 | 344,946 | + 84,594 | + 24.52 |
| Malines-Terneuzen . . . . . | 2,270,449 | ,2264,613 | + 5,836 | + 0.26 |
| Nord-Belge. . . . . | 27,438,987 | 25,151,942 | +2,287,045 | + 9.09 |
| Taviers-Embresin . . . . . | 59,209 | 51,764 | + 7,445 | + 14.38 |
| Totaux. . . | 31,918,159 | 29,501,540 | +2,416,619 | + 8.19 |

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

9,921 francs), de Taviers à Embresin (de 7,445 francs) et enfin de Malines à Terneuzen (de 5,836 francs). Proportionnellement, la plus forte augmentation se constate sur la ligne de Hasselt à Maeseyck.

*
* *

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

| | | En 1910. | | En 1909. | |
|---|---|---|---|---|---|
| Voyageurs | | 23.48 | 100. » | 23.63 | 100. » |
| Bagages | | 1.16 | | 1.20 | |
| Marchandises | petites | 6.17 | | 6.30 | |
| | grosses | 58.60 | | 59.21 | |
| Finances | | 0.06 | | 0.06 | |
| Équipages | | 0.13 | | 0.06 | |
| Chevaux et bestiaux | | 0.27 | | 0.31 | |
| Produits extraordinaires | | 10.13 | | 9.23 | |

## V.

### Dépenses d'exploitation.

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

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

| | MONTANT TOTAL DES DÉPENSES. | | DIFFÉRENCES POUR 1910. | |
|---|---|---|---|---|
| | EN 1910. | EN 1909. | Absolues. | Proportionnelles. |
| | Francs. | Francs. | Francs. | P. °/₀. |
| Chimay | 513,954 | 572,493 | — 58,539 | — 10.23 |
| Gand-Terneuzen | 501,072 | 491,334 | + 9,738 | + 1.98 |
| Hasselt-Maeseyck | 302,691 (1) | 294,790 | + 7,901 | + 2.68 |
| Malines-Terneuzen | 1,316,310 | 1,361,904 | — 45,594 | — 3.35 |
| Nord-Belge | 10,513,184 | 10,169,766 | + 343,418 | + 3.38 |
| Taviers-Embresin | 35,578 | 32,951 | + 2,627 | + 7.97 |
| TOTAUX | 13,182,789 | 12,923,238 | + 259,551 | + 2.01 |

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

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

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

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

## VI.

### Produits nets de l'exploitation.

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

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

| | MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES. | | DIFFÉRENCES POUR 1910. | |
|---|---|---|---|---|
| | En 1910. | En 1909. | Absolues. | Proportionnelles. |
| | Francs | Francs. | Francs. | P. %. |
| Chimay | 426,319 | 346,002 | + 80,317 | + 23.21 |
| Gand-Terneuzen | 278,629 | 278,446 | + 183 | + 0.07 |
| Hasselt-Maeseyck | (1) 126,849 | 50,156 | + 76,693 | + 152.91 |
| Malines-Terneuzen | 951,159 | 902,709 | + 51,450 | + 5.70 |
| Nord-Belge | 16,925,803 | 14,982,176 | + 1,943,627 | + 12.97 |
| Taviers-Embresin | 23,651 | 18,813 | + 4,818 | + 25.61 |
| TOTAUX | 18,735,370 | 16,578,302 | + 2,157,068 | + 13.01 |

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

Les bénéfices obtenus en 1910 ont augmenté, par rapport au rendement de l'exploitation en 1909, sur tous les railways concédés : Nord-Belge (de 1,943,627 francs), Chimay (de 80,317 francs), Hasselt à Maeseyck (de 76,693 francs), Malines à Terneuzen (de 51,430 francs), Taviers à Embresin (de 4,818 francs) et Gand à Terneuzen (de 183 francs).

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

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

## VII.

### Coefficients de l'exploitation.

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

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

| | COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION. | | DIFFÉRENCES POUR 1910. | |
|---|---|---|---|---|
| | En 1910. | En 1909. | En plus. | En moins. |
| | P. C. | P. C. | P. C. | P. C. |
| Chimay | 54.66 | 62.33 | » | 7.67 |
| Gand-Terneuzen | 64.26 | 63.83 | 0.43 | » |
| Hasselt-Maeseyck | 70.47 | 85.46 | » | 14 99 |
| Malines-Terneuzen | 57.98 | 60.14 | » | 2.16 |
| Nord-Belge | 38.31 | 40.43 | » | 2.12 |
| Taviers-Embresin | 60.09 | 63.66 | » | 3.57 |
| Réseaux réunis | 41.30 | 43.81 | » | 2.51 |

D'après les chiffres de ce tableau, le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1910, comparativement aux résultats de l'exercice 1909, a baissé sur cinq lignes : Hasselt à Maeseyck (de 14.99 p. c.), Chimay (de 7.67 p. c.), Taviers à Embresin (de 3.57 p. c.), Malines à Terneuzen (de 2.16 p. c.) et Nord-Belge (de 2.12 p. c.); il a augmenté sur le railway concédé de Gand-Terneuzen (de 0.43 p. c.).

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

## VIII.

### Résultats généraux de l'exploitation.

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

| | En 1910. | En 1909. | Différences pour 1910. |
|---|---|---|---|
| Longueur kilométrique *moyenne* exploitée . | 591km.422 | 387km.458 | + 3km964 |
| Parcours kilométrique des trains (*voir* annexe XLVII) . . . . . | 5,336.051km | 5,111,111km | + 224,940km |
| Recettes brutes (*voir* annexe XLVIII) . fr. | 31,918,159 | 29,501,540 | +2,416,619 |
| Dépenses d'exploitation ( — ) . . . | 13,182,789 | 12,923,238 | + 259,551 |
| Recettes nettes ( — ) . . fr. | 18,735,370 | 16,578,302 | +2,157,068 |
| Rapport proportionnel des dépenses d'exploitation au total général des recettes. . . | 41.30 p. °/₀ | 43.81 p. °/₀ | — 2.51 p. °/₀ |

Par unité de trafic, ces résultats donnent, en 1910, pour chacune des compagnies exploitantes et pour l'ensemble de leurs lignes, les chiffres suivants :

| | PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ : | | | PAR TRAIN-KILOMÈTRE : | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Recette. | Dépense. | Bénéfice. | Recette. | Dépense. | Bénéfice. |
| | Francs. | Francs. | Francs. | Francs. | Francs. | Francs. |
| Chimay . . . . . | 15,754 | 8,611 | 7,143 | 2.5922 | 1.4169 | 1.1753 |
| Gand à Terneuzen. . . . . | 18,981 | 12,198 | 6,783 | 3.2394 | 2.0818 | 1.1576 |
| Hasselt à Maeseyck . . . . . | 10,588 | 7,461 | 3,127 | 2.1562 | 1.5194 | 0.6368 |
| Malines à Terneuzen . . . . . | 33,533 | 19,441 | 14,092 | 3.7327 | 2.1641 | 1.5686 |
| Nord-Belge. . . . . | 158,652 | 60,787 | 97,865 | 7.0625 | 2.7060 | 4.3565 |
| Taviers à Embresin . . . . . | 6,277 | 3,772 | 2,505 | 1.4802 | 0.8894 | 0.5908 |
| Pour l'ensemble des lignes. En 1910. . . | 81,544 | 33,679 | 47,865 | 5.9816 | 2.4705 | 3 5111 |
| Pour l'ensemble des lignes. En 1909. . . | 76,141 | 33,354 | 42,787 | 5.7720 | 2.5284 | 3.2436 |
| Différences en 1910 . . | + 5,403 | + 325 | + 5,078 | +0.2096 | —0.0579 | +0.2675 |

## IX.

### Personnel.

L'annexe XLIX présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1910.

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

| | En 1910. | En 1909. | Différences pour 1910. |
|---|---|---|---|
| Fonctionnaires et employés de tous grades. | 1,146 | 1,110 | + 36 |
| Agents divers et ouvriers . . . . . | 3,572 | 3,473 | + 99 |
| Totaux. . . . . | 4,718 | 4,583 | + 135 |

## X.

### Accidents.

L'annexe L donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1910, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1909, peut se résumer comme il suit :

| | | NOMBRE DE VICTIMES | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Tuées. | Blessées. | Contusionnées. | Total. |
| *A*. Par le fait du service (collisions et déraillements) | Voyageurs | » | » | » | » |
| | Agents des compagnies | » | » | » | » |
| | Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs | » | » | » | » |
| Ensemble. | En 1910 | » | » | » | » |
| | En 1909 | » | » | » | » |
| Différences pour 1910 | | » | » | » | » |
| *B*. Par le fait des victimes ou de circonstances diverses (imprudence, suicide, etc.) | Voyageurs | » | 1 | 3 | 4 |
| | Agents des compagnies | 6 | 18 | 23 | 47 |
| | Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs. | 10 | 4 | » | 14 |
| Ensemble | En 1910 | 16 | 23 | 26 | 65 |
| | En 1909 | 14 | 22 | 34 | 70 |
| Différences pour 1910 | | + 2 | + 1 | — 8 | — 5 |
| Totaux | En 1910 | 16 | 23 | 26 | 65 |
| | En 1909 | 14 | 22 | 34 | 70 |
| Différences pour 1910 | | + 2 | + 1 | — 8 | — 5 |

## XI.

### Contraventions.

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

| | En 1910. | En 1909. |
|---|---|---|
| Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations. | 6 | 2 |
| Entraves apportées à la circulation des trains. . . . . | 4 | 1 |
| Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer . . . . . | 1 | » |
| Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés . . . . . | 1 | » |
| Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . . . . | 18 | 11 |
| Voyageurs descendus des trains ou montés sur des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration . . . . . | 7 | 6 |
| Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public . . . . . | » | » |
| Voyageurs ayant fumé dans des compartiments réservés aux non-fumeurs ou ayant ouvert, malgré les protestations des autres voyageurs, des glaces de portières du côté d'où venait le vent . . . . . | 1 | 1 |
| Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs. . . . . | 6 | 3 |
| Fausses déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées par chemin de fer. . . . . | » | 5 |
| Totaux . . . | 44 | 29 |
| Augmentation pour 1910. . . | 15 | |

## XII.

### Améliorations et innovations.

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

#### Chimay, Gand a Terneuzen, Hasselt a Maeseyck, Nord-Belge et Malines a Terneuzen.

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

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

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

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

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

Réédition du tarif des marchandises belge-Prince Henri.

Nouvelle édition du tarif de l'Union postale universelle.

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

### Chimay.

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

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

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

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

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

### Gand a Terneuzen.

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

Allongement de 357m.20 de la voie d'évitement à Sas de Gand.

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

### Hasselt a Maseyck.

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

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

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

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

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

Appropriation de la voiture n° 12.

### Malines a Terneuzen.

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

Aménagement de la gare de Bornhem.

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

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

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

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

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

Construction d'un pavillon pour latrines à Sluiskill.

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

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

### Nord-Belge.

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

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

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

Mise en marche, à titre temporaire, de deux trains-tramways supplémentaires, nos 220 et 221, entre Liége-Longdoz et Seraing.

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

*a*) Journellement, deux trains-express entre Liége-Longdoz et Namur;

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

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

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

Octroi d'arrêts nouveaux aux trains nos 73, 76 et 238, au point d'arrêt de la rue du Chêne ; au train no 216 au point d'arrêt de la rue de la Meuse, à Flémalle-Haute; au train no 215 à Renory; au train no 26 à Amay; au train no D 63 à Hermalle et au train no 204 à Flône.

Transfert du point de départ du train no 201 de Huy à Statte, où il relève la correspondance du train no 1; arrêt de ce train à toutes les stations et points d'arrêt entre Statte et Flémalle.

Transfert de Dinant à Hastière du point d'arrivée du train-tramway no 92 et du point de départ du train-tramway no 93, cette dernière modification afin de relever à Hastière la correspondance du train de l'Est no 541.

Modification de l'horaire des trains nos 30 et 18 au départ de Liége-Longdoz et de Liége-Guillemins.

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

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

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

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

Installation d'une relation électrique (tableau de correspondance) entre le passage à niveau 115 et la cabine d'aiguilleur voisine, à Erquelinnes.

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

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

Installation complémentaire de signaux et d'enclenchements à Quévy.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Voies, bâtiments, ouvrages d'art.*

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

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

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

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

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

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

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

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

Thuin. — Allongement du quai à voyageurs.

Lobbes. — Aménagement de la gare en vue de la mise à double voie de la ligne de Buvrinnes à Lobbes.

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

Reconstruction des ponts n$^{os}$ 3, 4 et 9 sur la Sambre.

Remplacement des tabliers en fonte par des tabliers en acier aux passages inférieurs $240^{992}$ et $253^{341}$.

Installation de garde-corps métalliques aux pasages inférieurs $244^{180}$ et $244^{468}$.

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

Quévy. — Installation complémentaire de signaux et enclenchements.

### Taviers a Embresin.

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

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

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

(89)

# ANNEXES

## DE LA PARTIE A

ACTIF. **N° I. -- *Bilan général***

| | | |
|---|---|---|
| **I. — Premier établissement.** | | |
| **A. — Lignes construites directement par l'État :** | | |
| *a*) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif . . . . . fr. | 594,299,143 27 | 709,608,545 53 |
| *b*) — en construction (voir page 13). . . . . | 79,300,193 75 | |
| *c*) Travaux en cours d'exécution . . . . . | 24,921,147 35 | |
| *d*) Aliénations d'immeubles, subsides, etc . . . . . | 11,088,061 18 | |
| **B. — Lignes construites à forfait :** | | |
| *a*) Lignes en exploitation . . . . . | 156,007,124 10 | 177,402,748 53 |
| *b*) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation . . . . . | 21,173,866 43 | |
| — en cours d'exécution . . . . . | 221,758 » | |
| **C. — Lignes rachetées :** | | |
| *a*) Coût des lignes (voir détails annexe IX) . . . . . | 814,654,338 94 | 988,723,730 49 |
| *b*) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation. . | 171,013,012 15 | |
| — en cours d'exécution . . | 3,056,379 40 | |
| **D. — Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :** | | |
| *a*) Parachèvement effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation. . | 10,533,197 85 | 10,533,197 85 |
| — en cours d'exécution . . | » | |
| **E. — Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité : signaux, excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.** . . . . . | | 75,686,982 29 |
| **F. — Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes :** personnel, mobilier et frais de bureau, etc. . . . . | | 19,485,358 97 |
| **G. — Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :** | | |
| Commandé par l'État . . . . . | 655,620,850 28 | 749,635,992 93 |
| Repris aux compagnies. . . . . | 94,015,142 65 | |
| *Ensemble du capital de premier établissement* . . . . . *fr.* | | **2,731,076,536 59** |
| **II. Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation** (1) . | | 11,090,438 79 |
| **III. Recettes.** | | |
| *a*) Recettes brutes de l'exploitation. (Recouvrements effectués) . . . . . | | 7,057,600,384 34 |
| *b*) Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer . . . . . | | 11,023,985 86 |
| **IV. Approvisionnements en dépôts.** (Annexes XVII et XXX.) | | 55,637,923 54 |
| *Total de l'actif* . . . . . *fr.* | | **9,866,429,469 12** |

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

*au* 31 *décembre* 1910.

PASSIF.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **I. Capital** | | | |
| **Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement** (annexe IV) : | | | |
| *a*) de la dette consolidée . . . . . fr. | 297,158,254 57 | | |
| *b*) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1). . . . . | 61,818,739 88 | 358,976,974 45 | 370,065,035 63 |
| **Amortissements indirects** (aliénations d'immeubles, etc.) (annexe VII) . . | | 11,088,061 18 | |
| **Reste à amortir :** | | | |
| *a*) de la dette consolidée . . . . . | | 2,025,823,867 29 | 2,361.011,500 96 |
| *b*) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) . . . . | | 335,187,633 67 | |
| *Montant du capital de premier établissement. . . fr.* | | | 2,731,076,536 59 |
| **II. Charges financières du capital.** (Annexe IV). | | | |
| Intérêts et amortissement . . . . . | | | 2,436,379,329 85 |
| **III. Redevances et loyers.** (Annexe IV.) | | | |
| Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes . . . . . | | | 263,320,324 37 |
| Loyer de la ligne de Spa à la frontière . . . . . | | | 13,501,338 83 |
| Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam . . . . . | | | 8,263,480 » |
| **IV. Dépenses.** (Annexe V.) | | | |
| Dépenses d'exploitation. . . . . | | | 4,292,521,603 33 |
| Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique . | | | 26,355,439 » |
| *Total du passif . . . . fr.* | | | 9,771,418,051 97 |
| Pour balance. Parachèvement sur compte d'exploitation . . . . . | | fr. 11,090,438 79 | 95,011,417 15 |
| Approvisionnements en réserve dans les dépôts . . . . . | | 55,637,923 54 | |
| Solde actif fin 1910 . . . . . | | 28,283,054 82 | |
| *Ensemble . . . . fr.* | | | 9,866,429,469 12 |

(1) 61,818,739 88 + 335,187,633 67 = 397,006,373 55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 196 de la *Situation générale du Trésor public* au 1er janvier 1911.

DÉPENSES.

## N° II. — *Compte définitif de*

| Chapitres et articles du budget. | | | |
|---|---|---|---|
| | | **Services communs.** | |
| II. | 7 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr. | 561,075 20 |
| | 8 | Salaires des auxiliaires, des agréés et des ouvriers . . . . . | 185,157 92 |
| | 9 | Imprimés tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc. . . . . | 1,235,895 » |
| | 10 | Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge et de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale . . . . . | 469,500 » |
| | 11 | Secours exceptionnels aux ouvriers. . . . . | 199,195 50 |
| | 12 | Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales ; congrès des chemins de fer . . . . . | 8,959 88 |
| | | | 2,659,741 50 |
| | | **Voies et travaux.** | |
| | 13 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés { entretien . . . fr. | 2,687,952 57 |
| | | { construction . . . | (1) 189,477 34 |
| | 14 | Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route. . . . | 9,817,526 » |
| | 15 | Bilbes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie. . . . . | 7,100,655 56 |
| | 16 | Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc. | 13,952,379 23 |
| | | | 34,042,990 50 |
| | | **Traction et matériel.** | |
| | 17 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr | 2,994,927 54 |
| | 18 | Salaires des agréés et des ouvriers . . . . . | 30,667,409 40 |
| | 19 | Primes d'économie et de régularité. . . . . | 1,558,776 56 |
| | 20 | Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois . . | 28,848,612 65 |
| | 21 | Entretien, réparation et renouvellement du matériel . . . . . | 33,058,465 62 |
| | | | 97,108,189 77 |
| | | **Transports.** | |
| | 22 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr. | 17,250,648 55 |
| | 23 | Salaires des agréés, des gardes temporaires et des ouvriers ; camionnage et manœuvre par chevaux . . . . . | 17,011,765 » |
| | 24 | Primes de régularité . . . . . | 780,250 21 |
| | 25 | Frais d'exploitation . . . . . | 5,454,382 25 |
| | 26 | Publicité commerciale . . . . . | 319,575 21 |
| | 27 | Pertes et avaries . . . . . | 7,675,000 » |
| | 28 | Primes pour constatation de fausses déclarations . . . . . | 10,000 » |
| | | | 48,501,619 20 |
| | | **Perception des recettes et contrôles.** | |
| | 29 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr. | 2,543,437 72 |
| | 30 | Salaires des auxiliaires et des ouvriers. . . . . | 278,895 59 |
| | | | 2,822,333 51 |
| | | **Traitements de disponibilité.** | |
| VI. | 55 | Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer) . . . . . fr. | 93,812 61 |
| | | **Caisse des ouvriers.** | |
| IX. | 56 | Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) . . . . . fr. | 3,331,795 40 |
| | | **Dépenses exceptionnelles.** | |
| Loi du 18 août 1907 litt. *b* du 2° de l'article 2. | | Abonnement des lignes de la Flandre Occidentale autres que celle de Menin à Roulers . . . . . fr. | 7,467 07 |
| | | *Ensemble* . . . . . fr. | 188,590,947 36 |
| | | A déduire pour être reporté au capital . . . . . | 489,477 34 |
| | | Reste pour les dépenses définitives de 1909 . . . . . | 188,101,470 02 |
| | | Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique. . . . . | 1,862,279 » |
| | | Ensemble des dépenses . . . . . fr | 189,963,749 02 |
| | | Excédent des recettes sur les dépenses . . . . . fr. | 91,776,739 67 |
| | | Total . . . . . fr. | 281,740,488 69 |

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

*l'exploitation. — Exercice* 1909. RECETTES.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **Produits de l'exploitation.** | | |
| Recettes du trafic. | Voyageurs . . . . . fr. | | 89,460,530 31 |
| | Tickets d'entrée dans les stations . . . . . | | 295.704 90 |
| | Bagages . . . . . | | 2,544,156 24 |
| | Petites marchandises . . . . . | | 16.442,143 81 |
| | Grosses marchandises. . . . . | | 164,427,894 89 |
| | Finances. . . . . | | 258,192 75 |
| | Equipages . . . . . | | 184,497 54 |
| | Chevaux et bestiaux . . . . . | | 2,654,497 90 |
| | Produits extraordinaires . . . . . | | 4,461.487 29 |
| | | | 280,729,105 63 |
| Produits divers : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (*voir* annexe VII) . . | | | 858,637 32 |
| | Total. . . . . fr. | | 281,587,742 95 |
| | **Recettes accidentelles de la Trésorerie.** | | |
| Solde du produit net de l'exploitation des lignes de la Flandre Occidentale pour compte de l'État, par la compagnie concessionnaire pendant les exercices 1906 et 1907 (*voir* annexes LI à LV du C. R. de 1908) . . . . . fr. | | 27,927 87 | 152,745 74 |
| Solde du produit net de l'exploitation du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas pour compte de l'État, par la société concessionnaire, pendant les exercices 1907 et 1908 (*voir* annexes LVI à LVIII du C. R. de 1908) . . . | | 124,817 87 | |
| | Recettes totales . fr | | 281,740,488 69 |

DÉPENSES. N° II^bis. — *Compte approximatif de*

| Chapitres et articles du budget. | | | |
|---|---|---|---|
| | | **Services communs** | |
| II. | 7 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr. | 557,773 » |
| | 8 | Salaires des auxiliaires, des agréés et des ouvriers . . . . . | 194,781 » |
| | 9 | Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau . . . . . | 1,327,618 » |
| | 10 | Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge et de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale . . . . . | 390,630 » |
| | 11 | Secours exceptionnels aux ouvriers . . . . . | 203,441 » |
| | 12 | Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales ; congrès des chemins de fer . . . . . | 21,499 » |
| | | | 2,695,742 » |
| | | **Voies et travaux.** | |
| | 13 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés { entretien . . fr. | 2,714,201 » |
| | | { construction . . | (1) 527,968 » |
| | 14 | Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route. . | 10,230,932 » |
| | 15 | Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie . . . . . | 7,461,588 » |
| | 16 | Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc. | (2) 15,224,018 » |
| | | | 36,158,707 » |
| | | **Traction et matériel.** | |
| | 17 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr. | 3,110,894 » |
| | 18 | Salaires des agréés et des ouvriers. . . . . | 32,768,739 » |
| | 19 | Primes d'économie et de régularité . . . . . | 1,642,768 » |
| | 20 | Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois . . | 29,622,965 » |
| | 21 | Entretien, réparation et renouvellement du matériel. . . . . | 41,787,178 » |
| | | | 108,932,544 » |
| | | **Transports.** | |
| | 22 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr. | 17,732,906 » |
| | 23 | Salaires des agréés, des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvre par chevaux . . . . . | 17,552,642 » |
| | 24 | Primes de régularité . . . . . | 858,218 » |
| | 25 | Frais d'exploitation. . . . . | 5,513,937 » |
| | 26 | Publicité commerciale . . . . . | 398,474 » |
| | 27 | Pertes et avaries. . . . . | 6,486,057 » |
| | 28 | Primes pour constatation de fausses déclarations . . . . . | 10,000 » |
| | | | 48,551,931 » |
| | | **Perception des recettes et contrôles** | |
| | 29 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr. | 2,571,544 » |
| | 30 | Salaires des auxiliaires et des ouvriers. . . . . | 288,388 » |
| | | | 2,859,932 » |
| | | **Traitements de disponibilité.** | |
| VI. | 53 | Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer). . . . . fr. | 96,758 » |
| | | **Caisse des ouvriers.** | |
| IX. | 56 | Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) . . . . . fr. | 3,938,086 » |
| | | **Dépenses exceptionnelles.** | |
| Loi du 18 août 1907, litt. *b* du 2° de l'art. 2. | | Abornement des lignes de la Flandre Occidentale, autres que celle de Menin à Roulers. . . . . fr. | 4,749 » |
| | | *Ensemble.* . . . . fr. | 203,238,449 » |
| | | A déduire pour être reporté au capital. . . . . fr. | 527,968 » |
| | | Reste pour les dépenses approximatives de 1910 . . . . . fr. | 202,710,481 » |
| | | Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique . . . . . fr. | 2,081,717 » |
| | | **Ensemble des dépenses** . . . . fr. | **204,792,198 »** |
| | | **Excédent des recettes sur les dépenses** . . . . fr. | **104,523,312 15** |
| | | **Total** . . . . fr. | **309,315,510 15** |

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

(2) Y compris un transfert d'allocation de 26,555 francs provenant d'un exercice clos.

**Produits de l'exploitation.**

| | | |
|---|---|---|
| Recettes du trafic. | Voyageurs . . . . . fr. | 103,109,981 66 |
| | Tickets d'entrée dans les stations. . . . . | 336,073 » |
| | Bagages. . . . . | 3,000,501 85 |
| | Petites marchandises. . . . . | 17,656,576 75 |
| | Grosses marchandises . . . . . | 177,349,282 08 |
| | Finances . . . . . | 275,729 78 |
| | Équipages. . . . . | 197,688 69 |
| | Chevaux et bestiaux . . . . . | 2,839,329 20 |
| | Produits extraordinaires. . . . . | 3,834,670 29 |
| | | 308,599,833 30 |
| **Produits divers** : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer. (Voir annexe VII) . | | 715,676 85 |
| | Total . . . . fr. | 309,315,510 15 |

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

| DOIT. | | | Réseau exploité par l'État. | AVOIR. | |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépenses approximatives de l'exploitation (annexe II^bis). . . . fr. | | | 202,710,481 » | Produits de l'exploitation (annexe II^bis). . . . . fr. | 308,599,833 30 |
| Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique . . . . . fr. | | | 2,081,717 » | Produits divers (annexe II^bis). . . . . | 715,676 85 |
| Charges financières (Annexe IV) — Intérêts | de la dette consolidée. . fr. | 62,372,351 53 | 74,580,291 63 | | |
| | des annuités de rachat . fr. | 12,207,940 10 | | | |
| Charges financières (Annexe IV) — Amortissements. | de la dette consolidée. . fr. | 15,188,202 28 | 19,163,819 37 | | |
| | des annuités de rachat . fr. | 3,975,617 09 | | | |
| Parts des recettes des sociétés dont l'État exploite les lignes et loyer de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale . . . . . fr. | | | 6,514,590 24 | | |
| Ensemble des dépenses et des charges . . *fr.* | | | 305.050,899 24 | | |
| Bénéfice net (approximatif de l'exercice.) . | | | 4,264,610 91 | | |
| Total. . *fr.* | | | 309,315,510 15 | Total. . *fr.* | 309.315,510 15 |

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

## N° IV. — *Capital de premier établissement et*

| ANNÉES. | DÉPENSES effectuées à la fin de chaque exercice. (Capital de premier établissement.) | CHARGES DES — A LA DETTE CONSOLIDÉE. Intérêts. Taux. | Intérêts. Montant | Amortissement. | Total. | AUX RENTES ET ANNUITÉS. Intérêts. | Amortissement. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1835 | (1) 4.914 458 02 | 4.39 | 121,962 98 | 1,925 82 | 123,888 80 | » | » | » |
| 1836 | 13,498,488 26 | 4.39 | 403,85) 13 | 14,801 14 | 418,664 27 | » | » | » |
| 1837 | 28,400,676 04 | 4.39 | 874,832 84 | 40,967 28 | 915,800 12 | » | » | » |
| 1838 | 40,274,444 81 | 4.32 | 1,437,690 22 | 80,932 86 | 1,518,623 08 | » | » | » |
| 1839 | 57,284,621 47 | 4 32 | 2,101,287 14 | 124,982 15 | 2,226,269 29 | » | » | » |
| 1840 | 77,908,806 12 | 4 88 | 3,285,855 50 | 179,762 14 | 3,465,617 64 | » | » | » |
| 1841 | 112 801,740 06 | 4 89 | 4,396,324 18 | 247,027 56 | 4,643,351 74 | » | » | » |
| 1842 | 123,976,405 45 | 4.89 | 5,504,153 32 | 329,072 06 | 5,833,225 38 | » | » | » |
| 1843 | 137,672,221 22 | 4.90 | 6,337,456 76 | 401,722 67 | 6,739,179 43 | » | » | » |
| 1844 | 144,745,810 20 | 4.65 | 6,483,538 70 | 453,629 21 | 6,937,167 91 | » | » | » |
| 1845 | 149,713,614 35 | 4.66 | 6,740,145 60 | 488,568 84 | 7,228,714 44 | » | » | » |
| 1846 | 156,292.012 06 | 4.66 | 6,975,640 96 | 517,656 44 | 7,493,267 40 | » | » | » |
| 1847 | 160.236,776 63 | 4 67 | 7,203,335 92 | 552,004 44 | 7,755,340 36 | » | » | » |
| 1848 | 163,615,644 23 | 4 71 | 7,406,067 88 | 580,187 01 | 7,986,254 89 | » | » | » |
| 1849 | 166,418 658 52 | 4.71 | 7,520,841 76 | 607,249 12 | 8,128,064 18 | » | » | » |
| 1850 | 167,407,263 92 | 4 71 | 7,580,969 20 | 633,915 99 | 8,214,885 19 | » | » | » |
| 1 51 | 167,877,125 71 | 4 71 | 7,583,937 87 | 655,782 33 | 8,239,720 20 | » | » | » |
| 1852 | 168.920,020 18 | 4.73 | 7,620,229 11 | 676,788 61 | 8,297,018 05 | » | » | » |
| 1853 | 170,147,427 32 | 4.73 | 7,641,826 72 | 700,212 71 | 8,342,039 43 | » | » | » |
| 1854 | 174.070.037 56 | 4.54 | 7,418,721 40 | 721,898 99 | 8,143,620 39 | » | » | » |
| 1855 | 179 009,726 66 | 4 54 | 7,586,675 02 | 758,250 19 | 8,344,925 21 | » | » | » |
| 1856 | 182 369,576 66 | 4.54 | 7,741,432 81 | 795,939 37 | 8,537,372 18 | » | » | » |
| 1857 | 199.878,747 89 | 4 54 | 7,795,240 30 | 829,877 96 | 8,625,118 26 | 661,643 34 | 10,686 66 | 672,330 » |
| 1858 | 203 011.870 81 | 4.54 | 7,892,729 39 | 863,453 48 | 8,756,182 87 | 661,102 33 | 11,227 67 | 672,330 » |
| 1859 | 204,018,440 » | 4 54 | 7,939,008 64 | 898,626 88 | 8,837,635 52 | 660,533 93 | 11,796 07 | 672,330 » |
| 1860 | 206.369,879 86 | 4 54 | 7,966,278 67 | 927,653 49 | 8,893,932 16 | 659,936 75 | 12,393 25 | 672,330 » |
| 1 61 | 211.112,114 09 | 4.52 | 8,104,182 81 | 962,435 » | 9,063,617 81 | 659,309 33 | 13,020 67 | 672,330 » |
| 1862 | 217,112,582 47 | 4 52 | 8,300,513 30 | 1,005,484 97 | 9,305,998 27 | 658,650 17 | 13,679 83 | 672,330 » |
| 1863 | 223,902,418 90 | 4.53 | 8,560,374 36 | 1,053,707 64 | 9,614,081 37 | 657,957 62 | 14,372 38 | 672,330 » |
| 1864 | 229,203,618 14 | 4 53 | 8,782,158 57 | 1,105,280 01 | 9,887,438 58 | 657,230 02 | 15,099 98 | 672,330 » |
| 1865 | 238,271.025 13 | 4.53 | 9,055,965 96 | 1,154,174 26 | 10,210,140 22 | 656,465 59 | 15,864 41 | 672,330 » |
| 1866 | 252.703.720 16 | 4.53 | 9,535,516 82 | 1,215,961 20 | 10,751,478 02 | 655,702 45 | 16,667 55 | 672,330 » |
| 1867 | 261.165 937 79 | 4.52 | 9,976,247 49 | 1,295,720 03 | 11,271,967 52 | 654,818 65 | 17,511 35 | 672,330 » |
| 1868 | 265.428 727 15 | 4.52 | 10,204,655 74 | 1,359,905 69 | 11,564,561 43 | 653,932 15 | 18,397 85 | 672,330 » |
| 1869 | 270,310.548 17 | 4 54 | 10,392,656 67 | 1,413,482 81 | 11,806,139 48 | 653,000 76 | 19,329 24 | 672,330 » |
| 1870 | 279,402,064 88 | 4.54 | 10,642,333 35 | 1,470,145 31 | 12,112,478 66 | 652,022 21 | 20,307 79 | 672,330 » |
| 1871 | 319 432,101 55 | 4 50 | 11,636,198 13 | 1,541,469 47 | 13,177,667 60 | 1,191,309 13 | 48,020 87 | 1,239,330 » |
| 1872 | 359 547 928 43 | 4 51 | 12,736,581 25 | 1,666,957 43 | 14,403,538 68 | 1,193,311 » | 51,289 » | 1,244,580 » |
| 1873 | 548,684 018 91 | 4.29 | 16,094,403 81 | 1,837,297 91 | 17,931,701 72 | 1,197,037 19 | 408,667 81 | 1,605,705 » |
| 1874 | 580,060.972 88 | 4.29 | 17,649,316 62 | 2,182,710 39 | 19,832,027 01 | 1,927,702 93 | 434,132 07 | 5,361,835 » |
| 1875 | 597 500,700 40 | 4 29 | 18,601,020 03 | 2,342,238 88 | 20,943,308 91 | 4,909,959 31 | 452,080 69 | 5,362,040 » |
| 1876 | 671.450,682 60 | 4 29 | 21,585,377 82 | 2,464,662 » | 24,050,039 82 | 4,891,480 28 | 470,409 72 | 5,361,890 » |
| 1877 | 900,925,334 93 | 4 26 | 22,408,113 73 | 2,760,134 63 | 25,168,248 36 | 12,024,749 32 | 960,073 36 | 13,884,822 68 |
| 1878 | 954 381,150 07 | 4.23 | 23,881,169 96 | 2,931,141 48 | 26,812,311 44 | 12,834,549 98 | 998,387 02 | 13,832,937 » |
| 1879 | 991 213 727 56 | 4.23 | 25,723,309 18 | 2,478,761 36 | 28,902,070 54 | 12,815,688 36 | 1,042,033 22 | 13,857,721 58 |
| 1880 | 1,044.586,844 26 | 3 96 | 25,737,167 87 | 3,393,321 76 | 29,130,489 63 | 12,751,991 34 | 1,081,020 69 | 13,833,012 » |
| 1881 | 1 109.634 952 03 | 3 96 | 28,001,366 87 | 3,645,870 97 | 31,647,237 84 | 12,708,249 70 | 1,125,882 30 | 13,833,012 » |
| 1882 | 1,171,201,094 11 | 3.94 | 30,085,964 45 | 3,949,686 12 | 34,035,650 57 | 12,662,697 77 | 1,170,699 23 | 13,833,397 » |
| 1883 | 1,201,140.331 99 | 3.93 | 31,848,026 61 | 4,252,832 32 | 35,900,858 93 | 12,615,318 26 | 1,218,773 74 | 13,834,092 » |
| 1884 | 1,220 574,053 56 | 3.93 | 32,445,388 91 | 4,489,600 62 | 36,914,989 53 | 12,565,990 60 | 1,267,476 40 | 13,833,467 » |
| 1885 | 1,232.288 669 41 | 3.93 | 32,878,607 44 | 4,661,757 01 | 37,540,464 45 | 12,614,686 04 | 749,850 96 | 13,264,567 » |
| 1886 | 1,244 637,049 21 | 3 91 | 36 404,483 55(2, | 4,836,512 93 | 41,240,996 48 | 9,001,607 57 | 777,934 43 | 9,779,542 » |
| 1887 | 1,257.689,300 20 | 3 57 | 33,515,483 16 | 5,279,918 42 | 38,795,401 57 | 8,961,831 93 | 809,835 07 | 9,771,467 » |
| 1888 | 1,270,925,008 25 | 3 57 | 33,791,356 32 | 5,476,988 » | 39,268,344 32 | 8,928,784 59 | 842,632 41 | 9,771,417 » |
| 1889 | 1,285.768,558 01 | 3.56 | 33,998,372 18 | 5,680,670 36 | 39,679,042 54 | 8,894,382 74 | 876,984 26 | 9,771,367 » |
| 1890 | 1,303,086,423 33 | 3.57 | 34,462,490 48 | 5,895,422 89 | 40,357,913 37 | 8,858,575 30 | 912,741 70 | 9,771,317 » |
| 1891 | 1,320 270.483 54 | 3 55 | 34,670,291 66 | 6,423,989 66 | 40,794,281 32 | 8,818,250 82 | 949,366 18 | 9,767,617 » |
| 1892 | 1,339 193,033 45 | 3 53 | 34,888,342 73 | 6,359,130 19 | 41,247,472 92 | 8,776,425 61 | 988,116 39 | 9,764,542 » |
| 1893 | 1,352 995,185 54 | 3 52 | 35,133,820 96 | 6,605,489 53 | 41,739,310 49 | 8,736,060 58 | 1,028,456 42 | 9,764,517 » |
| 1894 | 1,376 830.709 74 | 3 52 | 35,558,219 42 | 6,844,913 12 | 42,403,132 24 | 8,694,012 29 | 1,071,019 71 | 9,765,092 » |
| 1895 | 1,394,583,046 02 | 3 46 | 32,357,944 96 | 7,120,980 25 | 39,478,925 21 | 8,650,275 93 | 1,114,166 07 | 9,764,442 » |
| 1896 | 1.473 004 559 30 | 3 40 | 33,358,779 52 | 7,387,807 81 | 40,744,587 33 | 8,604,742 29 | 1,160,274 71 | 9,766,017 » |
| 1897 | 1,775 492,521 51 | 3 46 | 39,970,641 06 | 7,730,409 12 | 47,701,053 18 | 11,094,792 74 | 2,355,678 22 | 13,450,470 96 |
| 1898 | 1.815,168,945 81 | 3.13 | 40,598,461 28 | 8,640,253 53 | 49,238,714 81 | 11,221,649 82 | 2,126,374 68 | 13,356,024 50 |
| 1899 | 1,862,990 691 28 | 3.13 | 42,326,809 35 | 9,020,438 77 | 51,347,248 12 | 10,878,885 39 | 1,994,321 61 | 12,873,207 » |
| 1900 | 1,941.704 561 29 | 3.13 | 43,893,559 67 | 9,522,663 62 | 53,416,223 29 | 11,609,888 51 | 2,217,053 18 | 13,826,739 69 |
| 1901 | 2.008.665 376 29 | 3.13 | 45,442,232 22 | 9,961,754 93 | 55,403,987 15 | 11,591,108 50 | 2,330,256 10 | 13,921,364 60 |
| 1902 | 2,072,646,940 35 | 3.125 | 47,101,067 10 | 10,461,202 30 | 57,562,269 40 | 11,505,476 82 | 2,418,676 37 | 13,924,152 19 |
| 1903 | 2,135.231.977 56 | 3.12 | 48,669.152 72 | 10,966,618 01 | 59,635,800 73 | 11,416,577 05 | 2,503,141 74 | 13,919,719 60 |
| 1904 | 2,204.532.834 72 | 3 115 | 50,296,381 09 | 11,482,852 60 | 61,779,233 60 | 11,324,400 85 | 2,596,756 34 | 13,921,157 19 |
| 1905 | 2,275,319.288 16 | 3.11 | 52,038,934 33 | 12,034,386 97 | 64,063,321 30 | 11,237,951 58 | 2,6 8,668 11 | 13,936.619 69 |
| 1906 | 2,330.672,930 77 | 3.11 | 53 607,815 68 | 12.607.096 95 | 66 214,912 63 | 11,131.040 34 | 2,793,969 35 | 13.925.009 69 |
| 1907 | 2,480,326,074 36 | 3.108 | 55,053 858 40 | 13,150.445 12 | 68,204 303 52 | 14.042,500 19 | 4,112,420 » | 18 174.920 19 |
| 1908 | 2.583,202.392 35 | 3.109 | 58.139,291 14 | 13 833,807 58 | 71,973,098 82 | 12.621,165 53 | 3,684 702 66 | 16.305 868 19 |
| 1909 | 2,660.946,337 92 | 3.113 | 60 412.705 07 | 14 545,571 95 | 74.958 277 02 | 12,381.644 48 | 3 790,805 21 | 16,175,449 19 |
| *1910* | *2.731,076,636 59* | *3.117* | *62,372 351 63* | *15,188,202 28* | *77 560,553 81* | *12 207,940 10* | *3.975,617 60* | *16,183,557 10* |
| | | | 1,674,274,589 47 | 297,158,234 57 | 1,971,432,804 04 | 403,127,785 93 | 61,818,730 88 | 464,946,525 81 |

(1) Dont fr. 641,941.59 engagés fin 1834

(2) Rectification de fr. 1,703,942.32 résultant de la conversion des titres de la Grande Compagnie du Luxembourg en obligations de la dette à 3 1/2 p. émises avec jouissance du 1er janvier 1881 et portées primitivement en compte pour une demi-année.

*charges financières depuis l'origine.*

| CAPITAUX CORRESPONDANT — ENSEMBLE. Intérêts. 10 | Amortissement. 11 | Total. 12 | Parts des compagnies concessionnaires. 13 | Loyer de la ligne de Spa à la frontière. 14 | Loyer de la ligne Anvers-Rotterdam. 15 | Total général. 16 | ANNÉES. 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 121,962 98 | 1,925 82 | 123,888 80 | » | » | » | 123,888 80 | 1835 |
| 403,860 13 | 14,801 14 | 418,661 27 | » | » | » | 418,661 27 | 1836 |
| 874,832 34 | 40,967 28 | 915,800 12 | » | » | » | 915,800 12 | 1837 |
| 1,437,690 22 | 80,932 86 | 1,518,623 08 | » | » | » | 1,518,623 08 | 1838 |
| 2,101,287 14 | 124,982 15 | 2,226,269 29 | » | » | » | 2,226,269 29 | 1839 |
| 3,285,855 50 | 179,762 14 | 3,465,617 64 | » | » | » | 3,465,617 64 | 1840 |
| 4,396,324 18 | 247,027 56 | 4,643,351 74 | » | » | » | 4,643,351 74 | 1841 |
| 5,504,153 32 | 329,072 06 | 5,833,225 38 | » | » | » | 5,833,225 38 | 1842 |
| 6,337,456 76 | 401,722 67 | 6,739,179 43 | » | » | » | 6,739,179 43 | 1843 |
| 6,483,538 70 | 453,629 21 | 6,937,167 91 | » | » | » | 6,937,167 91 | 1844 |
| 6,740,145 60 | 488,568 84 | 7,228,714 44 | » | » | » | 7,228,714 44 | 1845 |
| 6,975,610 93 | 517,656 44 | 7,493,267 40 | » | » | » | 7,493,267 40 | 1846 |
| 7,203,335 92 | 552,004 44 | 7,755,340 36 | 46,368 32 | » | » | 7,801,708 68 | 1847 |
| 7,406,067 88 | 580,187 01 | 7,986,254 89 | 149,890 58 | » | » | 8,136,145 47 | 1848 |
| 7,520,811 76 | 607,219 42 | 8,128,064 18 | 305,510 87 | » | » | 8,433,572 05 | 1849 |
| 7,580,969 20 | 633,915 99 | 8,214,885 19 | 388,155 61 | » | » | 8,603,040 80 | 1850 |
| 7,583,937 87 | 655,782 33 | 8,239,720 20 | 402,976 40 | » | » | 8,642,696 60 | 1851 |
| 7,626,229 44 | 678,788 61 | 8,297,018 05 | 424,031 15 | » | » | 8,721,049 20 | 1852 |
| 7,611,826 72 | 700,212 74 | 8,312,039 43 | 607,760 64 | » | » | 8,919,800 07 | 1853 |
| 7,418,721 40 | 724,898 99 | 8,143,620 39 | 899,853 64 | » | » | 9,043,474 03 | 1854 |
| 7,586,675 02 | 758,250 19 | 8,344,925 21 | 1,201,437 75 | » | » | 9,546,362 96 | 1855 |
| 7,741,442 81 | 795,929 37 | 8,537,372 18 | 1,424 423 90 | » | » | 9,961,796 08 | 1856 |
| 8,456,883 64 | 840,564 62 | 9,297,448 26 | 1,509,080 71 | » | » | 10,806,528 97 | 1857 |
| 8,553,831 72 | 874,681 15 | 9,428,512 87 | 1,683,006 08 | » | » | 11,111,518 95 | 1858 |
| 8,599,542 57 | 910,422 95 | 9,509,965 52 | 1,767,652 77 | » | » | 11,277,618 29 | 1859 |
| 8,626,245 52 | 940,046 74 | 9,566,292 16 | 1,800,374 68 | » | » | 11,366,636 84 | 1860 |
| 8,760,492 14 | 975,455 67 | 9,735,947 81 | 1,990,516,45 | » | » | 11,726,463 96 | 1861 |
| 8,959,163 47 | 1,019,164 80 | 9,978,328 27 | 2,000,911 10 | » | » | 11,979,269 37 | 1862 |
| 9,218,331 98 | 1,068,079 39 | 10,286,411 37 | 2,147,171 22 | » | » | 12,433,582 59 | 1863 |
| 9,430,388 59 | 1,129,379 99 | 10,559,768 58 | 2,357,471 18 | » | » | 12,917,239 76 | 1864 |
| 9,712,431 55 | 1,170,038 67 | 10,882,470 22 | 2,480,408 34 | » | » | 13,362,878 56 | 1865 |
| 10,191,179 27 | 1,232,628 75 | 11,423,808 02 | 3,080,420 11 | » | » | 14,504,228 13 | 1866 |
| 10,631,066 44 | 1,313,231 38 | 11,944,297 52 | 3,372,306 88 | » | » | 15,316,604 40 | 1867 |
| 10,858,587 89 | 1,378,303 54 | 12,236,891 43 | 3,671,291 68 | » | » | 15,908,183 11 | 1868 |
| 11,045,657 43 | 1,432,812 05 | 12,478,469 48 | 3,562,595 18 | » | » | 16,041,064 66 | 1869 |
| 11,294,355 56 | 1,490,453 10 | 12,784,808 66 | 3,473,132 97 | » | » | 16,257,941 63 | 1870 |
| 12,827,507 26 | 1,589,490 34 | 14,416,997 60 | 8,947,687 76 | » | » | 23,364,685 36 | 1871 |
| 13,929,892 25 | 1,718,226 43 | 15,648,118 68 | 9,988,803 31 | 146,538 83 | » | 25,783,490 82 | 1872 |
| 17,291,441 » | 2,245,965 72 | 19,537,406 72 | 10,933,325 51 | 500,000 » | » | 30,970,732 23 | 1873 |
| 22,677,019 55 | 2,616,842 46 | 25,193,862 01 | 10,914,315 02 | 500,000 » | » | 36,608,177 03 | 1874 |
| 23,510,979 34 | 2,794,369 57 | 26,305,348 91 | 11,240,308 29 | 500,000 » | » | 38,045,657 20 | 1875 |
| 26,476,858 10 | 2,935,071 72 | 29 411,929 82 | 10,034,785 75 | 500,000 » | » | 39,946,715 57 | 1876 |
| 35,332,863 05 | 3,720,207 99 | 39,053,071 04 | 3,261,685 10 | 500,000 » | » | 42,814,756 14 | 1877 |
| 36,715,719 94 | 3,929,528 50 | 40,645,248 44 | 3,464,483 63 | 500.000 » | » | 44,609,732 07 | 1878 |
| 38,538,997 54 | 4,220,794 58 | 42,759,792 12 | 3,620,424 41 | 500,000 » | » | 46,880,216 53 | 1879 |
| 38,183,159 18 | 4,474,342 45 | 42,963,501,63 | 4,501,122 39 | 500,000 » | 298,680 » | 48,266,304 02 | 1880 |
| 40,709,616 57 | 4,771,533 27 | 45,481,149 84 | 4,590,590 83 | 500,000 » | 497,800 » | 51,069,540 67 | 1881 |
| 42,748,662 22 | 5,120,385 35 | 47,869,047 57 | 4,210,746 28 | 500,000 » | 497,800 » | 53,177,593 85 | 1882 |
| 44,263,344 87 | 5,471,606 06 | 49,734,950 93 | 4,283,359 31 | 500,000 » | 497,800 » | 55,016,110 24 | 1883 |
| 45,011,379 51 | 5,737,077 62 | 50,748,456 53 | 4,438,796 97 | 500,000 » | 497,800 » | 55,885,053 50 | 1884 |
| 45,393,383 48 | 5,411,637 97 | 50,805,021 45 | 3,920,098 44 | 500,000 » | 497,800 » | 55,723,819 89 | 1885 |
| 45,406,091 42 | 5,614,447 36 | 51,020,538 48 | 3,821,382 90 | 500,000 » | 497,800 » | 55,842,721 38 | 1886 |
| 42,177,315 08 | 6,089,553 49 | 48,566,868 57 | 4,054,734 73 | 500,000 » | 497,800 » | 53,619,403 30 | 1887 |
| 42,720,140 91 | 6,319,620 41 | 49,039,761 32 | 4,130,024 43 | 500,000 » | 497,800 » | 54,167,585 75 | 1888 |
| 42,892,754 92 | 6,557,654 62 | 49,450,409 54 | 4,385,906 14 | 500,000 » | 497,800 » | 54,834,115 68 | 1889 |
| 43,321,065 78 | 6,808,164 59 | 50,129,230 37 | 4,576,416 53 | 500,000 » | 497,800 » | 55,703,145 90 | 1890 |
| 43,188,542 18 | 7,073,355 84 | 50,561,898 32 | 4,653,667 91 | 500,000 » | 497,800 » | 56,213,366 23 | 1891 |
| 43,664,768 31 | 7,347,216 58 | 51,012,011 92 | 4,495,228 91 | 500,000 » | 497,800 » | 56,505,043 83 | 1892 |
| 43,869,881 54 | 7,633,945 95 | 51,503,827 49 | 4,780,256 27 | 500,000 » | 497,800 » | 57,290,883 76 | 1893 |
| 44,252,291 14 | 7,915,962 83 | 52,168,254 21 | 5,079,797 30 | 219,600 » | 497,800 » | 57,965,451 54 | 1894 |
| 41,008,220 89 | 8,235,146 32 | 49,243,367 21 | 5,083,513 08 | 219,600 » | 497,800 » | 55,044,281 19 | 1895 |
| 41,961,521 81 | 8,548,082 52 | 50,509,601 33 | 5,290,080 33 | 219,600 » | 497,800 » | 56,517,084 66 | 1896 |
| 51,065,436 80 | 10,086,087 34 | 61,151,524 14 | 5,282,707 09 | 219,600 » | » | 66,653,831 23 | 1897 |
| 51,828,111 10 | 10,766,628,21 | 62,594,739 31 | 5,120,533 56 | 219,600 » | » | 67,934,872 87 | 1898 |
| 53,205,691 74 | 11,014,760 33 | 64,220,455 12 | 5,530,348 14 | 219,600 » | » | 69,970,403 26 | 1899 |
| 55,503,246 18 | 11,739,716 80 | 67,242,962 98 | 4,725,848 56 | 219,600 » | » | 72,188,411 54 | 1900 |
| 57,033,340 72 | 12,292,011 12 | 69,325,351 84 | 4,595,566 56 | 219,600 » | » | 74,140,518 40 | 1901 |
| 58,606,542 92 | 12,879,878 67 | 71,486,421 59 | 4,663,394 73 | 219,600 » | » | 76,369,416 32 | 1902 |
| 60,085,730 67 | 13,469,789 75 | 73,555,520 42 | 4,787,841 07 | 219,600 » | » | 78,562,962 39 | 1903 |
| 61,620,781 94 | 14,079,608 94 | 75,700,390 88 | 5,035,622 07 | 219,600 » | » | 80,955,612 95 | 1904 |
| 63,266,885 91 | 14,733,055 08 | 77,999,940 99 | 5,125,208 14 | 219,600 » | » | 83,344,749 13 | 1905 |
| 64 738,856 02 | 15 401,046 30 | 80,139,922 32 | 5,409.542 96 | 219,600 » | » | 85,769,065 28 | 1906 |
| 69,116.358 50 | 17,262,865 12 | 86 379,223 71 | 5,742.625 65 | (1) | » | 92,121,849 36 | 1907 |
| 70,760,456 77 | 17,518,510 24 | 88,278,967 01 | 5,736.407 34 | » | » | 94,015,374 35 | 1908 |
| 72 797,319 57 | 18,336 377 16 | 91,133,726 71 | 5,886.168 02 | » | » | 97,019.894 73 | 1909 |
| *74 580,291 63* | *19.163 819 37* | *93 744 111 »* | *6.514,500 24* | » | » | *100,258 701 24* | *1910* |
| 2,077,402,355 40 | 358,976,974 45 | 2,436,379,329 85 | 263,420,324 37 | 13,501,338 83 | 8,263,480 » | 2,721,464,473 05 | |

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

## N° V. — Résultats financiers *de l'exploitation des chemins de fer*

| ANNÉES. | LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.) | RECOUVREMENTS effectués au profit du Trésor. Recettes du trafic. | Produits divers (annexe VII). | PARTS DES RECETTES versées aux sociétés concessionnaires. | ENSEMBLE ou recettes brutes. | DÉPENSES D'EXPLOITATION. | PENSIONS. | ENSEMBLE. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1835 | 13.5 | 268,997 50 | 385 » | » | 269,362 50 | 168,847 44 | » | 168,847 44 |
| 1836 | 35.7 | 825,132 85 | 461 16 | » | 825,594 01 | 431,135 67 | » | 431,135 67 |
| 1837 | 90.8 | 1,416,982 94 | 892 24 | » | 1,417,875 18 | 1,189,988 72 | » | 1,189,988 72 |
| 1838 | 202.6 | 3,097,833 40 | 434 26 | » | 3,098,267 66 | 2,768,616 64 | » | 2,768,616 64 |
| 1839 | 273.3 | 4,249,825 04 | 83,061 82 | » | 4,282,886 86 | 3,082,994 23 | » | 3,082,994 23 |
| 1840 | 324.7 | 5,335,167 05 | 20,779 33 | » | 5,355,946 38 | 3,077,994 08 | » | 3,077,994 08 |
| 1841 | 340.5 | 6,226,333 66 | 55,475 43 | » | 6,281,809 09 | 4,469,387 95 | » | 4,469,387 95 |
| 1842 | 398.5 | 7,458,774 29 | 43,088 20 | » | 7,501,862 49 | 4,496,399 13 | » | 4,496,399 13 |
| 1843 | 485.5 | 8,994,439 33 | 34,382 54 | » | 9,028,821 87 | 5,393,854 52 | » | 5,393,854 52 |
| 1844 | 559.8 | 11,226,310 87 | 21,149 88 | » | 11,247,460 75 | 5,977,027 03 | 80 » | 5,977,107 03 |
| 1845 | 559.8 | 12,401,750 22 | 19,099 99 | » | 12,420,850 21 | 6,306,285 15 | 826 » | 6,307,111 15 |
| 1846 | 559.8 | 13,572,573 03 | 26,998 19 | » | 13,599,571 22 | 7,153,278 78 | 1,263 » | 7,154,541 78 |
| 1847 | 569.6 | 14,650,387 30 | 79,652 48 | 46,368 32 | 14,776,388 10 | 9,290,956 09 | 1,319 » | 9,292,275 09 |
| 1848 | 594.9 | 12,077,885 03 | 75,050 63 | 149,890 58 | 12,302,826 29 | 8,857,512 47 | 1,768 » | 8,859,280 47 |
| 1849 | 624.6 | 12,935,920 91 | 50,096 75 | 305,510 87 | 13,291,528 53 | 8,164,106 73 | 1,920 » | 8,166,026 73 |
| 1850 | 624.6 | 14,663,625 10 | 47,250 06 | 388,155 61 | 15,099,030 77 | 9,194,867 39 | 4,113 » | 9,198,980 39 |
| 1851 | 624.6 | 15,885,488 47 | 49,826 62 | 402,975 40 | 16,338,291 49 | 8,608,922 94 | 5,831 » | 8,614,753 94 |
| 1852 | 624.8 | 16,913,207 54 | 70,829 46 | 424,031 15 | 17,408,068 15 | 8,495,317 18 | 5,355 » | 8,500,672 18 |
| 1853 | 631.4 | 19,070,468 26 | 67,683 16 | 607,760 64 | 19,745,912 06 | 10,013,360 08 | 5,327 » | 10,018,687 08 |
| 1854 | 636.6 | 21,767,885 59 | 80,835 29 | 899,853 64 | 22,748,574 52 | 11,292,448 40 | 5,281 » | 11,297,729 40 |
| 1855 | 652.4 | 23,230,743 73 | 114,083 72 | 1,201,437 75 | 24,546,265 20 | 13,058,256 70 | 4,759 » | 13,063,015 70 |
| 1856 | 713.1 | 23,061,188 25 | 126,548 44 | 1,424,423 90 | 24,612,160 59 | 14,638,288 67 | 7,325 » | 14,645,613 67 |
| 1857 | 744.6 | 24,143,081 91 | 91,327 42 | 1,509,060 71 | 25,743,490 07 | 14,520,858 79 | 21,449 » | 14,542,307 79 |
| 1858 | 745.7 | 25,621,238 09 | 102,880 30 | 1,683,006 08 | 27,407,124 47 | 14,961,971 94 | 27,050 » | 14,989,021 94 |
| 1859 | 745.7 | 26,313,346 93 | 96,469 40 | 1,767,652 77 | 28,177,469 10 | 14,505,769 13 | 27,773 » | 14,533,542 13 |
| 1860 | 747.2 | 27,760,104 15 | 84,026 45 | 1,800,374 68 | 29,644,505 28 | 14,272,624 50 | 28,163 » | 14,300,787 50 |
| 1861 | 748.6 | 30,919,514 04 | 81,927 03 | 1,990,516 15 | 32,991,957 22 | 14,623,661 37 | 31,901 » | 14,655,562 37 |
| 1862 | 748.6 | 30,588,840 21 | 113,455 61 | 2,000,941 10 | 32,703,236 92 | 15,209,555 36 | 32,349 » | 15,241,905 36 |
| 1863 | 748.6 | 31,721,264 37 | 107,978 72 | 2,147,171 22 | 33,976,414 31 | 15,783,963 70 | 40,317 » | 15,824,280 70 |
| 1864 | 748.6 | 33,741,531 40 | 230,914 32 | 2,357,471 18 | 36,329,916 90 | 17,373,116 15 | 43,410 » | 17,416,526 15 |
| 1865 | 749.2 | 35,608,687 78 | 104,866 80 | 2,480,408 34 | 38,193,962 92 | 19,762,285 54 | 53,519 » | 19,815,804 54 |
| 1866 | 789.8 | 34,691,537 91 | 117,961 64 | 3,080,420 11 | 37,889,919 66 | 23,401,115 07 | 72,064 » | 23,473,179 07 |
| 1867 | 862.7 | 36,814,562 40 | 165,165 72 | 3,372,306 88 | 40,352,035 » | 24,242,467 65 | 81,936 » | 24,324,343 65 |
| 1868 | 862.7 | 38,194,890 83 | 135,492 58 | 3,671,291 68 | 42,001,675 09 | 24,075,064 05 | 79,526 » | 24,151,590 05 |
| 1869 | 862.1 | 39,849,772 91 | 122,274 75 | 3,562,595 18 | 43,534,642 84 | 24,681,372 77 | 78,391 » | 24,759,763 77 |
| 1870 | 868.7 | 41,825,030 89 | 68,195 36 | 3,473,132 97 | 45,366,359 22 | 25,470,738 87 | 87,294 » | 25,558,032 87 |
| 1871 | 1,422.2 | 57,172,844 33 | 64,498 47 | 8,947,687 76 | 66,185,030 56 | 35,305,235 06 | 91,907 » | 35,397,142 06 |
| 1872 | 1,469.6 | 58,428,526 16 | 172,988 04 | 9,988,803 31 | 68,590,317 51 | 42,629,106 65 | 91,199 » | 42,720,305 65 |
| 1873 | 1,871.1 | 61,780,273 08 | 153,768 14 | 10,933,325 51 | 72,867,366 73 | 54,622,667 29 | 102,232 » | 54,724,899 29 |
| 1874 | 1,925.1 | 77,182,405 81 | 125,834 43 | 10,914,315 02 | 88,222,555 26 | 60,576,364 07 | 102,451 » | 60,678,815 07 |
| 1875 | 1,966.5 | 76,393,950 69 | 107,889 78 | 11,240,308 29 | 87,742,148 76 | 58,786,881 59 | 121,582 » | 58,908,463 59 |
| 1876 | 2,053.2 | 80,470,164 97 | 109,735 42 | 10,034,785 75 | 90,614,686 14 | 57,946,882 91 | 127,747 » | 58,074,629 91 |
| 1877 | 2,144.7 | 87,179,918 82 | 107,656 99 | 3,261,685 10 | 90,549,290 91 | 55,436,139 29 | 143,941 » | 55,580,080 29 |
| 1878 | 2,435.3 | 90,909,890 86 | 98,794 68 | 3,464,483 63 | 94,473,169 17 | 56,291,548 37 | 188,130 » | 56,479,678 37 |
| 1879 | 2,552.0 | 96,187,064 46 | 105,708 99 | 3,620,424 41 | 99,913,197 86 | 58,660,393 71 | 193,161 » | 58,853,554 71 |
| 1880 | 2,724.0 | 109,317,042 72 | 88,786 01 | 4,504,122 39 | 113,909,951 12 | 68,657,314 40 | 193,346 » | 68,850,660 40 |
| 1881 | 2,869.5 | 108,953,600 62 | 102,343 69 | 4,590,590 83 | 113,646,535 14 | 71,664,554 85 | 202,845 » | 71,867,399 85 |
| 1882 | 3,004.0 | 115,133,853 74 | 90,131 37 | 4,210,746 28 | 119,434,741 39 | 74,808,908 32 | 217,030 » | 75,025,938 32 |
| 1883 | 3,074.1 | 117,599,308 14 | 101,086 62 | 4,283,359 31 | 121,983,754 07 | 73,571,033 27 | 258,207 » | 73,829,240 27 |
| 1884 | 3,129.0 | 116,099,536 77 | 90,285 39 | 4,138,796 97 | 120,328,619 13 | 72,424,791 77 | 296,529 » | 72,721,320 77 |
| 1885 | 3,173.1 | 115,700,015 10 | 104,474 24 | 3,920,998 44 | 119,725,487 78 | 70,454,673 50 | 309,240 » | 70,763,913 50 |
| 1886 | 3,199.9 | 113,467,194 40 | 89,887 36 | 3,824,382 90 | 117,381,464 66 | 65,916,550 15 | 351,731 » | 66,268,281 15 |
| 1887 | 3,216.6 | 120,145,735 50 | 79,981 89 | 4,054,734 73 | 124,280,452 12 | 66,847,567 41 | 353,876 » | 67,201,443 41 |
| 1888 | 3,226.8 | 127,221,757 71 | 87,506 41 | 4,130,024 43 | 131,439,288 55 | 69,985,250 66 | 386,182 » | 70,371,432 66 |
| 1889 | 3,235.4 | 132,469,463 73 | 64,714 47 | 4,386,906 14 | 136,920,084 34 | 74,714,532 80 | 437,617 » | 75,152,149 80 |
| 1890 | 3,248.6 | 136,614,780 22 | 60,923 32 | 4,576,115 53 | 141,251,819 07 | 84,045,523 46 | 464,579 » | 84,510,102 46 |
| 1891 | 3,269.4 | 138,086,302 » | 80,344 49 | 4,653,667 01 | 142,820,314 40 | 84,224,514 76 | 482,550 » | 84,707,064 76 |
| 1892 | 3,275.8 | 136,268,975 10 | 80,247 92 | 4,493,228 91 | 140,853,451 93 | 82,480,428 76 | 509,296 » | 82,989,724 76 |
| 1893 | 3,278.7 | 140,735,750 88 | 62,657 08 | 4,789,256 27 | 145,587,664 23 | 81,593,514 69 | 533,238 » | 82,126,752 68 |
| 1894 | 3,288.6 | 147,811,249 50 | 84,929 18 | 5,079,797 30 | 152,975,875 98 | 85,307,962 42 | 561,209 » | 85,869,171 42 |
| 1895 | 3,298.8 | 149,543,634 71 | 67,853 73 | 5,083,513 98 | 154,695,003 42 | 90,831,177 25 | 615,012 » | 91,446,189 25 |
| 1896 | 3,502.1 | 155,079,703 21 | 86,617 29 | 5,290,080 33 | 160,456,430 83 | 91,590,429 18 | 675,629 » | 92,266,058 18 |
| 1897 | 3,991.6 | 174,754,436 78 | 68,639 86 | 5,282,707 09 | 180,105,783 73 | 103,006,679 60 | 724,113 » | 103,730,792 60 |
| 1898 | 4,003.9 | 182,910,902 13 | 80,477 47 | 5,120,533 56 | 188,111,913 16 | 108,141,324 68 | 764,366 » | 108,905,690 68 |
| 1899 | 4,039.6 | 198,993,969 97 | 88,418 62 | 5,530,348 14 | 204,612,736 73 | 120,871,091 30 | 809,395 » | 121,680,486 30 |
| 1900 | 4,060.1 | 204,334,075 83 | 101,571 41 | 4,725,848 56 | 209,162,095 80 | 141,034,470 39 | 919,620 » | 141,954,089 39 |
| 1901 | 4,048.5 | 203,114,952 23 | 133,269 98 | 4,595,566 56 | 207,846,788 77 | 140,488,210 86 | 908,299 » | 141,394,509 86 |
| 1902 | 4,049.3 | 210,716,113 33 | 226,212 74 | 4,663,394 73 | 215,605,720 80 | 135,304,948 50 | 960,367 » | 136,265,315 50 |
| 1903 | 4,052.0 | 220,094,070 03 | 312,594 47 | 4,787,841 97 | 225,194,506 47 | 134,223,878 78 | 1,170,789 » | 135,394,667 78 |
| 1904 | 4,036.0 | 227,279,145 31 | 468,414 74 | 5,035,622 07 | 232,783,182 12 | 138,472,007 92 | 1,256,390 » | 139,728,997 92 |
| 1905 | 4,046.5 | 242,443,523 36 | 567,371 33 | 5,125,208 14 | 248,136,102 83 | 153,963,908 33 | 1,375,016 » | 155,338,924 33 |
| 1906 | 4,064.1 | 253,424,407 15 | 716,420 24 | 5,409,542 96 | 259,550,370 35 | 164,109,137 31 | 1,497,869 » | 165,607,006 31 |
| 1907 | 4,239.2 | 263,231,246 44 | 766,796 17 | 5,742,625 65 | 269,736,668 26 | 183,004,443 74 | 1,576,317 » | 184,580,760 74 |
| 1908 | 4,300.8 | 262,822,603 56 | 802,728 46 | 5,730,407 34 | 269,301,739 36 | 180,700,643 34 | 1,690,127 » | 182,390,770 34 |
| (2) 1909 | 4,310.4 | 274,995,683 35 | 858,637 32 | 5,896,168 02 | 281,740,486 69 | 188,101,470 02 | 1,862,279 » | 189,963,749 02 |
| (3) *1910* | *4) 29.1* | *302,085,243 06* | *715,676 85* | *6,514,590 24* | *309,315,510 15* | *202,710 491 »* | *2,081,717 »* | *204,792,198 »* |
| | | 6,784,280,259 97 | 11,023,985 80 | 263,320,324 37 | 7,008,624,570 20 | 4,292,521,608 33 | 26,355,439 » | 4,318,877,042 33 |

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

*par l'État, depuis 1835 jusque fin 1910.* — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

| RECETTES NETTES. | CHARGES FINANCIÈRES. (Voir annexe IV.) | SOLDES ANNUELS | | SOLDES ACCUMULÉS. | | COEFFICIENT D'EXPLOITATION. | ANNÉES. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ACTIF. | PASSIF. | ACTIF. | PASSIF. | | |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 100,515 06 | 123,888 80 | » | 23,373 74 | » | 23,373 74 | 82 68 | 1835 |
| 394,458 34 | 418,661 27 | » | 24,202 93 | » | 47,576 67 | 52 22 | 1836 |
| 227,886 46 | 915,890 12 | » | 687,913 66 | » | 735,490 33 | 83 91 | 1837 |
| 329,651 02 | 1,518,623 08 | » | 1,189,972 06 | » | 1,924,462 39 | 89 36 | 1838 |
| 1,199,892 63 | 2,226,269 29 | » | 1,026,376 66 | » | 2,950,839 05 | 71 98 | 1839 |
| 2,277,932 30 | 3,465,817 64 | » | 1,187,665 34 | » | 4,138,504 39 | 57 47 | 1840 |
| 1,812,421 14 | 4,643,351 74 | » | 2,830,930 60 | » | 6,969,434 99 | 71 15 | 1841 |
| 3,005,463 36 | 5,833,225 38 | » | 2,827,762 02 | » | 9,797,197 01 | 59 94 | 1842 |
| 3,634,967 35 | 6,739,179 43 | » | 3,104,212 08 | » | 12,901,409 09 | 59 74 | 1843 |
| 5,270,353 72 | 6,937,167 91 | » | 1,666,814 19 | » | 14,568,223 28 | 53 14 | 1844 |
| 6,113,739 06 | 7,228,714 44 | » | 1,114,975 38 | » | 15,683,198 66 | 50 78 | 1845 |
| 6,445,029 44 | 7,493,267 40 | » | 1,048,237 96 | » | 16,731,436 62 | 52 » | 1846 |
| 5,484,113 01 | 7,801,708 68 | » | 2,317,595 67 | » | 19,049,032 29 | 59 94 | 1847 |
| 3,443,545 82 | 8,136,145 47 | » | 4,692,599 65 | » | 23,741,631 94 | 69 94 | 1848 |
| 5,125,501 80 | 8,433,572 05 | » | 3,308,070 25 | » | 27,049,702 19 | 60 00 | 1849 |
| 5,900,050 38 | 8,603,010 80 | » | 2,702,960 42 | » | 29,752,662 61 | 59 93 | 1850 |
| 7,723,537 55 | 8,642,696 60 | » | 919,159 05 | » | 30,671,851 66 | 51 28 | 1851 |
| 8,907,395 97 | 8,721,049 20 | 186,346 77 | » | » | 30,485,504 89 | 47 46 | 1852 |
| 9,727,224 98 | 8,949,800 07 | 777,424 91 | » | » | 29,708,079 98 | 49 57 | 1853 |
| 11,450,845 03 | 9,043,474 03 | 2,407,371 » | » | » | 27,300,709 98 | 48 52 | 1854 |
| 11,483,249 50 | 9,546,362 96 | 1,936,886 54 | » | » | 25,363,822 44 | 51 71 | 1855 |
| 9,966,546 92 | 9,961,796 08 | 4,750 84 | » | » | 25,359,071 60 | 58 02 | 1856 |
| 11,201,182 28 | 10,806,528 97 | 394,653 31 | » | » | 24,964,418 29 | 61 53 | 1857 |
| 12,418,102 53 | 11,111,518 95 | 1,306,583 58 | » | » | 23,657,834 71 | 53 25 | 1858 |
| 13,643,926 97 | 11,277,618 29 | 2,366,308 68 | » | » | 21,291,526 03 | 50 07 | 1859 |
| 15,343,717 78 | 11,366,636 84 | 3,977,080 94 | » | » | 17,314,445 09 | 47 57 | 1860 |
| 18,336,391 85 | 11,726,463 96 | 6,609,930 89 | » | » | 10,704,514 20 | 43 74 | 1861 |
| 17,461,331 56 | 11,979,269 37 | 5,482,062 19 | » | » | 5,222,452 01 | 45 80 | 1862 |
| 18,152,133 61 | 12,433,582 59 | 5,718,551 02 | » | 496,099 01 | » | 46 11 | 1863 |
| 18,913,390 75 | 12,917,239 76 | 5,996,150 99 | » | 6,492,250 » | » | 47 70 | 1864 |
| 18,378,153 38 | 13,362,878 56 | 5,015,279 82 | » | 11,507,529 82 | » | 51 39 | 1865 |
| 14,116,740 59 | 14,504,228 13 | » | 87,487 54 | 11,420,042 28 | » | 60 78 | 1866 |
| 16,027,691 35 | 15,316,604 40 | 711,086 95 | » | 12,131,129 23 | » | 60 29 | 1867 |
| 17,847,085 04 | 15,908,183 11 | 1,938,901 93 | » | 14,070,031 16 | » | 57 36 | 1868 |
| 18,774,879 07 | 16,041,064 66 | 2,733,814 41 | » | 16,803,845 57 | » | 56 30 | 1869 |
| 19,808,326 33 | 16,257,941 63 | 3,550,384 72 | » | 20,354,230 29 | » | 55 66 | 1870 |
| 30,787,888 50 | 23,364,685 36 | 7,423,203 14 | » | 27,777,433 43 | » | 52 41 | 1871 |
| 25,870,011 86 | 25,783,460 82 | 86,551 04 | » | 27,863,984 47 | » | 60 57 | 1872 |
| 18,142,467 41 | 30,970,732 23 | » | 12,828,264 79 | 15,035,719 68 | » | 72 01 | 1873 |
| 27,543,740 19 | 36,608,177 03 | » | 9,064,436 84 | 5,971,282 84 | » | 69 66 | 1874 |
| 28,833,685 17 | 38,045,657 20 | » | 9,211,972 03 | » | 3,240,689 19 | 65 75 | 1875 |
| 32,540,056 23 | 39,940,715 57 | » | 7,406,659 34 | » | 10,647,348 53 | 63 83 | 1876 |
| 34,969,210 62 | 42,814,756 14 | » | 7,845,545 52 | » | 18,492,894 05 | 61 25 | 1877 |
| 37,993,490 80 | 44,609,732 07 | » | 6,616,241 27 | » | 25,109,135 32 | 59 66 | 1878 |
| 41,059,643 15 | 46,880,216 53 | » | 5,820,573 38 | » | 30,929,708 70 | 58 68 | 1879 |
| 45,059,290 72 | 48,266,304 02 | » | 3,207,013 30 | » | 34,136,722 » | 60 03 | 1880 |
| 41,779,135 29 | 51,069,540 67 | » | 9,290,405 38 | » | 43,427,127 38 | 62 79 | 1881 |
| 44,408,803 07 | 53,077,593 85 | » | 8,668,790 78 | » | 52,095,918 16 | 62 59 | 1882 |
| 48,154,513 80 | 55,016,110 24 | » | 6,861,596 44 | » | 58,957,514 00 | 60 26 | 1883 |
| 47,607,298 36 | 55,885,053 50 | » | 8,277,755 14 | » | 67,235,269 74 | 60 16 | 1884 |
| 48,061,574 28 | 57,723,619 89 | » | 6,762,245 61 | » | 73,997,515 35 | 58 96 | 1885 |
| 51,113,183 51 | (1) 55,842,721 38 | » | (1) 4,729,537 87 | » | (1) 78,727,053 22 | 56 92 | 1886 |
| 57,079,008 71 | 53,619,403 39 | 3,459,605 41 | » | » | 75,267,447 81 | 54 07 | 1887 |
| 61,067,855 89 | 54,167,585 75 | 6,900,270 14 | » | » | 68,367,177 67 | 53 54 | 1888 |
| 61,767,934 54 | 54,834,115 68 | 6,933,818 86 | » | » | 61,433,358 81 | 54 89 | 1889 |
| 56,741,716 61 | 55,703,145 90 | 1,038,570 71 | » | » | 60,394,788 10 | 59 81 | 1890 |
| 58,113,249 64 | 56,213,366 23 | 1,899,883 41 | » | » | 58,494,904 69 | 59 31 | 1891 |
| 57,863,727 17 | 56,505,043 83 | 1,358,683 34 | » | » | 57,136,221 35 | 59 27 | 1892 |
| 63,461,111 54 | 57,290,853 76 | 6,170,227 78 | » | » | 50,965,993 57 | 56 40 | 1893 |
| 67,106,704 56 | 57,965,451 54 | 9,141,253 02 | » | » | 41,824,740 55 | 56 13 | 1894 |
| 63,248,813 17 | 55,044,284 19 | 8,204,531 98 | » | » | 33,620,208 57 | 59 20 | 1895 |
| 68,189,372 65 | 56,517,084 66 | 11,673,287 99 | » | » | 21,946,920 58 | 57 51 | 1896 |
| 76,374,991 13 | 66,653,831 23 | 9,721,159 90 | » | » | 12,225,760 68 | 60 87 | 1897 |
| 79,206,222 48 | 67,934,872 87 | 11,271,349 61 | » | » | 954,411,07 | 56 87 | 1898 |
| 82,932,250 43 | 69,970,403 26 | 12,961,847 17 | » | 12,007,436 10 | » | 60 47 | 1899 |
| 67,207,996 41 | 72,188,411 54 | » | 4,980,415 13 | 7,027,020 97 | » | 67 86 | 1900 |
| 66,452,278 91 | 74,140,518 40 | » | 7,688,239 49 | » | 661,218 52 | 68 05 | 1901 |
| 79,340,405 30 | 76,369,416 32 | 2,970,948 98 | » | 2,309,770 46 | » | 63 23 | 1902 |
| 89,799,838 69 | 78,562,962 39 | 11,236,876 30 | » | 13,546,646 76 | » | 60 12 | 1903 |
| 93,054,184 20 | 80,959,612 95 | 12,098,571 25 | » | 25,645,218 01 | » | 60 03 | 1904 |
| 92,787,178 50 | 83,344,749 13 | 9,452,429 37 | » | 35,097,647 38 | » | 62 60 | 1905 |
| 93,943,364 04 | 85,739,065 28 | 8,174,298 76 | » | 43,271,946 14 | » | 63 81 | 1906 |
| 85,155,907 62 | 92,121,849 36 | » | 6,965,941 84 | 36,306,004 30 | » | 69 18 | 1907 |
| 86,970,969 02 | 94,015,374 35 | » | 7,044,405 31 | 29,261,598 97 | » | 67 74 | 1908 |
| 91,776,749 87 | 97,019,894 73 | » | 5,243,155 06 | 24,018,443 91 | » | 67 46 | 1909 |
| *104 527 312 15* | *100,258,701 21* | *4,271,610 91* | » | *29 283 054 82* | » | *66 21* | *1910* |
| 2,749,747,527 87 | 2,721,484,473 05 | 197,555,588 58 | 169,272,533 74 | | | | |

**N° V bis. — Pour mémoire. — *Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer.***

| ANNÉES. | Soldes effectifs, toutes dépenses et charges liquidées. ANNUELS. | | TAUX D'INTÉRÊT. | BALANCE du COMPTE D'INTÉRÊTS. | | SOLDE en tenant compte des intérêts ANNUELS. | | ACCUMULÉS. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ACTIF. | PASSIF. | | ACTIF. | PASSIF. | ACTIF | PASSIF. | PASSIF. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1835 | » | 23,373 74 | 4.89 | 2,206 31 | » | » | 21,167 43 | 21,167 23 |
| 1836 | » | 24,202 93 | 4 39 | 7,729 10 | » | » | 16,473 83 | 37,641 26 |
| 1837 | » | 687,913 66 | 4 39 | 3,349 66 | » | » | 684,564 » | 722,205 26 |
| 1838 | » | 1,188,972 06 | 4.32 | » | 24,078 81 | » | 1,213,050 87 | 1,935,256 13 |
| 1839 | » | 1,026,376 66 | 4.32 | » | 57,685 38 | » | 1,084,062 04 | 3,019,318 17 |
| 1840 | » | 1,187,665 34 | 4.88 | » | 91,760 69 | » | 1,279,426 03 | 4,298,744 20 |
| 1841 | » | 2,830,930 60 | 4.89 | » | 165,894 89 | » | 2,996 825 49 | 7,295,569 69 |
| 1842 | » | 2,827,762 02 | 4.89 | » | 283,269 78 | » | 3,111,031 30 | 10,406,601 49 |
| 1843 | » | 3,104,212 08 | 4 90 | » | 420,866 77 | » | 3,525,078 85 | 13,931,580 34 |
| 1844 | » | 1,666,814 19 | 4 66 | » | 526,417 06 | » | 2,193,281 25 | 16,124,911 59 |
| 1845 | » | 1,114,975 38 | 4.66 | » | 608,970 76 | » | 1,723,946 14 | 17,848,857 73 |
| 1846 | » | 1,048,237 96 | 4.66 | » | 681,537 58 | » | 1,729,825 54 | 19,578,683 27 |
| 1847 | » | 2,317,595 67 | 4.67 | » | 787,353 17 | » | 3,104,948 84 | 22,683,632 11 |
| 1848 | » | 4,692,599 65 | 4.71 | » | 990,833 49 | » | 5,683,433 14 | 28,367,065 25 |
| 1849 | » | 3,308,070 25 | 4.71 | » | 1,222,577 98 | » | 4,530,648 23 | 32,897,713 48 |
| 1850 | » | 2,702,990 42 | 4.71 | » | 1,419,677 17 | » | 4,122,667 59 | 37,020,381 07 |
| 1851 | » | 919,159 05 | 4.71 | » | 1,571,260 73 | » | 2,490,419 78 | 39,510,800 85 |
| 1852 | 186,346 77 | » | 4.73 | » | 1,668,220 31 | » | 1,481,882 54 | 40,992,683 39 |
| 1853 | 777,424 91 | » | 4.73 | » | 1,723,278 59 | » | 945,853 68 | 41,938,537 07 |
| 1854 | 2,407,371 » | » | 4.54 | » | 1,664,502 08 | 742,868 92 | » | 41,195,668 15 |
| 1855 | 1,936,886 54 | » | 4.54 | » | 1,636,886 21 | 300,000 33 | » | 40,895,667 82 |
| 1856 | 4,750 84 | » | 4.54 | » | 1,662,757 12 | » | 1,658,006 28 | 42,553,674 10 |
| 1857 | 394,653 31 | » | 4.51 | » | 1,700,613 81 | » | 1,305,960 50 | 43,859,634 60 |
| 1858 | 1,806,583 58 | » | 4.51 | » | 1,735,993 10 | » | 429,409 52 | 44,289,044 12 |
| 1859 | 2,366,308 68 | » | 4.51 | » | 1,729,625 91 | 636,682 77 | » | 43,652,361 35 |
| 1860 | 3 977,080 94 | » | 4.51 | » | 1,663,319 11 | 2,313 761 83 | » | 41,338,599 52 |
| 1861 | 6,609,930 89 | » | 4.52 | » | 1,499 087 84 | 5,110,843 05 | » | 36,227,756 47 |
| 1862 | 5,482,062 19 | » | 4.52 | » | 1,288,089 77 | 4,193,972 42 | » | 32,033,784 05 |
| 1863 | 5,718,551 02 | » | 4.53 | » | 1,088,618 02 | 4,629,933 » | » | 27,403 851 05 |
| 1864 | 5,996,150 99 | » | 4.53 | » | 866,402 87 | 5,129,748 12 | » | 22,274,102 93 |
| 1865 | 5,015,279 82 | » | 4.53 | » | 648,932 82 | 4,366,347 » | » | 17,907,755 93 |
| 1866 | » | 87,487 54 | 4.53 | » | 554,453 69 | » | 641,941 23 | 18,549,697 16 |
| 1867 | 711,086 95 | » | 4.52 | » | 552,434 63 | 158,652 32 | » | 18,391,044 84 |
| 1868 | 1,938,901 93 | » | 4.52 | » | 510,902 30 | 1,427,999 63 | » | 16,963,045 21 |
| 1869 | 2,783,814 41 | » | 4.54 | » | 424,803 41 | 2,309,011 » | » | 14,654 034 21 |
| 1870 | 3,550,384 72 | » | 4 54 | » | 294,484 26 | 3 255,900 46 | » | 11,398,133 75 |
| 1871 | 7,423,203 14 | » | 4.50 | » | 21,511 50 | 7,401,691 64 | » | 3,996,442 11 |
| 1872 | 86,551 04 | » | 4.51 | 174,577 27 | » | 261,128 31 | » | 3,735,313 80 |
| 1873 | » | 12,828,264 79 | 4.29 | » | 16,333 86 | » | 12,844,598 65 | 16,579,912 45 |
| 1874 | » | 9,064,436 84 | 4.29 | » | 365,302 07 | » | 9,429,738 91 | 26,009,651 36 |
| 1875 | » | 9,211,972 03 | 4.29 | » | 749,161 10 | » | 9,961,133 13 | 35,970,784 49 |
| 1876 | » | 7,406,659 34 | 4.29 | » | 1,071,133 59 | » | 8,477,792 93 | 44,448,577 42 |
| 1877 | » | 7,845,545 52 | 4.26 | » | 1,228,789 10 | » | 9,074,334 62 | 53,522,912 04 |
| 1878 | » | 6,616,241 27 | 4.23 | » | 1,544,305 68 | » | 8,160,546,95 | 61,683,458 99 |
| 1879 | » | 5,820,573 38 | 4.23 | » | 1,827,945 84 | » | 7,648,519 22 | 69,331,978 21 |
| 1880 | » | 3,207,013 30 | 3.96 | » | 1,958,367 86 | » | 5,165,381 16 | 74,497,359 37 |
| 1881 | » | 9,290,405 38 | 3.96 | » | 2,233,518 69 | » | 11,523,924 07 | 86 021,283 44 |
| 1882 | » | 8,668,790 78 | 3·94 | » | 2,638,193 82 | » | 11,304,984 60 | 97,326,268 04 |
| 1883 | » | 6,861,596 44 | 3.93 | » | 3,054,592 28 | » | 9,916,188,72 | 107,242,456 76 |
| 1884 | » | 8,277,755 14 | 3.93 | » | 3,458,679 27 | » | 11,736 434 41 | 118.978,891 17 |
| 1885 | » | 6,762,245 61 | 3.93 | » | 3,889,029 88 | » | 10,651,275 49 | 129,630,166 66 |
| 1886 | » | (1) 4,729 537 87 | 3.91 | » | 4,225,458,79 | » | 8 954,996,66 | 138,585,163 32 |
| 1887 | 3,459,605 41 | » | 3.57 | » | 4,042,617 76 | » | 583,012 35 | 139,168,175 67 |
| 1888 | 6,900,270 14 | » | 3.57 | » | 3,987,624 31 | 2,912,645 83 | » | 136,255,529 84 |
| 1889 | 6,933,818 86 | » | 3.56 | » | 3 864,857 60 | 3,068,961 26 | » | 133,186,568 58 |
| 1890 | 1,038,570 71 | » | 3.57 | » | 3,859,285 25 | » | 2,820,694 54 | 136,007,263 12 |
| 1891 | 1,899,883 41 | » | 3.55 | » | 3,914,811 22 | » | 2,014,927 81 | 138,022,190 93 |
| 1892 | 1,358,683 34 | » | 3.53 | » | 3,965,490 52 | » | 2,606,807 18 | 140,628,998 11 |
| 1893 | 6,170,227 78 | » | 3.52 | » | 3,952,677 36 | 2,217,550 42 | » | 138,411,447 69 |
| 1894 | 9,141,253 02 | » | 3.52 | » | 3,810,635 63 | 5,330 617 39 | » | 133,080,830 30 |
| 1895 | 8,204,531 98 | » | 3.16 | » | 3,313,477 43 | 4,891,054 55 | » | 128,189,775 75 |
| 1896 | 11,673,287 99 | » | 3.16 | » | 3,084,107 21 | 8,589,180 78 | » | 119,600,594 97 |
| 1897 | 9,721,159 90 | » | 3 15 | » | 2,666,993 97 | 7,054,235 93 | » | 112,546,359 04 |
| 1898 | 11,271,349 61 | » | 3.13 | » | 2,382,346 75 | 8,889,002 86 | » | 103,657,356 18 |
| 1899 | 12,961,847 17 | » | 3.13 | » | 2,052,222 22 | 10,909,624 95 | » | 92,747,731 23 |
| 1900 | » | 4,980,415 13 | 3.13 | » | 1,944,245 12 | » | 6,924,660 25 | 99,672,391 48 |
| 1901 | » | 7,688,239 49 | 3.13 | » | 2,166,862 55 | » | 9,855,102 04 | 109,527,493 52 |
| 1902 | 2,970,988 98 | » | 3.125 | » | 2,259,337 13 | 711 651,85 | » | 108,815,841 67 |
| 1903 | 11,236,876 30 | » | 3.12 | » | 2,072,292 87 | 9,164,583 43 | » | 99,651,258 24 |
| 1904 | 12,098,571 25 | » | 3.115 | » | 1,736,667 85 | 10,361,903 40 | » | 89,289,354 84 |
| 1905 | 9,452,429 37 | » | 3.11 | » | 1,417,014 58 | 8,035,414 79 | » | 81,253,940 05 |
| 1906 | 8,174,298 76 | » | 3.11 | » | 1 153,711 40 | 7,020,587 36 | » | 74,233,352 69 |
| 1907 | » | 6,965,941 84 | 3.108 | » | 1,073,090 20 | » | 8,039,032 04 | 82,272,384 73 |
| 1908 | » | 7,044,405 33 | 3.109 | » | 1,295,057 18 | » | 8,339,462 51 | 90,611,847 24 |
| 1909 | » | 5,243,165 06 | 3.113 | » | 1,483,860 06 | » | 6,727,016 12 | 97,338,862 36 |
| 1910 | 4,264,610 91 | » | 3.117 | » | 1,506,586 41 | 2,758,024 50 | » | 94,580,837 86 |
| | 197,555,588 56 | 169,272,533 74 | | 187,862 34 | 123,051,755 02 | 134,153,580 10 | 228,734,417 96 | |

(1) Voir renvoi (2) de l'annexe n° IV.

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

**1835-1910.**

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

**1835-**

| Années. | TRAINS DE VOYAGEURS. | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | VOYAGEURS de toutes catégories. | TICKETS d'entrée dans les stations. | BAGAGES. | COLIS journaux. | COLIS par exprès. (Services intérieur et mixtes.) | PETITS PAQUETS (Services internationaux.) | FIACRES. | ÉQUIPAGES. | CHEVAUX. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1835 | 268,997 50 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1836 | 825,132 85 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1837 | 1,399,088 58 | » | 16,994 36 | » | » | » | » | » | » |
| 1838 | 2,935,817 73 | » | 103,421 39 | » | » | » | » | » | » |
| 1839 | 3,636,544 24 | » | 132,514 48 | » | » | » | » | 68,597 50 | » |
| 1840 | 4,046 930 33 | » | 132,243 60 | » | » | » | 4,577 61 | 123,978 » | » |
| 1841 | 4,113,754 78 | » | 127,249 40 | » | » | » | 25,113 97 | 130,718 80 | » |
| 1842 | 4,682,134 64 | » | 297,570 89 | » | » | » | 28,607 » | 176,932 » | » |
| 1843 | 5,454,906 10 | » | 339,131 17 | » | » | 5,604 12 | 29,289 05 | 170,515 97 | » |
| 1844 | 6,166,548 94 | » | 394,731 12 | » | » | 33,088 95 | 38,616 90 | 203,334 » | » |
| 1845 | 6,393,309 20 | » | 421,525 24 | » | » | 59,360 34 | 43,060 60 | 192,370 » | » |
| 1846 | 6,883,047 54 | » | 484,136 65 | » | » | 46,721 54 | 41,338 07 | 201,610 30 | » |
| 1847 | 6,835,748 14 | » | 530,050 37 | » | » | 91,891 98 | 48,047 65 | 170,988 » | » |
| 1848 | 6,007,225 » | » | 415,786 88 | » | » | 105,390 22 | 45,035 06 | 93,188 45 | » |
| 1849 | 6,481,472 » | » | 486,182 » | » | » | 71,258 22 | 55,076 01 | 71,976 » | » |
| 1850 | 7,312,524 97 | » | 608,915 99 | » | | 62,593 49 | 58,244 57 | 88,828 89 | » |
| 1851 | 8,233,619 12 | » | 691,798 46 | » | » | 95,025 20 | 72,124 52 | 81,750 30 | » |
| 1852 | 8,288,339 40 | » | 617,793 34 | » | » | 128,624 04 | 76,865 79 | 60,389 30 | » |
| 1853 | 8,763,922 » | » | 631,399 » | » | » | 172,169 36 | 75,495 » | 57,503 » | 17,851 65 |
| 1854 | 9,248,630 » | » | 608,103 50 | » | » | 183,631 37 | 121,054 25 | 34,956 » | 31,775 10 |
| 1855 | 9,755,749 32 | » | 670,546 42 | » | » | 223,131 10 | 124,601 » | 35,783 » | 60,530 05 |
| 1856 | 10,100,181 18 | » | 623,796 21 | » | » | 286,784 » | 121,033 96 | 24,608 » | 61,766 45 |
| 1857 | 10,429,324 47 | » | 627,043 24 | » | » | 323,725 34 | 142,496 20 | 21,703 80 | 88,627 85 |
| 1858 | 10,458,462 86 | » | 556,392 61 | » | » | 319,082 01 | 144,465 53 | 18,173 20 | 88,179 90 |
| 1859 | 10,721,142 36 | » | 549,707 31 | » | » | 332,207 32 | 165,568 81 | 19,334 50 | 87,917 07 |
| 1860 | 11,305,873 53 | » | 516,015 36 | » | » | 380,818 93 | 169,338 38 | 16,231 60 | 108,160 70 |
| 1861 | 11,908,810 58 | » | 522,992 04 | » | » | 328,426 30 | 144,713 91 | 16,669 50 | 124,345 40 |
| 1862 | 12,403,172 44 | » | 548,592 64 | » | » | 417,493 36 | 113,376 39 | 14,919 30 | 114,535 55 |
| 1863 | 12,888,147 28 | » | 544,136 59 | » | » | 457,990 95 | 131,976 93 | 16,879 30 | 142,250 84 |
| 1864 | 13,477,305 79 | » | 557,492 99 | » | » | 462,010 87 | 146,920 05 | 14,925 60 | 119,496 97 |
| 1865 | 14,589,835 79 | » | 598,940 05 | » | » | 491,055 93 | 156,625 10 | 15,990 70 | 47,094 20 |
| 1866 | 13,335,386 39 | » | 508,092 19 | » | 221,704 62 | 498,918 09 | 198,969 40 | 12,256 91 | 54,129 06 |
| 1867 | 15,043,107 » | » | 628,746 03 | » | 276,594 53 | 523,458 84 | 217,874 40 | 11,741 60 | 49,274 27 |
| 1868 | 15,239,140 76 | » | 640,300 14 | » | 319,073 07 | 578,100 25 | 267,445 13 | 14,696 14 | 46,325 30 |
| 1869 | 16,025,449 95 | » | 653,264 95 | » | 325,504 76 | 613,230 32 | 271,501 75 | 15,238 17 | 45,161 14 |
| 1870 | 16,139,076 72 | » | 676,395 77 | » | 354,258 10 | 693,795 14 | 313,548 02 | 16,784 87 | 66,525 94 |
| 1871 | 20,468,188 91 | » | 984,208 94 | » | 490,576 40 | 1,144,950 07 | 353,321 87 | 24,483,22 | 75,212 68 |
| 1872 | 21,648,343 43 | » | 805,543 45 | » | 503,232 03 | 854,305 23 | 334,900 12 | 18,117 37 | 80,168 04 |
| 1873 | 23,258,092 83 | » | 749,774 53 | » | 600,148 47 | 377,888 30 | 338,427 74 | 16,480 05 | 66,977 14 |
| 1874 | 27,806,549 10 | » | 881,514 84 | » | 752,942 22 | 975,014 61 | 323,684 24 | 24,074 38 | 77,716 23 |
| 1875 | 29,269,933 54 | » | 878,118 28 | » | 822,139 42 | 1,024,714 47 | 317,529 19 | 21,659 03 | 95,185 55 |
| 1876 | 29,608,665 55 | » | 853,295 62 | » | 823,125 56 | 961,727 72 | 339,457 01 | 18,969 » | 94,110 24 |
| 1877 | 29,159,970 10 | » | 806,639 96 | » | 848,072 47 | 873,201 10 | 302,271 17 | 18,285 67 | 91,831 03 |
| 1878 | 29,881,415 61 | » | 830,824 21 | » | 867,906 66 | 374,436 81 | 262,022 40 | 22,080 48 | 92,682 80 |
| 1879 | 30,476,152 64 | » | 833,692 76 | » | 915,317 39 | 372,916 36 | 244,357 75 | 21,364 41 | 110,282 48 |
| 1880 | 37,767,012 36 | » | 902,272 28 | » | 967,981 » | 1,179,855 59 | 228,500 52 | 38,311 69 | 119,073 46 |
| 1881 | 36,169,888 33 | » | 900,808 56 | » | 954,504 83 | 1,337,869 39 | 243,045 73 | 43,605 27 | 145,158 13 |
| 1882 | 38,707,890 03 | » | 937,051 03 | » | 973,048 88 | 1,421,977 97 | 225,877 63 | 40,346 20 | 147,260 95 |
| 1883 | 39,425,171 80 | » | 987,787 45 | 14,272 » | 1,083,362 73 | 2,142,782 12 | 215,152 17 | 48,824 77 | 154,197 25 |
| 1884 | 39,491,766 99 | » | 1,022,363 52 | 21,619 50 | 1,080,904 10 | 1,735,225 22 | 203,298 11 | 53,679 40 | 160,574 14 |
| 1885 | 41,725,313 05 | » | 1,043,266 60 | 28,196 50 | 999,286 32 | 1,867,652 78 | 212,961 28 | 50,485 12 | 157,575 05 |
| 1886 | 38,731,149 66 | 99,549 50 | 974,431 93 | 33,455 50 | 1,021,424 51 | 1,875,438 18 | 206,235 29 | 45,011 36 | 170,669 22 |
| 1887 | 40,003,119 46 | 121,377 10 | 998,135 20 | 35,829 50 | 1,041,189 07 | 1,843,683 78 | 198,611 24 | 45,780 21 | 167,756 59 |
| 1888 | 42,132,745 83 | 133,585 20 | 1,030,412 46 | 32,535 50 | 1,054,707 48 | 1,891,609 49 | 209,781 11 | 56,690 31 | 174,050 11 |
| 1889 | 43,114,348 91 | 143,414 90 | 1,023,981 28 | 35,115 » | 1,065,687 29 | 1,974,798 40 | 218,405 59 | 47,545 60 | 173,570 39 |
| 1890 | 44,939,858 56 | 151,100 60 | 1,080,335 90 | 41,728 » | 1,115,543 27 | 1,917,148 51 | 219,083 38 | 53,031 85 | 184,413 62 |
| 1891 | 46,099,527 15 | 155,870 60 | 1,108,934 92 | 43,064 » | 1,149,377 76 | 2,030,088 78 | 234,978 73 | 57,994 46 | 178,744 98 |
| 1892 | 46,343,215 46 | 155,546 10 | 1,239,031 41 | 37,977 50 | 1,184,979 17 | 2,075,134 31 | 252,984 36 | 66,150 47 | 177,646 98 |
| 1893 | 47,123,591 84 | 163,308 70 | 1,390,002 77 | 61,058 70 | 1,191,049 39 | 2,185,174 90 | 234,378 59 | 69,061 54 | 194,931 55 |
| 1894 | 51,369,632 14 | 170,231 40 | 1,541,544 91 | 72,516 64 | 1,234,890 05 | 2,234,600 97 | 179,458 30 | 72,403 30 | 202,263 06 |
| 1895 | 50,411,389 43 | 171,233 90 | 1,635,394 68 | 63,940 07 | 1,235,118 22 | 2,063,577 76 | 256,026 72 | 63,387 05 | 198,706 76 |
| 1896 | 52,877,800 11 | 182,393 60 | 1,723,496 17 | 67,016 84 | 1,294,651 58 | 2,046,974 76 | 269,436 18 | 66,433 82 | 207,835 98 |
| (1) 1897 | 57,160,274 65 | 197,517 » | 1,877,608 13 | 70,408 07 | 1,409,357 52 | 2,192,515 03 | 282,868 27 | 69,849 43 | 218,659 86 |
| (1) 1898 | 59,977,639 84 | 208,134 80 | 1,896,282 30 | 77,804 03 | 1,559,965 » | 2,402,494 90 | 315,453 50 | 78,071 63 | 243,950 85 |
| 1899 | 64,631,570 72 | 222,201 30 | 2,028,675 » | 86,137 20 | 1,719,613 52 | 2,705,921 69 | 349,981 73 | 86,817 86 | 271,292 12 |
| 1900 | 68,566,602 64 | 233,340 70 | 2,157,523 51 | 88,326 09 | 1,729,534 69 | 2,984,816 98 | 356,261 78 | 88,820 62 | 278,401 97 |
| 1901 | 68,512,292 93 | 234,209 10 | 2,032,531 36 | 87,882 15 | 1,722,231 44 | 2,961,239 99 | 354,825 50 | 88,463 04 | 277,212 73 |
| 1902 | 70,083,242 59 | 236,513 10 | 2,009,748 96 | 91,544 67 | 1,757,342 73 | 3,312,879 22 | 360,692 57 | 91,901 76 | 288,926 73 |
| 1903 | 72,181,916 33 | 241,664 20 | 1,998,838 54 | 95,910 11 | 1,841,191 16 | 3,470,597 92 | 383,959 80 | 95,211 95 | 302,507 27 |
| 1904 | 74,279,290 46 | 249,354 90 | 2,025,499 61 | 99,350 06 | 1,978,000 99 | 3,619,091 31 | 397,258 55 | 99,582 82 | 313,227 82 |
| 1905 | 80,875,581 52 | 262,929 30 | 2,196,196 62 | 104,943 11 | 1,938,883 63 | 3,956,655 63 | 418,063 59 | 105,094 16 | 331,092 88 |
| (1) 1906 | 81,421,974 67 | 271,602 00 | 2,231,084 12 | 111,824 22 | 2,106,363 90 | 4,297,819 20 | 444,242 65 | 111,843 70 | 352,691 09 |
| (1) 1907 | 85,750,012 43 | 284,126 60 | 2,346,794 74 | 113,852 79 | 2,143,373 45 | 4,382,744 91 | 452,330 13 | 113,894 61 | 359,201 0[illegible] |
| (1) 1908 | 87,690,490 55 | 291,991 60 | 2,432,860 73 | 113,675 33 | 2,165,050 72 | 4,204,036 88 | 455,704 65 | 114,559 90 | 350,275 31 |
| (1) 1909 | 89,400,530 31 | 295,704 90 | 2,544,156 24 | 452,158 95 | 2,094,729 12 | 3,493,935 56 | 258,192 78 | 184,497 54 | 303,409 11 |
| 1910 | *103,109,981 60* | *336,073 » | *3,000,501 85* | *485 555 94* | *2 249,447 78* | *3,752 022 40* | *275,729 78* | *197,688,89* | *324,535 30* |
| | 1,353,401,811 77 | 5,212,954 70 | 74,377,875 26 | 2,698,198 47 | 53,236,987 08 | 91,507,140 96 | 15,319,653 59 | 4,838,410 33 | 9,766,8 3 97 |

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

*trains de voyageurs et trains de marchandises.*

**1910.**

| | | TRAINS DE MARCHANDISES. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PRODUITS extraordinaires 11 | TOTAL. (Col. 2 à 11.) 12 | MESSAGERIES. (Petites marchandises.) 13 | GROSSES marchandises. 14 | CHEVAUX et bestiaux. 15 | PRODUITS extraordinaires. 16 | TOTAL. (Col. 13 à 16.) 17 | ENSEMBLE. (Col 12 + 17.) 18 | Années. 19 |
| » | 268,997 50 | » | » | » | » | » | 268,997 50 | 1835 |
| » | 825,132 85 | » | » | » | » | » | 825,132 85 | 1836 |
| » | 1,416,982 94 | » | » | » | » | » | 1,416,982 94 | 1837 |
| » | 3,039,239 12 | » | 58,594 28 | » | » | 58,594 28 | 3,097,833 40 | 1838 |
| » | 3,837,656 22 | » | 412,168 82 | » | » | 412,168 82 | 4,249,825 04 | 1839 |
| » | 4,307,759 54 | 92,448 22 | 908,287 51 | 17,199 40 | 9,472 38 | 1,027,407 51 | 5,335,167 05 | 1840 |
| » | 4,396,836 95 | 340,015 09 | 1,446,078 27 | 42,960 50 | 442 85 | 1,829,496 71 | 6,226,333 66 | 1841 |
| » | 5,185,244 53 | 408,164 13 | 1,758,027 43 | 54,171 35 | 53,166 85 | 2,273,529 76 | 7,458,774 29 | 1842 |
| » | 5,998,846 41 | 612,052 61 | 2,266,951 71 | 85,660 48 | 30,928 12 | 2,995,592 92 | 8,994,439 33 | 1843 |
| » | 6,839,319 91 | 866,449 10 | 3,288,162 84 | 124,840 » | 107,539 02 | 4,386,990 96 | 11,226,310 87 | 1844 |
| » | 7,109,634 38 | 949,748 32 | 4,131,203 16 | 87,621 85 | 123,542 51 | 5,292,115 84 | 12,401,750 22 | 1845 |
| » | 7,656,934 10 | 950,380 96 | 4,672,771 33 | 91,803 90 | 200,682 74 | 5,915,638 93 | 13,572,573 03 | 1846 |
| » | 7,676,726 14 | 950,511 12 | 5,781,622 76 | 98,973 » | 178,902 60 | 7,020,609 48 | 14,696,735 62 | 1847 |
| 20,350 » | 8,686,975 61 | 715,990 19 | 4,679,949 54 | 98,038 67 | 46,821 60 | 5,540,800 » | 12,227,775 61 | 1848 |
| 16,240 » | 7,162,204 23 | 522,028 78 | 5,359,913 » | 129,791 » | 67,494 77 | 6,079,227 55 | 13,241,431 78 | 1849 |
| 14,285 » | 8,155,392 82 | 572,940 66 | 6,097,302 23 | 133,517 » | 92,628 » | 6,896,387 89 | 15,051,780 71 | 1850 |
| 14,610 » | 9,188,927 69 | 578,102 93 | 6,207,597 49 | 148,909 13 | 164,927 63 | 7,099,537 18 | 16,288,464 87 | 1851 |
| 15,092 50 | 9,187,104 46 | 621,303 63 | 7,236,662 46 | 146,056 28 | 146,111 86 | 8,150,134 23 | 17,337,238 69 | 1852 |
| 14,790 » | 9,732,635 01 | 828,219 54 | 8,769,355 » | 161,789 35 | 186,230 » | 9,945,593 89 | 19,678,228 90 | 1853 |
| 12,760 » | 10,241,000 22 | 1,013,647 82 | 11,029,130 » | 781,229 19 | 202,732 » | 12,426,739 01 | 22,667,739 23 | 1854 |
| 13,097 50 | 10,873,438 39 | 1,133,492 90 | 11,984,451 » | 230,151 95 | 288,582 50 | 13,636,678 35 | 24,510,116 74 | 1855 |
| 14,482 50 | 11,233,552 30 | 1,127,327 69 | 11,682,342 » | 190,904 55 | 344,413 84 | 13,344,988 08 | 24,578,540 38 | 1856 |
| 21,910 » | 11,654,230 90 | 1,161,310 44 | 12,085,996 02 | 205,152 68 | 400,927 28 | 13,853,386 42 | 25,507,617 32 | 1857 |
| 16,980 » | 11,601,716 11 | 1,237,959 00 | 13,717,133 60 | 201,528 28 | 519,588 93 | 15,676,209 90 | 27,277,926 01 | 1858 |
| 18,629 90 | 11,894,527 27 | 1,300,285 37 | 14,128,704 30 | 255,551 24 | 501,931 52 | 16,186,472 43 | 28,080,999 70 | 1859 |
| 23,200 55 | 12,519,639 05 | 1,394,321 86 | 14,966,608 60 | 247,103 97 | 474,320 90 | 17,082,355 33 | 29,601,994 38 | 1860 |
| 23,285 » | 13,069,222 82 | 1,596,794 10 | 17,430,685 97 | 283,472 60 | 529,851 61 | 19,840,807 37 | 32,910,030 19 | 1861 |
| 10,995 55 | 13,628,085 23 | 1,618,757 95 | 16,403,538 52 | 200,382 43 | 602,501 63 | 18,920,180 53 | 32,548,265 76 | 1862 |
| 10,161 90 | 14,191,549 79 | 2,013,938 30 | 16,759,094 87 | 206,159 91 | 607,672 72 | 19,676,885 80 | 33,868,435 59 | 1863 |
| 11,092 » | 14,789,244 27 | 2,086,181 86 | 18,063,365 06 | 352,014 11 | 808,197 28 | 21,309,758 31 | 36,099,002 58 | 1864 |
| 10,914 99 | 15,910,456 76 | 2,088,608 55 | 18,616,025 80 | 426,896 92 | 1,276,792 15 | 22,408,323 42 | 38,318,780 18 | 1865 |
| 10,939 90 | 14,840 396 62 | 1,836,196 95 | 19,786,880 06 | 480,239 79 | 1,265,260 94 | 23,348,577 74 | 38,188,974 36 | 1866 |
| 12,404 51 | 16,763,201 18 | 2,072,214 48 | 19,566,664 10 | 445,539 10 | 1,153,774 09 | 23,238,191 77 | 40,001,392 95 | 1867 |
| 13,441 66 | 17,118,722 45 | 2,458,704 11 | 20,538,401 77 | 474,491 33 | 1,262,011 32 | 24,733,608 53 | 41,852,330 98 | 1868 |
| 17,162 » | 17,966,513 04 | 2,456,438 41 | 20,704,235 18 | 454,644 71 | 1,805,423 56 | 25,420,741 86 | 43,387,254 90 | 1869 |
| 25,264 60 | 18,265,650 06 | 2,452,424 09 | 22,136,638 03 | 481,939 54 | 1,949,827 56 | 27,020,829 22 | 45,306,479 28 | 1870 |
| 22,190 35 | 23,543,132 44 | 3,189,631 06 | 34,609,824 87 | 634,230 62 | 4,929,440 30 | 43,363,126 85 | 66,906,259 29 | 1871 |
| 21,224 74 | 24,245,832 41 | 3,012,996 67 | 38,574,124 70 | 615,168 65 | 3,216,166 03 | 45,418,456 05 | 69,664,288 46 | 1872 |
| 68,612 49 | 25,476,401 60 | 3,755,853 87 | 40,960,646 80 | 580,011 89 | 1,871,660 47 | 47,168,173 03 | 72,644,574 63 | 1873 |
| 176,948 57 | 31,016,424 25 | 3,762,871 88 | 49,041,687 50 | 739,166 70 | 2,638,041 73 | 56,181,767 81 | 87,200,192 06 | 1874 |
| 187,374 35 | 32,613,658 83 | 3,993,440 94 | 49,950,672 21 | 835,224 88 | 1,731,047 95 | 56,510,394 98 | 89,124,045 81 | 1875 |
| 220,404 62 | 32,921,755 32 | 3,989,870 15 | 50,926,393 33 | 822,931 33 | 1,858,972 71 | 57,598,167 52 | 90,519,922 84 | 1876 |
| 232,802 09 | 32,333,064 59 | 4,008,959 29 | 50,858,582 12 | 887,849 72 | 2,221,249 12 | 57,976,640 25 | 90,309,704 84 | 1877 |
| 236,835 67 | 32,568,224 64 | 4,694,335 66 | 53,713,840 78 | 875,540 39 | 2,353,973 67 | 61,637,690 50 | 94,205,915 14 | 1878 |
| 235,852 51 | 33,209,936 30 | 4,943,395 25 | 58,475,819 35 | 885,622 07 | 1,910,813 42 | 66,215,650 09 | 99,425,586 39 | 1879 |
| 274,682 29 | 41,474,689 22 | 4,697,766 65 | 64,486,188 32 | 1,062,220 32 | 2,126,916 49 | 72,352,191 78 | 113,826,881 » | 1880 |
| 360,185 36 | 40,154,065 60 | 4,915,535 52 | 65,556,716 17 | 1,003,185 07 | 1,673,681 17 | 73,149,117 93 | 113,303,183 53 | 1881 |
| 347,770 96 | 42,801,823 64 | 5,156,598 52 | 68,598,247 14 | 1,012,940 75 | 1,716,012 26 | 76,481,793 67 | 119,283,622 31 | 1882 |
| 372,300 77 | 44,429 861 06 | 5,203,355 95 | 69,276,702 65 | 1,113,858 91 | 1,858,888 88 | 77,452,806 39 | 121,882,667 45 | 1883 |
| 440,252 39 | 44,209,683 37 | 5,703,019 65 | 67,269,807 29 | 1,109,724 87 | 1,946,098 56 | 76,028,650 37 | 120,238,333 74 | 1884 |
| 468,934 22 | 46,553,670 92 | 5,219,047 98 | 64,848,711 44 | 1,086,111 20 | 1,913,472 » | 73,067,342 62 | 119,621,013 54 | 1885 |
| 443,196 36 | 43,600,561 51 | 5,331,670 78 | 64,175,159 31 | 1,176,364 90 | 2,038,646 30 | 72,724,841 29 | 116,325,402 80 | 1886 |
| 470,716 25 | 44,924,198 40 | 5,437,896 63 | 70,355,527 43 | 1,158,289 13 | 2,326,558 64 | 79,276,271 83 | 124,200,470 23 | 1887 |
| 466,675 71 | 47,182,773 70 | 5,508,500 26 | 75,022,381 95 | 1,199,668 21 | 2,438,458 02 | 84,169,008 44 | 131,351,782 14 | 1888 |
| 470,716 23 | 48,267,581 57 | 5,565,845 30 | 79,065,600 35 | 1,196,361 69 | 2,759,980 96 | 88,587,788 30 | 136,855,369 87 | 1889 |
| 448,748 29 | 50,150,989 98 | 5,826,231 91 | 81,070,947 11 | 1,271,100 34 | 2,871,626 41 | 91,039,905 77 | 141,190,895 75 | 1890 |
| 448,041 57 | 51,508,622 95 | 6,002,941 85 | 80,975,111 59 | 1,232,028 35 | 3,019,506 59 | 91,229,588 38 | 142,738,211 33 | 1891 |
| 442,850 90 | 51,976,126 66 | 6,188,880 » | 77,663,755 87 | 1,224,460 21 | 2,883,879 14 | 87,960,975 22 | 139,937,101 88 | 1892 |
| 448,424 85 | 53,061,582 83 | 6,220,583 41 | 81,836,771 18 | 1,344,596 85 | 3,058,604 74 | 92,479,556 16 | 145,547,138 99 | 1893 |
| 461,304 19 | 57,538,744 98 | 6,449,553 31 | 84,628,963 46 | 1,394,130 58 | 2,679,654 47 | 95,352,301 82 | 152,891,046 80 | 1894 |
| 439,109 17 | 56,537,883 76 | 6,653,180 66 | 86,302,149 99 | 1,369,618 12 | 3,537,454 84 | 97,862,403 61 | 154,400,287 37 | 1895 |
| 416,948 20 | 59,152,887 24 | 7,089,583 03 | 90,006,157 44 | 1,432,542 74 | 2,666,481 25 | 101,194,764 46 | 160,347,651 70 | 1896 |
| 431,910 62 | 63,910,968 58 | 7,360,757 71 | 94,778,292 59 | 1,507,148 05 | 2,787,833 44 | 106,434,031 79 | 170,345,000 37 | 1897 |
| 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 22 | 183,793,509 59 | 1898 |
| 444,021 76 | 72,546,232 90 | 8,981,155 09 | 113,768,904 37 | 1,869,924 26 | 3,986,520 48 | 128,596,504 20 | 201,142,737 10 | 1899 |
| 451,776 85 | 76,935,435 83 | 9,032,971 19 | 117,799,075 23 | 1,918,930 11 | 3,409,955 71 | 132,160,932 24 | 209,096,368 07 | 1900 |
| 459,053 77 | 76,729,942 01 | 8,994,827 95 | 117,035,924 04 | 1,910,733 02 | 2,975,832 85 | 130,917,317 86 | 207,647,259 87 | 1901 |
| 487,230 16 | 78,726,022 48 | 9,178,206 28 | 123,205,423 02 | 1,991,473 69 | 2,173,352 15 | 136,548,455 14 | 215,274,477 62 | 1902 |
| 754,291 09 | 81,397,083 37 | 9,616,127 76 | 129,192,181 35 | 2,085,079 85 | 2,621,434 67 | 143,514,823 63 | 224,881,912 » | 1903 |
| 467,580 49 | 83,528,337 61 | 9,866,231 05 | 134,044,961 47 | 2,158,972 74 | 2,716,364 51 | 148,786,529 77 | 232,314,767 38 | 1904 |
| 532,224 74 | 90,771,765 18 | 10,388,014 67 | 142,266,032 26 | 2,282,110 56 | 1,860,808 83 | 156,796,966 32 | 247,568,731 50 | 1905 |
| 524,106 57 | 91,873,542 81 | 11,001,065 92 | 152,164,158 16 | 2,430,979 78 | 1,364,203 44 | 166,960,407 30 | 258,833,950 11 | 1906 |
| 543,840 29 | 96,490,171 01 | 11,194,358 04 | 154,893,237 78 | 2,475,850 73 | — 174,183 85 | 168,389,262 70 | 264,879,433 71 | 1907 |
| 546,947 16 | 98,286,098 83 | 11,307,573 57 | 152,389,531 31 | 2,483,255 12 | 3,845,955 12 | 170,066,315 12 | 268,357,413 95 | 1908 |
| 480,542 10 | 99,567,876 58 | 10,401,300 18 | 164,427,894 89 | 2,361,088 79 | 3,980,945 19 | 181,161,229 05 | 280,729,105 63 | 1909 |
| *413,577 31* | *114,145,413 61* | *11,169,550 73* | *177,349,282 08* | *2,514,793 90* | *3,421,092 98* | *194,454,719 69* | *308,599,833 30* | 1910 |
| 15,906,847 64 | 2,628,796,703 81 | 307,231,018 39 | 3,917,463,920 68 | 63,840,493 54 | 118,368,570 66 | 4,406,904,003 17 | 7,035,700,706 98 | |

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

Années

| ANNÉES. | AMORTISSEMENTS INDIRECTS soustraits du capital. | | | LOCATION | | | | | PRIX DE VENTE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Subsides, cessions de bâtiments à d'autres administrations, etc. | Aliénations et ventes d'immeubles | Total. | de terrains. | de bâtiments. | de cafés-restaurants (1) | d'herbages, d'osseraies, etc. | de vidanges. (1) | du mobilier et du matériel hors d'usage. | d'objets non réclamés. | d'arbres, de plantations d'herbages. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1835 | » | » | » | » | » | » | » | » | 365 » | » | » |
| 1836 | » | » | » | 461 16 | » | » | » | » | » | » | » |
| 1837 | » | » | » | 892 21 | » | » | » | » | » | » | » |
| 1838 | » | » | » | 25 » | » | » | » | » | » | 409 26 | » |
| 1839 | » | » | » | 1,170 69 | » | » | » | » | 30,997 90 | 893 23 | » |
| 1840 | » | » | » | 11,268 05 | » | » | » | » | 8,814 19 | 706 49 | » |
| 1841 | » | 15,043 31 | 15,043 31 | 19,894 19 | » | » | » | » | 24,314 93 | 11,266 31 | » |
| 1842 | » | 248,515 77 | 248,515 77 | 23,571 91 | » | » | » | 106 » | 17,189 81 | 2,220 48 | » |
| 1843 | » | 319,862 07 | 319,862 07 | 24,534 91 | » | » | » | 70 » | 3,110 49 | 6,667 14 | » |
| 1844 | » | 63,338 53 | 63,338 53 | 16,052 59 | » | 15 » | » | 56 34 | 2,256 65 | 2,769 30 | » |
| 1845 | » | 157,624 05 | 157,624 05 | 15,377 37 | » | 52 » | » | 350 16 | 50 » | 3,270 46 | » |
| 1846 | » | 305,630 90 | 305,630 90 | 13,512 40 | » | 26 » | » | 306 50 | 208 » | 2,480 18 | » |
| 1847 | » | 70,619 61 | 70,619 61 | 18,988 44 | » | 22,853 46 | » | 782 24 | 2,272 80 | 3,583 90 | » |
| 1848 | » | 59,933 38 | 59,933 38 | 17,025 86 | » | 22,158 47 | » | 712 18 | 12,839 70 | 3,479 20 | » |
| 1849 | » | 86,651 54 | 86,651 54 | 9,904 64 | » | 13,041 93 | 9,818 98 | 509 84 | 3,077 53 | 94 » | 2,830 05 |
| 1850 | » | 38,985 90 | 38,985 90 | 9,050 78 | » | 12,899 » | 6,117 60 | 582 50 | 1,425 50 | 1,137 10 | 661,10 |
| 1851 | » | 25,591 17 | 25,591 17 | 8,787 68 | » | 12,223 37 | 8,918 15 | 583 » | 3,988 25 | 2,660 32 | 3,450 25 |
| 1852 | » | 2,745 50 | 2,745 50 | 8,700 19 | » | 27,021 87 | 11,545 45 | 642 50 | 5,749 35 | 7,838 22 | 3,955 83 |
| 1853 | » | 775 » | 775 » | 8,817 69 | » | 25,815,60 | 7,733 35 | 562 50 | 2,997 20 | 2,000 05 | 5,090 » |
| 1854 | » | 4,533 22 | 4,533 22 | 8,879 49 | » | 26,738 65 | 10,334 10 | 577 » | 5,371 80 | 3,346 70 | 4,947 60 |
| 1855 | » | 9,130 30 | 9,130 30 | 9,028 14 | » | 28,236 05 | 10,391 15 | 647 50 | 4,962 50 | 3,705 40 | 47,537 25 |
| 1856 | » | 6,385 50 | 6,385 50 | 10,313 62 | 86 50 | 28,236 65 | 12,508 15 | 633 » | 14,526 40 | 1,156 20 | 51,189 50 |
| 1857 | (2)1,361,892 99 | 18,709 74 | 1,380,602 73 | 10,463 68 | 355 » | 26,870 90 | 12,088 32 | 813 » | 13,283 70 | 5,119 70 | 12,884 50 |
| 1858 | » | 43,187 92 | 43,187 92 | 11,173 32 | 374 84 | 28,145 63 | 16,394 05 | 919 » | 2,154 50 | 4,171 50 | 7,130 55 |
| 1859 | 278,299 24 | 39,003 13 | 317,302 37 | 10,185 07 | 241 67 | 29,435 58 | 9,228 30 | 1,061 » | 2,893 70 | 3,779 40 | 8,849 11 |
| 1860 | » | 34,139 02 | 34,139 02 | 9,658 12 | 3,759 » | 30,328 75 | 11,789 30 | 1,984 » | 199 » | 3,429 80 | 3,975 50 |
| 1861 | » | 26,593 03 | 26,593 03 | 9,149 66 | 877 25 | 32,251 05 | 11,460 13 | 2,154 » | 2,461 70 | 3,234 93 | 3,594 50 |
| 1862 | » | 1,305 11 | 1,306 11 | 8,006 14 | 2,114 34 | 30,912 98 | 12,266 61 | 1,108 63 | 17,910 60 | 1,990 » | 5,975 50 |
| 1863 | 104,000 » | 1,905 83 | 105,905 83 | 12,084 57 | 1,145 93 | 29,867 15 | 9,147 76 | 1,015 » | 18,248 30 | 3,842 20 | 5,237 20 |
| 1864 | 3,000 » | 53,113 28 | 56,113 28 | 9,320 19 | 1,247 78 | 29,008 57 | 10,661 28 | 1,101 50 | 11,384 40 | 3,868 30 | 3,236 50 |
| 1865 | » | 13,306 60 | 13,306 60 | 10,050 02 | 934 33 | 30,211 32 | 12,553 38 | 1,396 » | 9,438 75 | 4,145 65 | 6,541 27 |
| 1866 | 744 14 | 5,284 39 | 6,028 53 | 11,417 70 | 6,927 05 | 50,227 59 | 7,730 » | 1,261 » | 8,068 60 | 6,127 95 | 3,379 50 |
| 1867 | 5,138 50 | 19,063 12 | 24,201 62 | 10,538 98 | 960 » | 54,844 56 | 10,638 06 | 1,241 50 | 37,591 » | 9,777 » | 4,755 54 |
| 1868 | » | 2,805 33 | 2,805 33 | 9,914 40 | 1,485 » | 53,726 61 | 7,443 46 | 1,219 37 | 28,759 10 | 12,088 25 | 2,927 50 |
| 1869 | » | 129,148 73 | 129,148 73 | 10,559 05 | 2,129 68 | 55,653 08 | 7,663 50 | 1,322 50 | 7,670 10 | 9,092 75 | 6,761 » |
| 1870 | » | 18,250 69 | 18,250 69 | 10,970 24 | 1,852 86 | » | 8,901 96 | 1,573 75 | 20,586 20 | 9,168 60 | 14,399 » |
| 1871 | » | 15,308 49 | 15,308 49 | 11,235 57 | 1,354 18 | » | 13,564 53 | 3,879 30 | 9,406 » | 18,457 76 | 11,089 70 |
| 1872 | » | 5,344 09 | 5,344 09 | 11,823 27 | 20,295 61 | » | 15,521 41 | 2,609 26 | 95,438 30 | 16,629 05 | 7,750 40 |
| 1873 | » | 2,423 48 | 2,423 48 | 11,417 02 | 9,248 47 | » | 12,297 71 | 2,651 70 | 70,141 25 | 32,374 70 | 5,551 80 |
| 1874 | » | 11,229 65 | 11,229 65 | 12,745 70 | 9,641 29 | » | 12,394 21 | 3,086 65 | 14,957 71 | 40,532 63 | 8,926 » |
| 1875 | » | 71,573 50 | 71,573 50 | 12,259 25 | 16,815 03 | » | 12,156 74 | 2,994 65 | 6,882 40 | 23,150 50 | 10,011 80 |
| 1876 | » | 105,708 65 | 105,708 65 | 13,867 69 | 19,453 69 | » | 13,460 61 | 2,628 15 | 4,127 » | 26,898 15 | 5,481 72 |
| 1877 | » | 45,233 89 | 45,233 89 | 24,198 77 | 20,115 79 | » | 13,294 95 | 1,723 83 | 16,244 » | 22,347 10 | 7,104 40 |
| 1878 | » | 227,271 63 | 227,271 63 | 32,057 75 | 18,296 43 | » | 21,739 18 | 2,516 20 | 5,807 » | 11,334 80 | 5,495 85 |
| 1879 | » | 100,057 16 | 100,057 16 | 28,230 64 | 16,388 94 | » | 21,418 50 | 2,165 20 | 16,386 » | 12,314 30 | 7,248 51 |
| 1880 | » | 123,263 86 | 123,263 86 | 29,202 65 | 15,175 52 | » | 18,556 11 | 2,122 45 | 6,348 50 | 8,880 25 | 5,174 66 |
| 1881 | » | 235,102 05 | 235,102 05 | 29,062 87 | 13,260 13 | » | 16,288 27 | 1,979 50 | 17,417 30 | 15,474 » | 7,590 16 |
| 1882 | » | 104,268 53 | 104,268 53 | 27,595 89 | 14,094 » | » | 15,151 25 | 2,194 » | 9,597 » | 12,109 70 | 7,623 86 |
| 1883 | » | 121,460 57 | 121,460 57 | 28,077 19 | 18,324 39 | » | 14,518 05 | 2,554 » | 16,172 45 | 16,056 20 | 3,206 91 |
| 1884 | » | 77,598 36 | 77,598 36 | 21,598 10 | 16,525 36 | » | 13,228 95 | 344 34 | 6,940 » | 18,139 10 | 10,721 50 |
| 1885 | » | 80,212 78 | 80,212 78 | 24,114 12 | 17,784 27 | » | 13,838 41 | » | 16,822 24 | 18,600 70 | 10,575 85 |
| 1886 | » | 69,853 21 | 69,853 21 | 26,219 55 | 15,292 91 | » | 13,127 56 | » | 10,811 50 | 15,507 30 | 6,685 70 |
| 1887 | » | 161,568 43 | 161,568 43 | 22,984 43 | 14,429 95 | » | 11,865 95 | » | 11,812 » | 12,475 20 | 4,094 70 |
| 1888 | » | 111,474 39 | 111,474 39 | 22,326 36 | 11,089 19 | » | 11,673 34 | » | 15,707 84 | 18,437 98 | 5,982 01 |
| 1889 | » | 86,079 63 | 80,079 63 | 22,137 86 | 4,744 07 | » | 10,059 96 | » | 10,559 50 | 12,215 73 | 2,950 50 |
| 1890 | » | 63,168 35 | 63,168 35 | 20,976 68 | 6,464 56 | » | 7,460 54 | » | 5,700 » | 15,120 42 | 2,161 50 |
| 1891 | » | 43,780 79 | 43,780 79 | 19,783 25 | 7,129 21 | » | 7,424 75 | » | 19,508 62 | 15,824 » | 6,433 » |
| 1892 | 356,970 24 | 37,105 88 | 394,076 12 | 21,442 90 | 6,921 87 | » | 7,601 85 | » | 6,415 » | 19,543 35 | 23,074 16 |
| 1893 | » | 49,479 95 | 49,479 95 | 19,171 57 | 6,797 85 | » | 8,309 61 | » | 7,566 15 | 12,545 91 | 5,140 63 |
| 1894 | 209,400 37 | 52,571 56 | 261,980 93 | 19,520 27 | 7,157 43 | » | 6,781 45 | » | 22,338 45 | 18,290 31 | 6,832 06 |
| 1895 | » | 19,617 11 | 19,617 11 | 18,430 46 | 7,525 15 | » | 7,432 92 | » | 4,973 » | 13,783 94 | 11,916 70 |
| 1896 | 1,886,198 22 | 48,057 78 | 1,934,156 » | 28,531 30 | 10,834 92 | » | 6,964 82 | » | 12,097 40 | 15,326 99 | 7,817 75 |
| 1897 | » | 19,706 38 | 19,706 38 | 20,796 14 | 7,977 42 | » | 6,923 10 | » | 11,526 » | 12,737 50 | 6,556 20 |
| 1898 | » | 50,015 02 | 50,015 02 | 20,229 66 | 12,223 20 | » | 6,103 47 | » | 16,180 90 | 13,785 01 | 7,372 20 |
| 1899 | » | 30,728 13 | 30,728 13 | 20,269 60 | 11,014 58 | » | 4,868 32 | » | 9,980 30 | 24,191 23 | 14,380 23 |
| 1900 | (2)-1,361,892 99 | 19,874 40 | —1,342,018 59 | 18,209 46 | 7,610 64 | » | 4,135 67 | » | 18,171 32 | 21,783 » | 26,551 50 |
| 1901 | 44,639 84 | 51,263 64 | 95,903 48 | 19,590 55 | 30,932 23 | » | 3,583 88 | » | 29,276 » | 26,775 40 | 19,244 40 |
| 1902 | 84,475 93 | 27,206,36 | 111,682 34 | 21,474 64 | 146,231 93 | » | 2,912 63 | » | 14,756 14 | 24,992 52 | 10,409 36 |
| 1903 | 99,607 20 | 85,739 55 | 185,346 75 | 23,167 14 | 216,608 68 | » | 3,038 56 | » | 32,518 90 | 21,614 39 | 10,568 88 |
| 1904 | 134,133 49 | 69,877 79 | 204,011 28 | 117,674 11 | 267,325 23 | » | 5,138 49 | » | 28,500 50 | 21,198 16 | 23,125 21 |
| 1905 | 157,699 76 | 69,284 » | 226,983 76 | 34,250 98 | 429,341 82 | » | 3,326 62 | » | 59,922 10 | 24,174 83 | 11,545 85 |
| 1906 | 26,973 93 | 281,586 60 | 308,560 53 | 34,630 42 | 542,931 05 | » | 2,444 35 | » | 82,068 80 | 28,626 73 | 23,316 80 |
| 1907 | 2,291,418 44 | 61,659 54 | 2,353,104 98 | 31,853 85 | 196,033 78 | » | 3,121 45 | » | 82,873 12 | 30,991 32 | 20,708 12 |
| 1908 | 16,137 59 | 512,722 51 | 528,860 10 | 39,948 06 | 641,304 06 | » | 2,235 29 | » | 123,402 12 | 29,969 75 | 39,276 40 |
| 1909 | 5,941 23 | 39,814 61 | 45,755 84 | 56,694 19 | 659,635 95 | » | 3,417 87 | » | 74 363 87 | 25,082 20 | 34,089 63 |
| 1910 (3) | *120,216 83* | *62,655 21* | *182,872 04* | *52,928 81* | *508,490 58* | » | *2,772 68* | » | *97,334 60* | *29 582 19* | *18,910 60* |
| | 5 824,944 » | 5,263,117 18 | 11.088,061 18 | 1,447,467 58 | 4,330,502 21 | 700,805 42 | 694,377 05 | 58,940 83 | 1,446,148 23 | 932,391 27 | 671,399 16 |

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.
(2) Cession de la section Landen-Saint-Trond, laquelle a été reprise en 1900 en suite du rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.
(3) Chiffres provisoires.

*encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer.*

**1835 à 1910.**

| Argent non réclamé. | Droits d'affichage. (1) | Excédents de droits d'encan sur fonds d'adjudication. | Produits des lignes du Grand Luxembourg | Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810 | Droits de magasinage. (1) | Acomptes versés par la ville de Gand en remboursement d'avances. | Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 5 à 19). | TOTAUX. (col. 4 et 20). | ANNÉES. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| » | » | » | » | » | » | » | 365 » | 365 » | 1835 |
| » | » | » | » | » | » | » | 461 16 | 461 16 | 1836 |
| » | » | » | » | » | » | » | 892 24 | 892 24 | 1837 |
| » | » | » | » | » | » | » | 434 26 | 434 26 | 1838 |
| | » | » | » | » | » | » | 33,061 82 | 33,061 82 | 1839 |
| » | » | » | » | » | » | » | 20,779 33 | 20,779 33 | 1840 |
| » | » | » | » | » | » | » | 55,475 43 | 70,518 74 | 1841 |
| » | » | » | » | » | » | » | 43,088 20 | 291,603 97 | 1842 |
| » | » | » | » | » | » | » | 34,382 54 | 345,244 61 | 1843 |
| » | » | » | » | » | » | » | 21,149 88 | 84,488 41 | 1844 |
| » | » | » | » | » | » | » | 19,099 99 | 176,724 04 | 1845 |
| » | » | » | » | » | 10,465 11 | » | 26,998 19 | 332,629 09 | 1846 |
| » | » | » | » | » | 31,171 64 | » | 79,652 48 | 150,272 03 | 1847 |
| » | » | 2,245 44 | » | » | 16,589 83 | » | 75,050 68 | 134,984 06 | 1848 |
| » | » | 48 42 | » | » | 10,771 36 | » | 50,096 75 | 136,748 29 | 1849 |
| 178 59 | » | 124 81 | » | » | 15,073 08 | » | 47,260 06 | 86,235 96 | 1850 |
| 87 79 | » | 101 84 | » | » | 9,023 » | » | 49,826 62 | 76,417 79 | 1851 |
| » | » | » | » | » | 5,376 05 | » | 70,829 46 | 73,574 96 | 1852 |
| 285 77 | » | » | » | » | 14,381 » | » | 67,683 16 | 68,458 16 | 1853 |
| 146 87 | » | » | » | » | 20,493 08 | » | 80,835 29 | 85,368 51 | 1854 |
| » | » | » | » | » | 9,575 13 | » | 114,083 72 | 123,214 02 | 1855 |
| 615 75 | » | » | » | » | 7,092 67 | » | 126,548 44 | 132,933 94 | 1856 |
| 228 60 | » | » | » | » | 9,300 02 | » | 91,327 42 | 1,471,930 15 | 1857 |
| 2,089 81 | » | » | » | » | 30,327 10 | » | 102,580 30 | 140,068 22 | 1858 |
| 673 46 | » | » | » | » | 20,222 11 | » | 96,469 40 | 413,771 77 | 1859 |
| 992 96 | » | » | » | » | 17,910 02 | » | 84,026 45 | 118,165 47 | 1860 |
| 1,032 » | » | » | » | » | 15,411 81 | » | 81,927 03 | 108,520 06 | 1861 |
| 730 57 | » | » | » | » | 32,449 94 | » | 113,455 61 | 114,761 72 | 1862 |
| 330 81 | » | » | » | » | 27,059 57 | » | 107,978 72 | 213,884 55 | 1863 |
| 1,067 56 | » | » | » | » | 19,988 24 | 140,000 » | 230,914 32 | 287,027 60 | 1864 |
| 279 95 | » | » | » | » | 9,276 13 | 20,000 » | 104,866 80 | 118,173 40 | 1865 |
| 666 59 | 1,425 60 | » | » | » | 730 06 | 20,000 » | 117,961 64 | 123,990 17 | 1866 |
| 1,160 60 | 13,468 85 | » | » | » | 189 63 | 20,000 » | 165,165 72 | 189,367 34 | 1867 |
| 1,509 70 | 16,296 55 | » | » | » | 122 64 | » | 135,492 58 | 138,297 91 | 1868 |
| 1,976 24 | 19,396 85 | » | » | » | 48 » | » | 122,274 75 | 261,423 48 | 1869 |
| 772 73 | » | » | » | » | » | » | 68,195 36 | 86,446 05 | 1870 |
| 511 43 | » | » | » | » | » | » | 64,498 47 | 79,806 96 | 1871 |
| 2,920 74 | » | » | » | » | » | » | 172,988 04 | 178,332 13 | 1872 |
| 2,601 69 | » | » | 7,483 80 | » | » | » | 153,768 14 | 156,191 62 | 1873 |
| 1,325 27 | » | » | 22,223 97 | » | » | » | 125,834 43 | 137,064 08 | 1874 |
| 2,010 99 | » | » | 22,508 42 | » | » | » | 107,889 78 | 179,463 28 | 1875 |
| 1,899 97 | » | » | 21,915 47 | » | » | » | 109,735 42 | 215,444 07 | 1876 |
| 2,628 51 | » | » | » | » | » | » | 107,656 99 | 152,890 88 | 1877 |
| 1,547 47 | » | » | » | » | » | » | 98,794 08 | 326,066 31 | 1878 |
| 1,556 90 | » | » | » | » | » | » | 105,708 99 | 205,766 15 | 1879 |
| 3,265 87 | » | » | » | » | » | » | 88,786 01 | 212,049 87 | 1880 |
| 1,271 46 | » | » | » | » | » | » | 102,343 69 | 337,445 71 | 1881 |
| 1,765 67 | » | » | » | » | » | » | 90,131 37 | 194,399 90 | 1882 |
| 2,177 43 | » | » | » | » | » | » | 101,086 62 | 222,547 19 | 1883 |
| 2,779 05 | » | » | » | » | » | » | 90,285 39 | 167,883 75 | 1884 |
| 2,738 65 | » | » | » | » | » | » | 104,474 24 | 184,687 02 | 1885 |
| 1,919 23 | » | » | » | 323 61 | » | » | 89,887 36 | 159,740 57 | 1886 |
| 1,947 86 | » | » | » | 371 80 | » | » | 79,981 89 | 241,550 32 | 1887 |
| 1,302 40 | » | » | » | 487 27 | » | » | 87,568 41 | 198,980 80 | 1888 |
| 1,482 95 | » | » | » | 563 88 | » | » | 84,714 47 | 150,794 10 | 1889 |
| 2,127 26 | » | » | » | 912 36 | » | » | 60,923 32 | 124,091 67 | 1890 |
| 2,210 32 | » | » | » | 2,031 34 | » | » | 80,344 49 | 124,125 28 | 1891 |
| 2,939 69 | » | » | » | 1,409 06 | » | » | 89,247 92 | 463,324 04 | 1892 |
| 2,345 95 | » | » | » | 979 21 | » | » | 62,857 08 | 112,337 03 | 1893 |
| 3,176 48 | » | » | » | 732 73 | » | » | 84,829 18 | 346,810 11 | 1894 |
| 3,065 10 | » | » | » | 676 46 | » | » | 67,853 73 | 87,470 84 | 1895 |
| 4,781 68 | » | » | » | 282 43 | » | » | 86,047 29 | 2,020,803 29 | 1896 |
| 3,827 18 | » | » | » | 296 32 | » | » | 68,639 86 | 88,346 24 | 1897 |
| 3,723 25 | » | » | » | 859 78 | » | » | 80,477 47 | 130,492 49 | 1898 |
| 2,931 82 | » | » | » | 782 54 | » | » | 88,418 62 | 119,146 75 | 1899 |
| 4,064 33 | » | » | » | 1,036 46 | » | » | 101,571 41 | −1,240,447 18 | 1900 |
| 3,940 49 | » | » | » | 2,927 03 | » | » | 176,269 98 | 232,173 46 | 1901 |
| 3,366 86 | » | » | » | 2,068 66 | » | » | 226,212 74 | 337,895 08 | 1902 |
| 2,749 10 | » | » | » | 2,338 82 | » | » | 312,594 47 | 497,941 22 | 1903 |
| 3,077 24 | » | » | » | 2,375 80 | » | » | 468,414 74 | 672,426 02 | 1904 |
| 3,360 23 | » | » | » | 1,439 90 | » | » | 567,371 33 | 794,355 09 | 1905 |
| 4,217 48 | » | » | » | 1,284 61 | » | » | 716,420 24 | 1,024,980 77 | 1906 |
| 3,485 96 | » | » | » | 2,127 06 | » | » | 760,796 17 | 3,113,901 15 | 1907 |
| 3,660 74 | » | » | » | 2,032 04 | » | » | 802,728 46 | 1,331,668 56 | 1908 |
| 3,153 02 | » | » | » | 2,200 39 | » | » | 858,637 32 | 904,393 16 | 1909 |
| *4,982 34* | » | » | » | *675 05* | » | » | *715,676 85* | *898 548 80* | *1910* |
| 124,165 96 | 50,589 85 | 2,520 51 | 74,131 66 | 32,115 71 | 342,037 42 | 200,000 » | 11,923,985 86 | 22,112,047 04 | |

N° VIII. — *Répartition et encais-*

| ANNÉES. | DROITS CONSTATÉS. | | | RECOUVREMENTS | |
|---|---|---|---|---|---|
| | RECETTES de l'exploitation. (a) | Parts des lignes concédées et exploitées par L'ÉTAT. (b) | RESTE pour le Trésor (a) | AU COURS de l'exercice. | APRÈS LA FIN de l'exercice. |
| 1835 . . . | 268,997 50 | » | 268,997 50 | 268,997 50 | » |
| 1836 . . . | 825,132 85 | » | 825,132 85 | 825,132 85 | » |
| 1837 . . . | 1,416,982 94 | » | 1,416,982 94 | 1,227,245 06 | 189,737 88 |
| 1838 . . . | 3,097,833 40 | » | 3,097,833 40 | 2,786,901 31 | 310,932 09 |
| 1839 . . . | 4,249,825 04 | » | 4,249,825 04 | 3,845,897 95 | 403,927 09 |
| 1840 . . . | 5,335,167 05 | » | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | » |
| 1841 . . . | 6,226,333 66 | » | 6,226,333 66 | 6,225,625 56 | 708 10 |
| 1842 . . . | 7,458,774 29 | » | 7,458,774 29 | 7,458,774 29 | » |
| 1843 . . . | 8,994,439 33 | » | 8,994,439 33 | 8,939,284 17 | 55,155 16 |
| 1844 . . . | 11,226,310 87 | » | 11,226,310 87 | 11,119,913 60 | 106,397 27 |
| 1845 . . . | 12,401,750 22 | » | 12,401,750 22 | 12,322,653 18 | 79,097 04 |
| 1846 . . . | 13,572,573 03 | » | 13,572,573 03 | 13,572,573 03 | » |
| 1847 . . . | 14,696,735 62 | 46,368 32 | 14,650,367 30 | 14,587,693 70 | 62,673 60 |
| 1848 . . . | 12,227,775 61 | 149,890 58 | 12,077,885 03 | 11,923,332 43 | 154,552 60 |
| 1849 . . . | 13,241,431 78 | 305,510 87 | 12,935,920 91 | 12,594,487 42 | » |
| 1850 . . . | 15,051,780 71 | 388,155 61 | 14,663,625 10 | 14,663,625 10 | » |
| 1851 . . . | 16,288,464 87 | 402,976 40 | 15,885,488 47 | 15,885,488 47 | » |
| 1852 . . | 17,337,236 89 | 424,031 15 | 16,913,207 54 | 16,913,207 54 | » |
| 1853 . . . | 19,678,228 90 | 607,760 64 | 19,070,468 26 | 19,070,468 26 | 341,453 49 |
| 1854 . . . | 22,667,739 23 | 899,853 64 | 21,767,885 59 | 21,266,649 90 | 501,235 69 |
| 1855 . . . | 24,510,116 74 | 1,201,437 75 | 23,308,678 99 | 22,802,360 83 | 428,362 20 |
| 1856 . . . | 24,578,540 38 | 1,424,423 90 | 23,154,116 48 | 22,453,177 81 | 608,010 44 |
| 1857 . . . | 25,507,617 32 | 1,509,080 71 | 23,998,536 61 | 23,051,939 54 | 1,081,151 40 |
| 1858 . . . | 27,277,926 01 | 1,683,006 08 | 25,594,919 93 | 24,559,007 73 | 1,062,230 36 |
| 1859 . . . | 28,080,999 70 | 1,767,652 77 | 26,313,346 93 | 25,661,874 37 | 651,472 56 |
| 1860 . . . | 29,601,994 38 | 1,800,374 68 | 27,801,619 70 | 26,606,046 32 | 1,154,057 83 |
| 1861 (c) . . | 32,910,030 19 | 1,990,516 15 | 30,919,514 04 | 29,744,328 64 | 1,175,185 40 |
| 1862 . . . | 32,548,265 76 | 2,000,941 10 | 30,547,324 66 | 29,095,873 70 | 1,492,368 42 |
| 1863 . . . | 33,888,435 59 | 2,147,171 22 | 31,721,264 37 | 30,242,274 77 | 1,478,989 60 |
| 1864 . . . | 36,099,002 58 | 2,357,471 18 | 33,741,531 40 | 32,396,931 » | 1,344,600 40 |
| 1865 . . . | 38,318,780 18 | 2,480,408 34 | 35,838,371 84 | 33,714,008 25 | 1,894,679 53 |
| 1866 . . . | 38,188,974 36 | 3,080,420 11 | 35,108,554 25 | 32,788,830 61 | 1,902,707 30 |
| 1867 . . . | 40,001,392 95 | 3,372,306 88 | 36,629,086 07 | 32,168,933 95 | 4,645,628 45 |
| 1868 . . . | 41,852,330 98 | 3,671,291 68 | 38,181,039 30 | 36,614,965 73 | 1,579,925 10 |
| 1869 . . . | 43,387,254 90 | 3,562,595 18 | 39,824,659 72 | 36,874,577,82 | 2,975,195 09 |
| 1870 . . . | 45,306,479 28 | 3,473,132 97 | 41,833,346 31 | 38,413,318 69 | 3,411,712 20 |
| 1871 . . . | 66,906 259 29 | 8,947,687 76 | 57,958,571 53 | 49,965,954 42 | 7,206,889 91 |
| 1872 . . . | 68,664,288 46 | 9,988,803 31 | 59,675,485 15 | 54,163,427 34 | 4,265,098 82 |
| 1873 . . . | 72,044,574 63 | 10,943,325 51 | 61,711,249 12 | 54,995,558 99 | 6,784,714 09 |
| 1874 . . | 87,200,192 06 | 10,914,315 02 | 76,285,877 04 | 69,617,469 99 | 7,564,935 82 |
| 1875 . . . | 89,124,045 81 | 11,240,308 29 | 77,883,737 52 | 73,545,506 50 | 2,848,444 19 |
| 1876 . . . | 90,519,922 84 | 10,034,785 75 | 80,485,137 09 | 76,893,078 90 | 3,577,086 07 |
| 1877 . . . | 90,309,704 84 | 3,261,685 10 | 87,048,019 74 | 83,873,058 58 | 3,306,890 24 |
| 1878 . . . | 94,205,915 14 | 3,464,483 63 | 90,741,431 51 | 86,705,476 35 | 4,204,414 51 |
| 1879 . . . | 99,425,586 39 | 3,620,424 41 | 95,805,161 98 | 91,428,519 79 | 4,755,544 67 |
| 1880 . . . | 113,826,881 » | 4,504,122 39 | 109,322,758 61 | 105,123,670 82 | 4,193,371 90 |
| 1881 . . . | 113,303,183 53 | 4,590,590 83 | 108,712,592 70 | 103,765,692 19 | 5,187,908 43 |
| 1882 . . . | 119,283,622 31 | 4,210,746,28 | 115,072,876 03 | 111,375,679 64 | 3,758,184 06 |
| 1883 . . . | 121,882,667 45 | 4,283,359 31 | 117,599,308 14 | 113,676,564 36 | 3,922,743 78 |
| 1884 . . . | 120,238,333 74 | 4,138,796 97 | 116,099,536 77 | 111,927,708 11 | 4,171,828 66 |
| 1885 . . . | 119,621,013 54 | 3,920,998 44 | 115,700,015 10 | 113,260,619 62 | 2,439,395 48 |
| 1886 . . . | 116,325,402 80 | 3,824,382 90 | 112,501,019 90 | 110,619,693 83 | 2,847,500 57 |
| 1887 . . . | 124,200,470 23 | 4,054,734 73 | 120,145,735 50 | 116,870,065 90 | 3,175,669 60 |
| 1888 . . . | 131,351,762 14 | 4,130,024 43 | 127,221,737 71 | 124,524,097 90 | 2,697,639 81 |
| 1889 . . . | 136,855,369 87 | 4,385,906 14 | 132,469,463 73 | 128,548,772 27 | 3,920,691 46 |
| 1890 . . . | 141,190,895 75 | 4,576,115 53 | 136,614,780 22 | 133,479,651 34 | 3,135,128 88 |
| 1891 . . . | 142,736,211 33 | 4,653,667 91 | 138,082,543 42 | 135,333,210 13 | 2,753,091 87 |
| 1892 . . . | 139,937,101 88 | 4,495,228 91 | 135,441,872 97 | 133,113,332 31 | 3,125,642 79 |
| 1893 . . | 145,547,138 99 | 4,789,256 27 | 140,757,882 72 | 137,133,541 61 | 3,602,209 27 |
| 1894 . . . | 152,891,046 80 | 5,079,797 30 | 147,811,249 50 | 145,330,059 62 | 2,481,189 88 |
| 1895 . . . | 154,400,287 37 | 5,083,513 98 | 149,316,773 39 | 146,097,265 71 | 3,446,369 » |
| 1896 . . . | 160,347,651 70 | 5,290,080 33 | 155,057,571 37 | 151,469,734 74 | 3,609,918 47 |
| 1897 (d) . . | 180,177,173 39 | 5,282,707 09 | 174,894,466 30 | 171,060,874 28 | 3,693,562 50 |
| 1898 . . . | 191,427,029 81 | 5,120,533 55 | 186,306,495 25 | 177,670,365 46 | 5,231,538 67 |
| 1899 . . . | 201,142,737 10 | 5,530,348 14 | 195,612,388 96 | 195,176,248 88 | 3,817,731 09 |
| 1900 . . . | 209,096,368 07 | 4,725,848 56 | 204,370,519 51 | 201,175,634 86 | 3,159,040 97 |
| 1901 . . . | 207,647,259 87 | 4,595,566 56 | 203,051,693 31 | 199,783,376 46 | 3,331,575 77 |
| 1902 . . . | 215,274,477 62 | 4,663,394 73 | 210,611,082 89 | 206,198,518 48 | 4,517,594 85 |
| 1903 . . . | 224,881,912 » | 4,787,841 97 | 220,094,070 03 | 216,828,410 21 | 3,265,659 82 |
| 1904 . . . | 232,314,767 38 | 5,035,622 07 | 227,279,145 31 | 223,994,145 90 | 3,281,999 41 |
| 1905 . . . | 247,568,731 50 | 5,125,208 14 | 242,443,523 36 | 239,677,216 20 | 2,766,307 16 |
| 1906 . . . | 258,833,950 11 | 5,409,542 96 | 253,424,407 15 | 250,280,857 18 | 3,143,549 97 |
| 1907 (e) . . | 268,975,872 09 | 5,742,625 65 | 263,233,246,44 | 258,834,354 84 | 4,398,891 60 |
| 1908 (f) . . | 268,537,413 95 | 5,736,407 34 | 262,801,006 61 | 260,770,981 » | 2,051,022 56 |
| 1909 (g) . . | 289,881,851 37 | 5,896,168 02 | 274,995,683 35 | 272,586,999 11 | 2,409,684 24 |
| *1910* . . . | *308,599,833 30* | *6,514,590 24* | *302,085,243 06* | *297,506,912 96* | *4,578,330 10* |
| | 7,057,600,584 34 | 263,320,324 37 | 6,794,280,259 97 | | |

*sement des recettes brutes.*

| EFFECTUÉS. POUR chaque exercice. | EFFECTUÉS. DEPUIS L'ORIGINE. | SOMMES à RECOUVRER. | Parts du Trésor dans les recettes du chemin de fer. (a) | ANNÉES. |
|---|---|---|---|---|
| 268,997 50 | 268,997 50 | » | 268,997 50 | 1835 |
| 825,132 85 | 1,094,130 35 | » | 1,094,130 35 | 1836 |
| 1,416,982 94 | 2,511,113 29 | » | 2,511,113 29 | 1837 |
| 3,097,833 40 | 5,608,946 69 | » | 5,608,946 69 | 1838 |
| 4,249,825 04 | 9,858,771 73 | » | 9,858,771 73 | 1839 |
| 5,335,167 05 | 15,193,938 78 | » | 15,193,938 78 | 1840 |
| 6,226,333 66 | 21,420,272 44 | » | 21,420,272 44 | 1841 |
| 7,458,774 29 | 28,879,046 73 | » | 28,879,046 73 | 1842 |
| 8,994,439 33 | 37,873,486 06 | » | 37,873,486 06 | 1843 |
| 11,226,310 87 | 49,099,796 93 | » | 49,099,796 73 | 1844 |
| 12,401,750 22 | 61,501,547 15 | » | 61,501,547 15 | 1845 |
| 13,572,573 03 | 75,074,120 18 | » | 75,074,120 18 | 1846 |
| 14,650,367 30 | 89,724,487 48 | » | 89,724,487 48 | 1847 |
| 12,077,885 03 | 101,802,372 51 | » | 101,802,372 51 | 1848 |
| 12,935,920 91 | 114,738,293 42 | » | 114,738,293 42 | 1849 |
| 14,663,625 10 | 129,401,918 52 | » | 129,401,918 52 | 1850 |
| 15,885,488 47 | 145,287,406 99 | » | 145,287,406 99 | 1851 |
| 16,913,207 54 | 162,200,614 53 | » | 162,200,614 53 | 1852 |
| 19,070,468 26 | 181,271,082 79 | » | 181,271,082 79 | 1853 |
| 21,767,885 59 | 203,038,968 38 | » | 203,038,968 38 | 1854 |
| 23,230,743 73 | 226,269,712 11 | 77,935 26 | 226,347,647 37 | 1855 |
| 23,081,188 25 | 249,330,900 36 | 170,863 49 | 249,501,763 85 | 1856 |
| 24,143,081 94 | 273,473,982 30 | 26,318 16 | 273,500,300 46 | 1857 |
| 25,621,238 09 | 299,095,220 39 | » | 299,095,220 39 | 1858 |
| 26,313,346 93 | 325,408,567 32 | » | 325,408,567 32 | 1859 |
| 27,760,104 15 | 353,168,671 47 | 41,515 55 | 353,210,187 02 | 1860 |
| 30,919,514 04 | 384,088,185 51 | 41,515 55 | 384,129,701 06 | 1861 |
| 30,588,840 21 | 414,677,025 72 | » | 414,677,025 72 | 1862 |
| 31,721,264 37 | 446,398,290 09 | » | 446,398,290 09 | 1863 |
| 33,741,531 40 | 480,139,821 49 | » | 480,139,821 49 | 1864 |
| 35,608,687 78 | 515,748,509 27 | 229,684 06 | 515,978,193 33 | 1865 |
| 34,691,537 91 | 550,440,047 18 | 646,700 40 | 551,086,747 58 | 1866 |
| 36,814,562 40 | 587,254,609 58 | 461,224 07 | 587,715,833 65 | 1867 |
| 38,194,890 83 | 625,449,500 41 | 447,372 54 | 625,896,872 95 | 1868 |
| 39,849,772 91 | 665,299,273 32 | 422,259 35 | 665,721,532 67 | 1869 |
| 41,825,030 89 | 707,124,304 21 | 430,574 77 | 707,554,878 98 | 1870 |
| 57,172,844 33 | 764,297,148 54 | 1,216,301 97 | 765,513,450 51 | 1871 |
| 58,428,526 16 | 822,725,674 70 | 2,463,260 96 | 825,188,935 66 | 1872 |
| 61,780,273 08 | 884,505,947 78 | 2,394,237 » | 886,900,184 78 | 1873 |
| 77,182,405 81 | 961,688,353 59 | 1,497,708 23 | 963,186,061 82 | 1874 |
| 76,393,950 69 | 1,038,082,304 28 | 2,987,405 06 | 1,041,069,799 34 | 1875 |
| 80,470,164 97 | 1,118,552,469 25 | 3,002,467 18 | 1,121,554,936 43 | 1876 |
| 87,179,948 82 | 1,205,732,418 07 | 2,870,538 10 | 1,208,602,956 17 | 1877 |
| 90,909,890 86 | 1,296,642,308 93 | 2,702,078 75 | 1,299,344,387 68 | 1878 |
| 95,167,064 46 | 1,392,820,373 39 | 2,320,176 27 | 1,395,140,549 66 | 1879 |
| 109,317,042 72 | 1,502,146,416 11 | 2,325,892 16 | 1,504,472,308 27 | 1880 |
| 108,953,600 62 | 1,611,100,016 73 | 2,084,884 24 | 1,613,184,900 97 | 1881 |
| 115,134,863 74 | 1,726,233,880 47 | 2,023,896 53 | 1,728,257,777 » | 1882 |
| 117,599,308 14 | 1,843,833,183 61 | 2,023,896 53 | 1,845,857,085 14 | 1883 |
| 116,099,536 77 | 1,959,932,725 38 | 2,023,896,53 | 1,961,956,621 91 | 1884 |
| 115,700,015 10 | 2,075,632,740 48 | 2,023,596 53 | 2,077,656,637 01 | 1885 |
| 113,467,194 40 | 2,189,099,934 88 | 1,057,722 03 | 2,190,157,656 91 | 1886 |
| 120,145,735 50 | 2,309,245,670 38 | 1,057,722 03 | 2,310,303,392 41 | 1887 |
| 127,221,757 71 | 2,436,467,428 09 | 1,057,722 03 | 2,437,525,150 12 | 1888 |
| 132,469,463 73 | 2,568,936,891 82 | 1,057,722 03 | 2,569,994,613 85 | 1889 |
| 136,614,780 22 | 2,705,551,672 04 | 1,057,722 03 | 2,706,609,394 07 | 1890 |
| 138,086,302 » | 2,843,637,974 04 | 1,053,963 45 | 2,844,691,937 49 | 1891 |
| 136,268,975 10 | 2,979,906,949 14 | 226,861 32 | 2,980,133,810 46 | 1892 |
| 140,735,150 88 | 3,120,642,700 02 | 248,993 16 | 3,120,891,693 18 | 1893 |
| 147,811,249 50 | 3,268,453,949 52 | 248,993 16 | 3,268,702,942 68 | 1894 |
| 149,543,634 71 | 3,417,997,584 23 | 22,131 84 | 3,418,019,716 07 | 1895 |
| 155,079,703 21 | 3,573,077,287 44 | » | 3,573,077,287 44 | 1896 |
| 174,754,436 78 | 3,747,831,724 22 | 140,029 52 | 3,747,971,753 74 | 1897 |
| 182,910,902 13 | 3,930,742,626 35 | 3,535,623 64 | 3,934,278,241 99 | 1898 |
| 198,993,969 97 | 4,129,736,596 32 | 154,042 63 | 4,129,890,638 95 | 1899 |
| 204,334,675 83 | 4,334,071,272 15 | 189,886 31 | 4,334,261,158 46 | 1900 |
| 203,114,952 23 | 4,537,186,224 38 | 126,627 39 | 4,537,312,851 77 | 1901 |
| 210,716,113 33 | 4,747,902,337 71 | 21,596 95 | 4,747,923,934 66 | 1902 |
| 220,094,070 03 | 4,967,996,407 74 | 21,596 95 | 4,968,018,004 69 | 1903 |
| 227,279,145 31 | 5,195,275,553 05 | 21,596 95 | 5,195,297,150 » | 1904 |
| 242,443,523 36 | 5,437,719,076 41 | 21,596 95 | 5,437,740,673 36 | 1905 |
| 253,424,407 15 | 5,691,143,483 56 | 21,596 95 | 5,691,165,080 51 | 1906 |
| 263,233,246 44 | 5,954,376,730 » | 21,596 95 | 5,954,398,326 95 | 1907 |
| 263,822,603 56 | 6,217,199,333 56 | » | 6,217,199,333 56 | 1908 |
| 274,995,683 35 | 6,492,195,016 91 | » | 6,492,195,016 91 | 1909 |
| *302,085,243 06* | *6,794,280,259 07* | » | *6,794,280,259 97* | *1910* |

*Observations.*

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

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

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

*d,* Y compris fr. 9,832,173-02 provenant des gestions provisoires des lignes reprises en 1896 et en 1897. (Anvers à Gand, Liégeois-Limbourgeois, Gand-Eecloo-Bruges et Grand Central Belge). Voir page 106 du Compte général des Finances pour les années 1898, 1899 et 1900.

*e)* Y compris le versement de fr. 4,096,438 38 effectué par la société de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907.

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

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

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

Pour les années antérieures à 1899,

| | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 |
|---|---|---|---|---|---|
| **A. Lignes construites directement par l'Etat :** | | | | | |
| Lignes exploitées — Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation. | 414,072,670 80 | 420,347,304 21 | 428,221,440 21 | 435,221,943 99 | 446,006,019 94 |
| Lignes exploitées — Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice | (a) 12,640,510 64 | (a) 16,983,136 69 | (a) 22,106,644 73 | (a) 25,771,368 04 | (a) 28,983,929 51 |
| Lignes en construction | (a) 6,324,108 71 | (a) 9,316,435,59 | (a) 16,279 888,70 | (a) 18,400,168 65 | (a) 20,918,705 94 |
| Ensemble pour lignes construites directement par l'État | 433,037,290 15 | 446 646,876 49 | 464 607 973 64 | 479,393,480 68 | 495,988,655 39 |
| **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, 1er et 28 juin 1877 et 2-10 juin 1878 : | | | | | |
| Parachèvement. — Travaux livrés à l'exploitation | 156,007,124 10 | 156,007,124 10 | 156,007,124 10 | 156,007,124 10 | 156,007,124 10 |
| Parachèvement. — Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice | 13,517,953 31 | 14,651,400 28 | 15,255,000 01 | 15,641,379 16 | 16,273,445 73 |
| | (a) 84,345 44 | (a) 3,793 10 | (a) 27,504 74 | (a) 98,680 62 | » |
| Ensemble pour lignes construites à forfait | 169,609,422 85 | 170,662,317 48 | 171,290,634 85 | 171,747,183 88 | 172,280,569 83 |
| **C. Lignes rachetées** | | | | | |
| Mons à Manage (capital représentatif des annuités) (1) | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 |
| Pepinster à Spa | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 |
| Dendre et Waes | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 |
| Saint-Ghislain à Erbisœul | 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 Lamoriean, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 |
| Réseau des Flandres | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 |
| Bassins Houillers (capital représentatif des annuités) (2)(4) | 194,208,800 » | 194,208,800 » | 194,208,800 » | 194,208,800 » | 194,208,800 » |
| Luxembourg | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 |
| Anvers à Gand par Saint-Nicolas | 14,700,550 » | 14,700,550 » | 14,700,550 » | 14,700,550 » | 14,700,550 » |
| Liégeois-Limbourgeois | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 |
| Gand-Eeclo | 7,734,600 » | 7,734,600 » | 7,734,600 » | 7,734,600 » | 7,734,600 » |
| Grand Central Belge | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 |
| Plateaux de Herve | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 |
| Sichem à Montaigu | 353,371 26 | 353,371 26 | 353,371 26 | 353 371 26 | 353,371 26 |
| Liége à Visé | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 |
| Landen à Ciney (capital représentatif des annuités) | » | 24,738,160 » | 24,738,160 » | 24,738,160 » | 24,738,160 » |
| Saint-Trond-Hasselt — Idem | » | 4,180,600 » | 4,180,600 » | 4,180,600 » | 4,180,600 » |
| Flandre Occidentale | » | » | » | » | » |
| Termonde à Saint-Nicolas — Idem (3) | » | » | » | » | » |
| Parachèvement. — Travaux prévus lors du rachat | (5) 13,152,112 27 | (7) 13,193,665,38 | 13,193,665 38 | 13,193,665 38 | 13,193,665 38 |
| Parachèvement. — Autres travaux livrés à l'exploitation | 66,346,692 22 | (8) 74,486,162 58 | 79,609,984 44 | 87,912,003 50 | 93,567,791 40 |
| Parachèvement. — Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice | (a) 878,871 08 | (a) 992,269 30 | (a) 2,192,325 76 | (a) 2,457,084 34 | (a) 2,975,159 87 |
| Ensemble pour lignes rachetées | 810,271,353 12 | 817,484,554 90 | 853,808,443 14 | 861,475,210 77 | 867,939,074 20 |
| **D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :** | | | | | |
| Parachèvement — Travaux livrés à l'exploitation | 10,178,036 19 | (9) 8,129,228 05 | 8,816,528 20 | 8,449,208,88 | 8,724,595 42 |
| Parachèvement — non achevés à fin d'exercice | (a) 61,887 14 | (a) 52,709 95 | (a) 13,640 62 | (a) 88,667 59 | » |
| Ensemble pour lignes louées par l'État | 10,239,923 33 | 8 181,938 » | 8,830,168 82 | 8,537,876 47 | 8,724,595 42 |
| **E. Dépendances des stations** : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc. | 45,439,144 71 | 46,907,108 74 | 49,615,724 60 | 52,014,985 20 | 53,201,186 43 |
| **F. Dépenses générales pour études de projets de construction.** | 12,845,287 93 | 13 311 999 93 | 13,614,834 79 | 14,044,308 35 | 14,725,966 69 |
| **G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers dépôts, etc.).** | | | | | |
| 1° Commandé par l'État | 291,374,984 54 | 318,338,501 12 | 357,215,341 83 | 395,260,630 37 | 432,500,684 97 |
| 2° Repris aux compagnies (4) | (6) 90,173,264 63 | 90,173,264 63 | 90,173,264 63 | 90,173,264 63 | 90,173,264 63 |
| Ensemble pour le matériel roulant, etc. | 381,548 249 17 | 408,509,765 75 | 447,388,606 46 | 485,433,895 » | 522,763,949 60 |
| **Total du capital de premier établissement** | 1,862,990,691 28 | 1,941,704,561 29 | 2,008,665,376 29 | 2,072,646,940 35 | 2,135,283,997 56 |
| Pour faire ressortir le capital engagé dans le domaine exploité, il faut déduire : | | | | | |
| 1° Pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés *voir* littera *a* ci-dessus | 19,989,723 01 | 27,348,344 72 | 40,620,004 55 | 46,815,069 24 | 51,957,795 32 |
| 2° Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. Amortissements indirects | 8,186,998 67 | (10) 6,844,980 08 | 6,940 883 56 | 7,052,505 90 | 7,237,912 85 |
| **Reste capital utile** . . . . fr. | 1,834,813,969 60 | 1,907,511,236 49 | 1,961,104,488 18 | 2,018,778,405 21 | 2,076,038,289 59 |

(1) Déduction faite d'une somme de fr. 2,698,349-24 afférente au matériel et comprise au littera G, 2°.

(2) Déduction faite des bonifications dues par la compagnie en vertu de l'article 37 de la convention du 1er juin 1877, soit fr. 5,819,700 (voir *Situation générale du Trésor public* au 1er janvier 1911, page 197.)

(3) Les annuités restant dues au 1er janvier 1910 ont été remboursées anticipativement. (Voir *Situation générale du Trésor public* au 1er janvier 1911, p. 196).

(4) Y compris une somme de fr. 2,698,349 24, montant de la partie du capital représentatif de l'annuité de rachat de la ligne de Mons à Manage afférente au matériel et 13,500,000 francs, montant du capital représentatif de l'annuité de 612,000 francs due pour rachat de matériel aux Bassins Houillers.

(5) Y compris une somme de fr. 50,180-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la compagnie pendant sa gestion pour compte de l'État, en 1897.

(6) Y compris une somme de fr. 2,699-41, remboursée au Grand Central Belge pour acquisition de matériel en extension pendant sa gestion pour compte de l'État, en 1897.

(7) Y compris une somme de fr. 41,553-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la compagnie pendant sa gestion pour compte de l'État, en 1898.

*du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement parts des recettes ou loyer.*

voir l'annexe IX du compte rendu de 1905.

| 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | Différences entre 1909-1910 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 452,929,784 31 | 486,733,158 56 | 502,769,438 23 | 547,265,362 79 | 574,977,186 42 | 588,410,623 44 | 605,387,204 45 | 16,976,581 01 |
| (a) 38,401,999 74 | (a) 26,651,918 33 | (a) 28,987,165 52 | (a) 18,860,609 86 | (a) 22,215,490 16 | (a) 24,220,993 93 | (a) 24,921,147 35 | (a) 700,153 37 |
| (a) 30,302,072 40 | (a) 37,965,072 » | (a) 47,225,015 75 | (a) 51,830,800 54 | (a) 50,830,482 09 | (a) 63,023,051 23 | (a) 79,300,193 73 | (a) 16,277,140 50 |
| 521,633,766 45 | 551,350,148 89 | 578,981,619 50 | 617,956,773 19 | 648,023,158 67 | 675,654,670 65 | 709,608,545 53 | 33,953,874 88 |
| 156,007,124 10 | 156,007,124 10 | 156,007,124 10 | 156,007,124 10 | 156,007,124 10 | 156,007,124 10 | 156,007,124 10 | » |
| 17,039,028 87 | 17,854,465 16 | 18,162,432 57 | 19,075,536 19 | 19,549,979 31 | 19,977,073 15 | 21,173,866 43 | 1,196,793 28 |
| (a) 29,600 86 | (a) 60,685 95 | (a) 67,394 » | (a) 67,079 29 | (a) 169,527 29 | (a) 332,914 29 | (a) 221,758 » | (a) — 111,186 29 |
| 173,075,753 83 | 173,921,675 21 | 174,236,950 67 | 175,149,739 58 | 175,726,630 70 | 176,317,141 54 | 177,402,748 53 | 1,085,606 99 |
| 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | | | |
| 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | | | |
| 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | | | |
| 2,385,000 » | 2,385,000 » | 2,385,000 » | 2,385,000 » | 2,385,000 » | | | |
| 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | | | |
| 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | | | |
| 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | | | |
| 194,208,800 » | 194,208,800 » | 194,208,800 » | 194,208,800 » | 194,208,800 » | | | |
| 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 814,654,338 94 | 814,654,338 94 | |
| 14,700,550 » | 14,700,550 » | 14,700,550 » | 14,700,550 » | 14,700,550 » | | | |
| 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | | | |
| 7,734,600 » | 7,734,600 » | 7,734,600 » | (12) 7,719,600 » | 7,719,600 » | | | |
| 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | | | |
| 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | | | |
| 353,371 26 | 353,371 26 | 353,371 26 | 353,371 26 | 353,371 26 | | | |
| 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | | | |
| 24,738,160 » | 24,738,160 » | 24,738,160 » | 24,738,160 » | 24,738,160 » | | | |
| (11) 4,259,166 08 | 4,259,166 08 | 4,259,166 08 | 4,259,166 08 | 4,259,166 08 | | | |
| » | » | » | 52,257,569 » | 52,257,569 » | | | |
| » | » | » | » | 3,520,746 31 | | | |
| 13,193,665 38 | 13,193,665 38 | 13,193,665 38 | 13,193,665 38 | 13,193,665 38 | 13,193,665 38 | 13,193,665 38 | » |
| 100,891,943 68 | 111,484,023 84 | 117,322,651 46 | 126,140,936 86 | 135,262,418 51 | 143,163,121 16 | 157,819,346 77 | 14,656,225 61 |
| (a) 3,185,387 73 | (a) 2,482,926 26 | (a) 2,548,783 73 | (a) 3,572,978 03 | (a) 5,986,388 36 | (a) 7,005,902 10 | (a) 3,056,379 40 | (a) — 3,949,522 70 |
| 876,162 020 42 | 886,051,639 11 | 891,956,124 20 | 954,041,172 90 | 968,106,811 19 | 978,017,027 58 | 988,723,730 49 | 10,706,702 91 |
| 9,073,281 11 | 9,444,483 67 | 9,605,347 86 | 9,893,354 73 | 10,047,573 65 | 10,292,621 95 | 10,533,197 85 | 240,575 90 |
| » | » | » | » | » | » | » | » |
| 9,073,281 11 | 9,444,483 67 | 9,605,347 86 | 9,893,354 73 | 10,047,573 65 | 10,292,621 95 | 10,533,197 85 | 240,575 90 |
| 54,798,877 63 | 57,566,643 97 | 61,463,017 81 | 64,987,074 43 | 69,922,464 56 | 72,927,668 56 | 75,686,982 29 | 2,759,313 73 |
| 15,365,878 49 | 15,798,113 30 | 16,216,683 75 | 17,143,275 39 | 17,672,818 73 | 18,547,388 34 | 19,485,338 97 | 937,952 63 |
| 464,249,992 76 | 491,005,314 38 | 508,039,922 35 | 547,435,588 51 | 599,983,839 22 | 625,173,678 65 | 655,620,850 28 | 30,447,171 63 |
| 90,173,264 63 | 90,173,264 63 | 90,173,264 63 | 93,719,095 63 | 93,719,095 63 | (13) 94,015,142 65 | 94,015,142 65 | » |
| 554,423,257 39 | 581,178,579 01 | 598,213,186 98 | 641,154,684 14 | 693,702,934 85 | 719,188,821 30 | 749,635,992 93 | 30,447,171 63 |
| 2,204,532,834 72 | 2,275,319,283 16 | 2,330,672,930 77 | 2,480,326,074 36 | 2,583,292,392 35 | 2,650,945,337 92 | 2,731,076,536 59 | 80,131,198 67 |
| 71,918,970 73 | 67,160,092 54 | 78,828,359 00 | 74,331,467 72 | 78,301,887 90 | 94,582,893 60 | 107,499,478 48 | 12,916,584 88 |
| 7,441,923 93 | 7,668,907 69 | 7,977,468 22 | 10,330,573 20 | 10,859,433 30 | 10,905,189 14 | 11,088,061 18 | 182,872 04 |
| 2,125,171,940 06 | 2,200,490,372 93 | 2,243,867,103 55 | 2,395,664,033 44 | 2,494,131,071 15 | 2,545,457,255 18 | 2,612,488,996 93 | 67,031,741 75 |

(8) Y compris fr. 2,313,566-52 pour la ligne de Landen à Ciney, rachetée en 1900.

(9) Déduction faite de fr. 2,313,566-52

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

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

(12) Déduction faite d'une somme de 15,000 francs, pour non exécution par la compagnie intéressée, des clauses prévues au littera B de l'article 9 de la convention de rachat du 22 avril 1897.

(13) Déduction faite d'une somme de 484 francs annulée sur le crédit de 3,545,831 francs engagé en 1907 pour le rachat du matériel de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale.

N° X. — *Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale* (1906-1910) *et de la dernière année* (1905) *de la période précédente.*

| | | | | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, au 31 décembre | | | double voie. | 1,801,176 | 1,832,161 | 1,909,283 | 2,010,448 | 2,046,045 | 2,140,088 |
| | | | simple voie. | 2,245,736 | 2,238,760 | 2,191,891 | 2,285,979 | 2,275,993 | 2,190,208 |
| | | | Ensemble. | 4,046,912 | 4,070,921 | 4,101,174 | 4,296,427 | 4,322,038 | 4,330,296 |
| Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes appartenant à l'État | | | double voie. | 1,634,547 | 1,664,589 | 1,741,711 | 1,843,440 | 1,879,037 | 1,972,131 |
| | | | simple voie. | 2,127,007 | 2,120,031 | 2,072,919 | 2,195,628 | 2,185,642 | 2,099,912 |
| | | | Ensemble. | 3,761,554 | 3,784,620 | 3,814,630 | 4,039,068 | 4,064,679 | 4,072,043 |
| Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État | | | | 4,046,467 | 4,064 138 | 4,092,137 | 4,283,478 | 4,319,422 | 4,329,135 |
| Mètres courants de rails | en acier | voies principales | de 57 kilog. par mètre | » | » | 6,197 | 60,142 | 78,637 | 155,572 |
| | | | de 52 — — | 2,926,778 | 2,928,947 | 2,927,861 | 2,944,254 | 2,937,704 | 2,880,815 |
| | | | de 40.6 — — | 2,805,111 | 3,416,706 | 4,023,474 | 4,786,620 | 5,270,674 | 6,039,526 |
| | | | de 38 kilog. — | 5,346,293 | 4,890,958 | 4,424,352 | 4,278,372 | 3,999,759 | 3,423,278 |
| | | | de 35 kilog. et moins par mèt. | 167,492 | 128,425 | 126,408 | 102,682 | 108,528 | 102,882 |
| | | voies de garage, de chargement et de déchargement | de 57 kilog. par mètre | » | » | » | » | » | » |
| | | | de 52 — — | 40,454 | 42,904 | 41,871 | 61,982 | 95,742 | 118,177 |
| | | | de 40.6 — — | 68,084 | 156,852 | 171,007 | 168,098 | 201,357 | 263,365 |
| | | | de 38 kilog. — | 3,598,363 | 4,081,677 | 4,396,404 | 4,660,479 | 4,939,207 | 5,129,492 |
| | | | de 35 kilog. et moins par mèt. | 408,898 | 249,301 | 241,052 | 355,894 | 342,062 | 334,098 |
| | | en général | de 57 kilog. par mètre | » | » | 6,197 | 60,142 | 78,637 | 155,572 |
| | | | de 52 — — | 2,967,232 | 2,971,851 | 2,969,732 | 3,006,216 | 3,033,446 | 2,998,992 |
| | | | de 40.6 — — | 2,871,195 | 3,573,558 | 4,194,481 | 4,954,718 | 5,472,031 | 6,322,891 |
| | | | de 38 kilog. — | 8,944,656 | 8,972,615 | 8,820,756 | 8,938,851 | 8,938,966 | 8,552,770 |
| | | | de 35 kilog. et moins par mèt. | 576,390 | 377,726 | 367,460 | 458,376 | 450,590 | 436,980 |
| | en fer | voies principales | de 38 kilog par mètre. | 138,356 | 127,244 | 95,107 | 87,245 | 62,967 | 46,112 |
| | | voies de garage, de chargement et de déchargement | | 1,831,876 | 1,780,512 | 1,715,673 | 1,626,535 | 1,562,593 | 1,455 527 |
| | | en général | | 1,970,232 | 1,907,756 | 1,810,780 | 1,717,780 | 1 625,562 | 1,501,439 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Consommation annuelle de rails d'acier | quantités totales (tonnes) | 30,000 | 33,000 | 51,000 | 39,500 | 21,200 | 54,000 |
| | sommes totales dépensées | 3,825,000 | 4,125,000 | 6,987,000 | 6,300,250 | 2,968,800 | 7.686,000 |
| | prix moyen par tonne | 127.50 | 125.00 | 137.00 | 159.50 | 140,04 | 142,35 |
| Nombre de billes en bois existant dans les voies | chêne — voies principales | 6,489,124 | 6,549.877 | 6,630,950 | 6,996,265 | 7,210,194 | 7,333,115 |
| | chêne — voies accessoires | 2,691,951 | 2.888,990 | 3,041.038 | 3.144,032 | 3,352,661 | 3,459.490 |
| | chêne — Ensemble | 9,181,075 | 9,438,867 | 9,671,988 | 10,140,315 | 10,562,855 | 10,792,605 |
| | sapin — voies principales | 24,918 | 9,458 | 16,537 | 42.020 | 37,424 | 30.205 |
| | sapin — voies accessoires | 194,013 | 182,522 | 179,733 | 184,022 | 172,758 | 165.559 |
| | sapin — Ensemble | 218,931 | 191,980 | 196,270 | 226,042 | 210,182 | 195,764 |
| | hêtre — voies principales | 70,765 | 105,833 | 135,532 | 151,827 | 157,188 | 197,105 |
| | hêtre — voies accessoires | 1,906 | 2,355 | 2,682 | 2,270 | 4,722 | 6,656 |
| | hêtre — Ensemble | 72,671 | 108,188 | 138,234 | 154.097 | 161,910 | 203,761 |
| Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0m.28 sur 0m.14 *acquises* dans l'année | | 6.40 | 6.27 | 6.35 | 6.38 | 6.36 | 6,47 |
| Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques | voies principales (mètres courants) | 29,906 | 28,952 | 27,709 | 15,399 | 12.747 | 10,701 |
| | voies accessoires ( — ) | 124,360 | 124,242 | 127,020 | 122,986 | 117.676 | 115,205 |
| | Ensemble ( — ) | 154,266 | 153,174 | 154,729 | 136,385 | 130.423 | 125,906 |
| Longueur des lignes armées | du block-system ( — ) | 1,244,583 | 1,425,348 | 1,492,930 | 1,535,176 | 1,552,062 | 1,652.406 |
| | de grosses sonneries ( — ) | 679,356 | 615,357 | 612,537 | 605,079 | 605,079 | 605,079 |
| Nombre de passages à niveau | munis de barrières manœuvrées sur [illegible] et à la main | 3,298 | 3,271 | 3,234 | 3,422 | 3,388 | 3,333 |
| | — — à bascules ou roulettes, manœuvrées à distance | 848 | 850 | 841 | 926 | 939 | 950 |
| | ouverts et non surveillés | 2,003 | 2,002 | 2,024 | 2,145 | 2,136 | 2,123 |
| | Ensemble | 6,149 | 6,123 | 6,099 | 6,493 | 6,463 | 6,408 |
| Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau | | 2,814,350 | 2,862.439 | 3,031,077 | 3,173,069 | 3,142,629 | 3,347,128 |
| Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année | | 45 | 35 | 32 | 50 | 51 | 58 |
| Nombre de raccordements et gares privées | | 1,280 | 1,304 | 1.335 | 1,368 | 1,400 | 1,440 |
| Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État | | 99 | 102 | 103 | 114 | 121 | 125 |
| Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales | | 87 | 89 | 91 | 92 | 94 | 94 |
| Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux | | 17,319,105 | 21,311,159 54 | 24,895,199 | 24,869,081 | 19,312,463 | 19,946,867 |

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

| | | 1905. | 1906. | 1907. | 1908. | 1909. | 1910. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nombre de locomotives | | 3,309 | 3,427 | 3,658 | 3,915 | 4,048 | 4,177 |
| — de voitures automotrices | | 24 | 25 | 25 | 30 | 29 | 20 |
| — de tenders (indépendants de la locomotive) | | 2,331 | 2,370 | 2,518 | 2,814 | 2,888 | 2,995 |
| — de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc. | | 6 845 | 6,855 | 7,079 | 7,464 | 7,659 | 7,925 |
| — de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, voitures postales, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.) | | 2,084 | 2,092 | 2,196 | 2,268 | 2,374 | 2,516 |
| — de voitures motrices pour ligne vicinale électrique | | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| — de voitures remorquées — | | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| — de wagons à marchandises | | 70,729 | 71,716 | 74,565 | 78,664 | 80,150 | 82,460 |
| — de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc. | | 1,491 | 1,619 | 1,632 | 1,656 | 2,172 | 2,212 |
| — de bâches | | 24,686 | 25,615 | 28,297 | 27,472 | 27,955 | 27,719 |
| Parcours kilométrique des locomotives de l'État | productifs de recettes. trains de voyageurs | 41,509,258(1) | 42,745,951(1) | 43,850,661(1) | 46,074,569(1) | 46,585,545(1) | 47,727,446(1) |
| | productifs de recettes. trains de marchandises | 36,564,826 | 38,461,442 | 39,600,842 | 39,165,561 | 39,825,479 | 41,492,746 |
| | pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre | 25,267,058 | 24,925,405 | 26,561,976 | 27,085,170 | 26,877,457 | 27,879,855 |
| Consommation de charbon des locomotives | quantités (tonnes) | 1,582,875 | 1,714,490 | 1,841,984 | 1,819,070 | 1,785,058 | 1,875,500 |
| | prix moyen par tonne | 11.91 | 14.05 | 16.99 | 16.89 | 14.16 | 13 64 |
| | dépenses | 18,849,815 | 24,061,119 | 31,288,526 | 30,719,510 | 25,277,268 | 25,587,442 |
| Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général. | quantités (kilogr.) | 15.62 | 16.15 | 16.75 | 16.20 | 15.76 | 16.02 |
| | dépenses | 0,186 | 0,227 | 0,284 | 0,274 | 0.225 | 0,219 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nombre annuel de trains | de voyageurs | 1,037,606 | 1,062,317 | 1,075,092 | 1,126,958 | 1,159,237 | 1,155,112 |
| | de marchandises | 694,886 | 721,555 | 740,402 | 725,082 | 725,442 | 745,385 |
| | de service | 35,078 | 35,765 | 31,588 | 28,324 | 31,165 | 33,710 |
| Parcours des trains, productifs de recettes | voyageurs | 38,474,555(1) | 39,716,016(1) | 40,228,074(1) | 42,065,868(1) | 42,199,298(1) | 43,567,010(1) |
| | marchandises | 29,506,374 | 31,205,013 | 31,716,864 | 31,528,619 | 30,831,075 | 31,588,805 |
| Parcours des trains de service | | 671,459 | 652,828 | 718,449 | 654,564 | 652,254 | 652,016 |
| Éclairage — électrique | nombre d'installations | 51 | 56 | 59 | 62 | 67 | 73 |
| | — de lampes à arc | 2,428 | 2,782 | 3,156 | 3,441 | 3,598 | 3,768 |
| | — de lampes à incandescence | 6,862 | 7,603 | 9,118 | 10,364 | 10,878 | 13,741 |
| | — total de lampes | 9,290 | 10,385 | 12,234 | 13,805 | 14,476 | 17,509 |
| | puissance totale des lampes en kilowatts | 1,485 | 1,647 | 1,987 | 2,075 | 2,201 | 2,343 |
| Éclairage — gaz | nombre de becs | 27,065 | 27,232 | 26,447 | 26,566 | 26,874 | 26,188 |
| | consommation totale, en mètres cubes | 4,781,421 | 4,702,049 | 4,788,198 | 4,786,250 | 4,070,296 | 4,006,796 |
| | dépense totale | 579,376 | 575,656 | 579,197 | 589,275 | 515,455 | 505,550 |
| Éclairage — pétrole | quantités consommées, en litres | 7,049,955 | 7,950,265 | 8,540,567 | 8,881,611 | 9,002,659 | 9,468,025 |
| | dépense totale | 480,100 | 625,501 | 750,654 | 949,444 | 795,855 | 662,762 |
| Éclairage — huile de colza épurée | quantités consommées, en kilog. | 691,517 | 769,307 | 805,857 | 825,109 | 842,476 | 875,852 |
| | dépense totale | 537,066 | 415,810 | 588,458 | 709,438 | 598,852 | 552,711 |
| Graissage (huiles, suif et graisses) | consommation totale, en kilog | 5,251,220 | 6,156,952 | 6,958,552 | 7,294,911 | 7,585,266 | 7,946,464 |
| | dépense totale | 1,066,918 | 1,558,495 | 1,845,487 | 1,888,785 | 1,556,297 | 1,455,879 |
| Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel | | 29,545,595 | 29,888,209 | 34,825,802 | 37,859,751 | 34,809,655 | 35,691,057 |

(1) Non compris 16,202 kilomètres en 1910, 5,191 en 1908, 9,872 en 1907, 10,120 en 1906 et 10,103 en 1905, se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal ; 495,632 kilomètres en 1910, 495,088 en 1909, 495,125 en 1908, 495,890 en 1907, 480,559 en 1906 et 456,543 en 1905, se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

N° XII. — *Exploitation et recettes*

*Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale*

| | | UNITÉ. | 1905. | | 1906. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | MOUVEMENT. | RECETTE. | MOUVEMENT. | RECETTE. |
| Voyageurs sur les lignes à écartement normal. | Service intérieur. . . | Voyages. | 128,766,197 | 61,213,164 29 | 131,967,841 | 57,034,456 40 |
| | — mixtes . . . | » | 9.915,955 | 8,889,827 21 | 15,518,375 | 15,534,481 96 |
| | — internationaux. | » | 5,318,357 | 10,555,011 99 | 5,502,507 | 10,584,082 09 |
| Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu. | | » | 1,471,135 | 216,978 03 | 1,649,218 | 238,954 22 |
| | Ensemble. . . | » | **145,471,624** | **80,875,581 52** | **152,237,941** | **81,421,974 67** |
| Bagages. | service intérieur . . . | Quintaux | 281,665 | 910,605 99 | 279,449 | 905,588 76 |
| | — mixtes . . . | » | 26,992 | 74,822 08 | 26,719 | 75,256 55 |
| | — internationaux . | » | 176,143 | 1,210,768 55 | 184,921 | 1,252,238 81 |
| | Ensemble. . | » | **484,800** | **2,196,196 62** | **491,089** | **2,231,084 12** |
| Petites marchandises. | service intérieur . . . | Quintaux | 4,216,829 | 11,461 890 25 | 4,418,509 | 12,121,938 94 |
| | — mixtes. . . . | » | 334,456 | 1,020 051 16 | 358,223 | 1,097,315 19 |
| | — internationaux . | » | 975,258 | 3,956,655 63 | 1,045,359 | 4,297,819 20 |
| | Ensemble. . | » | **5,526,543** | **16,438,597 04** | **5,802,181** | **17,517,073 33** |
| Grosses marchandises. | service intérieur . . . | Tonnes. | 26,545,612 | 78,054,671 20 | 28,802,699 | 82,528,404 85 |
| | — mixtes. . . . | » | 5,738 397 | 12,783,611 63 | 6,185.365 | 13,751,909 60 |
| | — internationaux . | » | 16,164,546 | 51,447,749 43 | 17,306,658 | 55,883,843 71 |
| | Ensemble . . . | » | **48,448,555** | **142,266,032 26** | **52,294,722** | **152,164,158 16** |
| Finances. | service intérieur . . . | Groups | (1) | 337,816 40 | (1) | 357,270 03 |
| | — mixtes . . . . | » | (1) | 18,503 38 | (1) | 19,904 93 |
| | — internationaux . | » | (1) | 61,743 81 | (1) | 67,067 69 |
| | Ensemble. . . | » | (1) | **418,063 59** | (1) | **444,242 65** |
| Équipages. | service intérieur . . | Voitures | 2,969 | 79,864 21 | 3,640 | 84,463 29 |
| | — mixtes . . . . | » | 90 | 5,358 96 | 106 | 3,591 87 |
| | — internationaux . | » | 368 | 21,890 99 | 621 | 23,778 54 |
| | Ensemble. . . | » | **3,427** | **105,094 16** | **4,367** | **111,833 70** |
| Chevaux et bestiaux. | service intérieur . | Expédit. | 68,058 | 1,883,695 64 | 72,335 | 1,992,168 72 |
| | — mixtes. . . . | » | 9,582 | 86 812 86 | 10,327 | 93,388 52 |
| | — internationaux . | » | 10,386 | 642.696 94 | 10,582 | 698,113 63 |
| | Ensemble . . . | » | **83,906** | **2,613 203 44** | **93,244** | **2,783,670 87** |
| Autres produits. | Tickets d'entrée dans les stations. | — | » | 262,929 30 | » | 271,602 60 |
| | Produits extraordinaires. | — | » | 2.393,033 57 | » | 1.888,310 01 |
| | Produits divers . . . | — | » | 567,371 33 | » | 716,420 24 |
| | Ensemble. . . | — | » | 3.223,334 20 | » | 2,876,332 85 |
| | Recettes totales. . . | Francs. | » | 248.136,102 83 | » | 259,550,370 35 |
| Recette brute kilométrique . . . . . | | » | 61,321 66 | | 63,863 57 | |
| Dépense d'exploitation kilométrique. . . . | | » | 38,388 78 | | 40,748 37 | |
| Recette nette kilométrique . . . . . | | » | 22,932 88 | | 23,115 20 | |
| Recette moyenne par voyageur embarqué . . | | » | 0 555 | | 0 534 | |
| Parcours moyen d'un voyageur . . . . | | Kilom. | 22 64 | | 22 03 | |
| Produit moyen par tonne de grosses marchand. | | Francs. | 2 94 | | 2 91 | |
| Parcours moyen d'une tonne de grosses marchandises . . . . . | | Kilom. | — | | — | |
| Stations, haltes, points d'arrêt, etc, au 31 déc. | | Nombre. | 1,314 | | 1,326 | |

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

*d'après les droits constatés.*

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

| 1907. | | 1908. | | 1909. | | 1910. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MOUVEMENT. | RECETTE. | MOUVEMENT. | RECETTE. | MOUVEMENT. | RECETTE. | MOUVEMENT. | RECETTE. |
| 139,658,675 | 59,798,917 85 | 138,995,100 | 61,044,754 35 | 139,068.550 | 62,615,852 74 | 150,500,505 | 60,593,665 19 |
| 14,069,020 | 14,477,250 69 | 15,666,250 | 14,177,911 57 | 14.090.585 | 14,603,979 91 | 15,654,429 | 16,709,847 85 |
| 5,682.559 | 11,215,861 75 | 5,805,579 | 11,211,088 79 | 6,048,257 | 11,926,195 80 | 7,536,600 | 16,658,154 26 |
| 1,794,299 | 258,002 16 | 1,852,665 | 266,756 06 | 1,806,070 | 256,501 86 | 1,821,200 | 258,314 36 |
| 161,184.533 | 85,750,012 43 | 160,319,594 | 87,600,490 55 | 161,913,242 | 89,460.530 31 | 175,312,540 | 103,109,981 66 |
| 510,854 | 951,229 96 | 537,676 | 1,013,187 50 | 554,452 | 1,045,470 56 | 581,009 | 1,126,309 60 |
| 27.607 | 75,881 02 | 20,928 | 58,454 37 | 20,987 | 57,938 91 | 25,483 | 65.542 18 |
| 195,735 | 1,519,685 76 | 201,199 | 1,561,224 86 | 214,607 | 1.410,720 77 | 252,669 | 1,810,650 07 |
| 532,194 | 2,346,794 74 | 559.803 | 2.432.866 73 | 590,046 | 2,544,156 24 | 659,161 | 3,000,501 85 |
| 4.515,841 | 12,516.746 97 | 4,850,858 | 12,674,279 15 | 5,119,260 | 12.084,926 14 | 5,496,550 | 12,885,525 46 |
| 551,718 | 1 104,857 31 | 254,818 | 911,920 47 | 270,020 | 724,060 58 | 270,551 | 750,719 62 |
| 1,020,515 | 4,582,744 91 | 1,116,516 | 4,204,656 88 | 1,185,172 | 5,652,557 09 | 1,505,420 | 4,020,535 67 |
| 5,897,072 | 17,834,329 19 | 6,202,182 | 17,790,836 50 | 6.572,452 | 16.442,143 81 | 7,070.321 | 17,656,576 75 |
| 29,222,688 | 84.058,959 57 | 29,166,120 | 86,288,859 55 | 30,907 537 | 95,628,119 59 | 35,185,211 | 99,829,208 08 |
| 6,109,907 | 15,846.179 24 | 5,515,640 | 11,428,482 80 | 5.652,984 | 11,877,988 20 | 5,659,804 | 12,305,124 20 |
| 17,680,455 | 56,988,118 97 | 16,499,658 | 54,672,209 16 | 17,484,687 | 58,921.787 10 | 19,261,700 | 65,214,949 80 |
| 53,013,048 | 154,893,237 78 | 50,981,418 | 152,389,531 31 | 54,025,008 | 164,427,894 89 | 58,086,805 | 177,349,282 08 |
| (1) | 365,805 79 | (1) | 373.549 15 | (1) | 196,055 74 | (1) | 209,058 59 |
| (1) | 20,041 38 | (1) | 16,541 95 | (1) | 29,424 61 | (1) | 30,482 72 |
| (1) | 68,392 96 | (1) | 65,615 57 | (1) | 52,714 40 | (1) | 56,208 47 |
| (1) | 452,330 13 | (1) | 455,704 65 | (1) | 258,192 75 | (1) | 275,729 78 |
| 6.287 | 86,029 71 | 5,112 | 88,511 90 | 5,417 | 142,978 42 | 5,827 | 152,448 05 |
| 126 | 5.616 49 | 102 | 2,985 01 | 108 | 10,062 96 | 108 | 10,421 82 |
| 575 | 24,248 41 | 114 | 25.262 99 | 121 | 31,456 16 | 155 | 31,815 84 |
| 6,786 | 113,894 61 | 5,328 | 114,559 90 | 5,646 | 184,497 54 | 6,068 | 197.688 69 |
| 72,545 | 2,029,114 59 | 82,044 | 2,082,942 56 | 86,042 | 2,264,908 18 | 95,549 | 2.414,915 42 |
| 10,774 | 94,028 71 | 9,054 | 77,610 25 | 9,594 | 95.789 21 | 9,606 | 99,255 80 |
| 16,525 | 711.908 49 | 17,766 | 682,977 62 | 18,827 | 295,800 51 | 20,740 | 525,179 98 |
| 99,642 | 2,835.051 79 | 108,864 | 2,843 ,530 43 | 115,363 | 2,654,497 90 | 123,695 | 2,839,329 20 |
| » | 284,126 60 | » | 291,991 60 | » | 295,704 90 | » | 36 ,075 » |
| » | 569,656 44 | » | 4.452,902 28 | » | 4,481,487 20 | » | 5,834,670 29 |
| » | 760,796 17 | » | 802,728 46 | » | 858,057 52 | » | 715,676 85 |
| » | 1,414,579 21 | » | 5.527.622 34 | » | 5,615,829 51 | » | 4,886,420,14 |
| » | 265,640,229 88 | » | 269,155,142 41 | » | 281,587,742 95 | » | 309,315,510 15 |
| 64,914 79 | | 62,835 65 | | 65,191 07 | | 71,449 75 | |
| 41,008 75 | | 42,565 31 | | 45,977 25 | | 47,504 47 | |
| 20,006 04 | | 20,270 34 | | 21,215 82 | | 24.145 26 | |
| 0 551 | | 0 546 | | 0 552 | | 0 587 | |
| 25 31 | | 25 75 | | 25 95 | | 24 82 | |
| 2 92 | | 2 99 | | 3 04 | | 3 05 | |
| 80.7 | | 79.4 | | 79.6 | | 80.2 | |
| 1,335 | | 1,392 | | 1,406 | | 1,407 | |

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

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

| | | DATES des reprises | 1910. DOUBLE VOIE | 1910. SIMPLE VOIE. | 1910. ENSEMBLE. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *A*. Lignes construites directement par l'État. . . | | — | 790,837 | (1) 246,519 | 1,037,356 | 1,031,747 |
| *B* — — à forfait pour son compte | | — | 89,618 | 626,350 | 715,968 | 715,698 |
| C Lignes rachetées. | Mons à Manage. . . . . | 1 janv. 1857 | 24,441 | » | 24,441 | 24,441 |
| | Luxembourg . . . . . | 1 janv. 1873 | 277,455 | 30,834 | 308,289 | 308,289 |
| | Bassins-Houillers. . . . | 1 janv. 1871 | 253,298 | 352,719 | 606,017 | 605,578 |
| | Pepinster à Spa . . . . | 16 sept. 1872 | 11,987 | » | 11,987 | 11,987 |
| | Dendre-et-Waes(2) . . . | 1 mai 1876 | 100,405 | 1,626 | 102,031 | 100,693 |
| | Lignes des Flandres . . | 1 janv. 1878 | 27,882 | 196,913 | 224,795 | 224,319 |
| | Saint-Ghislain à Erbisœul | 16 sept. 1879 | » | 9,241 | 9,241 | 9,241 |
| | Anvers à la frontière néerlandaise. | 1 juillet 1880 | 26,910 | » | 26,910 | 26,910 |
| | Marbehan à Virton . . . | 15 mars 1881 | » | 32,012 | 32,012 | 32,012 |
| | Lierre à Turnhout . . . | 1 mars 1882 | 21,054 | 17,583 | 38,637 | 38,637 |
| | Anvers à Gand(3) . . . . | 1 janv. 1896 | 13,923 | 35,419 | (4)49,342 | (4)49,342 |
| | Gand à Eecloo(5). . . . | 1 janv. 1897 | 34 | 13,865 | 13,899 | 13,865 |
| | Grand Central Belge (6) . | 1 janv. 1897 | 246,467 | 183,205 | 429,672 | 429,842 |
| | Liégeois-Limbourgeois (7) | 1 janv. 1896 | 36,301 | 65,519 | 101,820 | 102,441 |
| | Sichem à Montaigu . . . | 1 juillet 1898 | » | 3,594 | 3,594 | 3,594 |
| | Plateaux de Herve (8) . | 7 sept. 1897 | » | 32,729 | 32,729 | 32,729 |
| | Landen-Ciney(9) . . . . | 1 janv. 1900 | » | 74,228 | 74,228 | 74,228 |
| | Liége-Longdoz à la frontière hollandaise. | 1 janv. 1899 | 17,913 | » | 17,913 | 17,913 |
| | Saint-Trond à Hasselt (10) | 1 juillet 1900 | » | 17,801 | 17,801 | 17,801 |
| | Flandre Occidentale (11). | 1 janv. 1906 | 33,606 | 142,427 | 176,033 | 176,014 |
| | Termonde à St-Nicolas (12) | 1 janv. 1907 | » | 17,328 | 17,328 | 17,328 |
| | | | 1,091,676 | 1,227,043 | 2,318,719 | 2,317,234 |
| *Longueur totale des lignes appartenant à l'État* . | | | 1,972,131 | 2,099,912 | 4,072,043 | 4,064,679 |
| *D*. Lignes exploitées par l'État moyennant parts des recettes ou loyer. | Tournai à Jurbise. . . . | 14 juillet 1847 | 44,099 | » | 44,099 | 44,099 |
| | Hal à Ath et Tournai à la frontière. | 1 déc. 1865 | 44,878 | » | 44,878 | 44,878 |
| | Braine-le-Comte à Gand. | 29 janv. 1867 | 55,404 | » | 55,404 | 55,404 |
| | Jonction belge-prussienne. | 29 juillet 1872 | 16,134 | 2,420 | 18,554 | 18,554 |
| | Spa à la frontière grand-ducale. | 16 sept. 1872 | » | 54,773 | 54,773 | 54,773 |
| | Eecloo à Bruges(13). . . | 1 janv. 1897 | » | 26,558 | 26,558 | 26,558 |
| | | | 160,515 | 83,751 | 244,266 | 244,266 |
| *E*. Raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité sans redevance . . . . . | | 29 oct. 1881 | » | 2 382 | 2,382 | 2,382 |
| *F*. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (14). . | | | 7,442 | 4,163 | 11,605 | 10,711 |
| *Longueur totale exploitée par l'État* . . . . . | | | 2,140,088 | 2,190,208 | 4,330,296 | 4,322,038 |

(1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 101,286, donnée en jouissance en 1836 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central Belge, pour compte de l'État, du 1er janvier 1897 au 1er juillet 1898 et directement par l'État jusqu'au 1er 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 1er mai 1876, et racheté à cette dernière date.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### *A.* Rails et billes.

| | | 1910. Voies principales | 1910. Voies accessoires. | 1910. Ensemble. | 1909. |
|---|---|---|---|---|---|
| Longueur en mètres courants. Rails en acier. | Vignole de 57 kilog. . . . | 155,572 | » | 155,572 | 78,637 |
| | » de 52 » . . . | 2,880,815 | 118,177 | 2,998,992 | 3,033,446 |
| | » de 40.6 » . . . . | 6.059,526 | 263,365 | 6,322,891 | 5,472,031 |
| | » de 38 » . . . | 3,423,278 | 5,129,492 | 8,552,770 | 8,938,966 |
| | Hilff de 29 kilog. . . . . | 912 | 141,080 | 141,992 | 150,497 |
| | divers de 7, 18, 23, 30, 33, 34 et 35 kilog. . . . . | 101,970 | 193,018 | 294,988 | 300.093 |
| | Ensemble. . . . | 12,622,073 | 5,845,132 | 18,467,205 | 17,973,670 |
| Rails en fer . . . . . | | 46,112 | 1,455,327 | 1.501,439 | 1,625,562 |
| | Total . . . . | 12,668.185 | 7,300,459 | 19,968,644 | 19,599,232 |
| Nombre de billes | en chêne . . . . . | 7,333,115 | 3,459,490 | 10,792,605 | 10,562,855 |
| | en sapin . . . . . | 30,205 | 165,559 | 195,764 | 210,182 |
| | en hêtre . . . . . | 197,105 | 6,656 | 203,761 | 161,910 |
| | Total. . . | 7,560,425 | 3,631,705 | 11,192,130 | 10,954,947 |

### *B.* Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

| SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES. | EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE 1910. Voies principales (1) | Voies accessoires (1) | Ensemble. | 1909. | *Observations.* |
|---|---|---|---|---|---|
| Longrines Hilff . . . . . | » | 41,473 | 41,473 | 45,550 | |
| Longrines et traverses Deserres et Battig. | » | 141 | 141 | 141 | |
| Traverses De Soignies . . . . . | » | 1,059 | 1,059 | 1,059 | |
| -- Wautherin . . . . | 5,180 | 38,381 | 43,561 | 45,868 | 40k.17 par traverse. |
| -- A en acier, mod. Post. | 4,881 | 9,510 | 14,391 | 13,998 | Type néerl. 75 k. par traverse. |
| — B — Braet. | 640 | 10,009 | 10,649 | 10,389 | Type néerl. 75 k. par traverse. |
| — C — Bernard. | » | 282 | 282 | 752 | Type néerl. 105 k. par traverse. |
| Types divers : G.C.B; L L; etc. . | » | 12,350 | 12,350 | 12,666 | |
| ENSEMBLE. . . | 10,701 | 113,205 | 123,906 | 130,423 | |

(1) Mètres courants de voie simple.

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

| | | | Longueur. | En p. c. |
|---|---|---|---|---|
| Pentes et rampes | de 1 à 5 millimètres par mètre | | 3,069,265 | 47.44 |
| | au-dessus de | 5 jusqu'à 10 mill. par mètre | 1,142,374 | 17.65 |
| | | 10 — 15 — — | 586,116 | 9.06 |
| | | 15 — 20 — — | 331,802 | 5.13 |
| | | 20 — 30 — — | 49,952 | 0.77 |
| | au-dessus de 30 millimètres par mètre | | 78,654 | 1.21 |
| Paliers | | | 1,212,243 | 18.74 |
| | | | (1)6,470,384 | 100. » |
| Alignements droits | | | 4,240,046 | 65.55 |
| Courbes à rayon | de 200 mètres et moins | | 38,625 | 0.60 |
| | de plus de | 200 à 300 mètres | 88,911 | 1.37 |
| | | 300 à 500 — | 479,075 | 7.40 |
| | | 500 à 700 — | 256,762 | 3.97 |
| | | 700 mètres | 1,366,965 | 21.13 |
| | | | (1)6,470,384 | 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 pourvues de | | NOMBRE de signaux d'aiguilles. | NOMBRE de dromoscopes. | NOMBRE de dromopétards. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | du block system. | de grosses sonneries. | signaux enclenchés. | signaux non enclenchés. | | | |
| Bruxelles-Nord | 206,197 | 98,089 | 30 | 86 | 15 | 11 | 29 |
| Liége | 144,244 | 135,620 | 82 | 62 | 42 | 13 | 24 |
| Gand | 241,108 | 46,705 | 78 | 53 | 2 | 6 | 16 |
| Tournai | 140,813 | 83,719 | 64 | 56 | 8 | 12 | 29 |
| Mons | 94,961 | 52,699 | 114 | 19 | 39 | 15 | 11 |
| Bruxelles-Midi | 208,926 | 69,915 | 64 | 35 | 19 | 6 | 20 |
| Charleroy | 64,741 | 17,549 | 98 | 54 | 11 | 10 | 17 |
| Namur | 148,000 | 18,000 | 69 | 54 | 19 | 11 | 21 |
| Arlon | 182.099 | 69,268 | 60 | 14 | 16 | 11 | 14 |
| Anvers | 142,965 | » | 71 | 42 | » | 5 | 10 |
| Hasselt | 53,337 | 15,517 | 27 | 46 | 1 | 4 | 3 |
| Bruges | 5,015 | » | 38 | 43 | 12 | 6 | 5 |
| | 1,652,406 | 605,079 | 795 | 566 | 184 | 110 | 202 |

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

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

| N° d'ordre. | Situation. Ligne. | Situation. Entre les stations de | Désignation des passages à niveau. | Économie annuelle réalisée. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Anvers à Esschen . . . | Station de Cappellen . | N° 27, chemin privé. . | — |
| 2 | Anvers (Sud) à Muysen . . | Waerloos et Neckerspoel | N° 1, chemin dit : « Capulsteen Torenstraat ». | 2,645 20 |
| 3 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 2, chaussée de Nieuwendijk . . . . | 2,645 20 |
| 4 | Anvers (Waes) à Gand (Waes) | Station de Zwijndrecht. | N° 1, — | |
| 5 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 42, sentier . . . | 1,304 88 |
| 6 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 43, sentier . . . | |
| 7 | Alost à Audegem. . . . | Station d'Alost . . . | N° 1, chaus. de Bruxelles | 1,100 » |
| 8 | Autelbas à Athus . . . . | Autelbas et Messancy . | N° 107, chemin de Selange à Houdelange. | — |
| 9 | Dinant à Athus . . . . | Station de Bertrix . . | N° 10, route de Cugnon | 1,685 46 |
| 10 | Dixmude à Adinkerke-La Panne . . . . . | Caeskerke et Oostkerke. | N° 94, chemin d'exploitation . . . . . | — |
| 11 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 98, id. . . | — |
| 12 | Courtrai à Poperinghe . . | Comines et Houthem . | N° 71, passage privé . | — |
| 13 | Lembeek à Ecaussinnes . . | Ecaussinnes et Ecaussinnes (Carrières). . | N° 19, chemin d'accès n° 83 . . . . . | 574 88 |
| 14 | Court-St-Etienne à Ransart. | Faux et La Roche . . | N° 6b, — | — |
| 15 | Fleurus à Lambusart . . | Lambusart et le Vieux Campinaire . . . | Sentier . . . . . | — |
| 16 | Louvain à Court-St-Etienne. | Weert Saint-Georges et Heverlé . . . . | N° 5, chemin de Vieux Héverlé à Louvain . | 589 46 |
| 17 | Malines à Anvers. . . . | Station de Neckerspoel. | N° 4, chaussée de Diest. | 2,321 40 |
| 18 | Id . . . . | Id. . . . | N° 5, rue St-Rombaut | 2,321 40 |
| 19 | Malines à Termonde. . . | Station de Hombeek. . | N° 16, chaus. de Cappelle-au-Bois à Hombeek . | 1,589 94 |
| 20 | Id. . . . . | Station de Cappelle-au-Bois . . . . . | N° 18, chem. de décharge | 432 89 |
| 21 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 20, id. . . | 432 89 |
| 22 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 13, chem. particulier. | — |
| 23 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 14, id. . . | — |
| 24 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 17, id. . . | — |
| 25 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 19, id. . . | — |
| 26 | Charleroy à Namur . . . | Station de Charleroy (Sud) . . . . . | N° 112, route de Marcinelle . . . . . | 4,964 » |
| 27 | Châtelineau à Le Vieux Campinaire . . . . . | Gilly-Sart-Allet et Le Vieux Campinaire . | N° 11, chem. des Nietons . . . . . | 1,314 » |
| 28 | Châtelineau à Givet . . . | Châtelineau et Châtelineau (Ville) . . . | N° 1, chemin privé. . | 2,263 » |
| 29 | Thuillies à Berzée . . . | Thuillies et Berzée . . | N° 4, chemin de campagne . . . . . | 467 88 |
| 30 | Gand à La Pinte . . . . | Gand (Sud) et Sint-Denijs Westrem . . . . | N° 1, chaussée d'Otterghem . . . . . | 828 51 |
| | | | A reporter . . fr. | 27,281 17 |

| N° d'ordre. | Situation. Ligne. | Situation. Entre les stations de | Désignation des passages à niveau. | Économie annuelle réalisée. |
|---|---|---|---|---|
| | | | Report. . . . fr. | 27,281 17 |
| 31 | Gand à La Pinte . . . . | Gand (Sud) et Sint-Denijs Westrem . . . . | N° 2, sentier. . . . | 319 38 |
| 32 | Id. . . . . | Id . . . | N° 3, chaussée de Zwijndrecht . . . . . | 602 05 |
| 33 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 4, chaussée d'Audenaerde . . . . | 1,624 25 |
| 34 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 5, Hutsepotstraat. . | 565 75 |
| 35 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 6, sentier. . . . | 282 88 |
| 36 | Id. . . . . | Id . . . | N° 7, sentier. . . . | — |
| 37 | Id. . . . . | Station Sint-Denijs Westrem . . . . . | N° 8, Endestraat. . . | 2,098 75 |
| 38 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 9, Landlos . . . | — |
| 39 | Ceinture de Gand. . . . | Meirelbeke et Gentbrugge. . . . . | N° 1, chemin d'exploitation. . . . . | — |
| 40 | Gand (Eecloo) à Bruges . . | Wondelgem et Evergem. | N° 14, id. . . . | — |
| 41 | Id. . . . . | Waerschoot et Eecloo. | N° 94, id. . . . | — |
| 42 | Id. . . . . | Assebrouck et Steenbrugge. . . . . | N° 144bis, id. . . . | — |
| 43 | Bruges à Blankenberghe. . | Bruges (ville) et Bruges (Nord) . . . . . | N° 3, chaussée d'Ostende (porte d'Ostende). . | 1,468 63 |
| 44 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 2, rue des Bouchers. | 1,541 63 |
| 45 | Id. . . . . | Coolkerke et Dudzeele . | N° 17, chemin d'exploitation . . . . . | 602 62 |
| 46 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 5, id. . . . | 1,206 33 |
| 47 | Denderleeuw à Sottegem . | Haeltert et Burst . . | N° 22, chemin n° 18 . | — |
| 48 | Louvain à Aerschot . . . | Aerschot et Gelrode. . | N° 111, Rivierstraat. . | — |
| 49 | Id. . . . . | Id. . . . | N° 112, — | 412 69 |
| 50 | Landen à Ciney . . . . | Avennes et Braives. . | N° 58, chemin de Burdinne à Braives . . | 365 » |
| 51 | Id. . . . . | Braives et Fallais . . | N° 40, chemin de Ville en Hesbaye à Hosdent | — |
| 52 | Id. . . . . | Id. | N° 41, chemin de Ville en Hesbaye à Latinne . | — |
| 53 | Pepinster à Herbesthal . . | Verviers (Ouest) et Verviers (Est) . . . | P. N. privé-propriété Zuistrassen . . . | — |
| 54 | Ecaussinnes à Erquelinnes . | Station de Haine-Saint-Pierre . . . . . | N° 21, chemin de Haine-St-Pierre a Redemont. | — |
| 55 | Haine-Saint-Pierre à Haine-Saint-Pierre (Verreries) . | Haine-Saint-Pierre et la Verrerie . . . . | N° 2, chemin de la poterie Manson . . . | — |
| 56 | Id. . . . . | Dépendance de la Verrerie . . . . . | N° 5, sentier n° 17 de Morlanwelz . . . | — |
| 57 | Châtelineau à Givet . . . | Station de Florennes . | N° 57, chemin des Houillières au Fourneau de la Villette . . . . | 543 12 |
| 58 | Id. . . . . | Florennes (Est) et Villers-le-Gambon . . | N° 58, chemin de Chaumont à Rosée . . . | 482 60 |
| | | | Total. . . fr. | 39,396 83 |

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

Service des voies et travaux.

| DÉSIGNATION DES OBJETS. | UNITÉ. | QUANTITÉ ou TONNAGE. | VALEUR. |
|---|---|---|---|
| 1° *Matériaux en bon état : (neuf et remploi).* | | | |
| Rails en acier de 57 kilog . . . | tonne | 1,319 | 311,022 |
| Rails en acier de 52 — . . . | id. | 6,412 | 735,773 |
| Rails en acier de 40.6 — . . . | id. | 18,739 | 2,144,186 |
| Rails en acier de 38 — . . . | id | 15,890 | 967,784 |
| Rails en fer . . . . . | id. | 388 | 15,647 |
| Billes en bois . . . . . | pièce | 838,003 | 3,450,339 |
| Traverses métalliques. . . . . | tonne | 1,027 | 56,656 |
| Bois spéciaux . . . . . | mètre cube | 6,509 | 586,829 |
| Voies système Hilff. Rails . . . . . | tonne | 252 | 16,800 |
| Voies système Hilff. Longrines . . . . . | id. | 82 | 4,770 |
| Croisements et traversées en rails de 52 kil. . | pièce | 1,407 | 568,757 |
| Croisements et traversées en rails de 40.6 kil. | id. | 3,396 | 1,420,310 |
| Croisements et traversées ordinaires. . . . . | id. | 3,013 | 607,007 |
| Excentriques en rails de 52 kil. . . . . | id. | 551 | 396,987 |
| Excentriques id. de 40.6 kil. . . . . | id. | 1,402 | 437,748 |
| Excentriques id. ordinaires . . . . . | id. | 1,611 | 812,380 |
| Lattes de calage. . . . . | id. | 258 | 4,345 |
| Plaques tournantes. . . . . | id. | 254 | 687,290 |
| Ponts à peser . . . . . | id. | 60 | 111,286 |
| Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, verrous d'encloenchement, etc. pr rails de 57 k. | tonne | 960 | 138,660 |
| Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, verrous d'encloenchement, etc. — 52 k. | id. | 4,585 | 721,458 |
| Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, verrous d'encloenchement, etc. — 40.6 k. | id. | 6,551 | 1,001,832 |
| Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, verrous d'encloenchement, etc. ordinaires. . | id. | 3,465 | 427,084 |
| Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc. . . . . | » | » | 422.639 |
| Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc. . . . . | » | » | 1,730,965 |
| 2° *Matériaux mis hors d'usage* . . | » | » | 2,020,472 |
| En dépôt fin 1910. . . . . | » | » | 19,769,023 |
| Vendu restant à livrer fr. . . . | » | » | 839,302 |
| Vendu livré (pour mémoire) 423,076 | » | » | » |
| A la disposition de l'administration fin 1910 . . . . . | » | » | 18,929,721 |
| 3° *Approvisionnements à la disposition des sections* . . . . . | » | » | 1,017,146 |
| | | Ensemble fr. . . | 19,946,867 |

## N° XVIII. — *Effectif du matériel*

| | | | 1910. | 1909. |
|---|---|---|---|---|
| Matériel de traction (2) | pour les lignes principales | Locomotives à voyageurs | 1,120 | 1,116 |
| | | » mixtes (types 28, 50, 52 et 55) munies du frein Westinghouse (1) | 1,056 | 962 |
| | | » à marchandises | 1,490 | 1,433 |
| | | » de gare | 399 | 401 |
| | | Total | 4.045 | 3,912 |
| | pour les lignes secondaires. | Locomotives-fourgons (partie « moteur ») | 30 | 34 |
| | | » tenders type 11 | 102 | 102 |
| | | Voitures à vapeur (partie « moteur ») | 14 | 23 |
| | | » électriques automotrices ( id. id. ) | 6 | 6 |
| | | Total | 152 | 165 |
| | pour la ligne vicinale de Mons à Boussu. | Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur ») | 16 | 16 |
| | | Ensemble des moteurs (2) (3) | 4,213 | 4,093 |
| | Tenders indépendants (3) | | 2,993 | 2,888 |
| Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs | pour les lignes principales. | Voitures (4) — Salons et de 1re classe | 67 | 67 |
| | | Voitures (4) — 2e classe | 1,835 | 1,762 |
| | | Voitures (4) — 3e — | 4,457 | 4,229 |
| | | Voitures (4) — mixtes | 518 | 520 |
| | | Fourgons à bagages | 1,409 | 1,351 |
| | | — chaudières | 2 | 2 |
| | | Voitures. — cellulaires | 22 | 23 |
| | | Voitures. — funéraires | 9 | 9 |
| | | Voitures. — postales | 78 | 77 |
| | | Wagons fermés pour petits colis | 376 | 334 |
| | | Trucks et wagons fermés pour équipages | 157 | 157 |
| | | Boxes et wagons pour chevaux | 397 | 370 |
| | | Wagons pour le transport de gaz riche | 30 | 32 |
| | | Total (5) | 9,377 | 8,933 |
| | pour les lignes secondaires. | Voitures légères. — 1re classe | 10 | 10 |
| | | Voitures légères. — 2e — | 178 | 174 |
| | | Voitures légères. — 3e — | 552 | 556 |
| | | Voitures légères. — mixtes | 122 | 126 |
| | | Voitures légères. — fourgons | 117 | 118 |
| | | Fourgons à bagages indépendants | 17 | 17 |
| | | — — adhérents aux locomotives | 30 | 34 |
| | | Voitures à vapeur (partie « voiture ») | 14 | 23 |
| | | — électriques automotrices (partie « voiture ») | 6 | 6 |
| | | Total (5) | 1,046 | 1,064 |
| | pour la ligne vicinale de Mons à Boussu. | Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture ») | 16 | 16 |
| | | Voitures remorquées | 20 | 20 |
| | | Ensemble pour trains de voyageurs (5) (6) | 10,459 | 10,033 |

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

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

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

(4) Y compris 3 voitures pour malades.

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

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

*de traction et de transport.*

## *Wagons pour le service commercial.*

| | | Tonnage. | 1910 | 1909. |
|---|---|---|---|---|
| Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. | Fourgons | 1 1/2 | 1,747 | 1,700 |
| | Wagons fermés | 5 | 125 | 126 |
| | | 10 | 10,467 | 10,506 |
| | | 15 | 9,114 | 8,098 |
| | — pour coton et laine | 10 | 805 | 815 |
| | — — — | 12 | 527 | 518 |
| | — — — | 15 | 202 | 202 |
| | — pour coke, laine et minerais | 10 | 1,899 | 1,909 |
| | — — — | 12 | 1,155 | 1,162 |
| | — — — | 15 | 739 | 740 |
| | — pour charbon | 10 | 19,726 | 19,865 |
| | — — | 7 | 16 | 20 |
| | — — | 5 | 17 | 20 |
| | — — | 12 | 7,364 | 7,387 |
| | — — | 15 | 14,526 | 14,513 |
| | — — | 20 | 7,308 | 6,037 |
| | — plats à 4 roues | 10 | 2,716 | 2,736 |
| | — — — | 7 | 1 | 1 |
| | — — — | 15 | 2,071 | 1,909 |
| | — — 6 — | 15 | 9 | 9 |
| | — — 6 — | 20 | 11 | 11 |
| | — — 8 — | 20 | 1,803 | 1,735 |
| | — — 8 — | 25 | 56 | 56 |
| | — — 8 — | 35 | 50 | 50 |
| | — — 8 — | 40 | 10 | » |
| | — bergeries et pr transport de bétail (ouv.) | 8 | 5 | 5 |
| | Total pour le service commercial (1) | | 82,469 | 80,130 |

## *Wagons pour services divers.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Wagons pour transports spéciaux | 10 | 8 | 8 |
| | — pour embranchts de charbonnages. (2) | 7 1/2 | 997 | 998 |
| | — pour l'entretien de la route (2) | 7 1/2 | 669 | 648 |
| | — — le transport de plaques tourn. | 10 | 14 | 15 |
| | — — — de roues | 5 | 5 | 5 |
| | | 10 | 133 | 132 |
| | — — transpt de combust. en paniers | » | 32 | 32 |
| | — — vérification de ponts à peser. | » | 16 | 12 |
| | — bâches à eau | » | 27 | 25 |
| | — de secours | » | 71 | 72 |
| | — citernes pour pétrole. | » | 42 | 41 |
| | — freins pour les plans inclinés | » | 37 | 37 |
| | — dynamomètre. | » | 1 | 1 |
| | — pour expéditions d'approvisionnements entre les ateliers, dépôts et stations | » | 160 | 146 |
| | Total pour les services divers (1) | | 2,212 | 2,172 |
| | ENSEMBLE DES WAGONS (1) (3) | | 84,681 | 82,302 |
| | TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS. | | 95,140 | 92,335 |
| | Bâches pour couvrir les chargements (1) | | 27,719 | 27,953 |

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

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

| ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII. | ENTRÉES. Premier établissement. Extensions. — Matériel neuf. | Changem^t de classification. | Renouvellement. Matériel neuf. | Renouvellement. Matériel transformé. | TOTAL. | SORTIES. Premier établissement — Changem^t de classification. | A renouveler. Matériel mis hors de service. | A renouveler. Matériel transformé. | TOTAL. | AUGMENTATION ou diminution du PARC. | EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Existant. | Devant EXISTER. | BALANCE de RENOUVELLEMENT En plus. | En moins. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Locomotives.** | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | 35 | » | 46 | » | 81 | » | 33 | » | 33 | + 48 | 1,788 | 1,764 | 24 | » |
| 1890 | 74 | » | 43 | » | 117 | » | 5 | » | 5 | + 112 | 1,923 | 1,936 | » | 13 |
| 1895 | 36 | » | 36 | » | 72 | » | 21 | » | 21 | + 51 | 2,130 | 2,114 | 16 | » |
| 1896 | 28 | » | 22 | » | 50 | » | 23 | » | 23 | + 27 | 2,157 | 2,142 | 15 | » |
| 1897 | 78 | » | 41 | » | 119 | » | 19 | » | 19 | + 100 | 2,257 | 2,220 | 37 | » |
| 1898 | 358 | » | 3 | » | 361 | » | 47 | » | 47 | + 314 | 2,571 | 2,578 | » | 7 |
| 1899 | 83 | » | 4 | » | 87 | » | 41 | » | 41 | + 46 | 2,617 | 2,661 | » | 44 |
| 1900 | 110 | » | 8 | » | 118 | » | 45 | » | 45 | + 73 | 2,690 | 2,771 | » | 81 |
| 1901 | 176 | » | 26 | » | 202 | 17 | 36 | » | 53 | + 149 | 2,839 | 2,930 | » | 91 |
| 1902 | 133 | » | 65 | » | 198 | 1 | 69 | » | 70 | + 128 | 2,967 | 3,063 | » | 96 |
| 1903 | 200 | » | » | » | 200 | » | 79 | » | 79 | + 121 | 3,088 | 3,263 | » | 175 |
| 1904 | 173 | » | » | » | 173 | » | 75 | » | 75 | + 98 | 3,186 | 3,436 | » | 250 |
| 1905 | 70 | » | 98 | » | 168 | » | 45 | » | 45 | + 123 | 3,309 | 3,506 | » | 197 |
| 1906 | 111 | » | 29 | » | 140 | » | 22 | » | 22 | + 118 | 3,427 | 3,617 | » | 190 |
| 1907 | 193 | » | 32 | » | 225 | » | 14 | » | 14 | + 211 | 3,638 | 3,810 | » | 172 |
| 1908 | 284 | » | 3 | » | 287 | » | 12 | » | 12 | + 275 | 3,913 | 4,094 | » | 181 |
| 1909 | 141 | » | 21 | » | 162 | » | 27 | » | 27 | + 135 | 4,048 | 4,235 | » | 187 |
| 1910 | 148 | » | 6 | » | 154 | » | 25 | » | 25 | + 129 | 4,177 | 4,383 | » | 206 |
| **Tenders (*).** | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | 32 | » | 8 | » | 40 | » | 59 | » | 59 | — 19 | 1,201 | 1,269 | » | 68 |
| 1890 | 19 | » | 94 | » | 113 | » | 8 | » | 8 | + 105 | 1,304 | 1,373 | » | 69 |
| 1895 | 31 | » | 34 | » | 65 | » | 14 | » | 14 | + 51 | 1,511 | 1,539 | » | 28 |
| 1896 | 65 | » | 23 | » | 88 | » | 28 | » | 28 | + 60 | 1,571 | 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 | 154 | » | 31 | » | 185 | 29 | 30 | » | 59 | + 126 | 2,203 | 2,354 | » | 151 |
| 1902 | 208 | » | 50 | » | 258 | 1 | 61 | 1 | 63 | + 195 | 2,398 | 2,562 | » | 164 |
| 1903 | 201 | » | » | » | 201 | » | 115 | 6 | 121 | + 80 | 2,478 | 2,763 | » | 285 |
| 1904 | 185 | » | » | » | 185 | » | 82 | 3 | 85 | + 100 | 2,578 | 2,948 | » | 370 |
| 1905 | 153 | » | 92 | » | 245 | » | 58 | 2 | 60 | + 185 | 2,763 | 3,101 | » | 338 |
| 1906 | 63 | » | 38 | » | 101 | » | 25 | » | 25 | + 76 | 3,341 | 3,666 | » | 325 |
| 1907 | 175 | » | 43 | » | 218 | » | 24 | » | 24 | + 194 | 3,535 | 3,841 | » | 306 |
| 1908 | 360 | » | » | » | 360 | » | 20 | » | 20 | + 340 | 3,875 | 4,201 | » | 326 |
| 1909 | 138 | » | 2 | » | 140 | » | 20 | 1 | 21 | + 119 | 3,994 | 4,339 | » | 345 |
| 1910 | 138 | » | 40 | » | 178 | » | 27 | 2 | 29 | + 149 | 4,143 | 4,477 | » | 334 |

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

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

| ANNÉES — Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII. | ENTRÉES. Premier établissement. Extensions. — Matériel neuf. | Premier établissement. Changemt de classification. | Renouvellement. Matériel neuf. | Renouvellement. Matériel transformé. | Total. | SORTIES. Premier établissement — Changemt de classification. | A renouveler. Matériel mis hors de service. | A renouveler. Matériel transformé. | Total. | Augmentation ou diminution du parc. | Effectif au 31 décembre : Existant. | Effectif au 31 décembre : Devant exister | Balance de renouvellement : En plus. | Balance de renouvellement : En moins |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Voitures automotrices (*à vapeur et électriques*).** | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | » | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | + 1 | 14 | 14 | » | » |
| 1890 | » | » | 4 | » | 4 | » | » | » | » | + 4 | 54 | 49 | 5 | » |
| 1895 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 54 | 49 | 5 | » |
| 1896 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 54 | 49 | 5 | » |
| 1897 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 54 | 49 | 5 | » |
| 1898 | 5 | » | » | » | 5 | » | » | » | » | + 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 |
| 1906 | » | » | » | » | » | » | 1 | » | 1 | — 1 | 39 | 71 | » | 32 |
| 1907 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 39 | 71 | » | 32 |
| 1908 | 7 | » | » | » | 7 | » | » | » | » | + 7 | 46 | 78 | » | 32 |
| 1909 | » | » | » | » | » | » | 1 | » | 1 | — 1 | 45 | 78 | » | 33 |
| 1910 | » | » | » | » | » | » | 9 | » | 9 | — 9 | 36 | 78 | » | 42 |
| **Véhicules pour trains de voyageurs.** | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | 77 | » | 5 | » | 82 | » | 78 | 5 | 83 | — 1 | 4,192 | 4,068 | 124 | » |
| 1890 | 44 | » | 78 | 5 | 127 | » | 69 | 7 | 76 | + 51 | 4,726 | 4,665 | 61 | » |
| 1895 | 171 | » | 193 | » | 364 | » | 21 | 2 | 23 | + 341 | 5,623 | 5,306 | 317 | » |
| 1896 | 317 | » | 60 | » | 377 | » | 76 | » | 76 | + 301 | 5,924 | 5,623 | 301 | » |
| 1897 | 100 | » | 2 | 14 | 116 | » | 65 | » | 65 | + 51 | 5,975 | 5,723 | 252 | » |
| 1898 | 783 | » | » | » | 783 | » | 91 | » | 91 | + 692 | 6,667 | 6,506 | 161 | » |
| 1899 | 219 | » | 5 | 1 | 225 | » | 65 | » | 65 | + 160 | 6,827 | 6,725 | 102 | » |
| 1900 | 258 | » | » | » | 258 | » | 54 | » | 54 | + 204 | 7,031 | 6,983 | 48 | » |
| 1901 | 649 | » | 2 | 25 | 676 | » | 93 | 99 | 192 | + 484 | 7,515 | 7,632 | » | 117 |
| 1902 | 845 | » | 1 | » | 846 | » | 112 | 23 | 135 | + 711 | 8,226 | 8,477 | » | 251 |
| 1903 | 387 | » | » | » | 387 | » | 136 | 22 | 158 | + 229 | 8,455 | 8,864 | » | 409 |
| 1904 | 225 | » | » | » | 225 | » | 111 | 7 | 118 | + 107 | 8,562 | 9,089 | » | 527 |
| 1905 | 401 | » | » | 1 | 402 | » | 86 | 9 | 95 | + 307 | 8,869 | 9,490 | » | 621 |
| 1906 | 53 | » | » | 29 | 82 | » | 59 | 4 | 63 | + 19 | 8,888 | 9,543 | » | 655 |
| 1907 | 365 | » | 1 | » | 366 | » | 29 | 6 | 35 | + 331 | 9,219 | 9,908 | » | 689 |
| 1908 | 493 | » | 12 | » | 505 | » | 54 | 1 | 55 | + 450 | 9,669 | 10,401 | » | 732 |
| 1909 | 325 | » | 32 | » | 357 | » | 72 | » | 72 | + 285 | 9,954 | 10,726 | » | 772 |
| 1910 | 447 | » | 56 | 4 | 507 | » | 68 | » | 68 | + 439 | (1)10,393 | 11,173 | » | 780 |
| **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 | + 468 | 43,523 | 44,586 | » | 1,063 |
| 1895 | 583 | » | 1,156 | 3 | 1,742 | » | 498 | » | 498 | + 1,244 | 46,390 | 45,517 | 873 | » |
| 1896 | 1,201 | » | 733 | » | 1,934 | » | 766 | » | 766 | + 1,168 | 47,558 | 46,718 | 840 | » |
| 1897 | 2,148 | » | 1,197 | 55 | 3,400 | » | 628 | 65 | 693 | + 2,707 | 50,265 | 48,866 | 1,399 | » |
| 1898 | 8,914 | » | 740 | » | 9,654 | » | 621 | » | 621 | + 9,033 | 59,298 | 57,780 | 1,518 | » |
| 1899 | 2,072 | » | » | 3 | 2,075 | » | 825 | » | 825 | + 1,250 | 60,548 | 59,852 | 696 | » |
| 1900 | 3,627 | » | 621 | 13 | 4,261 | » | 587 | » | 587 | + 3,674 | 64,222 | 63,479 | 743 | » |
| 1901 | 1,180 | » | » | 103 | 1,283 | » | 633 | 24 | 657 | + 626 | 64,848 | 64,659 | 189 | » |
| 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 | 69,343 | » | 1,484 |
| 1904 | 2,731 | » | » | 10 | 2,741 | » | 700 | » | 700 | + 2,041 | 69,900 | 72,074 | » | 2,174 |
| 1905 | 2,724 | » | » | 17 | 2,741 | » | 421 | » | 421 | + 2,320 | 72,220 | 74,798 | » | 2,578 |
| 1906 | 997 | » | 494 | 142 | 1,633 | » | 493 | 25 | 518 | + 1,115 | 73,335 | 75,795 | » | 2,460 |
| 1907 | 2,897 | » | 130 | 7 | 3,034 | » | 172 | » | 172 | + 2,862 | 76,197 | 78,692 | » | 2,495 |
| 1908 | 4,259 | » | » | 2 | 4,261 | » | 158 | » | 158 | + 4,103 | 80,300 | 82,931 | » | 2,651 |
| 1909 | 1,793 | » | 420 | 8 | 2,221 | » | 219 | » | 219 | + 2,002 | 82,302 | 84,744 | » | 2,442 |
| 1910 | 2,028 | » | 563 | 2 | 2,593 | » | 214 | » | 214 | + 2,379 | 84,681 | 86,772 | » | 2,091 |

(1) Non compris 30 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 36 « parties voitures » de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

## N° XX. — *Situation du matériel à voyageurs*

| ANNÉES. | ENTRÉES : PLACES OFFERTES. | | | | | SORTIES : PLACES OFFERTES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PREMIER ÉTABLISSEMENT. | | RENOUVELLEMENT. | | TOTAL. | PREMIER établissement — CHANGEMENT de classification. | A RENOUVELER. | | TOTAL. |
| | Extension. — Matériel neuf. | Changement de classification. | Matériel neuf. | Matériel transformé. | | | Matériel démoli. | Matériel transformé. | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1874 . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1875 . . . | 9,316 | » | 2,740 | » | 12,056 | » | 3,055 | 97 | 3,152 |
| 1876 . . . | 2,594<br>*94* | » | 4,173 | » | 6,767<br>*94* | » | 3,065 | » | 3.065 |
| 1877 . . | 2,776 | » | 1,338 | » | 4,114 | » | 2,687 | » | 2,687 |
| 1878 . . . | 7,454<br>*517* | » | 4,783 | » | 12,217<br>*517* | » | 1,589 | » | 1,589 |
| 1879 . . . | 7,544 | » | 1,313 | » | 8,857 | » | 2,433 | » | 2,433 |
| 1880 . . . | 9,045<br>*47* | » | 11,960<br>*47* | » | 21,005<br>*94* | » | 2,265<br>*47* | 24 | 2,289<br>*47* |
| 1881 . . . | 428 | » | » | 34 | 462 | » | 2,702 | 40 | 2,742 |
| 1882 . . . | 3,255 | 54 | » | 340 | 3.629 | » | 1,803<br>*47* | 396 | 2,199<br>*47* |
| 1883 . . . | 2,611 | » | 52 | » | 2,663 | » | 1,226 | 97 | 1,323 |
| 1884 . . . | » | » | 34 | » | 34 | » | 2,916 | » | 2,916 |
| 1885 . . . | 2,535 | 195 | 383<br>*53* | » | 3,113<br>*53* | » | 1,991 | » | 1,991 |
| 1886 . . . | 397<br>*325* | » | 186<br>*15* | » | 583<br>*340* | » | 2,132 | 1,634 | 3,766 |
| 1887 . . . | 1,116<br>*345* | » | 4,155 | » | 5,271<br>*345* | » | 1,812 | » | 1,812 |
| 1888 . . . | 14,880<br>*45* | 102 | 160 | » | 15,142<br>*45* | » | 700 | » | 700 |
| 1889 . . . | 8,232 | » | 714 | 2,964 | 11,910 | » | 1,418 | 2,949 | 4,367 |
| 1890 . . . | 2,524 | » | 3,206<br>*212* | 2,073 | 7,803<br>*212* | » | 1,968 | 2,286 | 4,254 |
| 1891 . . . | 2,240 | » | » | 88 | 2,328 | » | 1,108 | 96 | 1,204 |
| 1892 . . . | 9,072 | » | » | 290 | 9,362 | » | 452 | 208 | 610 |
| 1893 . . . | » | » | 13,372 | 56 | 13,428 | » | 1,138 | 68 | 1.206 |
| 1894 . . . | 9,148 | » | » | 54 | 9,202 | » | 982 | » | 982 |
| 1895 . . . | 5,084 | » | 10,862 | » | 15,946 | » | 284 | 48 | 332 |
| 1896 . . . | 12,653 | » | 725 | 24 | 13,402 | » | 2,223 | » | 2,223 |
| 1897 . . . | 4,174 | » | » | » | 4,174 | » | 1,860 | » | 1,860 |
| 1898 . . . | 17,092 | » | » | » | 17,092 | » | 3,218 | » | 3,218 |
| 1899 . . . | 8,837 | » | » | » | 8,837 | » | 1,220 | » | 1,220 |
| 1900 . . . | 12,311 | » | » | » | 12,311 | » | 1,177 | 26 | 1,203 |
| 1901 . . | 22,326 | » | » | 16 | 22,342 | » | 3,081 | » | 3,081 |
| 1902 . . . | 32,280 | » | » | 1,029 | 33,309 | » | 1,478 | » | 1,478 |
| 1903 . . . | 13,496 | » | » | 77 | 13,573 | » | 2,412 | » | 2,412 |
| 1904 . . . | 5,292 | » | » | 1,142 | 6,434 | » | 2,632 | » | 2,632 |
| 1905 . . . | 17,096 | » | » | 70 | 17,166 | » | 1,130 | » | 1,130 |
| 1906 . . . | 1,860 | » | » | 526 | 2,386 | » | 1,015 | 342 | 1,357 |
| 1907 . . . | 13,700 | » | » | 6,166 | 19,866 | » | 438 | 3,720 | 4,158 |
| 1908. . . . | 12,363 | » | 448 | 2,285 | 15,096 | » | 662 | 1,927 | 2,589 |
| 1909. . . . | 9,804 | » | 1,524 | 706 | 12.034 | » | 1,198 | 656 | 1,854 |
| 1910. . . . | 17,436 | » | 1,434 | » | 18,870 | » | 1,076 | » | 1,076 |

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du 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 en retranchant celles de la colonne 7.

*au point de vue des places offertes.*

| Augmentation ou diminution du parc. | Effectif au 31 décembre — existant (1). | Effectif au 31 décembre — devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2). | Balance de renouvellement en places offertes. — En plus. | Balance de renouvellement en places offertes. — En moins. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| » | 71,340 | 69,475 | 1,865 | » | |
| + 8,924 | 80,264 | 78,791 | 1,473 | » | Cette situation comprend les voitures à vapeur qui sont représentées par les chiffres en italiques. |
| + 3,702<br>+ *94* | 83,966<br>*94* | 81,385<br>*94* | 2,581 | » | |
| + 1,427 | 85,393<br>*94* | 84,161<br>*94* | 1,232 | » | |
| + 10,628<br>+ *517* | 96,021<br>*611* | 91,595<br>*611* | 4,426 | » | |
| + 6,424 | 102,445<br>*611* | 99,139<br>*611* | 3,306 | » | |
| + 18,716<br>+ *47* | 121,161<br>*658* | 108,184<br>*658* | 12,977 | » | |
| − 2,280 | 118,881<br>*658* | 108,612<br>*658* | 10,269 | » | |
| + 1,430<br>− *47* | 120,311<br>*611* | 111,901<br>*658* | 8,363 | » | |
| + 1,340 | 121,651<br>*611* | 114,512<br>*658* | 7,092 | » | |
| − 2,882 | 118,769<br>*611* | 114,512<br>*658* | 4,210 | » | |
| + 1,122<br>+ *53* | 119,891<br>*664* | 117,242<br>*658* | 2,655 | » | |
| − 3,183<br>+ *340* | 116,708<br>*1,004* | 117,639<br>*983* | » | 910 | |
| + 3,459<br>+ *345* | 120,167<br>*1,349* | 118,755<br>*1,328* | 1,433 | » | |
| + 14,442<br>+ *45* | 134,609<br>*1,394* | 133,737<br>*1,373* | 893 | » | |
| + 7,543 | 142,152<br>*1,394* | 141,969<br>*1,373* | 204 | » | |
| + 3,549<br>+ *212* | 145,701<br>*1,606* | 144,493<br>*1,373* | 1,441 | » | |
| + 1,124 | 146,825<br>*1,606* | 146,733<br>*1,373* | 325 | » | |
| + 8,722 | 155,547<br>*1,606* | 155,805<br>*1,373* | » | 25 | |
| + 12,222 | 167,769<br>*1,606* | 155,805<br>*1,373* | 12,197 | » | |
| + 8,220 | 175,989<br>*1,606* | 164,953<br>*1,373* | 11,269 | » | |
| + 15,614 | 191,603<br>*1,606* | 170,037<br>*1,373* | 21,799 | » | |
| + 11,179 | 202,782<br>*1,606* | 182,690<br>*1,373* | 20,325 | » | |
| + 2,314 | 205,096<br>*1,606* | 186,864<br>*1,373* | 18,465 | » | |
| + 13,874 | 218,970<br>*1,606* | 203,956<br>*1,373* | 15,247 | » | |
| + 7,617 | 226,587<br>*1,606* | 212,793<br>*1,373* | 14,027 | » | |
| + 11,108 | 237,945<br>*1,356* | 225,104<br>*1,373* | 12,824 | » | |
| + 19,261 | 257,778<br>*784* | 247,430<br>*1,373* | 9,759 | » | |
| + 31,831 | 289,781<br>*612* | 279,710<br>*1,373* | 9,310 | » | |
| + 11,161 | 301,069<br>*485* | 293,206<br>*1,373* | 6,975 | » | |
| + 3,802 | 304,958<br>*418* | 298,498<br>*1,373* | 5,485 | » | |
| + 16,036 | 320,974<br>*418* | 315,594<br>*1,373* | 4,425 | » | |
| + 1,029 | 322,026<br>*395* | 317,454<br>*1,373* | 3,594 | » | |
| + 15,708 | 337,734<br>*395* | 331,154<br>*1,373* | 5,602 | » | |
| + 12,507 | 350,241<br>*395* | 343,817<br>*1,373* | 5,746 | » | |
| + 10,200 | 360,441<br>*395* | 353,321<br>*1,373* | 6,142 | » | |
| + 17,794 | 378,235<br>*395* | 370,757<br>*1,373* | 6,500 | » | |

N° XXI. — *Situation du matériel pour trains de*

| ANNÉES. | ENTRÉES : TONNES. | | | | | SORTIES : TONNES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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. . | 48,773 ¼ | » | 7,481 ½ | » | 56,254 ¾ | 1,264 ¼ | 2,096 ¾ | 20 | 3,381 |
| 1876 . . | 11,367 ½ | » | 5,880 | 10 | 17,257 ½ | » | 4,519 ¼ | » | 4,519 ¼ |
| 1877. . . | 5,190 | » | 7,676 ¼ | » | 12,866 ¼ | 60 | 4 890 ¾ | » | 4,950 ¾ |
| 1878 . . | 10,910 | » | 2,460 | » | 13,400 | » | 5,786 | 30 | 5 816 |
| 1879 . . | 10,101 ½ | » | 5 200 | » | 15,301 ½ | » | 3,851 ½ | 10 | 3.871 ½ |
| 1880. . . | 34,811 | » | 75 | 3 | 34,889 | » | 3,000 ½ | 690 | 3,690 ½ |
| 1881. . . | 33,856 | » | 602 ½ | 1,210 | 35,668 ½ | » | 2,028 ½ | 327 ½ | 2,356 |
| 1882. . . | 39,018 | » | » | 217 ½ | 39,265 ½ | » | 3,151 ½ | 320 | 3,471 ½ |
| 1883. . . | 4,651 ½ | » | 4,240 | » | 8 891 ½ | » | 4,315 | 35 | 4,350 |
| 1884. . . | 2,000 | » | 5,860 | 785 | 8,643 | » | 5,312 ½ | » | 5,312 ½ |
| 1885. . . | » | » | 1,540 | » | 1.540 | » | 4,930 | 53 ½ | 4,983 ½ |
| 1886. . . | » | » | 2,075 | 172 ½ | 2,247 ½ | » | 5,761 | 140 | 5,901 |
| 1887. . . | » | » | » | 400 | 400 | » | 3,490 ½ | 72 ½ | 3,563 |
| 1888. . . | 2,700 | » | 17,300 | 100 | 20.100 | » | 2,411 | 137 ½ | 2,548 ½ |
| 1889. . . | 7,064 ½ | » | 2,525 | 125 ½ | 9,715 | » | 2,261 ½ | 1,137 ½ | 3.399 |
| 1890. . . | 7,665 ½ | » | 1,000 | 240 | 8,905 ½ | » | 3,415 ½ | 472 ½ | 3,888 |
| 1891. . | » | » | » | 3 315 | 3,315 | » | 2,752 | 2,967 ½ | 5,719 ½ |
| 1892. . . | 190 | » | 7,347 ½ | 2.300 | 9,857 ½ | » | 2,739 ½ | 1,801 ½ | 4.541 |
| 1893 . . | 1.650 | » | 1,142 ½ | 1,664 | 4,456 ½ | » | 3,839 | 1.762 ½ | 5,601 ½ |
| 1894. . . | 1,060 | » | 18,025 | 525 | 19,610 | » | 3,264 ½ | 410 | 3.674 ½ |
| 1895. . . | 6,689 | » | 15,159 ½ | 500 | 22,328 ½ | » | 4,924 | 470 | 5,394 |
| 1896. . . | 16,040 | » | 9,551 ½ | 23,619 | 49,190 ½ | » | 8,107 | 1,165 | 9,272 |
| 1897. . . | 29,997 | » | 14,102 | 2,212 ½ | 46,311 ½ | » | 6,421 | 630 | 7,051 |
| 1898. . . | 94,758 | » | 11,100 | » | 105,858 | » | 5,775 ½ | » | 5,775 ½ |
| 1899. . . | 25,720 | » | 30 | » | 25,750 | » | 8.250 | » | 8,250 |
| 1900. . . | 51,334 | » | 9,200 | » | 60,534 | » | 4,980 ½ | » | 4,980 ½ |
| 1901 . | 15,125 | » | » | 775 | 15,900 | » | 5,443 | 459 | 5,902 |
| 1902. . . | 19,798 | » | » | 1,270 | 21,068 | » | 8.856 | 895 | 9,751 |
| 1903. . | 47,781 | » | » | 210 | 47,991 | » | 6,507 | » | 6,507 |
| 1904. . . | 41,027 | » | » | » | 41,027 | » | 6.380 | 260 | 6,640 |
| 1905. . . | 42,069 | » | » | 100 | 42,169 | » | 3,777 | » | 3,777 |
| 1906. . . | 11,159 ½ | » | 4.620 | 27.646 | 43,425 ½ | » | 4.519 | 27,530 | 32,049 |
| 1907. . . | 48,064 ½ | » | 1.950 | 16,065 ½ | 66,078 | » | 1,589 ½ | 13,198 | 14,787 ½ |
| 1908. . . | 67,765 | » | 7 ½ | 18,047 ½ | 85,820 | » | 1.560 | 13.698 ½ | 13,258 ½ |
| 1909. . | 28,664 ½ | » | 8 375 | 7.766 | 44.805 ½ | » | 1,959 ½ | 8.306 | 10,265 ½ |
| 1910. . . | 34,446 | » | 10,600 | 4,044 ½ | 49 090 ½ | » | 2,058 | 4,092 | 6,150 |

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation

(2) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées

*marchandises au point de vue du tonnage utilisable.*

| Augmentation ou DIMINUTION du PARC. | EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE. | | BALANCE le renouvellement en tonnes de capacité. | | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|---|---|
| | existant (1). | devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2). | En plus. | En moins. | |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| » | 211,022 | 196,812 | 14,210 | » | |
| + 52,873 3/4 | 263,895 3/4 | 244,321 | 19,574 3/4 | » | |
| + 12.738 1/4 | 276,634 | 255,688 1/2 | 20,945 1/2 | » | |
| + 7,915 1/2 | 284,549 1/2 | 260,818 1/2 | 23,731 | » | |
| + 7,584 | 292,133 1/2 | 271,758 1/2 | 20,375 | » | |
| + 11,450 | 303 563 1/2 | 281,860 | 21 703 1/4 | » | |
| + 31,198 1/2 | 334,762 | 316,671 | 18,091 | » | |
| + 33,312 1/2 | 368.074 1/2 | 350,527 | 17,547 1/2 | » | |
| + 35,794 | 403,868 1/2 | 389,575 | 14,293 1/2 | » | |
| + 4,541 1/2 | 408,410 | 394,226 1/2 | 14,183 1/2 | » | |
| + 3,332 1/2 | 411,742 1/2 | 396,226 1/2 | 15,516 | » | |
| — 3,443 1/2 | 408.299 | 396.226 1/2 | 12,072 1/ | » | |
| — 3,653 1/2 | 404,645 1/2 | 396,226 1/2 | 8,419 | » | |
| — 3,163 | 401,482 1/2 | 396,226 1/2 | 5,256 | » | |
| + 17,551 1/2 | 419,034 | 398,926 1/2 | 20,107 1/2 | » | |
| + 6,316 | 425.350 | 405.991 | 19.359 | » | |
| + 5,017 1/2 | 430,367 1/2 | 413,656 1/2 | 16,711 | » | |
| — 2,404 1/2 | 427,963 | 413,656 1/2 | 14,306 1/2 | » | |
| + 5,296 1/2 | 433,259 1/2 | 413.846 1/2 | 19,413 | » | |
| — 1,165 | 432,094 1/2 | 415,476 1/2 | 16,618 | » | |
| + 13,935 1/2 | 448,030 | 416,536 1/2 | 31,493 1/2 | » | |
| + 16,934 1/2 | 464,964 1/2 | 423,225 1/2 | 41,739 | » | |
| + 39,918 1/2 | 504,883 | 439,265 1/2 | 65,617 1/2 | » | |
| + 39,260 1/2 | 544,143 1/2 | 469,262 1/2 | 74,881 | » | |
| +100,082 1/2 | 644,226 | 564,020 1/2 | 80,205 1/2 | » | |
| + 17,500 | 661,726 | 589,740 1/2 | 71.985 1/2 | » | |
| + 55,553 1/2 | 717,279 1/2 | 641,074 1/2 | 76 205 | » | |
| + 9,998 | 727,277 1/2 | 656.199 1/2 | 71,078 | » | |
| + 11.317 | 738,594 1/2 | 675,997 1/2 | 62,597 | » | |
| + 41,484 | 780,078 1/2 | 723,778 1/2 | 56,300 | » | |
| + 34,387 | 814,465 1/2 | 764,805 1/2 | 49,660 | » | |
| + 38,392 | 852,857 1/2 | 806,874 1/2 | 45,983 | » | |
| + 11,376 1/2 | 864.234 | 818,034 | 46,200 | » | |
| + 51,290 1/2 | 915.524 1/2 | 866,098 1/2 | 49.426 | » | |
| + 70,561 1/2 | 986,086 | 933 863 1/2 | 52,222 1/2 | » | |
| + 34,540 | 1,020,626 | 962,528 | 58,098 | » | |
| + 42,940 1/2 | 1,063 566 1/2 | 996,974 | 66.592 1/2 | » | |

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

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

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

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

| | | LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL. | | | | ENSEMBLE. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | à deux essieux moteurs. | à trois essieux moteurs. | à quatre essieux moteurs. | à cinq essieux moteurs. | Locomotives à tender indépendant. | Locomotives-tenders. | Totaux ou moyennes. |
| Nombre d'unités (1) | | 798 | 3,048 | 323 | 5 | 3,024 | 1,150 | 4,174 |
| Nombre d'essieux moteurs | | 1,596 | 9,144 | 1,292 | 25 | 8,545 | 3,512 | 12,057 |
| Puissance de traction en kilogrammes. | En tout | 3,774,999 | 19,818,106 | 2,566,443 | 103,500 | 20,641,634 | 5,621,414 | 26,263,048 |
| | Par locomotive | 4,730 | 6,501 | 7,948 | 20,700 | 6,826 | 4,888 | 6,292 |
| | Par essieu moteur | 2,365 | 2,167 | 1,987 | 4,140 | 2,416 | 1,601 | 2,178 |
| Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche. | En tout | 24,357,790 | 125,092,700 | 20,215,600 | 439,000 | 123,641,200 | 46,463,890 | 170,105,090 |
| | Par locomotive | 30,523 | 41,040 | 62,586 | 87,800 | 40,886 | 40,414 | 40,753 |
| Poids moyen en kilog. des locomotives à vide. | En tout | 35,316,155 | 118,020,765 | 15,749,080 | 469,500 | 126,252,465 | 43,303,035 | 169,555,500 |
| | Par locomotive | 44,256 | 38,720 | 48,759 | 93,900 | 41,750 | 37,655 | 40,622 |
| Poids moyen en kilog. des locomotives en service. | En tout | 39,767,215 | 131,759,840 | 20,260,560 | 521,000 | 137,805,165 | 54,503,450 | 192,308,615 |
| | Par locomotive | 49,834 | 43,228 | 62,727 | 104,200 | 45,570 | 47,394 | 46,073 |

### B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

| | | |
|---|---|---|
| Nombre d'unités | | 2,993 |
| Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide. | En tout | 44,968,350 |
| | Par tender | 15,023 |
| Poids moyen en kilogrammes des tenders en service. | En tout | 93,860,270 |
| | Par tender | 31,360 |

1) Non compris 36 voitures automotrices et 3 locomotives électriques. (*Voir* ann. XIX.)

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

| ANNÉES. | EFFECTIF des locomotives au 31 décembre. (1) | PUISSANCE moyenne de traction des locomotives figurant dans l'effectif au 31 décembre. | POIDS MOYEN des locomotives en service au 31 décembre. | NOMBRE de locomotives à bogie au 31 décembre. | NOMBRE de locomotives équipées au frein Westinghouse au 31 décembre. | NOMBRE de locomotives à surchauffe au 31 décembre. | NOMBRE de locomotives Compound au 31 décembre. | NOMBRE de chevaux-heures utiles développés par les locomotives pendant l'exercice considéré. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Kg. | Kg. | | | | | |
| 1889 | 1,811 | 4.618 | 37,236 | » | 682 | » | » | 308,763,478 |
| 1890 | 1.923 | 4,709 | 37,339 | » | 698 | » | » | 320,119,130 |
| 1891 | 2.016 | 4,815 | 37,643 | » | 729 | » | » | 331,560,000 |
| 1892 | 2,037 | 4,826 | 37,877 | » | 756 | » | » | 320,274,783 |
| 1893 | 2,051 | 4,830 | 37,970 | » | 786 | » | » | 320,780,435 |
| 1894 | 2,079 | 4,828 | 38,120 | » | 818 | » | » | 326,177,391 |
| 1895 | 2.130 | 4,854 | 38,130 | » | 821 | » | » | 347,946,956 |
| 1896 | 2,157 | 4,900 | 38,309 | » | 827 | » | » | 361,268,261 |
| 1897 | 2,257 | 4,988 | 38,611 | » | 860 | » | » | 390,802,174 |
| 1898 | 2,571 | 5,070 | 39,016 | 5 | 950 | » | » | 420,642,608 |
| 1899 | 2,617 | 5,084 | 38,892 | 5 | 942 | » | » | 504,322,174 |
| 1900 | 2,690 | 5,009 | 39,160 | 60 | 1,001 | » | » | 558,105,217 |
| 1901 | 2,834 | 5,091 | 39,808 | 148 | 1,117 | » | » | 558,468,261 |
| 1902 | 2,967 | 5,246 | 40,616 | 197 | 1,202 | » | » | 596,050,435 |
| 1903 | 3,088 | 5,358 | 41,185 | 266 | 1,409 | 2 | » | 629,046,087 |
| 1904 | 3,186 | 5,507 | 41,900 | 310 | 1,484 | 3 | » | 655,267,391 |
| 1905 | 3,309 | 5,605 | 42,902 | 431 | 1,609 | 30 | 44 | 716,792,174 |
| 1906 | 3,425 | 5,706 | 43,430 | 445 | 1,694 | 65 | 53 | 778,803,043 |
| 1907 | 3,633 | 5,897 | 44,229 | 467 | 1,890 | 125 | 74 | 822,714,783 |
| 1908 | 3,910 | 6,027 | 44,734 | 501 | 2,163 | 236 | 79 | 815,133,378 |
| 1909 | 4,045 | 6,145 | 45,332 | 548 | 2,305 | 326 | 79 | 805,259,474 |
| 1910 | 4,174 | 6,292 | 46,073 | 586 | 2,414 | 441 | 79 | 855,254,587 |

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

**N° XXIII.** — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

| DATES. | EN PLUS. KILOGRAMMES. | EN MOINS. KILOGRAMMES. | BALANCE. |
|---|---|---|---|
| 31 décembre 1874. | . . . . . | . . . . . | +232 659 |
| — 1875. | » | 20,328 | +212,331 |
| — 1876. | » | 34,708 | +177,623 |
| — 1877 | » | 19,662 | +157,961 |
| — 1878. | » | 43,350 | +114.611 |
| — 1879. | 74,342 | » | +188,953 |
| — 1880. | » | 41,218 | +147,735 |
| — 1881. | 138,156 | » | +285,891 |
| — 1882. | 68,934 | » | +354 825 |
| — 1883. | » | 22,274 | +332,551 |
| — 1884. | » | 40,906 | +291,645 |
| — 1885. | 103,053 | » | +394,698 |
| — 1886. | » | 80,683 | +314,015 |
| — 1887. | » | 158.460 | +155,555 |
| — 1888. | » | 139,484 | + 16 071 |
| — 1889. | 96,478 | » | +112,549 |
| — 1890. | 119,887 | » | +232,436 |
| — 1891. | 254,464 | » | +486,900 |
| — 1892. | » | 39,756 | +447.144 |
| — 1893. | 19,396 | » | +466 540 |
| — 1894. | » | 36,668 | +429,872 |
| — 1895. | 79,700 | » | +509,572 |
| — 1896. | 73,470 | » | +583,042 |
| — 1897. | 215,008 | » | +798,050 |
| — 1898. | » | 174,252 | +623 798 |
| — 1899. | » | 166,230 | +457,568 |
| — 1900. | » | 155,754 | +301 814 |
| — 1901. | » | 30,386 | +271,428 |
| — 1902. | 40,597 | » | +312,025 |
| — 1903. | » | 325,900 | — 13,875 |
| — 1904. | » | 288,550 | —302,425 |
| — 1905. | 432,809 | » | +130,384 |
| — 1906. | 113 551 | » | +243,935 |
| — 1907. | 229,893 | » | +473,828 |
| — 1908. | » | 33,500 | +440,328 |
| — 1909. | 69,397 | » | +509,725 |
| — 1910. | » | 55,138 | +454 587 |
| | 2,129,135 | 1,907,207 | |

Balance (période de 1875 à 1910). 221,928
Report des résultats au 31 déc. 1874. + 232,659

Balance au 31 décembre 1910 . . . + 454,587

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

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

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

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

| ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895 voir C.R. de 1896, annexes XXI et XXII.) | DÉMOLITION. VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1er janvier de l'année considérée. 1 | VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année. 2 | MOINS-VALUE du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc. 3 | Ensemble. 4 | RENOUVELLEMENT. VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgétaires antérieurement au 1er janvier de l'année considérée. 5 | VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée. 6 | Ensemble. 7 | BALANCE. VALEUR en ARGENT. 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Matériel de traction.** | | | | | | | | |
| 1880 | 12,002,988 | 597,690 | » | 12,600,678 | 16,011,073 | 183,800 | 16,194,873 | + 3,594,195 |
| 1885 | 15,254,104 | 1,930,094 | » | 17,184,198 | 19,447,050 | 2,389,524 | 21,836,574 | + 4,652,373 |
| 1890 | 23,195,326 | 285,509 | » | 23,480,835 | 24,022,952 | 2,166,108 | 26,189,060 | + 2,708,225 |
| 1895 | 26,256,704 | 1,243,521 | » | 27,500,225 | 30,262,403 | 1,832,750 | 32,095,153 | + 4,594,928 |
| 1896 | 27,500,225 | 1,327,243 | » | 28,827,468 | 32,095,153 | 1,387,700 | 33,482,853 | + 4,655,385 |
| 1897 | 28,827,468 | 1,110,362 | » | 29,937,830 | 33,482,853 | 2,960,330 | 36,443,183 | + 6,505,353 |
| 1898 | 29,937,830 | 2,105,653 | » | 32,043,483 | 36,443,183 | 186,044 | 36,629,227 | + 4,585,744 |
| 1899 | 32,043,483 | 2,108,355 | » | 34,151,838 | 36,629,227 | 232,285 | 36,861,512 | + 2,709,674 |
| 1900 | 34,151,838 | 2,439,810 | » | 36,591,648 | 36,861,512 | 549,672 | 37,411,184 | + 819,536 |
| 1901 | 36,591,648 | 2,078,222 | » | 38,669,870 | 37,411,184 | 1,945,618 | 39,356,802 | + 686,932 |
| 1902 | 38,669,870 | 4,068,202 | » | 42,738,072 | 39,356,802 | 4,976,075 | 44,332,877 | + 1,594,805 |
| 1903 | 42,738,072 | 4,437,065 | » | 47,175,137 | 44,332,877 | » | 44,332,877 | − 2,842,260 |
| 1904 | 47,175,137 | 4,147,065 | » | 51,322,202 | 44,332,877 | » | 44,332,877 | − 6,989,325 |
| 1905 | 51,322,202 | 2,691,089 | » | 54,013,291 | 44,332,877 | 7,672,010 | 52,004,887 | − 2,008,404 |
| 1906 | 54,013,291 | 1,316,985 | » | 55,330,276 | 52,004,887 | 2,415,085 | 54,419,972 | − 910,304 |
| 1907 | 55,330,276 | 737,274 | » | 56,067,550 | 54,419,972 | 2,881,244 | 57,301,216 | + 1,233,666 |
| 1908 | 56,067,550 | 621,623 | » | 56,689,173 | 57,301,216 | 275,295 | 57,576,511 | + 887,338 |
| 1909 | 56,689,173 | 920,480 | » | 57,609,653 | 57,576,511 | 1,562,330 | 59,138,841 | + 1,529,188 |
| 1910 | 57,609,653 | 1,368,418 | » | 58,978,071 | 59,138,841 | 733,860 | 59,872,701 | +(2) 894,630 |
| **Matériel de transport.** | | | | | | | | |
| 1880 | 18,602,712 | 1,124,424 | 1,273,416 | 21,000,552 | 25,724,001 | 2,321,970 | 28,045,971 | + 7,045,419 |
| 1885 | 25,014,024 | 1,787,904 | 1,947,372 | 28,749,300 | 31,111,647 | 266,105 | 31,377,752 | + 2,628,452 |
| 1890 | 31,863,000 | 1,315,320 | 1,789,068 | 34,967,388 | 37,173,642 | 1,081,037 | 38,254,679 | + 3,287,291 |
| 1895 | 37,138,248 | 1,117,440 | 1,265,268 | 39,520,956 | 47,213,864 | 3,641,302 | 50,855,166 | +11,334,210 |
| 1896 | 38,255,688 | 2,177,797 | 1,397,964 | 41,831,449 | 50,855,166 | 2,445,783 | 53,300,949 | +11,469,500 |
| 1897 | 40,433,485 | 1,950,864 | 1,389,816 | 43,774,165 | 53,300,949 | 3,782,541 | 57,083,490 | +13,309,325 |
| 1898 | 42,384,349 | 1,918,272 | 1,642,508 | 45,945,129 | 57,083,489 | 2,267,485 | 59,350,974 | +13,405,845 |
| 1899 | 44,302,621 | 2,397,660 | 1,390,980 | 48,091,261 | 59,350,974 | 56,875 | 59,407,849 | +11,316,588 |
| 1900 | 46,700,281 | 1,762,296 | 1,390,980 | 49,853,557 | 59,407,854 | 2,473,814 | 61,881,668 | +12,028,111 |
| 1901 | 48,462,577 | 1,990,804 | 1,377,012 | 51,830,393 | 61,881,668 | 97,000 | 61,978,668 | ÷10,448,275 |
| 1902 | 50,453,381 | 2,982,318 | 1,377,012 | 54,812,711 | 61,978,668 | 36,840 | 62,015,508 | + 7,202,797 |
| 1903 | 53,435,699 | 2,890,355 | 1,377,012 | 57,703,066 | 62,015,508 | » | 62,015,508 | + 4,312,442 |
| 1904 | 56,326,054 | 2,608,678 | 1,377,012 | 60,311,744 | 62,015,508 | » | 62,015,508 | + 1,703,764 |
| 1905 | 58,934,732 | 1,588,235 | 1,377,012 | 61,899,979 | 62,015,508 | » | 62,015,508 | + 115,529 |
| 1906 | 60,522,967 | 1,398,729 | 1,380,504 | 63,302,200 | 62,015,508 | 1,591,130 | 63,606,638 | + 304,438 |
| 1907 | 61,921,696 | 636,068 | 1,337,436 | 63,895,200 | 63,606,638 | 379,210 | 63,985,848 | + 90,648 |
| 1908 | 62,557,764 | 736,170 | 1,340,053 | 64,633,987 | 63,985,848 | 193,920 | 64,179,768 | − 454,219 |
| 1909 | 63,293,934 | 992,466 | 1,350,203 | 65,636,603 | 64,179,768 | 5,089,780 | 69,269,548 | + 3,632,945 |
| 1910 | 64,286,400 | 946,217 | 1,370,805 | 66,603,420 | 69,269,548 | 2,917,800 | 72,187,348 | +(2)5,583,928 |

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

(2) Au 31 décembre 1910, il restait à fournir, sur fonds de renouvellement, du matériel de traction d'une valeur d'environ 3,568,150 francs et du matériel de transport d'une valeur d'environ 5,028,960 francs.

## N° XXV. — *Achats et consommation*

| ANNÉES. | DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES. | ACHATS. QUANTITÉS. | ACHATS. PRIX MOYEN par TONNE. | ACHATS. VALEUR. | CONSOMMATIONS TOTALES. QUANTITÉS. | CONSOMMATIONS TOTALES. PRIX MOYEN par TONNE. | CONSOMMATIONS TOTALES. VALEUR. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Kilogrammes. | Fr. | Francs. | Kilogrammes. | Fr. | Francs. |
| 1910. | Charbon menu demi-gras. . | 919,820,161 | 12 46 | 11,457,437 37 | 884,206,000 | 12 46 | 11,017,206 76 |
| | — menu gras. . . . | 226,135,626 | 13 29 | 3,004,488 90 | 214,264,000 | 13 29 | 2,847,568 56 |
| | — menu maigre. . . | 372,574,720 | 10 07 | 3,751,595 84 | 349,211,000 | 10 07 | 3,516,554 77 |
| | — gailleteux . . . . | 67,135,010 | 17 54 | 1,177,303 63 | 69,252,000 | 17 54 | 1,214,680 08 |
| | — gailleteries pour locomotives. | » | » | » | » | » | » |
| | Briquettes, type I . . . | 138,730,000 | 16 46 | 2,283,911 17 | 135,181,000 | 16 46 | 2,225,079 26 |
| | — type II . . . . | 408,087,500 | 18 46 | 7,534,119 48 | 387,595,000 | 18 46 | 7,155,003 70 |
| | *Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.* | 2,132,483,017 | 13 70 | 29,208,866 39 | 2,039,709,000 | 13 72 | 27,976,093 13 |
| | Charbon « anthracite » . . | 1,068,500 | 27 30 | 29,153 04 | 1,068,500 | 27 30 | 29,153 04 |
| | — « grains lavés ». . | 4,480,000 | 16 63 | 74,532 50 | 4,480,000 | 16 63 | 74,532 50 |
| | — « braisettes lavées». | 330,000 | 16 24 | 5,357 50 | 330,000 | 16 24 | 5,357 50 |
| | — « têtes de moineaux lavées ». | 115,000 | 31 00 | 3,565 » | 115,000 | 31 00 | 3,565 » |
| | Charbon pour forges . . . | 12,629,000 | 15 95 | 201,450 50 | 12,629,000 | 15 95 | 201,450 50 |
| | — gailletins . . . . | 4,504,000 | 22 25 | 100,188 50 | 4,504,000 | 22 25 | 100,188 50 |
| | — p^r fours à réchauffer. | 8,744,000 | 17 52 | 153,187 » | 8,744,000 | 17 52 | 153,187 » |
| | — pour fours Radelet, 60 p.c. de gros. | 170,000 | 18 74 | 3,185 » | 170,000 | 18 74 | 3,185 » |
| | Coke industriel . . . . . | 239,200 | 23 21 | 5,552 97 | 239,200 | 23 21 | 5,552 97 |
| | — pour réchauds, pour usines et pour trains légers. | 7,200,405 | 20 90 | 150,434 36 | 7,200,405 | 20 90 | 150,434 36 |
| | Coke spécial lavé pour fonderie | 2,890,000 | 28 30 | 81,775 » | 2,890,000 | 28 30 | 81,775 » |
| | Ensemble . | 2,174,853,122 | 13 80 | 30,017,247 76 | 2,082,079,105 | 13 82 | 28,784,474 50 |
| 1909. | Charbon menu demi-gras. . | 881,748,415 | 12 89 | 11,368,988 95 | 875,324,000 | 12 89 | 11,282,926 36 |
| | — menu gras. . . . | 218,288,626 | 13 64 | 2,977,740 77 | 212,755,000 | 13 64 | 2,901,978 20 |
| | — menu maigre . . . | 339,406,400 | 11 77 | 3,995,221 52 | 354,110,000 | 11 77 | 4,167,874 70 |
| | — gailleteux . . . . | 75,365,000 | 18 39 | 1,386,015 43 | 75,780,000 | 18 39 | 1,393,594 20 |
| | — gailleteries pour locomotives. | 622,882 | 18 15 | 11,304 81 | 583,000 | 18 15 | 10,581 45 |
| | Briquettes, type I . . . . | 144,381,000 | 17 45 | 2,519,861 » | 144,939,000 | 17 45 | 2,516,970 55 |
| | Briquettes, type II. . . . | 289,774,000 | 19 23 | 5,572,086 87 | 288,976,000 | 19 23 | 5,557,008 48 |
| | *Total des charbons menus et gailleteux, gailleteries et des briquettes.* | 1,949,583,023 | 14 28 | 27,831,219 35 | 1,951,767,000 | 14 26 | 27,830,933 94 |
| | Charbon « anthracite » . . | 559,000 | 29 32 | 16,390 90 | 559,000 | 29 32 | 16,390 90 |
| | — « grains lavés » . . | 1,880,000 | 14 61 | 27,470 » | 1,880,000 | 14 61 | 27,470 » |
| | — pour forges . . . | 12,772,000 | 14 82 | 189,321 50 | 12,840,000 | 14 82 | 190,288 80 |
| | — gailletins . . . . | 3,904,000 | 24 64 | 96,187 » | 3,904,000 | 24 64 | 96,187 » |
| | — p^r fours à réchauffer. | 8,573,000 | 19 07 | 163,470 50 | 8,747,000 | 19 07 | 166,805 29 |
| | — pour fours Radelet, 60 p. c. de gros. | 150,000 | 19 90 | 2,985 » | 150,000 | 19 90 | 2,985 » |
| | Coke industriel . . . . . | 95,000 | 20 13 | 1,912 50 | 95,000 | 20 13 | 1,912 50 |
| | — pour réchauds, pour usines et pour trains légers. | 8,651,210 | 22 04 | 190,693 95 | 8,651,210 | 22 04 | 190,693 95 |
| | Coke spécial lavé pour fonderie | 2,635,000 | 28 13 | 74,125 » | 2,635,000 | 28 13 | 74,125 » |
| | Ensemble. . . . | 1,988,802,233 | 14 38 | 28,593,775 70 | 1,991,228,210 | 14 36 | 28,597,792 38 |

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

*de combustibles.*

| CONSOMMATION DES LOCOMOTIVES. | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| QUANTITÉS. | PRIX MOYEN par TONNE. | VALEUR. | par train-kilomètre (1). | | par locomotive-kilomètre avec train (1). | | par locomotive-kilomètre en général (1). | |
| | | | Quantité. | Valeur. | Quantité. | Valeur. | Quantité. | Valeur. |
| Kilogrammes. | Fr. | Francs. | K. | F. | K. | F. | K. | F. |
| 810,052,000 | 12 46 | 10,093,247 92 | | | | | | |
| 200,010,000 | 13 29 | 2,658,132 90 | | | | | | |
| 342,179,500 | 10 07 | 3,445,747 57 | | | | | | |
| 3,675,300 | 17 54 | 64,464 76 | 24.61 | 0.336 | 20.87 | 0.285 | 16.02 | 0.219 |
| » | » | » | | | | | | |
| 132,731,500 | 16 46 | 2,184,760 49 | | | | | | |
| 386,841,200 | 18 46 | 7,141,088 55 | | | | | | |
| 1,875,489,500 | 13 64 | 25,587,442 19 | | | | | | |
| 806,763,400 | 12 89 | 10,399,480 23 | | | | | | |
| 199,052,300 | 13 64 | 2,715,073 37 | | | | | | |
| 343,468,000 | 11 77 | 4,042,618 36 | | | | | | |
| 5,703,500 | 18 39 | 104,887 37 | | | | | | |
| 552,600 | 18 15 | 10,029 69 | 24.04 | 0.340 | 20.50 | 0.290 | 15.76 | 0.223 |
| 142,567,400 | 17 45 | 2,487,801 13 | | | | | | |
| 286,930,700 | 19 23 | 5,517,677 36 | | | | | | |
| 1,785,037,900 | 14 16 | 25,277,267 51 | | | | | | |

## N° XXVI. — *Prix de revient de l'énergie électrique*

| NOMS DES USINES. | DÉPENSES. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Charges financières. Fr. | Matières. Fr. | Main-d'œuvre. Fr. | Réparation du matériel. Fr. | Entretien et réparation des bâtiments Fr. | Frais divers. Fr. |
| Berchem | 17,386 17 | 42,720 99 | 15.282 90 | 1,223 65 | 2,941 33 | » |
| Gand-Sud | 15,300 98 | 47,850 50 | 10,373 50 | 3,079 51 | 27 48 | 194 26 |
| Quaregnon-Central | 17,008 23 | 40,961 10 | 9,657 46 | 876 98 | 185 45 | 516 98 |
| Namur (atelier central) | 18,470 91 | 23,560 10 | 4,759 46 | 1,821 04 | 2,272 34 | 39 04 |
| Malines (usine centrale) | 22,464 22 | 43,167 41 | 15,088 80 | 48 39 | 100 63 | 219 40 |
| Anvers-Nord | 10,571 32 | 27,534 45 | 4,924 12 | 2.217 01 | 125 » | 3 10 |
| Anvers-Sud | 8,554 57 | 36,080 83 | 5,745 80 | 668 74 | 200 » | » |
| Montignies | 8,643 68 | 16,548 67 | 9,941 36 | 1,293 15 | 152 05 | 421 23 |
| Charleroy (Sud) | 8,672 43 | 19,428 96 | 6,652 27 | 2,001 74 | 16 » | 42 34 |
| Liége-Guillemins | 7,409 05 | 10,910 61 | 7,026 20 | 2,231 05 | » | 981 57 |
| Louvain (a. c. de locomotives) | 4,455 43 | 16,836 72 | 4,160 07 | — | » | » |
| Arlon | 7,411 18 | 18,294 19 | 5,826 20 | 747 97 | 130 » | 38 78 |
| Esschen | 5,488 37 | 10,127 12 | 5,607 53 | 759 84 | » | » |
| Mons | 5.242 32 | 12,129 81 | 5,829 30 | 1,014 08 | » | » |
| Namur (remise) | 6.452 21 | 15,621 40 | 4,879 75 | 99 55 | 46 44 | 553 06 |
| Ans | 5,727 07 | 8,379 93 | 6,291 71 | 325 37 | 100 » | 363 34 |
| Saint-Nicolas | 2,465 68 | 5,290 97 | 5,241 60 | 181 22 | 50 » | 207 20 |
| Welkenraedt | 7,069 61 | 10,756 15 | 5,175 92 | 156 74 | » | 38 91 |
| Ronet | 6,436 59 | 9,804 79 | 7,236 50 | 248 57 | 68 45 | » |
| Gentbrugge (a. c. de wagons) | 4,211 12 | 9,430 67 | 5,851 » | 656 18 | » | » |
| Courtrai | 5,767 05 | 12,532 65 | 5,643 55 | 1,000 04 | 121 20 | » |
| Marchienne-au-Pont | 5,975 24 | 5,587 29 | 4,443 29 | 189 56 | » | » |
| Luttre (atelier central) | 2,376 23 | 4,370 26 | 1,648 89 | 4 60 | 26 52 | » |
| Renory | 2,588 41 | 4,380 09 | 2,950 26 | 1,731 01 | » | 20 61 |
| Ath | 4,237 93 | 4,882 95 | 5,374 42 | 283 25 | 120 » | » |
| Lodelinsart | 1,350 27 | 4,915 57 | 4,024 23 | 180 76 | 65 » | 12 76 |
| Malines (grande usine) | 1,676 16 | 1,847 54 | 1,505 80 | 142 84 | » | 5 20 |
| Malines (petite usine) | 1,609 52 | 3,227 86 | 891 04 | 54 75 | 12 65 | » |
| Cuesmes (atelier central) | 2,432 75 | 2,700 91 | 1,179 13 | 86 44 | 240 » | » |
| Saint-Michel | 786 49 | 3,152 97 | 1,182 91 | 165 45 | » | » |

*produite dans les usines du chemin de fer en 1910.*

| Frais généraux. Fr. | Totales. Fr. | Puissance maxima débitée. Kwh. | Production totale. Kwh. | Consommation dans l'usine. Kwh. | Consommation en dehors de l'usine. Kwh. | Coût du kwh. utile. Cent. | *Observations.* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4,578 20 | 82,133 24 | 160,000 | 896,440 | 8,679 | 887,761 | 9 25 | |
| 4,922 02 | 81,747 75 | 204,000 | 820,833 | 5,101 | 815,731 | 10 02 | |
| 4,166 60 | 73,172 80 | 290,000 | 665,006 | 29,788 | 635,218 | 11 50 | |
| 2,594 57 | 53,497 46 | 310,000 | 573,999 | 222 | 573,777 | 9 32 | |
| 4,689 97 | 85,778 82 | 432,000 | 545,699 | 6,537 | 539,161 | 15 90 | Cette usine n'a fonctionné que partiellement |
| 2,784 29 | 48,159 29 | 127,030 | 454,324 | 4,291 | 450,033 | 10 70 | |
| 3,415 63 | 54,665 57 | 98,600 | 298,250 | 5,034 | 293,196 | 18 64 | |
| 2,257 03 | 39,237 19 | 80,600 | 291,911 | 8,268 | 283,643 | 13 83 | |
| 2,251 31 | 39,065 05 | 78,000 | 272,742 | 9,686 | 263,056 | 14 85 | |
| 1,691 95 | 30,250 43 | 55,775 | 224,918 | 3,008 | 221,909 | 13 63 | |
| 1,679 73 | 27,131 95 | 141,000 | 191,358 | » | 191,358 | 14 17 | |
| 2,048 90 | 34,497 22 | 66,000 | 187,196 | 1,369 | 185,827 | 18 56 | |
| 1,758 65 | 23,741 49 | 50,600 | 171,288 | 4,679 | 166,609 | 14 24 | |
| 1,492 03 | 23,707 54 | 40,200 | 162,503 | 1,671 | 160,831 | 14 74 | |
| 1,520 02 | 26,972 43 | 37,800 | 161,051 | 3,982 | 157,069 | 17 17 | |
| 1,236 85 | 20,424 25 | 72,910 | 157,971 | 1,934 | 156,037 | 13 08 | |
| 877 68 | 14,314 55 | 44,610 | 147,226 | 3,240 | 143,986 | 9 94 | |
| 1,264 89 | 24,462 22 | 48,500 | 142,165 | 1,608 | 140,557 | 17 40 | |
| 1,388 66 | 25,183 56 | 59,168 | 140,320 | 3,762 | 136,553 | 18 44 | |
| 1,275 03 | 21,424 » | 32,200 | 138,060 | 3,706 | 134,354 | 15 94 | |
| 1,543 79 | 26,548 26 | 39,010 | 96,363 | 1,641 | 94 722 | 23 02 | |
| 817 60 | 17,012 89 | 18,095 | 85,424 | 3,966 | 81,457 | 20 88 | |
| 484 02 | 8,910 52 | 37,220 | 69,288 | » | 69,288 | 12 85 | |
| 726 56 | 12,396 94 | 14,605 | 57,373 | 2,583 | 54,790 | 22 62 | |
| 852 85 | 15,741 40 | 17,550 | 50,421 | 2,332 | 48,089 | 32 73 | |
| 735 87 | 11,284 46 | 9,856 | 40,555 | 1,447 | 39,107 | 28 85 | |
| 280 09 | 5,457 43 | 52,200 | 36,797 | 936 | 35,861 | 15 21 | Cette usine a cessé de fonctionner le 16 juin 1910. |
| 334 90 | 6,130 70 | 33,228 | 36,690 | 280 | 36,410 | 16 83 | |
| 310 23 | 6,949 66 | 27,680 | 36,625 | » | 36,625 | 18 97 | |
| 354 54 | 5,642 36 | 12,000 | 24,997 | » | 24,997 | 22 57 | |

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

### *A.* — Éclairage électrique.

| ANNÉES | NOMBRE d'installations. | NOMBRE DE LAMPES — A incandescence — de 8 bougies. | de 10 bougies | de 16 bougies. | de 20 bougies. | de 25 bougies. | de 32 bougies | de 40 bougies. | de 50 bougies. | de 100 bougies. | de 200 bougies | Nernst de 65 bougies. | à vapeur de mercure. | Total. | A arc. — de 4 ampères. | de 6 ampères. | de 8 ampères | de 0 ampères. | de 2 ampères. | de 14 ampères. | de 20 ampères. | de 26 ampères. | Total. | PUISSANCE TOTALE DES LAMPES EN KILOWATTS | PUISSANCE LUMINEUSE TOTALE EN BOUGIES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1885 | 7 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 48 | 59 | » | 9 | » | 22 | 2 | 140 | 68 | 119,250 |
| 1890 | 19 | » | » | 249 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 249 | » | 121 | 121 | 29 | 71 | 29 | 26 | 2 | 399 | 221 | 330,114 |
| 1895 | 32 | » | 150 | 2 045 | » | 38 | 76 | » | » | » | » | » | » | 2,309 | 27 | 142 | 288 | 55 | 128 | 142 | 31 | 2 | 815 | 532 | 722.422 |
| 1896 | 32 | » | 155 | 2,090 | » | 38 | 117 | » | » | » | » | » | » | 2,400 | 31 | 143 | 322 | 56 | 130 | 159 | 31 | 2 | 874 | 638 | 772,444 |
| 1897 | 33 | » | 149 | 2 271 | » | 49 | 210 | » | » | » | » | » | » | 2,679 | 33 | 180 | 409 | 71 | 140 | 199 | 21 | » | 1 053 | 664 | 901,271 |
| 1898 | 35 | » | 130 | 2,784 | » | 145 | 307 | » | » | » | » | » | » | 3,366 | 61 | 299 | 466 | 87 | 133 | 212 | 49 | » | 1,307 | 817 | 1,093,463 |
| 1899 | 37 | » | 362 | 3.082 | » | 48 | 312 | » | » | » | » | » | » | 3.804 | 61 | 311 | 486 | 163 | 149 | 239 | 48 | 2 | 1 459 | 914 | 1.234.396 |
| 1900 | 40 | » | 395 | 3,267 | » | 48 | 316 | » | » | » | » | » | » | 4,026 | 89 | 366 | 530 | 202 | 190 | 265 | 48 | 2 | 1 692 | 1 027 | 1 413,564 |
| 1901 | 41 | » | 885 | 3,205 | » | 48 | 305 | » | » | » | » | » | » | 4,443 | 104 | 338 | 595 | 213 | 244 | 249 | 42 | 2 | 1.787 | 1 081 | 1,479,350 |
| 1902 | 44 | » | 1,106 | 3,524 | » | 45 | 227 | » | » | » | » | » | » | 4,902 | 118 | 375 | 658 | 205 | 251 | 256 | 38 | 2 | 1,903 | 1,141 | 1,548.103 |
| 1903 | 46 | 38 | 1 448 | 3,620 | » | 45 | 237 | » | » | » | » | 9 | » | 5,397 | 126 | 379 | 694 | 201 | 301 | 254 | 38 | 2 | 1,995 | 1.175 | 1,628,088 |
| 1904 | 50 | 66 | 1,741 | 4.341 | » | 23 | 249 | » | » | » | » | 22 | » | 6,442 | 135 | 588 | 726 | 215 | 312 | 266 | 34 | 2 | 2,278 | 1,346 | 1.795,547 |
| 1905 | 51 | 66 | 1,862 | 4,631 | » | 23 | 254 | » | » | » | » | 26 | » | 6,862 | 128 | 591 | 853 | 248 | 298 | 297 | 5 | 8 | 2,428 | 1.483 | 1,894,347 |
| 1906 | 56 | 66 | 2,052 | 5,159 | » | 32 | 265 | » | » | » | » | 29 | » | 7,603 | 122 | 623 | 980 | 294 | 458 | 292 | 4 | 9 | 2.782 | 1.647 | 2,200 687 |
| 1907 | 59 | 66 | 1,607 | 6.566 | » | 602 | 220 | » | 24 | » | » | 33 | » | 9,118 | 122 | 762 | 1 170 | 303 | 475 | 291 | 4 | 9 | 3,136 | 1,987 | 2,445,839 |
| 1908 | 62 | 66 | 1,627 | 7,694 | » | 608 | 273 | » | 27 | » | » | 35 | 34 | 10,364 | 122 | 824 | 1,390 | 309 | 506 | 279 | 4 | 7 | 3 441 | 2.075 | 2 666,333 |
| 1909 | 67 | 66 | 1,645 | 7,628 | 110 | 1,052 | 230 | » | 42 | 35 | » | 21 | 49 | 10,878 | 124 | 838 | 1,391 | 363 | 599 | 275 | 2 | 6 | 3,598 | 2 201 | 2 821 861 |
| 1910 | 73 | 66 | 1.161 | 8,005 | 217 | 2,614 | 199 | 431 | 784 | 136 | 62 | 15 | 51 | 13,741 | 127 | 775 | 1,586 | 381 | 633 | 258 | 2 | 6 | 3,768 | 2,343 | 2,964 341 |

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

### *B.* — Éclairage au gaz.

| ANNÉES. | NOMBRE DE BRULEURS. Voies et travaux. | Traction. | Transports. | TOTAL. | PUISSANCE lumineuse totale en bougies. | CONSOMMATION. Quantités. | Dépenses. | DÉPENSE par mètre cube. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Mètres cubes. | Fr. C. | Fr. C. |
| 1885 | 219 | 7,281 | 12,842 | 20,342 | 305,130 | 4,334,962 | 688,559 98 | 0.159 |
| 1890 | 597 | 8,496 | 13,950 | 23,043 | 345,645 | 5,477,043 | 754,704 31 | 0.138 |
| 1895 | 674 | 8,596 | 14,723 | 23,993 | 380,910 | 5,899,431 | 717,240 58 | 0.122 |
| 1896 | 709 | 8,781 | 14,985 | 24,475 | 388,140 | 5,823,578 | 696,143 18 | 0.120 |
| 1897 | 758 | 8,860 | 15,168 | 24,786 | 563,805 | 5,832,842 | 692,645 11 | 0.119 |
| 1898 | 787 | 9,199 | 15,517 | 25,503 | 589,545 | 5,865,455 | 682,204 48 | 0.116 |
| 1899 | 842 | 9,490 | 15,378 | 25,710 | 622,440 | 5,623,926 | 656,705 05 | 0.117 |
| 1900 | 1,050 | 9,649 | 15,340 | 26,039 | 864,885 | 5,423,075 | 659,322 54 | 0.122 |
| 1901 | 1,196 | 9,653 | 15,247 | 26,096 | 869,520 | 4,969,049 | 582,736 48 | 0.117 |
| 1902 | 1,217 | 9,731 | 15,100 | 26,048 | 928,020 | 4,561,330 | 555,891 50 | 0.122 |
| 1903 | 1,271 | 9,869 | 15,286 | 26,426 | 962,265 | 4,780,258 | 574,582 48 | 0.120 |
| 1904 | 1,409 | 10,589 | 14,911 | 26,909 | 994,070 | 5,001,259 | 613,223 22 | 0.123 |
| 1905 | 1,524 | 10,588 | 14,953 | 27,065 | 1,081,845 | 4,781,421 | 579,375 93 | 0.121 |
| 1906 | 1,393 | 10,840 | 14,999 | 27,232 | 1,074,660 | 4,702,049 | 573,656 » | 0.122 |
| 1907 | 1,454 | 10,954 | 14,039 | 26,447 | 1,128,180 | 4,788,498 | 579,497 20 | 0.121 |
| 1908 | 1,550 | 10,837 | 14,179 | 26,566 | 1,116,330 | 4,786,250 | 589,275 46 | 0.123 |
| 1909 | 1,663 | 10,813 | 14,398 | 26,874 | 1,124,143 | 4,070,296 | 515,453 42 | 0.127 |
| 1910 | 1,609 | 10,588 | 13,991 | 26,188 | 1,045,548 | 4,006,796 | 505,350 17 | 01.26 |

### *C.* — Éclairage au pétrole.

| ANNÉES. | LAMPES A MÈCHES. Lampes à mèche plate de 15 m/m (6 bougies). | Lampes à mèche plate de 22 m/m (11 bougies). | Lampes intensives petit modèle (25 bougies). | Lampes intensives grand modèle (35 bougies). | Total. | LAMPES A INCANDESCENCE. Lampes réservoirs (700 bougies). | Lampes avec réservoirs indépendants (700 bougies). | Lampes pour wagons de secours (700 bougies). | Total. | PUISSANCE lumineuse totale en bougies. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1905 | 5,354 | 9,728 | 9,339 | 11,293 | 35,714 | » | 18 | » | 18 | 789,801 |
| 1906 | 5,409 | 9,592 | 9,546 | 11,335 | 35,882 | » | 25 | » | 25 | 800,387 |
| 1907 | 5,422 | 9,618 | 9,818 | 11,821 | 36,679 | 46 | 109 | » | 155 | 915,833 |
| 1908 | 5,420 | 9,589 | 10,235 | 12,008 | 37,252 | 159 | 178 | 4 | 341 | 1,063,089 |
| 1909 | 5,427 | 9,604 | 10,446 | 12,212 | 37,689 | 387 | 238 | 19 | 644 | 1,288,022 |
| 1910 | 5,435 | 9,721 | 10,580 | 12,349 | 38,085 | 469 | 381 | 23 | 873 | 1,457,936 |

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

| ANNÉES. | NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS. | Consommation totale de GAZ. | DÉPENSE DE PRODUCTION DE GAZ en matières et salaires. TOTALE. | ANNUELLE PAR TRAIN | PAR MÈTRE CUBE |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Mètres cubes. | Fr. C. | Fr. C. | Fr. C. |
| 1885 . . . . | 130 | 288,781 | 105,191 72 | 809 17 | 0.364 |
| 1890 . . . . | 155 | 362,490 | 115,996 80 | 748 37 | 0.320 |
| 1895 . . . . . | 218 | 433,234 | 110,026 67 | 504 71 | 0.254 |
| 1896 . . . . . | 217 | 480,430 | 116,755 16 | 538 04 | 0.243 |
| 1897 . . . . . | 255 | 555,567 | 136,202 81 | 534 15 | 0.245 |
| 1898 . . . . | 290 | 624,026 | 152,254 86 | 525 02 | 0.242 |
| 1899 . . . . | 310 | 692,833 | 223,133 80 | 719 89 | 0.322 |
| 1900 . . . . . | 348 | 861,112 | 298,887 67 | 858 87 | 0.347 |
| 1901 . . . . . | 374 | 918,866 | 266,118 30 | 711 55 | 0.290 |
| 1902 . . . . | 395 | 958,074 | 220,950 » | 559 37 | 0.231 |
| 1903 . . . . | 435 | 1,076,582 | 215,726 » | 495 92 | 0.200 |
| 1904 . . . . . | 478 | 1,192,779 | 279,092 » | 583 87 | 0.234 |
| 1905 . . . . | 528 | 1,408,304 | 269,062 » | 509 58 | 0.191 |
| 1906 . . . . | 521 | 1,554,870 | 322,543 06 | 619 08 | 0.207 |
| 1907 . . . . . | 484 | 1,730,820 | 381,649 01 | 788 53 | 0.220 |
| 1908 . . . . . | 459 | 1,681,130 | 397,943 71 | 813 79 | 0.236 |
| 1909 . . . . . | 508 | 1,526,494 | 326,667 03 | 643 04 | 0.214 |
| 1910 . . . . . | 513 | 1,673,234 | 272,737,14 | 531 65 | 0.163 |

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

| | PARCOURS UTILE. | | PARCOURS POUR SERVICE. | | | ENSEMBLE. | EFFECTIF moyen des moteurs. | PARCOURS moyen par moteur (Kilom.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Trains de voyageurs. | Trains de marchandises. | Trains de route. | A vide. | En manœuvres. | | | |
| | | | | *a.* LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT. | | | | |
| Matériel pour les lignes principales. — Locomotives à voyageurs | 33,967,726 | 863,754 | 65,958 | 1,142,692 | 1,805,093 | 37,845,223 | 1,081 | 35,009 |
| — mixtes | 9,633,940 | 17,967,840 | 165,831 | 1,857,942 | 2,613,731 | 32,239,314 | 1,012 | 31,857 |
| — à marchandises | 506,981 | 22,281,958 | 383,352 | 3,418,920 | 8,858,610 | 35,449,851 | 1,468 | 24,148 |
| — de gare | 63,312 | 292,299 | 13,015 | 294,724 | 6,615,118 | 7,278,468 | 395 | 18,427 |
| Matériel pour les lignes secondaires. — Locomotives-tenders pour fortes rampes. | 2,255,213 | 85,174 | 4,526 | 142,259 | 332,483 | 2,819,855 | 102 | 27,644 |
| Locomotives-fourgons | 344,016 | 509 | 121 | 33,369 | 57,353 | 435,368 | 31 | 14,044 |
| Voitures à vapeur | 16,200 | 153 | 10 | 1,267 | 821 | 18,451 | 16 | 1,153 |
| Locomotives assimilées aux moteurs légers | 940,058 | 1,029 | 129 | 19,794 | 52,705 | 1,013,715 | 35 | 28,963 |
| Ensemble pour 1910 (1) | (3) 47,727,446 | 41,492,746 | 632,972 | 6,910,967 | 20,335,914 | (3) 117,100,045 | 4,140 | 28,285 |
| | 89,220,192 | | 27,879,853 | | | | | |
| Ensemble pour 1909 | (4) 46,585,343 | 39,825,479 | 654,339 | 6,454,518 | 19,788,600 | (4) 113,288,279 | 3,958 | 28,623 |
| | (4) 86,410,822 | | 26,877,457 | | | | | |
| | | | | *b.* LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES. | | | | |
| *Sur le réseau de l'État.* Ensemble pour 1910 (2) | 534,330 | 75,697 | » | 50,509 | » | 660,536 | » | » |
| | 610,027 | | 50,509 | | | | | |
| — — Ensemble pour 1909 | 405,883 | 75,615 | » | 51,257 | » | 532,755 | » | » |
| | 481,498 | | 51,257 | | | | | |
| (1) Y compris la multiple traction sur le réseau de l'État | 4,013,318 | 9,462,790 | 936 | » | » | 13,477,064 | » | » |
| (1) Y compris la multiple traction sur les lignes étrangères | 561 | 168,674 | » | » | » | 169,235 | » | » |
| (1) Y compris le parcours sur les lignes étrangères | 681,448 | 515,963 | » | 66,210 | » | 1,263,621 | » | » |
| (2) Y compris la double traction | » | 885 | » | » | » | 885 | » | » |

(3) Non compris 16,202 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 403,632 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.
(4) Non compris 493,088 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 1er avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale l'un ou l'autre de ces transports.

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

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

| | APPROVISIONNEMENTS | | | CHIFFRES correspondants pour 1909 (tarif de 1910). |
|---|---|---|---|---|
| | en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1910 (tarif de 1910.) | restant à fournir en 1911 sur les marchés de 1910. | **Totaux.** | |
| 1° *Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de* 1910. | | | | |
| A. *Matières et objets neufs.* | | | | |
| Matériel, outils, meubles et ustensiles. | 1,837,606 50 | 144,268 10 | 1,981,874 60 | 1,114,485 30 |
| Combustibles . . . . . | 49,990 34 | » | 49,990 34 | 52,049 30 |
| Huile d'éclairage . . . . . | 195,435 07 | 116,883 60 | 312,318 67 | 226,090 82 |
| Huiles et matières de graissage . . . . | 230,576 31 | 110,689 38 | 361,265 69 | 550,065 26 |
| Bois de construction. . . . . | 1,664,102 13 | 288,792 82 | 1,952,894 95 | 1.635,997 73 |
| Pièces de rechange neuves ou de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons . . . . . | 5,646,055 22 | 879,411 53 | 6,525,466 75 | 5,369,000 91 |
| Aciers, fontes et fers divers. . . . . | 929,295 83 | 5,855 91 | 935.149 74 | 958,122 28 |
| Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux. . . . . | 2,505,566 83 | 161,403 13 | 2.666,969 96 | 2,269,987 89 |
| Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques . . . . . | 155,118 25 | 12,256 85 | 167,375 10 | 173,958 99 |
| Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc. . . . . | 379,662 63 | 138,911 06 | 518,573 69 | 549,725 35 |
| Matières et objets divers. . . . . | 3,757,900 79 | 593,252 06 | 4,351,152 85 | 4,610,680 34 |
| B. *Matières et objets hors d'usage :* | | | | |
| Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1) . | 244,050 18 | » | 244,050 18 | 194,168 25 |
| Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (1). . . . . | 1,006,549 70 | » | 1,006,549 70 | 885,621 55 |
| Total. . . | 18,621,909 78 | 2,449,722 44 | 21,071,632 22 | 18.589,931 95 |
| 2° *Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :* | | | | |
| Stations et ateliers. . . . . | 7,990,944 21 | » | 7,990.944 21 | 7,822,155 91 |
| Sections . . . . . | 75,472 55 | » | 75,472 55 | 73,248 61 |
| Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons. . . . . | 9,002,730 » | » | 9,002,730 » | 8,412,217 50 |
| Valeur totale des approvisionnements . | 35,691.056 54 | 2,449,722 44 | 38.140 778 98 | 34,897,553 97 |

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

N° XXXI. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours.*

| ANNÉES. | MOUVEMENT. | | | PARCOURS MOYEN par voyageur. | | | RECETTE TOTALE. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Voyageurs en général. | Étudiants. | Ouvriers. | Voyageurs en général. | Étudiants. | Ouvriers. | Voyageurs en général. | Étudiants. | Ouvriers. |
| 1872 . . | 245,880 | 122,034 | 863,198 | 38.35 | 11.20 | 12.15 | 101,360 » | 20,309 60 | 115,169 80 |
| 1873 . . | 280,117 | 160,263 | 1,267,573 | 28.50 | 10.45 | 13. » | 160,622 19 | 27,042 87 | 178,729 33 |
| 1874 . . | 257,692 | 196,682 | 1,729,436 | 28.50 | 10.45 | 13. » | 204,613 79 | 33,003 80 | 232,511 01 |
| 1875 . . | 265,888 | 228,158 | 2,324,100 | 28.50 | 10.45 | 13. » | 228,660 » | 35,107 20 | 318,621 19 |
| 1876 . . | 314,772 | 291,712 | 2,553,112 | 26.20 | 10.95 | 13.70 | 244,705 » | 47,919 80 | 352,538 42 |
| 1877 . | 389.522 | 308,008 | 2,604,948 | 25.75 | 10.90 | 14.05 | 285,883 03 | 50,909 » | 347,796 35 |
| 1878 . . | 412,656 | 382,950 | 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 | 384,791 15 | 74,137 50 | 356,701 10 |
| 1880 (3) . | 800,835 | 645,215 | 4.266,676 | 31.75 | 14.30 | 12.60 | 601,809 » | 96,533 » | 491,842 41 |
| 1881 . . | 864,048 | 841,136 | 5,285,580 | 33.13 | 12.85 | 13.18 | 645,707 22 | 130,409 » | 754,632 54 |
| 1882 . . | 1,401,170 | 1,104,004 | 6,285,984 | 36.81 | 13.27 | 13.25 | 1,029,618 08 | 178,659 » | 710,327 60 |
| 1883 (4) . | 1,780,802 | 1,261,796 | 7.023,396 | 36.48 | 12.99 | 13.80 | 1,273,282 86 | 192.348 » | 803,229 70 |
| 1884 . . | 2,608,088 | 1,234,874 | 7,402,392 | 37.88 | 12.93 | 13.71 | 1,802,751 12 | 187,317 » | 834,102 05 |
| 1885 . . | 2,957,048 | 1,296,412 | 8,010,264 | 38.24 | 12.28 | 14.89 | 2,064,660 53 | 192,029 50 | 923,822 40 |
| 1886 . . | 3,320,890 | 1,347,180 | 8,572,896 | 38.50 | 12.75 | 14.50 | 2,351,917 19 | 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 | 215,758 07 | 1,112,372 28 |
| 1888 . . | 4,146,620 | 1,530.258 | 11,294,984 | 38.27 | 12 67 | 14.64 | 3,073,653 02 | 228,625 39 | 1,327,767 82 |
| 1889 . . | 4,417,136 | 1,628,460 | 12,314,642 | 37.96 | 12.64 | 14.66 | 3,308,947 64 | 240,889 28 | 1,456,585 15 |
| 1890 . . | 4,847,214 | 1,741,738 | 14,388,322 | 38.66 | 12.78 | 14.70 | 3,529,329 18 | 256,986 78 | 1,723,455 09 |
| 1891 . . | 5,258,906 | 1,789,016 | 16,209,074 | 38.90 | 12.98 | 14.74 | 4,027,450 60 | 279,105 83 | 1,953,114 55 |
| 1892 . . | 5.731,018 | 1,947,358 | 17,027,012 | 39.12 | 13. » | 14.76 | 4,387,684 90 | 291,490 95 | 2,061,845 31 |
| 1893 (5) . | 6.304.630 | 2,066,970 | 18,421,374 | 39.04 | 13.02 | 14.74 | 4,989,219 11 | 304,755 35 | 2,228,720 19 |
| 1894 . . | 7,014,062 | 2,189,674 | 19.848,086 | 39.38 | 12.90 | 14.75 | 5,844,545 28 | 319,470 95 | 2,412,712 51 |
| 1895 . . | 7,288,768 | 2,278,520 | 21,375,212 | 39.25 | 12.91 | 14.76 | 6,071,726 97 | 324,518 85 | 2,598,796 30 |
| 1896 . . | 7,791,182 | 2,488,898 | 24,908.200 | 39.37 | 12.91 | 15.01 | 6,575,967 77 | 353,574 29 | 3,118,740 20 |
| 1897 (6) . | 8,671,458 | 2,561,336 | 30,183,821 | 39.24 | 13.05 | 15.15 | 6,999,522 36 | 352,232 36 | 3,597,355 86 |
| 1898 . . | 9,379,716 | 2,951,396 | 35,773,906 | 39.54 | 12.83 | 16.95 | 7,457,096 30 | 401,457 62 | 4,179,132 39 |
| 1899 . . | 10,588,466 | 3,204,236 | 42,267,853 | 38.90 | 13.14 | 17.14 | 7,786,005 46 | 425,631 66 | 5,037,023 45 |
| 1900 . . | 11.138,760 | 3,245,742 | 48.222,239 | 38 58 | 12.95 | 17 20 | 8,091,652 12 | 439,887 01 | 5.906.226 59 |
| 1901 . . | 12,081,962 | 3,415,226 | 47,417.175 | 38.77 | 13.27 | 17.26 | 8,906,835 54 | 459.449 20 | 5,740,615 9[illegible] |
| 1902 . . | 12,974,986 | 3,553,948 | 48,578,452 | 38 86 | 13.44 | 17.27 | 9,669,938 39 | 485,167 16 | 5,891.195 65 |
| 1903 (7) . | 14,167,628 | 3.609,932 | 51,450.598 | 39.21 | 12 84 | 17.28 | 10,871,253 40 | 489,174 69 | 6,254,880 65 |
| 1904 . | 15,205,084 | 3.795,644 | 52,981,114 | 39.28 | 13.49 | 17.25 | 11,987,554 26 | 527,362 01 | 6,433,601 95 |
| 1905 . . | 17,456,332 | 3,850,746 | 58,060,495 | 36.94 | 13.71 | 17.25 | 14,578,169 62 | 551,326 01 | 7,092,469 82 |
| 1906 . . | 17,493,480 | 4.085,976 | 63,414,456 | 39 40 | 13.86 | 17.25 | 14,286,052 94 | 597,910 99 | 7,851.873 20 |
| 1907 . | 18,465.710 | 4,324,208 | 69,071,491 | 39.60 | 13.95 | 18 77 | 15 347,501 51 | 617,805 01 | 8,735,537 73 |
| 1908 . . | 19,214,626 | 4.554,230 | 65,706,770 | 39.86 | 13.31 | 18.79 | 16,032,717 71 | 665,666 51 | 8,429,457 82 |
| 1909 . . | 20,042,422 | 4,692,976 | 66,214,976 | 39.84 | 13.98 | 18.79 | 16,743,785 92 | 691,938 08 | 8,457,194 92 |
| 1910 . . | 22,566,482 | 4,752,841 | 71,866,821 | 40.17 | 13 72 | 18.79 | 19,534,250 89 | 706,818 92 | 9,282 958 02 |

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1er juin 1893. (*Voir* annexe suivante.)

(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1re classe et de 5 p. c. pour la 2me classe et réduction de 10 p. c. du prix des abonnements ordinaires de 3me classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.

(7) Institution d'abonnements de cinq jours à partir du 1er août 1903. (*Voir* annexe suivante.)

## N° XXXII. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours.*

| ANNÉES. | DURÉE des ABONNEMENTS. | MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.) 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | Ensemble. | RECETTES. 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. | Ensemble. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1893 (1) | 15 jours | 2,252 | 6.248 | 11,348 | 19,828 | 111,600 » | 237,424 » | 285,700 » | 632,724 » |
| 1894 | 15 jours | 4,888 | 15,769 | 25,840 | 46,497 | 244.375 » | 599,222 » | 646.000 » | 1,489,597 » |
| 1895 | 15 jours | 5,428 | 16,965 | 27,757 | 50,128 | 271,400 » | 644.591 » | 693 428 » | 1,609,419 » |
| 1896 | 15 jours | 6,500 | 19,515 | 31.009 | 57,024 | 324.525 » | 741,551 » | 775,225 » | 1.841,501 » |
| 1897 (2) | 15 jours | 6.501 | 15,782 | 45 895 | 65.978 | 558 440 » | 620,798 » | 1,028.631 » | 1.987,875 » |
| 1898 | 15 jours | 5,506 | 15,461 | 48 715 | 69,682 | 302,830 » | 618,440 » | 1,120.445 » | 2,041,715 » |
| 1899 | 15 jours | (3) 892 | 22,087 | 51.081 | 74,060 | 49.060 » | 885.480 » | 1,174.865 » | 2,107,403 » |
| 1900 | 15 jours | » | 25,640 | 49,504 | 72,944 | » | 945,600 » | 1,133,992 » | 2.079,592 » |
| 1901 | 15 jours | (4) 42 | 27,098 | 56,072 | 84,112 | 2.520 » | 1,085,920 » | 1,310,356 » | 2,396,796 » |
| 1902 | 15 jours | 1,324 | 27,725 | 63,233 | 92,280 | 79,440 » | 1,108,920 » | 1,454,359 » | 2,642,719 » |
| 1903 (5) | 15 jours | 1,405 | 25,492 | 58,755 | 85,692 | 87,900 » | 1,019,680 » | 1,350,905 » | 2,458.485 » |
| | 5 » | 505 | 17,385 | 49,750 | 67,698 | 16,890 » | 347.700 » | 572,125 » | 936,715 » |
| 1904 | 15 » | 1,656 | 22,469 | 51,479 | 75,604 | 99,360 » | 898,760 » | 1,184,017 » | 2,182,157 » |
| | 5 » | 1.395 | 36,224 | 99.756 | 137,375 | 41,850 » | 724 480 » | 1,147,194 » | 1,913,524 » |
| 1905 | 15 » | 2,906 | 27,601 | 56,879 | 87,386 | 174,309 » | 1,105,479 50 | 1,307.496 50 | 2,583,285 » |
| | 5 » | 3,110 | 69,712 | 179,475 | 252,317 | 93,247 50 | 1,393,640 » | 2,063,439 50 | 3,550,327 » |
| 1906 | 15 » | 2,456 | 28,055 | 59,570 | 88,059 | 144,333 » | 1,029,093 50 | 1,355,217 50 | 2,528,644 » |
| | 5 » | 2,858 | 55,282 | 147,436 | 205.576 | 84,668 22 | 1,052,319 50 | 1.677,084 48 | 2,814.072 20 |
| 1907 | 15 » | 2,819 | 27,799 | 60,235 | 90,853 | 167,025 75 | 1,098.060 50 | 1,370,346 25 | 2,635,432 50 |
| | 5 » | 3,405 | 62,836 | 163,523 | 229,764 | 100,845 84 | 1,211,011 » | 1,860,096 85 | 3,201,921 69 |
| 1908 | 15 » | 2,658 | 27.502 | 62,190 | 92 150 | 159,381 25 | 1,092.020 » | 1,430,370 » | 2,681,771 25 |
| | 5 » | 3,406 | 61,749 | 165,303 | 230,458 | 102,140 » | 1,231,980 » | 1,900,984 50 | 3,238,104 50 |
| 1909 | 15 » | 2,937 | 27,770 | 64,318 | 95,025 | 176,000 » | 1,110,720 » | 1,479,314 » | 2,766,034 » |
| | 5 » | 3,641 | 62,904 | 167,366 | 233.911 | 109 210 » | 1.258,060 » | 1,924,709 » | 3.291,979 » |
| 1910 — Janvier | 15 jours | 152 | 1,791 | 4.233 | 6,176 | 9,120 » | 71,610 » | 97,359 » | 178,119 » |
| | 5 » | 244 | 3,368 | 7,224 | 10,836 | 7,320 » | 67,360 » | 83,076 » | 157,756 » |
| Février | 15 » | 133 | 1,691 | 4,000 | 5,824 | 7,980 » | 67,640 » | 92,000 » | 167,620 » |
| | 5 » | 195 | 3,161 | 6,660 | 10,016 | 5,850 » | 63,220 » | 76,590 » | 145,660 » |
| Mars | 15 » | 188 | 1,941 | 4.921 | 7,050 | 11,240 » | 77,640 » | 113.183 » | 202,063 » |
| | 5 » | 324 | 4,059 | 9,998 | 14,381 | 9,720 » | 81,170 » | 114,977 » | 205,867 » |
| Avril | 15 » | 164 | 1,914 | 4,505 | 6,585 | 9,820 » | 76,560 » | 103.615 » | 189,995 » |
| | 5 » | 254 | 3 936 | 8,944 | 13,134 | 7,620 » | 78,720 » | 1 2,856 » | 180,196 » |
| Mai | 15 » | 189 | 2,058 | 4,915 | 7,192 | 11,340 » | 85,520 » | 113.045 » | 207,905 » |
| | 5 » | 303 | 5,573 | 14,267 | 20,143 | 9,090 » | 111,460 » | 164.070 50 | 284,620 50 |
| Juin | 15 » | 312 | 2,750 | 6.120 | 9,162 | 18.720 » | 109,200 » | 140,760 » | 268,680 » |
| | 5 » | 410 | 7.127 | 18,312 | 25,858 | 12,300 » | 142,540 » | 210,588 » | 365,688 » |
| Juillet | 15 » | 618 | 4,618 | 8,939 | 14,205 | 37,040 » | 185,920 » | 205,597 » | 428,557 » |
| | 5 » | 623 | 13,068 | 38,201 | 51,892 | 18,690 » | 261,360 » | 439 311 50 | 719,361 50 |
| Août | 15 » | 792 | 6,280 | 14,047 | 21,119 | 47,500 » | 251,200 » | 323,081 » | 621,781 » |
| | 5 » | 708 | 20,119 | 73,639 | 94,466 | 21,240 » | 402,380 » | 846,848 50 | 1,270.468 50 |
| Septembre | 15 » | 408 | 3,813 | 8.519 | 12,740 | 24,480 » | 152,520 » | 195,037 » | 372,037 » |
| | 5 » | 609 | 13,642 | 45,341 | 59,592 | 18 270 » | 272,840 » | 521,421 50 | 812 531 50 |
| Octobre | 15 » | 212 | 1,968 | 4,502 | 6,682 | 12,720 » | 78,720 » | 103,546 » | 194,986 » |
| | 5 » | 379 | 6,806 | 20,388 | 27,573 | 11.370 » | 136,120 » | 234,462 » | 381,952 » |
| Novembre | 15 » | 162 | 1,859 | 4,369 | 6,390 | 9,720 » | 74,360 » | 100,487 » | 184,567 » |
| | 5 » | 239 | 3,548 | 8,095 | 11.882 | 7.170 » | 70,960 » | 93.092 50 | 171.222 50 |
| Décembre | 15 » | 144 | 1,257 | 3,518 | 4,919 | 8,640 » | 50,280 » | 80,914 » | 139,834 » |
| | 5 » | 209 | 3,088 | 7,853 | 11,150 | 6,270 » | 61.760 » | 90,079 50 | 158,109 50 |
| Totaux pour 1910 | 15 jours. | 3.474 | 31,980 | 72,588 | 108,042 | 208,320 » | 1,279,200 » | 1,669,524 » | 3,157.014 » |
| | 5 » | 4,506 | 87,495 | 258,902 | 350,903 | 135,170 » | 1,749,890 » | 2,977,373 » | 4,862,433 » |

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

N° XXXIII. — *Mouvement et recettes*

| ANNÉES. | OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE. — PRIX | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | UN VOYAGE SIMPLE PAR JOUR. | | | UN VOYAGE « ALLER ET RETOUR » PAR JOUR. | | |
| | 6 jours. | 7 jours. | Total. | 6 jours. | 7 jours. | Total. |
| | | | | | | *A.* — **Mouvement** |
| 1896 . . . . | 5,206 | 108 | 5,314 | 1,551,436 | 134,002 | 1,685,438 |
| 1897. . . . . | 6,385 | 101 | 6,486 | 1,885,667 | 156,668 | 2,042,335 |
| 1898. . . . . | 11,056 | 496 | 11,552 | 2,332,008 | 189,995 | 2,522 003 |
| 1899. . . . . | 21.178 | 885 | 22,063 | 2,712,736 | 264,129 | 2,976,865 |
| 1900. . . . . | 21,133 | 925 | 22,058 | 3,167,563 | 265 375 | 3,432,938 |
| 1901. . . . . | 24,315 | 1,027 | 25,342 | 3,123,966 | 242,880 | 3,366,846 |
| 1902. . . . . | 23,942 | 862 | 24 804 | 3,198,029 | 242,657 | 3,440,660 |
| 1903. . . . . | 29,029 | 1 266 | 30,295 | 3,342,698 | 260,227 | 3,602 925 |
| 1904. . . . . | 31,678 | 1,594 | 33,272 | 3,422,039 | 249,537 | 3,671,576 |
| 1905. . . . . | 32,441 | 1,603 | 34,044 | 3.744,015 | 280.701 | 4,025,310 |
| 1906. . . . . | 33,653 | 1,398 | 35,051 | 4,131,954 | 293,185 | 4,425,119 |
| 1907. . . . . | 34,626 | 1,333 | 35,959 | 4,595,855 | 286,089 | 4,879,944 |
| 1908. . . . | 36,140 | 1,996 | 38.136 | 4,532,053 | 255,591 | 4,787,644 |
| 1909. . . . . | 34,566 | 1,618 | 36,184 | 4,543,118 | 276,613 | 4,819,731 |
| 1910. . . . . | 35.154 | 1,669 | 36,803 | 4,929,486 | 318,452 | 5,247,938 |
| | | | | | | *B.* — **Re-** |
| 1896. . . . . | 3,859 60 | 90 30 | 3,949 90 | 2,423,554 23 | 207,703 10 | 2,631,257 33 |
| 1897. . . . . | 4,504 25 | 81 65 | 4,585 90 | 2,785,643 61 | 218,165 70 | 3,003,809 31 |
| 1898. . . . . | 11,048 55 | 850 95 | 11,899 50 | 3,105,207 69 | 351,112 65 | 3,456,320 34 |
| 1899. . . . . | 14,569 05 | 770 65 | 15.339 70 | 3,692,671 84 | 423,278 30 | 4 115,950 14 |
| 1900. . . . . | 13,990 45 | 750 80 | 14.741 25 | 4,376,510 59 | 431 916 98 | 4,808,427 57 |
| 1901. . . . . | 16 711 30 | 891 35 | 17,602 65 | 4,280,846 92 | 390 992 80 | 4,671.839 72 |
| 1902. . . . . | 15.634 45 | 698 45 | 16,332 90 | 4,391,047 33 | 386,630 67 | 4,777,677 40 |
| 1903. . . . . | 19,409 15 | 1,034 60 | 20.443 75 | 4,608,188 70 | 412,773 82 | 5,020,962 52 |
| 1904. . . . . | 21,014 15 | 1,282 70 | 22,296 85 | 4,726.455 92 | 397,449 20 | 5 123,905 12 |
| 1905. . . . | 21,196 30 | 1,274 75 | 22 471 05 | 5,187,632 83 | 451,682 69 | 5,639.315 52 |
| 1906. . . . . | 21,754 45 | 1,100 85 | 22,855 30 | 5,738,403 54 | 468,770 74 | 6,207,264 28 |
| 1907. . . . . | 22,385 20 | 1,085 40 | 23,470 60 | 6,400,795 16 | 457,504 47 | 6,858 299 63 |
| 1908. . . . . | 24,850 15 | 1,842 45 | 26,692 60 | 6,330,914 38 | 409,792 76 | 6,740,704 14 |
| 1909. . . . . | 22,257 04 | 1,424 15 | 23,681 19 | 6,341,992 73 | 442,708 53 | 6,781,701 26 |
| 1910. . . . . | 22,924 89 | 1,540 23 | 24,465 12 | 6,915,476 68 | 515,229 79 | 7,430,706 47 |

*des abonnements d'ouvriers.*

| NORMAUX. | | AGRÉÉS ET OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION. Demi-prix. | | | | TOTAL GÉNÉRAL. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Un voyage «aller et retour» par semaine. | Total des prix entiers. | Un voyage simple par jour (6 ou 7 jours). | Un voyage « aller et retour » par jour (6 ou 7 jours.) | Un voyage « aller et retour » par semaine (12 déplacements). | Total des demi-prix. | |
| (nombre de billets). | | | | | | |
| 180,688 | 1,871,440 | 1.396 | 329,121 | 2,656 | 333,173 | 2,204,613 |
| 250,822 | 2,299,643 | 1,858 | 395,298 | 2,795 | 399,951 | 2,699,594 |
| 381,847 | 2.915,402 | 3,489 | 545,798 | 2,899 | 352,186 | 3.267,588 |
| 391,547 | 3,595,475 | 6,183 | 381,999 | 3,074 | 391 256 | 3 984,731 |
| 727,057 | 4 182,053 | 6.371 | 399,227 | 3,329 | 408.927 | 4,590,980 |
| 687,326 | 4,079,714 | 5,828 | 406,811 | 3,518 | 416,157 | 4,495,871 |
| 707,973 | 4,173 445 | 6,469 | 425,441 | 3,977 | 435,887 | 4,609,330 |
| 766,759 | 4,399,979 | 9,115 | 483 271 | 5,190 | 497,574 | 4,897,553 |
| 783,195 | 4.488,045 | 9,008 | 540,828 | 4,647 | 554.483 | 5,042,526 |
| 860,682 | 4,920,042 | 9 007 | 590,655 | 5,257 | 604,919 | 5,524,961 |
| 984,896 | 5,445,066 | 7,319 | 617,980 | 4,812 | 630,111 | 6,075,177 |
| 1,162,854 | 6,078,757 | 6 291 | 602,689 | 5,299 | 614,279 | 6,693,036 |
| 1,119,014 | 5.944,794 | 7.126 | 428,624 | 3,699 | 439,449 | 6,384,243 |
| 1,104,208 | 5,960,123 | 6,092 | 459,514 | 3,630 | 449,236 | 6,409,359 |
| 1,252,312 | 6,517,053 | 7,729 | 452,506 | 3,796 | 464,031 | 6,981,084 |
| **cettes.** | | | | | | |
| 186,932 15 | 2,822,139 40 | 503 25 | 289,785 75 | 6,311 80 | 296,600 80 | 3.118,740 20 |
| 245,783 25 | 3,254,178 46 | 605 85 | 336,003 30 | 6,568 25 | 343,177 40 | 3,597,355 86 |
| 467,444 55 | 3,935,664 39 | 1,408 05 | 235,870 05 | 6.189 90 | 243,468 » | 4,179,132 39 |
| 634,992 41 | 4,766,282 25 | 2,187 75 | 262,268 95 | 6,284 50 | 270,741 20 | 5,037,023 45 |
| 796,887 52 | 5.620,056 34 | 2,093 80 | 276,260 60 | 7,815 85 | 286,170 25 | 5,906,226 59 |
| 760,372 70 | 5,449,815 07 | 1,968 50 | 280,739 20 | 8,093 15 | 290,800 85 | 5,740,615 92 |
| 791,451 68 | 5,585,461 98 | 2,005 30 | 294,439 07 | 9,280 30 | 305.733 67 | 5,891,195 65 |
| 864,685 28 | 5.906,091 55 | 3 418 80 | 333,458 85 | 11,911 45 | 348,789 10 | 9,254,880 65 |
| 890,690 68 | 6,056,892 65 | 3,179 90 | 382,690 80 | 10,838 60 | 396,709 30 | 6,433,601 95 |
| 994.166 75 | 6,655,935 32 | 2,915 45 | 421,288 70 | 12,314 35 | 436,516 50 | 7,092,469 82 |
| 1,169,561 82 | 7,399,681 40 | 2,282 60 | 438,382 35 | 11.326 85 | 452,191 80 | 7,851,873 20 |
| 1,411,280 22 | 8,293,050 45 | 2,029 90 | 428,263 95 | 12,195 43 | 442,487 28 | 8,735,537 73 |
| 1,383,830 12 | 8,123,226 86 | 4,024 25 | 293,311 30 | 8,865 41 | 306,230 96 | 8,429,457 82 |
| 1,336,278 42 | 8,144,660 87 | 2,637 50 | 301,166 80 | 8,729 75 | 312,534 05 | 8,457,194 92 |
| 1,502,695 08 | 8,957,866 67 | 4,818 80 | 311,196 85 | 9,075 70 | 325,091 35 | 9,282,958 02 |

N° XXXIV. — *Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée.* — *Année* 1910.

| NATURE DES MARCHANDISES. | SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS | | TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.) |
|---|---|---|---|---|
| | | au départ des stations de l'État. (Tonnes.) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.) | |
| Acides chlorhydrique, muriatique, sulfurique | 124,397 | 11.137 | 11,027 | 146,561 |
| Acier — en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4e classe, T. sp. 13, 28 et 56). | 155,189 | 2,297 | 59,608 | 217,094 |
| Acier — laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12, 13 et 56) . . . . . | 252,472 | 15.601 | 83.154 | 351,227 |
| Ardoises pour toitures (4e classe). . . . . | 11,064 | 159 | 224 | 11,447 |
| Betteraves — par 10 tonnes (4e classe et T. sp. 58). | 719,596 | 52,448 | 75,054 | 847,098 |
| Betteraves — par 50 tonnes (T. sp. 39) . . . | 14.611 | 1,492 | 74 | 16,177 |
| Bières en fûts (3e classe). . . . . | 43,633 | 624 | 160 | 44,417 |
| Bois — de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (3e classe). . . . . | 439,923 | 29 899 | 8,031 | 477,853 |
| Bois — Bois divers, vieilles billes, billettes, etc. (4e classe) . . . . . | 497,573 | 37,650 | 41,301 | 576,524 |
| Bois — de chauffage, broussailles, etc. (4e cl., sp. 36). . . . . | 191,501 | 25,029 | 18,043 | 235,273 |
| Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4e classe, sp. 22 et 40). | 191,480 | 4.661 | 2,581 | 198,722 |
| Briques — à bâtir (4e classe, sp. 5) . . . . | 233,625 | 27,060 | 13 473 | 274,158 |
| Briques — réfractaires (4e classe, sp. 5) . . . | 70,942 | 14,427 | 19,080 | 104,449 |
| Carreaux et dalles — en ciment, en grès, en terre céramique, en pierre et marbre, etc. (3e classe, sp. 12). . . . . | 59,695 | 3,487 | 6,006 | 69,186 |
| Carreaux et dalles — en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4e classe, sp. 5). . . . . | 5,960 | 107 | 155 | 6,222 |
| Cendrées (4e classe, sp. 36 et 37) . . . . . | 298,569 | 6,318 | 64,034 | 368,921 |
| Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (3e classe, sp. 46) | 670.333 | 41,198 | 47.276 | 758,807 |
| Chaux et plâtre : chaux, cendres et poussière de chaux, plâtre et gypse. . . . . — 4e cl., sp. 2 et 5 | 519,007 | 32,124 | 58,975 | 610,106 |
| Chaux et plâtre : chaux, cendres et poussière de chaux, plâtre et gypse. . . . . — sp. 36 . . . . | 53,004 | 1,276 | 33,687 | 87,967 |
| Chicorée — en racines fraîches (4e classe). . . | 2,827 | » | 10 | 2,837 |
| Chicorée — en racines sèches et en cossettes (3e classe, sp. 12) . . . . . | 24,038 | 147 | 5 | 21,190 |
| Chiffons (3e classe et T. sp. 12) . . . . . | 66,631 | 1,677 | 4,546 | 72,654 |
| Ciment (3e classe, T. sp. et excepts) . . . . | 492.110 | 19,432 | 19.679 | 531,221 |
| Clous, pointes et vis (2e classe T. sp. 9 et 56) . | 30,629 | 917 | 25 | 31,571 |
| Colis vides (1re classe) . . . . . | 29,852 | » | 26 | 29,878 |
| A reporter. . . . | 5.198,459 | 329.167 | 566,934 | 6,094,560 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS au départ des stations de l'État. (Tonnes.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.) | TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.) |
|---|---|---|---|---|
| Report . . . | 5,198,459 | 329,167 | 566,934 | 6,094 560 |
| Combustibles minéraux : houille, coke, briquettes et boulets de houille. . . . (4e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42). . . . . | 2,375,627 | 317 031 | 280,913 | 2,973,571 |
| (sp. 2) . . . . . | 284,408 | 1,270 | 10 | 285,688 |
| (sp. 54) . . . . . | 82,991 | 6,255 | 305 | 89,551 |
| (except. provisoire n° 6 . | 1,379,791 | 49,537 | 158,166 | 1,787,494 |
| (id. id. n° 31). | 6,447,815 | 435,743 | 284,689 | 7,168,277 |
| Coton brut en balles (2e classe, sp. 18 et 45). | 21,110 | » | 75 | 21.185 |
| Cuirs et peaux salés, verts ou secs en poils (2e classe, sp. 8 et 18) . . . . . | 22,277 | 396 | 744 | 23,417 |
| Déchets de carrières et graviers. . . . (4e classe, sp. 36). . . | 58,161 | 8,110 | 5,269 | 71,540 |
| (sp. 2, 5, 24 et 37) . . | 1,224,323 | 57,789 | 70,696 | 1,352,808 |
| Déchets de textiles, de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton. déchets d'étoupe, de chanvre, de lin (3e cl. et sp. 12) . . . . . | 12,416 | 31 | 40 | 12,487 |
| déchets de laine et de coton (2e cl. et sp 18). . | 22,207 | 83 | 254 | 22,544 |
| Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4e cl. et sp. 36 et 59) . . . . . | 487,282 | 4,705 | 45,860 | 537,847 |
| Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4e classe) . . . . . | 11,425 | 253 | 1,291 | 12,969 |
| Épiceries et denrées coloniales (1re classe) . . | 5,329 | 58 | 10 | 5,397 |
| Engrais divers 4e classe . . . . . | 120,107 | 3,559 | 2,172 | 125,838 |
| sp. 5 et 36 . . . . . | 633,539 | 78,199 | 77,938 | 789.676 |
| sp. 2, 37 et 38. . . . . | 216,744 | 6,270 | 45,018 | 268,052 |
| Escarbilles (4e classe) . . . . . | 1,823 | » | 1,294 | 3,117 |
| Étoupes (3e classe). . . . . | 13,614 | 7 | 45 | 13,666 |
| Faïence et poterie commune en terre cuite (2e classe, sp. 9) . . . . . | 15,166 | 285 | 134 | 15,585 |
| Farine, fécule et son (3e classe, sp. 46) . . . | 509,168 | 28.694 | 37,322 | 575.184 |
| Fers en général. Fers battus, en barres, laminés, fendus, feuillards, ferronneries, fers ébauchés, etc. . . . (2e classe). . | 16,824 | 730 | 2,370 | 19,924 |
| (3e cl., sp. 9 et 56) | 153,515 | 10,210 | 8,936 | 172,681 |
| (4e cl., sp. 12, 13 et 56) . | 115,892 | 206 | 2,308 | 118,406 |
| Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1re classe, sp. 6, 7 et 17) | 14,265 | 5 | 68 | 14,338 |
| Fontes brutes et massiaux (4e classe, sp. 13, 28, 43) . . . . . | 287,081 | 44,324 | 68,959 | 400,364 |
| moulées et fontes pour ornements (2e classe, sp. 9) . . . . . | 42.987 | 2,649 | 6,528 | 52,164 |
| Fruits et légumes frais. Pommes, poires, prunes fraîches, etc. (2e classe, sp. 9). | 17,733 | 688 | 1,263 | 19,704 |
| Oignons, pommes de terre, etc. (3e classe, sp. 12, 60) . . . | 185,774 | 22,833 | 18,218 | 226,825 |
| À reporter . . . | 20,177,933 | 1,409,107 | 1,687,819 | 23,274,859 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | SERVICES INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS au départ des stations de l'État. (Tonnes.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.) | TOTAUX GÉNÉRAUX (Tonnes. |
|---|---|---|---|---|
| Report. . . . | 20,177,933 | 1,409,107 | 1,687,819 | 23,274,859 |
| Glaces (avec ou sans tain) (1re classe). . . . | 33,305 | 858 | 2,003 | 36,166 |
| Goudron de gaz, de houille et d'huiles minérales (4e classe, sp. 40). . . . . | 60,760 | 3,984 | 19,261 | 84,005 |
| Graines et semences fourragères (3e classe). . | 10,478 | 1,122 | 609 | 12,209 |
| Huiles diverses. — Pétrole, naphte, huiles de palme de graines alimentaires (1re classe, sp. 6, 17 et 18) . . . . . | 98,694 | 5,582 | 1,465 | 105,741 |
| Huiles diverses. — Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2e et 3e cl.). . | 19,915 | 2,197 | 2,176 | 24,288 |
| Huiles diverses. — Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3e et 4e classes) . . . . . | 8,506 | 3,820 | 1,341 | 13,667 |
| Huiles diverses. — Huiles brutes ou noires (3e et 4e cl.) | 1 440 | 20 | 56 | 1,516 |
| Laines. — Laine peignée ou cardée (1re classe). | 2,250 | 157 | 45 | 2,452 |
| Laines. — Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2e classe). | 20,360 | 193 | 570 | 21,123 |
| Laitier en bloc ou granulé (4e classe, sp. 2, 24, 36, 37). . . . . | 180,121 | 2,296 | 83,315 | 265,732 |
| Lin — teillé (2e classe) . . . . . | 23,083 | 15 | 292 | 23,390 |
| Lin — en tiges (4e classe). . . . . | 25,927 | 15 | 2,572 | 28,512 |
| Machines et mécaniques montées ou démontées (1re classe, sp. 9) . . . . . | 31,722 | 1,602 | 3,046 | 36,370 |
| Marbre — en tranches scellées ou non (1re classe, sp. 12) . . . . . | 11,164 | 568 | 1,152 | 12,884 |
| Marbre — en blocs (4e classe) . . . . . | 23,597 | 7,433 | 196 | 31,226 |
| Marne et craie brute (4e cl., sp 2, 5, 24, 36, 37) | 183,794 | 11,662 | 2,256 | 197,712 |
| Mélasse ordinaire en fûts (3e classe). . . . . | 34,091 | 10 | 368 | 34,469 |
| Minerais — de fer, de manganèse et manganésifères (4e classe, sp. 2, 5, 23, 24, 25 et 26) . . . . . | 1,177,709 | 295,233 | 7,142 | 1,480,084 |
| Minerais — de zinc calamine, minerais de plomb (4e classe, sp 23). . . . | 186,693 | 95,912 | 1,311 | 283,916 |
| Minerais — d'argent et autres non dénommés (2e classe, sp. 23). . . . . | 2 043 | » | » | 2,043 |
| Mitraille et limaille — de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4e classe, sp. 13 et 28) . . . . | 282,390 | 25,868 | 38,743 | 347,001 |
| Mitraille et limaille — d'autres métaux et déchets de métaux communs (2e classe, sp. 8). | 3,807 | 214 | 220 | 4,241 |
| Moellons et pierres calcaires — par 10 tonnes (4e cl., sp. 5, 24 et 36). . . . . | 68,618 | 5,064 | 7,237 | 80,919 |
| Moellons et pierres calcaires — par 50 tonnes (4e cl., sp. 2, 24, 26 et 37). . . . . | 509,455 | 47,669 | 89 030 | 646,154 |
| Paille et fourrages. — Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3e cl.) | 92,056 | 4,389 | 9,709 | 106,154 |
| Paille et fourrages. — Foin (4e classe) . . . . . | 8,193 | 544 | 3,279 | 12,016 |
| A reporter. . . . | 23,278,084 | 1,925,532 | 1,965,213 | 27,168,829 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS au départ des stations de l'État. (Tonnes.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.) | TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.) |
|---|---|---|---|---|
| Report . . . | 23,278,084 | 1,925,552 | 1,965,213 | 27,168,829 |
| Papier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1re cl., sp. 6, 7, 8). | 60,472 | 734 | 2,662 | 63,868 |
| Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (3e classe). . . . . | 48,917 | 612 | 5,949 | 55,478 |
| Pavés (4e classe, sp. 2, 5) . . . . . | 541,447 | 46,561 | 26,217 | 614,225 |
| Pierres. — Pierres brutes, bouchardées en grès artif brutes sciées sur une face, meulières, etc. (4e cl., sp. 2, 5). . | 211,047 | 15,484 | 7,161 | 233,692 |
| Pierres. — Pierres en grès artif taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres taillées, etc. (3e cl., sp 12) . . . . | 147,752 | 12,763 | 2,545 | 163,058 |
| Planches et planchettes (3e classe, sp 21) . . . | 81,605 | 6,775 | 4,608 | 92,986 |
| Plomb en saumons (2e classe, sp. 9) . . . . . | 11,200 | 783 | 2,072 | 14,055 |
| Produits sidérurgiques. — Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2e cl., sp. 9). . . . . | 201,618 | 12,124 | 24,938 | 238,710 |
| Produits sidérurgiques. — Bandages de roues, longerons. . . . . 3e cl. | 48,290 | 6,167 | 75,205 | 129,662 |
| Produits sidérurgiques. — poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. . . Sp. 12. | 13,399 | » | 2,958 | 16,357 |
| Produits sidérurgiques. — accessoires, tuyaux en fonte, etc. . . . . Sp. 13. | 75,001 | » | 10,585 | 85,586 |
| Pyrites et résidus de pyrites (4e classe, sp. 23, 24, 25 et 26). . . . . | 97,150 | 23,720 | 3,090 | 123,960 |
| Sable — par 10 tonnes (4e cl., sp. 5) . . . . | 146,457 | 12,035 | 6,680 | 165,172 |
| Sable — par 50 tonnes (4e cl., sp. 2 et 41). . . | 937,474 | 43,440 | 15,754 | 996,668 |
| Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4e cl., sp 4, 23, 24, 25 et 26) . . . . . | 128,638 | 26,965 | 10,590 | 166,193 |
| Sels — brut et raffiné (4e classe, sp. 16) . . . . | 27,165 | 1,482 | 450 | 29,097 |
| Sels — de soude (carbonate) (3e classe, sp. 12). | 38,210 | 1,752 | 2,135 | 42,097 |
| Sucre — raffiné et candi (1re cl., sp. 6 et 17) | 38,808 | 2,789 | 267 | 41,864 |
| Sucre — brut, sucre cristallisé (2e cl., except prov. 13) . . . . . | 143,253 | 1,330 | 11,757 | 156,340 |
| Sulfate — de potasse et de soude (4e classe) . . | 51,706 | 2,793 | 345 | 54,844 |
| Sulfate — de baryte en pierres ou en poudre (4e classe, sp. 5) . . . . . | 16,939 | 1,125 | 654 | 18,718 |
| A reporter. . . . | 26,342,660 | 2,144,966 | 2,181,833 | 30,669,459 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | SERVICES INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS au départ des stations de l'État. (Tonnes.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.) | TOTAUX GÉNÉRAUX (Tonnes. |
|---|---|---|---|---|
| Report . . . . | 26 312,660 | 2,144,966 | 2,181,833 | 30,669,459 |
| Tanins : Algarobilla, valonées, myroholans, sumac, dividivi, écorces exotiques (3e classe, sp. 12) . . . . | 8,062 | 348 | 221 | 8,631 |
| Tanins : Écorces à tan indigènes (3e classe, 4e classe, sp. 12) . . . . . | 11,632 | 1,004 | 1,962 | 14,598 |
| Terres et terrils. non dénommés (3e classe) . . . . . | 26 993 | 268 | 163 | 27,424 |
| Terres et terrils. terreau et terre de bruyère (4e classe, sp. 36) . . . . . | 31,182 | 766 | 1,425 | 33,373 |
| Terres et terrils. Argile. Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales . . . . par 10 t. (4e cl. et sp. 5). | 70 983 | 13,222 | 30,716 | 114,921 |
| Terres et terrils. Argile. Terres à pipes, kaolin, china-clay, ball-clay, etc. . . . . par 50 t. (4e cl., sp. 2, 11 et excep. prov. 31 | 68,227 | 7,249 | 8,841 | 84,317 |
| Terres et terrils. Terrils par 10 t (4e cl., sp. 1 et 36). | 65,563 | 10 | 40 | 65.613 |
| Terres et terrils. Terrils par 50 t. (sp. 24 et 37) . . . | 56,984 | 200 | | 57,184 |
| Tôles fines, polies et ordinaires (2e classe, sp. 12, 13 et 56). . . . . | 39,049 | 4,672 | 797 | 44,518 |
| Tôles fortes et communes (2e et 3e classes, sp. 12, 13, 15 et 56 ). . . . . | 113,469 | 6,658 | 43,132 | 163.259 |
| Tourteaux (4e classe) . . . . . | 110,618 | 2,153 | 207 | 112,978 |
| Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4e classe, sp. 5) . . . . . | 60,333 | 2,346 | 982 | 63,661 |
| Verrerie et gobeletterie. (2e classe) . . . . . | 8,100 | 345 | 1,968 | 10,413 |
| Verrerie et gobeletterie. (sp. 9 et 11) . . . . . | 15 842 | | 10,836 | 26,678 |
| Verres à vitres et verres spéciaux. (2e classe) . . . . . | 30,233 | 4.714 | 338 | 35,285 |
| Verres à vitres et verres spéciaux. (sp. 9 et 12) . . . . . | 194,373 | 10,322 | 36 | 204,731 |
| Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2e classe et sp. 9). . . . . | 40,407 | 7,331 | 13,635 | 61,373 |
| Marchandises autres . . . . . | 3,894 063 | 127,767 | 446,835 | 4,468,665 |
| Ensemble des transports en services intérieur et mixtes . . . . . | 31,188 773 | 2,334,341 | 2.745,965 | 36,267,079 |

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

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | |
| **De et vers l'Allemagne.** | | | | | |
| Acides pyroligneux (vinaigre de bois). | » | » | » | » | » |
| Acide sulfurique, nitrique . . . | 59,539 | 654 | » | 800 | 60,993 |
| Amidon . . . . . | 38 | 22 | » | » | 60 |
| Ardoises { brutes pour toitures. | 2,368 | 189 | 21 | » | 2,578 |
| Ardoises { en tables. . . . . | » | » | » | » | » |
| Argile . { brute . . . . . | 111 | 7,688 | 66 | » | 7,865 |
| Argile . { calcinée ou grillée. . | » | 210 | » | » | 210 |
| Asphalte. . . . . | 10 | 663 | » | 10 | 683 |
| Avoine. . . . . | » | 5,133 | 725 | 41 | 5,899 |
| Bières en fûts. . . . . | » | 17,263 | » | 790 | 18,053 |
| Bois { Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale { en poutres, en madriers ou en blocs. | 193 | 670 | 980 | 38 | 1,881 |
| Bois { Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale { en planches. | 142 | 48 | 348 | » | 538 |
| Bois { en grumes, bûches et rondins. | 85 | 938 | 11 | 15 | 1,049 |
| Bois { sciés. . . . . | 40 | 1,835 | 2,668 | 59 | 4,602 |
| Bois { perches à houblon. . . . . | » | 738 | » | » | 738 |
| Bois { pour mines. . . . . | 103 | 2,629 | » | » | 2,732 |
| Bois { objets en bois. . . . . | 709 | 1,568 | 284 | 847 | 3,408 |
| Briques réfractaires . . . . . | 1,996 | 13,148 | 246 | 3,254 | 18,644 |
| Cacao . . . . . | » | 20 | 571 | 11 | 602 |
| Café. . . . . | 16 | 40 | 1,125 | » | 1,181 |
| Céréales (sauf l'avoine). . . . . | 772 | 15,805 | 8,716 | 19 | 25,312 |
| Céruse. . . . . | 24 | 36 | 5 | 251 | 316 |
| Charbon de bois. . . . . | 35 | 38 | » | 140 | 213 |
| Chaux . . . . . | 5,153 | 457 | 32 | 3,686 | 9,328 |
| Chicorée { en racines ou en cossettes. | 25,902 | 177 | 90 | » | 26,169 |
| Chicorée { fabriquée. . . . . | 152 | 164 | » | » | 316 |
| Chiffons . . . . . | 9,151 | 3,048 | 1,822 | 2,470 | 16,491 |
| Chlorure de calcium. . . . . | 5 | 1,943 | 45 | 294 | 2,287 |
| Chlorure de chaux. . . . . | 105 | 985 | 23 | 2,569 | 3,682 |
| Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude . . . . . | 50 | 68 | » | » | 118 |
| A reporter. . . . | 106,699 | 76,177 | 17,778 | 15,294 | 215,948 |

| 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 . . . . | 106,699 | 76,177 | 17,778 | 15,294 | 215,948 |
| Ciment. . . . . | 16,628 | 711 | 20 | 50 | 17,409 |
| Combustibles par 10 tonnes . | 52,662 | 795,440 | 50 | 3,331 | 851,423 |
| Combustibles par 45 — . | » | 195,544 | » | 235 | 195,779 |
| Combustibles par 50 — . | 10,929 | » | » | » | 10,929 |
| Combustibles par 100 — . | 27,905 | » | » | » | 27,905 |
| Combustibles par 200 à 300 t. | » | 118,407 | » | 433,125 | 551,532 |
| Coton brut et déchets de coton. | 1,523 | 1,034 | 22,623 | 157 | 25,337 |
| Crasses de hauts-fourneaux . . | 9,132 | 234 | » | » | 9,366 |
| Créosote . . . . . | 105 | 57 | » | 24 | 186 |
| Cuirs et peaux verts et salés ainsi que séchés. | 2,130 | 3,348 | 9,034 | 890 | 15,402 |
| Cuirs et peaux tannés . . . . . | 123 | 259 | 23 | 15 | 420 |
| Dégras. . . . . | » | » | 10 | » | 10 |
| Eau minérale. . . . . | 5 | 2,810 | 35 | 1,321 | 4,171 |
| Engrais. Phosphates minéraux et superphosphates. | 19,510 | 337 | 45 | 81 | 19,973 |
| Engrais. Scories Thomas (scories phosphatées). . | 546 | 1,840 | » | 8,801 | 11,187 |
| Engrais. Guano . . . . . | 2,174 | 30 | 91 | » | 2,295 |
| Engrais. Salpêtre du Chili (nitrate de soude). . . | 74 | 31 | 18,150 | 121 | 18,376 |
| Engrais. Autres engrais . . . | 1,569 | 34,419 | 557 | 3,039 | 39,584 |
| Farines alimentaires. . . . . | 273 | 105 | 88 | 22 | 488 |
| Fers, fonte et aciers. Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles). . . . . | 3,251 | 33,326 | 2,988 | 235,137 | 274,702 |
| Fers, fonte et aciers. Tuyaux en fer . . . . | 394 | 5,682 | 931 | 39,196 | 46,203 |
| Fers, fonte et aciers. Fonte brute, mitraille. | 18,513 | 60,942 | 7,782 | 14,927 | 102,164 |
| Fers, fonte et aciers. Machines agricoles . . | 262 | 285 | 103 | 1,112 | 1,762 |
| Fers, fonte et aciers. Autres machines et pièces de machines. | 4,651 | 24,458 | 3,621 | 13,417 | 46,149 |
| Fers, fonte et aciers. Poutrelles. . . . . | 15 | 25 | » | » | 40 |
| Fers, fonte et aciers. Fuel économisers, radiateurs. . . . . | 73 | 380 | 209 | » | 662 |
| Fers, fonte et aciers. Fers et aciers ouvrés (autres) . . . . . | 2,223 | 17,995 | 228 | 122,202 | 142,648 |
| Fibres brutes. . . . . | 20 | 30 | 275 | » | 325 |
| Fils de coton, de laine . . | 1,371 | 10 | 463 | 27 | 1,873 |
| Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes . . . . . | 3,209 | 99 | 62 | 5 | 3 375 |
| Foin. . . . . | 409 | 60 | 883 | » | 1,352 |
| Fromages . . . . . | 5 | » | » | » | 5 |
| A reporter. . . . | 286,327 | 1,374,075 | 86,049 | 892,529 | 2,638,980 |

| 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 . . . . | 286,327 | 1,374,075 | 86,049 | 892,529 | 2,638,980 |
| Fruits frais. . . . . | 5,694 | 288 | 9,072 | 76 | 15,130 |
| Glace (eau congelée). . . . . | 12 | » | » | 11 | 23 |
| Goudron minéral . . . . . | 138 | 4.359 | 1,648 | » | 6,145 |
| Graines { de betteraves . . . . | 20 | 996 | 30 | 25 | 1,071 |
| Graines { fourragères . . . . . | 10 | 15 | 70 | » | 95 |
| Graisses { cambouis, saindoux . | 31 | 21 | 763 | » | 815 |
| Graisses { suif et autres graisses. | 731 | 210 | 315 | » | 1,256 |
| Groupages . . . . . | 358 | 6,861 | 362 | 3,722 | 11,303 |
| Houblon . . . . . | 85 | 1,224 | 22 | 1,809 | 3,140 |
| Huiles { végétales . . . . . | 447 | 145 | 1,567 | 12 | 2,171 |
| Huiles { de goudron de houille. | 51 | 615 | 13 | 414 | 1,093 |
| Huiles { minérales lourdes. . . | 18 | 206 | 448 | 98 | 770 |
| Huiles { minérales demi-lourdes | 663 | 10 | 55 | » | 728 |
| Huiles { minérales à graisser . | 119 | 431 | 2,703 | » | 3,283 |
| Huiles { de pétrole raffiné et naphte. . . . . | 166 | 2,967 | 5,456 | 21 | 8,610 |
| Jouets et autres articles de Thuringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire. . . . . | » | 1,578 | » | 2,341 | 3,919 |
| Laines { brutes lavées et déchets de laine. . . | 11,366 | 4,186 | 5,960 | 315 | 21,827 |
| Laines { laine peignée . . . . | 8,766 | 66 | 227 | » | 9,059 |
| Lait condensé, lait conservé, farine lactée. . . . . | 5 | 27 | » | » | 32 |
| Lard, jambons . . . . . | » | » | 14 | » | 14 |
| Légumes secs. . . . . | 65 | 131 | 828 | » | 1,024 |
| Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre . . . | 1,496 | 913 | 305 | » | 2,714 |
| Marbres { en blocs . . . . . | 1,890 | 107 | 5,700 | 10 | 7,707 |
| Marbres { en tranches. . . . . | 316 | 53 | 44 | 5 | 418 |
| Mélasse préparée pour l'alimentation du bétail. . . . . | 68 | » | » | » | 68 |
| Minerais { de fer et de manganèse { 10 tonnes. . . | 610 | 241 | 344 | 33 | 1,228 |
| Minerais { Pyrites de fer { 45 ou 50 tonnes. | » | » | 1,999 | » | 1,999 |
| Minerais { de zinc et de plomb { 10 tonnes. . . | 82 | 545 | 1,354 | 13 | 1,994 |
| Minerais { de zinc et de plomb { 45 ou 50 tonnes. | 13,863 | 614 | 32,735 | » | 47,212 |
| Minerais { autres { 10 tonnes. . . | 85 | 391 | 1,285 | » | 1,761 |
| Minerais { autres { 45 ou 50 tonnes. | » | 281 | 834 | » | 1,115 |
| Nitrate de potasse (salpêtre). . . | 488 | » | 174 | » | 662 |
| Œufs . . . . . | 89 | 1,653 | 1,274 | » | 3,016 |
| A reporter. . . . | 334,089 | 1,403,209 | 161,650 | 901,434 | 2,800,382 |

| 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 . . . . | 334,089 | 1,405,209 | 161,650 | 901,454 | 2,800,382 |
| Oignons comestibles. . . . . | 245 | 60 | 97 | » | 402 |
| Objets en ciment . . . . . | 6 | 199 | » | 743 | 948 |
| Os concassés . . . . . | 825 | 315 | 1,254 | 8 | 2 382 |
| Paille . . . . . | 770 | 498 | 60 | » | 1,328 |
| Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille. . . . . | 46 | 3.224 | 483 | 21 | 3,774 |
| Pierres. brutes ou de construction . | 21,842 | 2.204 | 359 | 880 | 25,285 |
| Pierres. ouvrées et pierres taillées de toute espèce . . . . . | 3,889 | 297 | » | 353 | 4,539 |
| Pierres. meulières et meules à aiguiser ou à émoudre . . . . | 176 | 1.014 | » | 21 | 1,211 |
| Pierres. lithographiques. . . . . | 1,162 | 262 | » | 41 | 1,465 |
| Pierres. Pavés . . . . . | 3.225 | 256 | » | » | 3,481 |
| Pierres. Pierrailles, macadam . . . | 1,337 | 279 | 10 | » | 1,626 |
| Pierres. Moellons bruts . . . . . | 2,129 | 356 | 16 | » | 2,501 |
| Pierres. Castines . . . . . | » | 87 | » | » | 87 |
| Plâtre . . . . . | 1,296 | 6,461 | » | 196 | 7,893 |
| Plomb. . . . . | 1.364 | 683 | 21 | 604 | 2,672 |
| Pommes de terre . . . . . | 23.789 | 9,031 | 46 | 2,115 | 34,981 |
| Poterie et faïence. Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence. . . . . | 10 | 805 | » | 3,046 | 3,861 |
| Poterie et faïence. Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel. | 907 | 1,136 | » | 143 | 2,186 |
| Poterie et faïence. Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence . . . . | 1 130 | 3,650 | 42 | 1,466 | 6,288 |
| Poterie et faïence. Briques de revêtement. . . | » | 1,751 | » | 112 | 1,863 |
| Radicelles . . . . . | 1,113 | » | 20 | » | 1,133 |
| Résines. Colophane (brai sec végétal) . . . . . | 15 | 125 | 2,377 | » | 2,517 |
| Résines. Térébenthine . . . . | 112 | 226 | 371 | 25 | 734 |
| Riz brisé, pelé et déchets de riz. | 212 | 44 | 248 | » | 504 |
| Sels. Chlorure de sodium (sel gemme). . . . | 10 | 4,109 | 67 | 36 | 4,222 |
| Sels. Sel de glauber (sulfate de soude). . . . . | 50 | 38,694 | » | 756 | 39,500 |
| Scories autres que pour engrais . | 8.846 | 923 | » | 15 | 9,784 |
| Son . . . . . | 5,490 | 347 | 3,353 | 619 | 9,809 |
| Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicarbonate de soude) . . . . . | 25 | 10 | » | 92 | 127 |
| Stéarine . . . . . | 142 | 6 | » | » | 148 |
| Sucre brut, sucre de betteraves et de canne. . . . . | 6 | » | 298 | » | 304 |
| Tabacs. . . . . | 16 | 5 | 71 | » | 92 |
| A reporter. . . . | 414,274 | 1,480,206 | 170,823 | 912,726 | 2,978,029 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | 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. . . | 414,274 | 1,480,206 | 170,823 | 912,726 | 2,978,029 |
| Tanins . Eau de tan. . . | 105 | 10 | 67 | » | 182 |
| Tanins . Écorces à tan . . | 2,186 | 352 | 905 | » | 3,443 |
| Tanins . Tanins divers . . | 727 | 98 | 2,273 | » | 3,098 |
| Teinture. Bois de teinture et racines de bois de teinture . . | 318 | » | 25 | » | 343 |
| Teinture. Extrait de bois de teinture, extrait de chataignier. . | 403 | 35 | 798 | » | 1.236 |
| Teinture. Alizarine, cachou, gambier. | » | 5 | 497 | 18 | 520 |
| Terres. Terres à porcelaine (koalin, china-clay). . . . . | 302 | 553 | 697 | 51 | 1,603 |
| Terres. Terres ordinaires et terres réfractaires. . . . . | 1,872 | 13,242 | 81 | 366 | 15,561 |
| Terres. Terres à couleurs. . . . | 383 | 1,228 | 242 | 348 | 2,201 |
| Terres. Sable . . . . . | 3,923 | 3,330 | | 90 | 7,543 |
| Tissus . . . . . | 67 | 313 | 171 | 515 | 1,066 |
| Verres . Verres à vitres . . | 6 315 | 335 | 26 | 939 | 7,613 |
| Verres . Verrerie creuse . . | 732 | 8,340 | 74 | 3,709 | 12,875 |
| Vins. . . . . | » | 299 | 50 | 8 | 357 |
| Vitriol de fer (vitriol vert) . . | 57 | 45 | » | 108 | 210 |
| Zinc. . . . . | 10,783 | 301 | » | 3,004 | 14.088 |
| Marchandises autres . . . . | 43,905 | 59,787 | 35,509 | 23,258 | 162,459 |
| Ensemble des transports de et vers l'Allemagne . . . . | 486,370 | 1,568.670 | 212,238 | 945,140 | 3,212,427 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL au départ des stations de l'État. | TRAFIC LOCAL à l'arrivée aux stations de l'État. | TRAFIC MARITIME au départ des stations de l'État. | TRAFIC MARITIME à l'arrivée aux stations de l'État. | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| **De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.** | | | | | |
| Acide pyroligneux (vinaigre de bois) | 185 | » | » | » | 185 |
| Acide sulfurique, nitrique | 161 | » | » | » | 161 |
| Amidon | 129 | » | 56 | » | 185 |
| Ardoises { brutes pour toitures. | 3,409 | » | 21 | » | 3,430 |
| Ardoises { en tables | » | » | » | » | » |
| Argile { brute | » | » | 5 | 21 | 26 |
| Argile { calcinée ou grillée | » | » | » | » | » |
| Asphalte | » | 338 | 342 | 10 | 690 |
| Avoine | 5 | » | 2 146 | » | 2,151 |
| Bières en fûts | » | 20 | » | 20 | 40 |
| Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale. { en poutres, en madriers ou en bloc. | » | » | » | » | » |
| Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale. { en planches. | » | » | » | » | » |
| Bois { en grume, bûches et rondins. | 279 | 3,989 | 20 | » | 4,288 |
| Bois { sciés | 521 | 1,604 | 1,625 | 162 | 3,912 |
| Bois { perches à houblon | » | 18 | » | » | 18 |
| Bois { pour mines | » | 1,826 | » | » | 1,826 |
| Bois { objets en bois | » | 36 | 7 | 100 | 143 |
| Briques réfractaires | 78 | 76 | 3.570 | 31 | 3,755 |
| Cacao | » | » | 829 | » | 829 |
| Café | 19 | » | 735 | » | 754 |
| Céréales (sauf l'avoine) | 240 | 336 | 38,226 | » | 38,802 |
| Céruse | 211 | » | 28 | » | 239 |
| Charbon de bois | 1,154 | » | » | » | 1,154 |
| Chaux | 130,871 | 302 | » | » | 131,173 |
| Chicorée { en racines ou en cossettes | 1,400 | » | » | » | 1,400 |
| Chicorée { fabriquée | 2,253 | » | » | » | 2,253 |
| Chiffons | 539 | 42 | 54 | 242 | 877 |
| Chlorure de calcium | » | » | » | » | » |
| Chlorure de chaux | » | » | » | » | » |
| Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude | 20 | 10 | » | » | 30 |
| Ciment | 12,800 | 970 | 22 | » | 13,792 |
| A reporter | 154,274 | 9,567 | 47,686 | 586 | 212,113 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX |
|---|---|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | |
| **De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg** (*suite*). | | | | | |
| Report. . . . | 154,274 | 9,567 | 47,686 | 586 | 212,113 |
| Combustibles — par 10 tonnes . . . | 793 902 | 62 | 170 | » | 794 134 |
| Combustibles — — 50 — . . . | 35 800 | » | » | » | 35,800 |
| Combustibles — — 100 — . . . | 157,405 | » | » | » | 157,405 |
| Coton brut et déchets de coton. | 215 | 714 | 2,014 | 113 | 3,053 |
| Crasses de hauts-fourneaux. . . | » | » | » | » | » |
| Créosote . . . . . | 291 | » | » | » | 291 |
| Cuirs et peaux — verts et salés, ainsi que séchés . . . . | 357 | 390 | 3,606 | 751 | 5,104 |
| Cuirs et peaux — tannés . . . . . | 12 | 10 | 443 | 64 | 529 |
| Dégras . . . . . | » | » | » | » | » |
| Eau minérale . . . . . | » | 474 | » | » | 474 |
| Engrais. — Phosphates minéraux et superphosphates . . . . . | 8,810 | » | 60 | » | 8,870 |
| Engrais. — Scories Thomas (scories phosphatées) . . . . . | 42 | 1,969 | » | 70,075 | 72,086 |
| Engrais. — Guano. . . . . | 105 | » | » | » | 105 |
| Engrais. — Salpêtre du Chili (nitrate de soude). | 629 | » | 4,289 | » | 4,918 |
| Engrais. — Autres engrais . . . . . | 451 | 1,919 | 68 | 126 | 2.514 |
| Farines alimentaires . . . . . | 355 | 5 | 30 | » | 390 |
| Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles). . . . . | 178 | 36,056 | 1,777 | 515,284 | 553,295 |
| Tuyaux en fer . . . . . | 46 | 581 | 642 | 13,648 | 14,917 |
| Fonte brute, mitraille . . . . . | 315 | 227,121 | 1 839 | 128,360 | 357,635 |
| Machines agricoles . . . . . | » | » | 16 | » | 16 |
| Autres machines et pièces de machines. | 356 | 1 800 | 5,032 | 7,015 | 14,203 |
| Poutrelles . . . . . | » | 141 | » | 31,659 | 31,800 |
| Fuel économisers, radiateurs. . | » | 5 | 127 | » | 132 |
| Fers et aciers ouvrés (autres). . | 1.547 | 1,339 | 1 839 | 2,331 | 7,056 |
| Fibres brutes . . . . . | » | » | 143 | » | 143 |
| Fils de coton, de laine. . . . . | 26 | » | 325 | » | 351 |
| Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes. | 21 | » | 73 | » | 94 |
| Foin. . . . . | 425 | 10 | 48 | » | 483 |
| Fromages. . . . . | » | 5 | » | 4,046 | 4,051 |
| Fruits frais . . . . . | 12 | 861 | 4 102 | 418 | 5,393 |
| Glace (eau congelée). . . . . | » | » | 470 | » | 470 |
| Goudron minéral . . . . . | 101 | 500 | » | » | 601 |
| Graines de betteraves . . . . . | 5 | » | » | » | 5 |
| A reporter. . . . | 1.155,660 | 283,526 | 74,799 | 774,476 | 2,288,461 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | |
| **De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg** (*suite*). | | | | | |
| Report. . . . | 1,155,660 | 283.526 | 74,799 | 774,476 | 2.288,461 |
| Graines fourragères. . . . . | 45 | 201 | 345 | 135 | 724 |
| Graisses, cambouis, saindoux. . | » | » | 1,044 | » | 1,044 |
| Graisses, suif et autres graisses. | » | 5 | 44 | » | 49 |
| Groupages . . . . . | 1,366 | 1,705 | 14,527 | 10,431 | 28,029 |
| Houblon . . . . . | 21 | 600 | 5 | 488 | 1.114 |
| Huiles végétales . . . . . | 1.314 | » | 165 | » | 1,479 |
| — de goudron de houille . | 15 | » | » | » | 15 |
| — minérales lourdes. . . . | » | » | » | » | » |
| — minérales demi-lourdes. . | » | » | » | » | » |
| — minérales à graisser. . . | 115 | » | 5,024 | » | 5,139 |
| — de pétrole raffiné et naphte . . . . . | » | 127 | 5,161 | » | 5,288 |
| Jouets et autres articles de Thuringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire . . . . . | » | » | » | » | » |
| Laines brutes lavées et déchets de laine. . . . . | 633 | 686 | 8,758 | 6 | 10,083 |
| Laines peignées. . . . . | 1,993 | 10 | 154 | » | 2,157 |
| Lait condensé, lait conservé, farine lactée . . . . . | » | » | » | 5,205 | 5,205 |
| Lard, jambons . . . . . | » | » | 72 | » | 72 |
| Légumes secs. . . . . | 74 | 155 | 2,143 | » | 2,372 |
| Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre . . . | » | » | 249 | » | 249 |
| Marbres en blocs . . . . . | 363 | 12 | 180 | » | 555 |
| — en tranches. . . . . | 108 | 14 | » | » | 122 |
| Mélasse préparée pour l'alimentation du bétail . . . . . | » | » | 26 | » | 26 |
| Minerais de fer et de manganèse pyrites de fer — 10 tonnes . . . | » | 79 | » | » | 79 |
| Minerais de fer et de manganèse pyrites de fer — 45 ou 50 tonnes. | 305 | 1,213,300 | 162.653 | » | 1,376,264 |
| Minerais de zinc et de plomb — 10 tonnes. . . . | » | » | 32 | » | 32 |
| Minerais de zinc et de plomb — 45 ou 50 tonnes. | » | » | » | » | » |
| Minerais autres — 10 tonnes . . | » | 20 | 10 | » | 30 |
| Minerais autres — 45 ou 50 tonnes | » | » | 120 | » | 120 |
| Nitrate de potasse (salpêtre) . . | 80 | » | 20 | » | 100 |
| A reporter. . . . | 1,162,090 | 1,500,446 | 275,531 | 790,741 | 3.728,808 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | |
| **De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg** (*suite*). | | | | | |
| Report . . . | 1,162,090 | 1,500,446 | 275,531 | 790,741 | 3,728,808 |
| Œufs . . . . . | » | » | 107 | » | 107 |
| Oignons comestibles. . . . . | 207 | » | 21 | » | 228 |
| Objets en ciment . . . . . | 10 | 10 | » | » | 20 |
| Os concassés . . . . . | » | » | » | » | » |
| Paille . . . . . | 4,524 | 5 | » | » | 4,529 |
| Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille . . . . . | » | » | 246 | » | 246 |
| Pierres brutes ou de construction | 3,238 | 4,089 | » | » | 7,327 |
| — ouvrées et pierres taillées de toute espèce. . . . . | 21 | 63 | » | » | 84 |
| — meulières et meules à aiguiser ou à émoudre . | » | 543 | » | 90 | 633 |
| — lithographiques . . . . | » | 12 | » | » | 12 |
| Pavés . . . . . | 29 | 3,095 | » | » | 3,124 |
| Pierrailles, macadam . . . . . | » | 42 | » | » | 42 |
| Moellons bruts . . . . . | 6,021 | 510 | » | » | 6,531 |
| Castines . . . . . | » | » | » | » | » |
| Plâtre . . . . . | 15 | 770 | » | » | 785 |
| Plomb . . . . . | 25 | 16 | » | » | 41 |
| Pommes de terre . . . . . | 7,580 | 102 | 10 | » | 7,692 |
| Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence . . | 37 | 318 | 150 | 239 | 744 |
| Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel . . . . . | 1,032 | 151 | 250 | 49 | 1,482 |
| Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence. . . . . | 418 | 77 | » | 434 | 929 |
| Briques de revêtement. . . . . | » | » | » | » | » |
| Radicelles . . . . . | 90 | » | » | » | 90 |
| Résines { Colophane (brai sec végétal) . . . . . | 12 | » | 127 | » | 139 |
| Résines { Térébenthine . . . . | » | » | 27 | » | 27 |
| Riz brisé, pelé et déchets de riz. | 433 | » | 636 | » | 1,069 |
| Sels { Chlorure de sodium (sel gemme) . . . . . | » | 4,923 | » | » | 4,923 |
| Sels { Sel de glauber (sulfate de soude) . . . . . | » | 93 | » | » | 93 |
| A reporter. . . . | 1,185,782 | 1,515,265 | 277,105 | 791,553 | 3,769,705 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL. au départ des stations de l'État. | TRAFIC LOCAL. à l'arrivée aux stations de l'État. | TRAFIC MARITIME. au départ des stations de l'État. | TRAFIC MARITIME. à l'arrivée aux stations de l'État. | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| **De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg** (*suite*). | | | | | |
| Report. . . . | 1,485,782 | 1,515,265 | 277,105 | 791,553 | 3,769,705 |
| Scories autres que pour engrais. | 11,680 | » | » | » | 11,680 |
| Son . . . . . | 4,330 | 94 | 440 | » | 4,864 |
| Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicarbonate de soude) . . . . . | » | » | 10 | 56 | 66 |
| Stéarine . . . . . | 35 | » | » | » | 35 |
| Sucre brut, sucre de betteraves et de canne. . . . . | 17 | » | 11 | » | 28 |
| Tabacs. . . . . | » | 10 | 295 | 64 | 369 |
| Tanins. — Eau de tan . . . . . | 2,754 | » | 354 | » | 3,108 |
| Tanins. — Écorces à tan . . . . | 16 | 697 | 47 | » | 760 |
| Tanins. — Tanins divers . . . . | 1,419 | » | 508 | » | 1,927 |
| Teinture — Bois de teinture et racines de bois de teinture . . . . . | » | » | » | » | » |
| Teinture — Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier . . . . | » | » | 32 | » | 32 |
| Teinture — Alizarine, cachou, gambier . . . . . | » | » | 32 | » | 32 |
| Terres. — Terres à porcelaine (kaolin, china-clay) | 10 | 5 | 877 | » | 892 |
| Terres. — Terres ordinaires et terres réfractaires. | 118 | 67 | » | » | 185 |
| Terres. — Terres à couleurs . . | 15 | » | 15 | 1,756 | 1,786 |
| Terres. — Sable . . . . . | 24,567 | 60 | » | » | 24,627 |
| Tissus . . . . . | 70 | 5 | 1,071 | 81 | 1,227 |
| Verres — Verres à vitres . . . | 4,107 | » | 32 | » | 4,139 |
| Verres — Verrerie creuse . . . | 78 | 5 | » | 1,673 | 1,756 |
| Vins. . . . . | 10 | 10 | 195 | 28 | 243 |
| Vitriol de fer (vitriol vert) . . . | » | » | » | » | » |
| Zinc . . . . . | 335 | » | » | 24 | 359 |
| Marchandises autres . . . . . | 8,651 | 3,975 | 5,660 | 3,021 | 21,307 |
| Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg. | 1,243,994 | 1,520,193 | 286,684 | 798,256 | 3,849,127 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | |
| **De et vers l'Autriche-Hongrie** | | | | | |
| Amidon | » | » | » | » | » |
| Arbres et arbustes | » | » | » | » | » |
| Bière | » | 2,256 | » | 92 | 2,318 |
| Bois | » | 271 | 11 | 117 | 399 |
| Briques réfractaires | 82 | 143 | » | » | 225 |
| Cellulose | » | » | » | » | » |
| Chicorée en racines et cossettes | 3,917 | » | » | » | 3,917 |
| Combustibles | 100 | » | » | » | 100 |
| Cuirs et peaux | » | 163 | 70 | 634 | 867 |
| Eaux minérales | » | 411 | » | 25 | 436 |
| Écorces à tan | » | 12 | » | » | 12 |
| Engrais | » | 47 | » | » | 47 |
| Fers et aciers | 199 | 236 | 180 | 318 | 933 |
| Fils | 160 | 188 | 1,019 | 27 | 1,394 |
| Fruits et marmelades | » | 101 | » | 313 | 414 |
| Graines et semences | 45 | 40 | » | » | 85 |
| Graisse et lard | » | » | » | » | » |
| Graphite | » | 20 | » | » | 20 |
| Groupages | » | 461 | 1,014 | 61 | 1,536 |
| Houblon | » | 175 | » | 32 | 207 |
| Huiles | » | 323 | » | 20 | 343 |
| Lait condensé, lait conservé, farine lactée | » | » | » | 525 | 525 |
| Laines — brutes lavées et déchets de laine | 6,130 | 92 | 252 | 17 | 6,491 |
| Laines — peignées | 289 | » | 36 | » | 325 |
| Machines | » | » | » | » | » |
| Malt | » | 818 | » | » | 818 |
| Matières textiles | 10 | 171 | 493 | » | 674 |
| Meubles | 41 | 665 | » | 275 | 981 |
| Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer | 10 | » | » | » | 10 |
| Œufs | » | 105 | » | 873 | 978 |
| Papiers et cartons | » | 352 | » | 189 | 541 |
| Pétrole et naphte | » | 1,842 | » | 92 | 1,934 |
| Pierres et marbre | 2,341 | 30 | 14 | 78 | 2,463 |
| Sable | » | » | » | » | » |
| Tabac | » | 101 | » | 60 | 161 |
| Verres, glaces et verrerie creuse | 1,234 | 126 | 5 | 38 | 1,423 |
| Vin | 14 | » | » | » | 14 |
| Volailles et gibiers tués | » | 15 | » | 788 | 803 |
| Marchandises autres | 585 | 414 | 366 | 183 | 1,548 |
| Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie | 15,177 | 9,608 | 3,460 | 4,707 | 32,952 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | |
| **De et vers la France.** | | | | | |
| Acides pyroligneux. Vinaigre de bois | 22 | » | 25 | » | 47 |
| Acides sulfurique et nitrique. | 8,827 | 3,481 | 868 | 287 | 13,463 |
| Asphalte, goudron et résines | 6,709 | 5,907 | 3,925 | 101 | 14,642 |
| Betteraves | 833 | 5,381 | » | » | 6,214 |
| Bois à brûler | 133 | 1,144 | 11 | 6 | 1,294 |
| Bois de construction de toute espèce | 291 | 43,284 | 408 | 295 | 44,278 |
| Bois de teinture et racine de bois de teinture | » | » | » | » | » |
| Bois autres | 5,711 | 53,018 | 1,300 | 2,701 | 62,735 |
| Briques à bâtir | 6,331 | 2,517 | 139 | 55 | 9,042 |
| Briques réfractaires | 11,223 | 1,674 | 1,295 | 54 | 14,246 |
| Carreaux en ciment et en terre cuite | 1,317 | 712 | » | 838 | 2,867 |
| Céréales et farine | 7,757 | 16,633 | 60,504 | 517 | 85,411 |
| Chiffons et drilles | 5,124 | 13,352 | 164 | 2,931 | 21,571 |
| Chaux | 235,655 | 1,140 | 20 | » | 236,795 |
| Ciment | 19,717 | 620 | » | 14,552 | 34,889 |
| Combustibles 10 tonnes | 1,318,001 | 222,445 | 2,350 | 100 | 1,542,896 |
| Combustibles 50 tonnes | 651,621 | 122,831 | 1,140 | » | 775,592 |
| Combustibles 100 tonnes et plus | 793,252 | 13,399 | 500 | » | 807,151 |
| Coton brut et déchets de coton | 3,021 | 5,754 | 4,841 | 1,270 | 14,886 |
| Cuirs et peaux | 5,101 | 7,448 | 1,064 | 1,020 | 14,633 |
| Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construction et la réparation des routes) | 174,592 | 3,214 | 453 | 2,936 | 181,195 |
| Engrais | 107,733 | 63,631 | 3,134 | 20,194 | 194,695 |
| Faïences et poteries | 3,098 | 2,005 | 300 | 2,657 | 8,060 |
| Fil de coton, de jute et de lin | 932 | 1,332 | 443 | 1,568 | 4,275 |
| A reporter | 3,366,984 | 588,905 | 82,884 | 52,102 | 4,090,875 |

| 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 . . . . | 3,366 984 | 588,905 | 82,884 | 52,102 | 4,090,875 |
| Fontes et mitrailles . . . . . | 31,793 | 65,644 | 11,386 | 9.891 | 118.714 |
| Fruits et légumes frais. . . . . | 2,286 | 8,502 | 442 | 182 | 11,412 |
| Glaces avec ou sans tain . . . . | 1,[illegible]33 | 549 | 25 | 1 318 | 3,725 |
| Graines et semences. . . . . | 882 | 1,037 | 338 | 383 | 2,640 |
| Laine brute et déchets de laine. | 7,111 | 37,233 | 19,583 | 4,779 | 68,708 |
| Légumes secs. . . . . | 1,334 | 1.227 | 6,000 | » | 8.561 |
| Lin, chanvre et étoupes . . . . | 7 430 | 37,012 | 32,943 | 1,689 | 79,074 |
| Machines et mécaniques . . . . | 6.185 | 2,350 | 2,635 | 2,617 | 13,787 |
| Minerais . . . . . | 12,141 | 488,411 | 38,845 | 99 | 559,496 |
| Paille et fourrage . . . . . | 1,576 | 5,315 | 331 | 30 | 7,252 |
| Papiers et pâtes à papier. . . . | 1,672 | 563 | 4,247 | 1.040 | 7.322 |
| Pierres — de construction, moellons, etc. . . . . | 552,009 | 19.063 | 1,325 | 2,392 | 574,787 |
| Pierres — Marbres. . . . . | 10 945 | 1,316 | 6,081 | 817 | 19,159 |
| Pierres — Pavés. . . . . | 58,772 | 124 | 78 | » | 58,974 |
| Pierres — calcaire, dolomie, castine, etc. . . . . | 14,327 | 563 | » | 105 | 15,195 |
| Pommes de terre . . . . . | 62,529 | 7,360 | 1,207 | 364 | 71.460 |
| Produits métallurgiques . . . . | 30,507 | 51,211 | 5,087 | 142,199 | 229,004 |
| Pulpes et drèches . . . . . | 52,955 | 516 | 140 | 269 | 53.880 |
| Scories de forges et de laminoirs. | 3,703 | 42,021 | 539 | 35,927 | 82,190 |
| Sels et soude . . . . . | 21 | 22,930 | » | 19,870 | 42,121 |
| Sucre . . . . . | 1.460 | 59 | 632 | 59 | 2,210 |
| Terres — en général. . . . . | 147,017 | 8,751 | 5,746 | 1,094 | 162,608 |
| Terres — réfractaires . . . . . | 47 175 | 4,853 | 518 | 40 | 52,586 |
| Tourteaux . . . . . | 8,753 | 5,370 | 515 | » | 14,640 |
| Verreries et gobeletteries. . . . | 5,685 | 2,682 | 6 | 5,611 | 13,984 |
| Vins. . . . . | 73 | 8,229 | 13 | 6,651 | 14,966 |
| Plomb, zinc et crasses de zinc. . | 15.519 | 4,359 | 157 | 1,425 | 21.460 |
| Marchandises autres . . . . | 68,703 | 83,763 | 23,590 | 13,725 | 189,781 |
| Ensemble des transports de et vers la France . . . . . | 4,251,582 | 1,499,218 | 245,293 | 304,678 | 6,570,771 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL au départ des stations de l'État. | TRAFIC LOCAL à l'arrivée aux stations de l'État. | TRAFIC MARITIME au départ des stations de l'État. | TRAFIC MARITIME à l'arrivée aux stations de l'État. | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| **De et vers la Suisse.** | | | | | |
| Acide pyroligneux (vinaigre de bois) | 441 | » | » | » | 441 |
| Acide sulfurique, nitrique | » | » | » | » | » |
| Amidon | 74 | » | » | » | 74 |
| Ardoises brutes pour toitures | 133 | » | » | » | 133 |
| Argile brute | » | » | » | » | » |
| Asphalte | » | 512 | » | » | 512 |
| Avoine | » | » | » | » | » |
| Bières en fûts | » | » | » | » | » |
| Bois en grume bûches, et rondins | 10 | » | » | » | 10 |
| — sciés | » | 21 | » | 25 | 46 |
| — (objets en bois) | » | 22 | » | » | 22 |
| Briques réfractaires | 57 | » | 202 | » | 259 |
| Cacao | » | » | 133 | » | 133 |
| Café | » | » | 107 | » | 107 |
| Céréales | » | » | » | » | » |
| Chicorée — en racines ou en cossettes | 410 | » | » | » | 410 |
| Chicorée — fabriquée | » | » | » | » | » |
| Chiffons | 162 | 6 | » | » | 168 |
| Chlorure de calcium | » | » | » | » | » |
| Chlorure de chaux | » | » | » | » | » |
| Charbon de bois | 61 | » | » | » | 61 |
| Combustibles — par 10 tonnes | 4,572 | » | » | » | 4,572 |
| Combustibles — — 50 — | 23,313 | » | » | » | 23,313 |
| Combustibles — — 100 — | 51,221 | » | » | » | 51,221 |
| Combustibles — — 250 — | 1,375 | » | » | » | 1,375 |
| Coton brut et déchets de coton | » | 15 | 40 | 47 | 102 |
| Cuirs et peaux — verts et salés, ainsi que séchés | » | 92 | » | 157 | 249 |
| Cuirs et peaux — tannés | 5 | 6 | 72 | » | 83 |
| Dégras | » | 23 | » | » | 23 |
| Engrais — Phosphates minéraux et superphosphates | 2,375 | » | » | » | 2,375 |
| Engrais — Salpêtre du Chili | » | » | 295 | » | 295 |
| Engrais — Autres engrais | 50 | » | » | » | 50 |
| Farines alimentaires | » | » | » | » | » |
| Fers, fontes et aciers — Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles) | 203 | » | 1,304 | 73 | 1,580 |
| Fers, fontes et aciers — Tuyaux en fer | 329 | » | 632 | 155 | 1,116 |
| Fers, fontes et aciers — Fonte brute, mitraille | 30 | » | 188 | 127 | 345 |
| Fers, fontes et aciers — Machines agricoles | » | » | 39 | » | 39 |
| A reporter | 84,819 | 697 | 3,012 | 584 | 89,112 |

| NATURE DES MARCHANDISES | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | |
| **De et vers la Suisse** (*suite*). | | | | | |
| Report. . . . | 84,819 | 697 | 3,012 | 584 | 89,112 |
| Fers fontes et aciers. — Autres machines et pièces de machines. . . | 84 | 359 | 733 | 2,736 | 3,012 |
| Fers fontes et aciers. — Fuel économisers, radiateurs . . . . . | » | » | 53 | » | 53 |
| Fers fontes et aciers. — Poutrelles . . . . . | | » | » | » | » |
| Fers fontes et aciers. — Fers et aciers ouvrés (autres). . . . . | 140 | 41 | 86 | 423 | 710 |
| Fibres brutes. . . . . | » | » | 39 | » | 39 |
| Fils de coton, de laine . . . . . | » | » | 12 | » | 12 |
| Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes . . . | 79 | » | » | » | 79 |
| Fromages . . . . . | » | » | » | 1.213 | 1 213 |
| Fruits frais. . . . . | » | » | » | » | » |
| Graines fourragères . . . . . | » | » | 48 | » | 48 |
| Graisses — Cambouis saindoux . | » | » | 6 | » | 6 |
| Graisses — Suif et autres graisses | | » | » | » | » |
| Groupages . . . . . | 1,264 | 1,337 | 3,202 | 437 | 6 280 |
| Huiles — végétales. . . . . | 223 | » | 27 | » | 250 |
| Huiles — de goudron de houille . | » | » | » | » | » |
| Huiles — minérales lourdes . . . | » | » | » | » | » |
| Huiles — — à graisser . . | 123 | » | 176 | » | 299 |
| Huiles — de pétrole raffiné . . . | » | » | » | » | » |
| Laines — brutes, lavées et déchets de laine. . . . . | 77 | » | 1,056 | » | 1,133 |
| Laines — Laine peignée. . . . . | 84 | » | » | » | 84 |
| Lait condensé, lait conservé, farine lactée . . . . . | » | » | » | 1,043 | 1,043 |
| Lard, jambons . . . . . | » | » | » | » | » |
| Lins, filasses de lin, étoupes et chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre . . . | 10 | 10 | » | » | 20 |
| Marbres — en blocs . . . . . | 103 | » | 16 | » | 119 |
| Marbres — en tranches. . . . . | 40 | » | » | » | 40 |
| Mélasse préparée pour l'alimentation du bétail . . . . . | » | » | » | » | » |
| Minerais de fer et de manganèse. | » | » | » | » | » |
| Minerais de zinc et de plomb 10 t. | » | » | » | » | » |
| Nitrate de potasse. . . . . | » | » | » | » | » |
| Œufs . . . . . | » | » | » | 6 | 6 |
| Objets en ciment. . . . . | » | » | 49 | » | 49 |
| Oignons comestibles. . . . . | » | » | » | » | » |
| Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille . . . . . | » | » | » | » | » |
| Pierres — brutes ou de construction. | 131 | » | » | » | 131 |
| Pierres — Pavés . . . . . | 25 | » | » | 10 | 35 |
| Pierres — ouvrées et pierres taillées de toute espèce . . . . . | 23 | » | » | » | 23 |
| Pierres — meulières et meules à aiguiser ou à émoudre . . . . | » | » | » | » | » |
| A reporter . . . | 87,223 | 2,484 | 8,315 | 6,452 | 104,076 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | |
| **De et vers la Suisse** (*suite*). | | | | | |
| Report . . . | 87,225 | 2,484 | 8,515 | 6,452 | 104,676 |
| Plomb . . . . . | 10 | » | » | » | 10 |
| Pommes de terre . . . . . | » | 24 | » | » | 24 |
| Poterie et faïence. — Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence . . . . | 44 | » | » | » | 44 |
| Poterie et faïence. — Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel . . . . . | 120 | » | 167 | » | 287 |
| Poterie et faïence. — Pavés, dalles en terre cuite . . . . . | 48 | » | » | 25 | 73 |
| Poterie et faïence. — Briques de revêtement. | » | » | » | » | » |
| Riz . . . . . | » | » | » | » | » |
| Térébenthine. . . . . | » | » | » | » | » |
| Sel de glauber (sulfate de soude) . | » | » | » | » | » |
| Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bicarbonate de soude) . . . . . | » | » | » | » | » |
| Stéarine . . . . . | 25 | » | » | » | 25 |
| Sucre brut, sucre de betteraves et de canne. . . . . | 21 | » | » | » | 21 |
| Tabacs. . . . . | » | » | 10 | » | 10 |
| Tanins. — Eau de tan. . . . . | » | » | » | » | » |
| Tanins. — Tanins divers . . . . | 21 | » | » | » | 21 |
| Teinture : alizarine, cachou, gambier . . . . . | » | » | 11 | » | 11 |
| Teinture (bois de). . . . . | » | » | » | » | » |
| Terres à couleurs . . . . . | 110 | » | 12 | » | 122 |
| Terres à porcelaine (kaolin, china-clay). . . . . | 33 | » | 1,161 | » | 1,194 |
| Terres ordinaires et terres réfractaires. . . . . | 11 | » | 31 | » | 42 |
| Sable . . . . . | » | » | » | » | » |
| Tissus. . . . . | 767 | » | 251 | 41 | 1,059 |
| Verres à vitres . . . . . | 2,387 | » | 11 | » | 2,398 |
| Verrerie creuse . . . . . | 116 | » | » | » | 116 |
| Vins. . . . . | » | » | » | » | » |
| Zinc. . . . . | 97 | 5 | 400 | » | 502 |
| Marchandises autres . . . . . | 1,117 | 449 | » | 1,600 | 3,166 |
| Ensemble des transports de et vers la Suisse. . . . . | 92,152 | 2,962 | 10,569 | 8,118 | 113,801 |

| 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 | » | 138 | » | » | 138 |
| Briques réfractaires | 218 | » | » | » | 218 |
| Chicorée en cossettes ou en racines | 3,845 | » | » | » | 3,845 |
| Combustibles | 910 | » | » | » | 910 |
| Comestibles { beurre, fromages fruits secs, œufs, poissons, etc. } | » | 3,614 | 10 | 6,277 | 9,901 |
| Denrées alimentaires non spécialement dénommées | » | 229 | 673 | 1,070 | 1,972 |
| Fers, aciers et fontes { laminés | 960 | 14 | 352 | » | 1,326 |
| Fers, aciers et fontes { ouvrés | 1,686 | 179 | 196 | 23 | 2,084 |
| Fers, aciers et fontes { Fontes brutes et mitrailles | 69 | » | 27 | 20 | 116 |
| Fers, aciers et fontes { Machines agricoles | 17 | » | 1,387 | » | 1,404 |
| Fers, aciers et fontes { Machines autres et pièces de machines | 474 | 411 | 6,225 | 41 | 7,151 |
| Fils { de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin | 4,339 | » | » | 525 | 4,864 |
| Fils { de coton et de laine | » | » | » | » | » |
| Fils { divers | » | 10 | 81 | » | 91 |
| Huile végétale comestible | 45 | » | » | » | 45 |
| Laines { brutes, lavées et déchets de laine | 1,759 | 225 | 532 | » | 2,516 |
| Laines { peignées | 1,407 | » | 258 | » | 1,665 |
| Mat. textiles { Chanvre brut ou teillé | » | 556 | » | 26 | 582 |
| Mat. textiles { Lin brut ou teillé | 381 | » | 62 | » | 443 |
| Mat. textiles { Étoupe et autres textiles | 346 | 333 | 20 | » | 699 |
| Marbres { en blocs | 12 | 250 | » | 96 | 358 |
| Marbres { en tranches | 22 | 43 | » | » | 65 |
| Pommes de terre | » | 4,315 | » | » | 4,315 |
| Poterie et faïence | 12 | 8 | » | » | 20 |
| Terres à couleurs | 30 | » | » | » | 30 |
| Tissus | » | » | » | » | » |
| Tresses de paille | » | » | » | 154 | 154 |
| Verres à vitre | 825 | » | » | » | 825 |
| Verrerie creuse | 240 | » | » | » | 240 |
| Volailles vivantes | » | 900 | » | 10 | 910 |
| Vins | » | 73 | » | » | 73 |
| Marchandises autres | 3,906 | 887 | 4,798 | 3,549 | 13,140 |
| Ensemble des transports de et vers l'Italie | 21,533 | 12,185 | 14,621 | 11,791 | 60,130 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL au départ des stations de l'État. | TRAFIC LOCAL à l'arrivée aux stations de l'État. | TOTAUX. (Tonnes.) |
|---|---|---|---|
| **De et vers les Pays-Bas.** | | | |
| Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, nitrique, etc. | 35,580 | 1,098 | 36,678 |
| Asphalte, bitume, résines. — Bitumé | 26 | 147 | 173 |
| Asphalte, bitume, résines. — Asphalte | 984 | 663 | 1,647 |
| Asphalte, bitume, résines. — Goudron minéral | 210 | 555 | 765 |
| Amidon et fécules | 674 | 2,817 | 3,491 |
| Ardoises — en tranches scellées | 20 | 384 | 404 |
| Ardoises — pour toitures | 1,043 | 15 | 1,058 |
| Betteraves | 85 | 5,899 | 5,984 |
| Pulpes | 112 | 8,546 | 8,658 |
| Beurre naturel, artificiel et beurre de margarine — 1re son | » | 55 | 55 |
| Beurre naturel, artificiel et beurre de margarine — sp. VIII | » | 22 | 22 |
| Bière en fûts | 5 | 742 | 747 |
| Blende, minerais de zinc — 3e son, sp. II, XVII et XVIII | 2,959 | 448 | 3,407 |
| Blende, minerais de zinc — par 50 T., sp. XXI | 20,298 | » | 20,298 |
| Bois — de construction, de charron, en grume, etc., 1re son, sp. XVIII | 2,870 | 7,096 | 9,966 |
| Bois — de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 3e son, sp. II | 3,803 | 61,371 | 65,174 |
| Bouteilles vides | 102 | 2,951 | 3,053 |
| Briques à bâtir et réfractaires | 8,809 | 7,195 | 16,004 |
| Café | 74 | 425 | 499 |
| Cercles en bois | 5 | 906 | 911 |
| Céréales, farine, son et riz — 3e son, sp. XV et XVI | 39,052 | 10,261 | 49,313 |
| Céréales, farine, son et riz — Exc. prov. A | » | » | » |
| Chicorée en racines | 258 | 125 | 383 |
| Chiffons et drilles | 174 | 4,387 | 4,561 |
| Ciment, chaux, plâtre, calcaires — Calcaires broyés, pierres à chaux, 3e son, sp. II | 1,139 | 94 | 1,233 |
| Ciment, chaux, plâtre, calcaires — Ciment, plâtre et chaux, 3e son, sp. II | 93,503 | 1,877 | 95,380 |
| Ciment, chaux, plâtre, calcaires — — — — par 50 T., sp. XXIV | 34,381 | » | 34,381 |
| Ciment, chaux, plâtre, calcaires — — — — par 50 T., sp. XXVI | 100 | » | 100 |
| Clous, boulons, pointes, rivets — 3e son | 3,495 | 600 | 4,095 |
| Clous, boulons, pointes, rivets — sp. IV et XVIII | 813 | 10 | 823 |
| Colis vides | 707 | 662 | 1,369 |
| Combustibles minéraux — 3e section, sp. II | 65,868 | 148,762 | 214,630 |
| Combustibles minéraux — par 50 T. sp. XIX, XXVIII | 188,838 | 78,816 | 267,654 |
| Combustibles minéraux — par 100 T. sp. XXV | 850 | 500 | 1,350 |
| A reporter | 506,837 | 347,426 | 854,263 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | |
|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | TOTAUX. |
| **De et vers les Pays-Bas** (*suite*). | | | |
| Report. . . . | 506,837 | 347,426 | 854,263 |
| Coton brut et déchets de coton — 3e son. . . . . | 2,578 | 653 | 3,231 |
| Coton brut et déchets de coton — sp. XXII . . . . . | 534 | 385 | 919 |
| Cuirs et peaux. . . . . | 2,842 | 4,598 | 7,440 |
| Déchets de carrières et gravier. — 3e son, sp. II. . . . . | 1,702 | 61 | 1,763 |
| Déchets de carrières et gravier. — par 50 T., sp. XXIV . . . . . | 11,897 | » | 11,897 |
| Eaux ammoniacales . . . . . | 43 | 760 | 803 |
| Engrais — non dénommés . . . . . | 3,427 | 1,272 | 4,699 |
| Engrais — dénommés . . . . . | 20,197 | 2,588 | 22,785 |
| Engrais — Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T. . . | 4,273 | » | 4,273 |
| Faïence et poterie . . . . . | 3,203 | 13,428 | 16,631 |
| Fils d'étoupe, de jute, etc. . . . . | 2,624 | 346 | 2,970 |
| Fontes, mitrailles et scories. — Fonte ouvrée. . . . . | 5,614 | 219 | 5,833 |
| Fontes, mitrailles et scories. — — brute, mitrailles, scories . . . | 5,146 | 34,991 | 40,137 |
| Fromages secs — 2e son. . . . . | » | 2,890 | 2,890 |
| Fromages secs — sp. XII . . . . . | » | 3,211 | 3,211 |
| Fruits frais : Pommes, poires, prunes. . . . . | 6,860 | 776 | 7,636 |
| Glaces, 1re section . . . . . | 403 | 10 | 413 |
| Graines et semences . . . . . | 418 | 1,451 | 1,869 |
| Graisses, suif, oléine, etc. — Graisses, suif, etc., 2e son. . . . . | 126 | 65 | 191 |
| Graisses, suif, oléine, etc. — Oléine, stéarine, 3e son . . . . . | 699 | 214 | 913 |
| Graisses, suif, oléine, etc. — sp. X . . . . . | 5 | 20 | 25 |
| Harengs — 2e son. . . . . | 172 | 70 | 242 |
| Harengs — sp. XII . . . . . | 99 | 2,296 | 2,395 |
| Harengs — sp. XIV . . . . . | » | 260 | 260 |
| Huiles minérales et végétales. — Huile lourde, 2e son. . . . . | 10 | » | 10 |
| Huiles minérales et végétales. — Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3e son. . | 2,254 | 2,979 | 5,233 |
| Huiles minérales et végétales. — — brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX . | 88 | 105 | 193 |
| Huiles minérales et végétales. — Mazout par 50 T., sp. XXVII. . . . . | 144 | » | 144 |
| Laine brute et déchets de laine . . . . . | 765 | 233 | 998 |
| Légumes secs . . . . . | 244 | 368 | 612 |
| Lin — teillé . . . . . | 30 | 243 | 273 |
| Lin — en tiges. . . . . | 26 | 9,246 | 9,272 |
| Paille. . . . . | 1,328 | 2,811 | 4,139 |
| Papier et pâte à papier . . . . . | 3,280 | 9,769 | 13,049 |
| A reporter. . . . | 587,868 | 443,744 | 1,031,612 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | |
|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | TOTAUX. |
| **De et vers les Pays-Bas** (*suite*). | | | |
| Report. . . . | 587,868 | 443,744 | 1,031,612 |
| Pavés et moellons { 3e son, sp. II . . . . . | 5,703 | 10 | 5,713 |
| Pavés et moellons { par 50 T., sp. XXIV. . . . . | 5,158 | » | 5,158 |
| Pierres et marbres { Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches . | 36,602 | 290 | 36,892 |
| Pierres et marbres { Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs. . . . . | 7,082 | 1,037 | 8,119 |
| Pierres et marbres { Marbres en blocs par 50 T. . . . . | 3,720 | 51 | 3,771 |
| Poissons salés non dénommés . . . . . | » | 85 | 85 |
| Potasse et sel de potasse. . . . . | 254 | 1,191 | 1,445 |
| Pommes de terre. . . . . | 1,485 | 21,277 | 22,762 |
| Produits sidérurgiques { Acier ouvré, 2e son. . . . . | 51 | » | 51 |
| Produits sidérurgiques { Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ouvrés, feuillards, tubes, machines, etc. . . . | 14,930 | 7,249 | 22,179 |
| Produits sidérurgiques { Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc. | 960 | 138 | 1,098 |
| Produits sidérurgiques { Acier laminé, fers battus et laminés cornières . . . . . } sp. I et XXVI. | 51,568 | 2,631 | 54,199 |
| Produits sidérurgiques { Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc. . . . . } sp. I et XXVI. | 205 | » | 205 |
| Roseaux et rotins { Rotins, sparte, 3e son. . . . . | 146 | 1,052 | 1,198 |
| Roseaux et rotins { Roseaux, 3e son, sp. IV. . . . . | » | 459 | 459 |
| Soude et sel de soude. . . . . | 5,387 | 96 | 5,483 |
| Sucre { brut . . . . . | 534 | 15 | 549 |
| Sucre { cristallisé non raffiné. . . . . | 1,909 | 12 | 1,921 |
| Tabac en feuilles. . . . . | 186 | 247 | 433 |
| Tanins { Myrobolans valonnées, etc. . . . . | 1,023 | 10 | 1,033 |
| Tanins { Écorces à tan. . . . . | 3,084 | 32 | 3,116 |
| Terres { non dénommées, terres ferrugineuses. . . | 106 | 15 | 121 |
| Terres { argile, kaolin, etc. . . . . | 24 | 10 | 34 |
| Terres { à poterie . . . . . | » | 10 | 10 |
| Terres { plastiques et réfractaires . . . . . | 6,985 | 551 | 7,536 |
| Tourbe { combustible . . . . . | » | 18,752 | 18,752 |
| Tourbe { Litière de tourbe . . . . . | 12 | 20,132 | 20,144 |
| Tourteaux. . . . . | 4,304 | 2.891 | 7,195 |
| Verres à vitres. . . . . | 19,970 | » | 19,970 |
| Vins . . . . . | 112 | 807 | 919 |
| Zinc et plomb . . . . . | 13,580 | 1,823 | 15,403 |
| Marchandises autres . . . . . | 24,570 | 49,518 | 74,088 |
| Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . . | 797,518 | 574,135 | 1,371,653 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | |
|---|---|---|---|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | TOTAUX. |
| **De et vers l'Angleterre.** | | | |
| Laine | » | 236 | 236 |
| Divers | » | 1,367 | 1,367 |
| Ensemble des transports de et vers l'Angleterre | » | 1,603 | 1,603 |
| **De et vers la Russie.** | | | |
| Chiffons | 12 | » | 12 |
| Fers, fontes et aciers — laminés | » | » | » |
| Fers, fontes et aciers — Machines agricoles | » | » | |
| Fers, fontes et aciers — Pièces de machines | » | » | » |
| Houblon | » | » | » |
| Laines — brutes, lavées et déchets de laine | 81 | » | 81 |
| Laines — peignées | » | » | » |
| Lin et chanvre | » | 10 | 10 |
| Marbres en blocs | 19 | » | 19 |
| Marchandises autres | 230 | » | 230 |
| Ensemble des transports de et vers la Russie | 342 | 10 | 352 |

## N° XXXVI. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique.* — *Année* 1910

Détail par pays de provenance et de destination.

| DÉSIGNATION. | | GROSSES MARCHANDISES. | | | | | | | | | | | CHEVAUX et BESTIAUX. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | CLASSES GÉNÉRALES. | | | | | | | TARIFS spéciaux. | TARIFS exceptionnels. | COMBUSTIBLES. | TOTAUX. (Tonnes.) | (Nombre d'expéditions.) |
| | | $A^1$. | $A^2$. | B | 1. | 2. | 3. | 4. | | | | | |
| Allemagne et au delà vers | Angleterre | » | » | » | » | » | » | » | 9,355 | » | » | 9,355 | » |
| | France | 4,202 | 10,094 | 5,969 | 574 | 390 | » | » | 106,467 | 50,114 | » | 177,807 | » |
| | Pays-Bas | » | » | » | » | 241 | 80 | 36 | 1,650 | 15,789 | » | 17,766 | » |
| | Grand Duché de Luxembourg (P. H.) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Angleterre vers l'Allemagne et au delà | | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| France vers | Allemagne et au delà | 6,075 | 5,082 | 2,780 | » | » | » | » | 25,482 | 4,317 | » | 43,736 | » |
| | Pays-Bas | » | » | » | 4,373 | 1,444 | 7,749 | 1,176 | 16,048 | 2,929 | » | 33,686 | 47 |
| Grand-Duché de Luxembourg vers | Pays-Bas | » | » | » | » | » | » | » | 487 | 29,013 | » | 29,500 | » |
| | France | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas vers | France | » | » | » | 1,452 | 2,217 | 5,944 | 7,430 | 23,686 | 896 | » | 41,625 | 6 |
| | Suisse | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Italie vers | Angleterre | » | » | » | » | » | » | » | » | 3,673 | » | 3,673 | » |
| | Pays-Bas | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Suisse vers Pays-Bas | | » | » | » | 90 | 6 | 20 | 26 | » | 528 | » | 670 | » |
| Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, par la Belgique avec emprunt des lignes de l'État | | 10,277 | 15,173 | 8,749 | 6,489 | 4,235 | 13,793 | 8,668 | 183,175 | 107,259 | » | 357,848 | 53 |

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

Détails par réseaux de provenance et de destination.

N° XXXVII. — *Mouvement des transports de marchandises*

Détail par *réseaux* de prove

| DÉSIGNATION. | | TARIF N° 5 | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 1re classe. | 2e classe. | 3e classe. |
| Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens). | | 5,200 | 6,505 | 12,294 |
| | | Classes générales. | Tarifs spéciaux. | Tarifs exceptionnels. |
| Lignes concédées belges (tous services réunis), vers | Allemagne . . . | 2,950 | 77,003 | 60,546 |
| | Autriche-Hongrie. | » | 106 | 1,323 |
| | France . . . . . | 130.091 | 1,131 | 47,323 |
| | Italie. . . . . | » | 652 | 2,963 |
| | Pays-Bas . . . | 13,272 | 101,929 | 37,993 |
| | Grand-Duché de Luxembourg. | » | 70,824 | 6,818 |
| | Russie . . . . . | 44 | 151 | 670 |
| | Suisse . . . . . | 609 | 465 | 2,829 |
| | Totaux. . | 146,966 | 252,559 | 160,465 |
| Allemagne . . . . . | vers les lignes concédées belges (tous services réunis). | 6,027 | 128,972 | 75,497 |
| Autriche-Hongrie . . . | | » | 40 | 361 |
| France. . . . . | | 69,619 | 1,121,852 | 8,830 |
| Italie . . . . . | | » | » | 757 |
| Pays-Bas. . . . . | | 21,834 | 102,469 | 27,667 |
| Grand-Duché de Luxembourg. | | 104 | 64,214 | 457,560 |
| Russie. . . . . | | » | 21 | » |
| Suisse . . . . . | | 460 | » | 32 |
| | Totaux . . | 98,044 | 1,417,568 | 568,704 |
| Totaux généraux du transit entre lignes concédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens . . . . . | | 245,010 | 1,670,127 | 729,169 |

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

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.

| 4e classe. | Tarifs spéciaux. | Tarifs exceptionnels et conventionnels. | TOTAL. (Tonnes.) |
|---|---|---|---|
| 32,863 | 93,950 | 3,350 | 154,160 |

| Combustibles. | TOTAUX. | Chevaux et bestiaux. | Moutons. (Nombre.) |
|---|---|---|---|
| 23,368 | 163,867 | 135 | » |
| » | 1,421 | » | » |
| 96,292 | 275.137 | 70 | » |
| 340 | 3.955 | » | » |
| » | 153.194 | 27 | » |
| 15,547 | 93,189 | » | » |
| » | 865 | » | » |
| 13.827 | 17,728 | » | » |
| 149,374 | 709,364 | 232 | » |
| 516,365 | 724 861 | 215 | » |
| » | 401 | » | 974 |
| 300 | 1,200,601 | 7 | » |
| » | 757 | » | » |
| » | 151,970 | 296 | » |
| » | 521,878 | » | » |
| » | 21 | » | » |
| » | 492 | » | » |
| 516,665 | 2,600,981 | 518 | 974 |
| 666,039 | 3,310,345 | 770 | 974 |

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

| DÉSIGNATION. | | SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Nombre.) | SERVICES MIXTES RÉUNIS | | | ALLEMAGNE et au delà | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | au départ des stations de l'État. (Nombre.) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.) | TOTAUX. (Nombre.) | au départ des stations de l'État. (Nombre.) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.) | Totaux. (Nombre.) |
| Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets. | Grande vitesse (têtes). | 4,227 | 127 | 182 | 309 | » | » | » |
| | Petite vitesse — | 49,633 | 1 650 | 1,102 | 2,752 | 20,923 | 1,120 | 22,043 |
| | Totaux (têtes). | 53,860 | 1,777 | 1 284 | 3,061 | 20,923 | 1,120 | 22,043 |
| Bestiaux, etc. — 1re catégorie. | Gros bétail (expéd.) | 7,342 | 269 | 273 | 542 | 3 | 32 | 35 |
| | Petit — — | 3,486 | 184 | 29 | 213 | 4 | 3,355 | 3,359 |
| 2e catégorie. | Gros — — | 7,893 | 238 | 444 | 682 | » | » | » |
| | Petit — — | 5,911 | 152 | 30 | 182 | » | » | » |
| 3e catégorie. | Gros — — | 14,625 | 505 | 1,231 | 1,736 | » | » | » |
| | Petit — — | 11,888 | 287 | 181 | 468 | » | » | » |
| 3e catégorie avec majoration. | Gros bétail . . . . | 15,403 | 245 | 613 | 858 | » | » | » |
| | Petit — — | 6,532 | 92 | 65 | 157 | » | » | » |
| | Totaux (expéd.). | 75,080 | 1,972 | 2,866 | 4,838 | 7 | 3,387 | 3,394 |

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

| FRANCE | | | PAYS-BAS | | | ENSEMBLE. | TOTAUX généraux |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| au départ des stations de l'État. (Nombre.) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.) | Totaux. (Nombre.) | au départ des stations de l'État. (Nombre.) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre). | Totaux. (Nombre.) | (Nombre.) | Nombre.) |
| » | » | » | 89 | 186 | 275 | 275 | 4,811 |
| 2,247 | 599 | 2,846 | 821 | 2,868 | 3,689 | 28,578 | 80,963 |
| 2,247 | 599 | 2,846 | 910 | 3,054 | 3,964 | 28,853 | 85,774 |
| 4 | 11 | 15 | 10 | 18 | 28 | 78 | 7,962 |
| 80 | 70 | 150 | » | 29 | 29 | 3,538 | 9,237 |
| » | » | » | 10 | 160 | 170 | 170 | 8,745 |
| » | » | » | 1 | 77 | 78 | 78 | 6,171 |
| » | » | » | 5 | 788 | 793 | 793 | 17,154 |
| » | » | » | » | 342 | 342 | 342 | 12,698 |
| » | » | » | 4 | 2,516 | 2,520 | 2,520 | 18,781 |
| » | » | » | 75 | 950 | 1,025 | 1,025 | 7.714 |
| 84 | 81 | 165 | 105 | 4,880 | 4,985 | 8,544 | 88,462 |

(186)

N° XXXIX. — *Mouvement général, en tonnes, des grosses marchandises transportées, pendant l'année 1910, par les chemins de fer de l'État Belge.*

| NATURE DES MARCHANDISES. | | Services intérieur et mixtes réunis. | | | SERVICES INTERNATIONAUX. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Services intérieur, mixtes et internationaux. — Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3). | TOTAUX GÉNÉRAUX. — Services intérieur, mixtes et internationaux. — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3). |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Services intérieur et État vers État. | Services mixtes. | Totaux des services intérieur et mixtes (3). | Allemagne. | | | Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg. | | | Autriche-Hongrie. | | | France. | | | Suisse. | | | Italie. | | | Pays-Bas. | Angleterre. | Russie. | Totaux des services internationaux. | | | | |
| | | | | | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafics locaux. | Trafics maritimes. | Trafics locaux et maritimes réunis. (3) | | |
| Acide chlorhydrique (muriatique et sulfurique et autres produits chimiques). | Départ (1). | » | 15,055 | » | 59,780 | 73 | 59,853 | 577 | 28 | 605 | » | » | » | 8,849 | 893 | 9,742 | 441 | » | 441 | » | » | » | 35,834 | » | » | 105,481 | 994 | 106,475 | » | » |
| | Arrivée (2). | » | 12,026 | » | 3,731 | 4,022 | 7,753 | 10 | » | 10 | » | » | » | 3,481 | 287 | 3,768 | » | » | » | » | » | » | 2,289 | » | » | 9,511 | 4,309 | 13,820 | » | » |
| | Totaux | 193,042 | 27,081 | 220,123 (0.607) | 63,511 | 4,095 | 67,606 (2.105) | 587 | 28 | 615 (0.016) | » | » | » | 12,330 | 1,180 | 13,510 (0 206) | 441 | » | 441 (0.387) | » | » | » | 38,123 (2.779) | » | » | 114,992 | 5,303 | 120,295 (0.791) | 335,115 (0.689) | 340,418 (0.661) |
| Bières et autres boissons | Départ (1). | » | 624 | » | 5 | 85 | 90 | 10 | 195 | 205 | » | » | » | 73 | 13 | 86 | » | » | » | » | » | » | 117 | » | » | 205 | 293 | 498 | » | » |
| | Arrivée (2). | » | 160 | » | 20,372 | 2,119 | 22,491 | 504 | 48 | 552 | 2,667 | 117 | 2,784 | 8,229 | 6,651 | 14,880 | » | » | » | 73 | » | 73 | 1,549 | » | » | 33,394 | 8,935 | 42,329 | » | » |
| | Totaux | 43,633 | 784 | 44,417 (0.122) | 20,377 | 2,204 | 22,581 (0.703) | 514 | 243 | 757 (0.020) | 2,667 | 117 | 2,784 (8.449) | 8,302 | 6,664 | 14,966 (0. 228) | » | » | » | 73 | » | 73 (0.121) | 1,666 (0.121) | » | » | 33,599 | 9,228 | 42,827 (0.281) | 78,016 (0.160) | 87,244 (0.169) |
| Bois de construction | Départ (1). | » | 36,674 | » | 335 | 1,328 | 1,663 | » | » | » | » | 11 | 11 | 291 | 408 | 699 | 10 | » | 10 | » | » | » | 2,870 | » | » | 3,506 | 1,747 | 5,253 | » | » |
| | Arrivée (2). | » | 12,639 | » | 718 | 38 | 756 | » | » | » | 283 | 117 | 400 | 43,284 | 295 | 43,579 | » | 25 | 25 | » | » | » | 7,096 | » | » | 51,381 | 475 | 51,856 | » | » |
| | Totaux | 521,526 | 49,313 | 570,839 (1.574) | 1,053 | 1,366 | 2,419 (0 075) | » | » | » | 283 | 128 | 411 (1.247) | 43,575 | 703 | 44,278 (0.674) | 10 | 25 | 35 (0.031) | » | » | » | 9,966 (0.727) | » | » | 54,887 | 2,222 | 57,109 (0.375) | 625,726 (1.285) | 627,948 (1.220) |
| Bois divers | Départ (1). | » | 64,031 | » | 4,571 | 7,461 | 12,032 | 2,235 | 2,271 | 4,506 | 14 | » | 14 | 5,847 | 1,311 | 7,158 | 21 | 11 | 32 | » | » | » | 8,061 | » | » | 20,749 | 11,054 | 31,803 | » | » |
| | Arrivée (2). | » | 62,427 | » | 8,198 | 939 | 9,137 | 8,170 | 262 | 8,432 | » | » | » | 54,162 | 2,707 | 56,869 | 43 | » | 43 | » | » | » | 63,830 | » | » | 134,403 | 3,908 | 138,311 | » | » |
| | Totaux | 708,568 | 126,458 | 835,026 (2 303) | 12,769 | 8,400 | 21,169 (0.659) | 10,405 | 2,533 | 12,938 (0.336) | 14 | » | 14 (0.043) | 60,009 | 4,018 | 64,027 (0 974) | 64 | 11 | 75 (0.066) | » | » | » | 71,891 (5.241) | » | » | 155,152 | 14,962 | 170,114 (1.118) | 990,178 (2.035) | 1,005,140 (1.953) |
| Briques | Départ (1). | » | 41,487 | » | 1,996 | 246 | 2,242 | 78 | 3,570 | 3,648 | 82 | » | 82 | 17,554 | 1,434 | 18,988 | 57 | 202 | 259 | 248 | » | 248 | 8,809 | » | » | 28,824 | 5,452 | 34,276 | » | » |
| | Arrivée (2). | » | 32,553 | » | 13,148 | 3,254 | 16,402 | 76 | 31 | 107 | 143 | » | 143 | 4,191 | 169 | 4,360 | » | » | » | » | » | » | 7,195 | » | » | 24,753 | 3,394 | 28,147 | » | » |
| | Totaux | 304,567 | 74,040 | 378,607 (1.044) | 15,144 | 3,500 | 18,644 (0.580) | 154 | 3,601 | 3,755 (0.098) | 225 | » | 225 (0.683) | 21,745 | 1,543 | 23,288 0.354) | 57 | 202 | 259 (0.228) | 248 | » | 248 (0.412) | 16,004 (1.167) | » | » | 53,577 | 8.846 | 62,423 (0.410) | 432,184 (0.888) | 441,030 (0.857) |
| Chaux, plâtre et ciment | Départ (1). | » | 52,832 | » | 23,077 | 52 | 23,129 | 143,686 | 22 | 143,708 | » | » | » | 255,352 | 20 | 255,372 | » | » | » | » | » | » | 129,123 | » | » | 551,238 | 94 | 551,332 | » | » |
| | Arrivée (2). | » | 112,341 | » | 7,569 | 3,932 | 11,501 | 2,042 | » | 2,042 | » | » | » | 1,760 | 14,552 | 16,312 | » | » | » | » | » | » | 1,971 | » | » | 13,342 | 18,484 | 31,826 | » | » |
| | Totaux | 1,064,121 | 165,173 | 1,229,294 (3.389) | 30,646 | 3,984 | 34,630 (1.078) | 145,728 | 22 | 145,750 (3.787) | » | » | » | 257,112 | 14,572 | 271,684 (4.435) | » | » | » | » | » | » | 131,094 (9.557) | » | » | 564,580 | 18,578 | 583,158 (3.835) | 1,793,874 (3.688) | 1,812,452 (3.520) |
| Chicorée | Départ (1). | » | 147 | » | 26,054 | 90 | 26,144 | 3,653 | » | 3,653 | 3,917 | » | 3,917 | » | » | » | 410 | » | 410 | 3,845 | » | 3,845 | 238 | » | » | 38,437 | 90 | 38,227 | » | » |
| | Arrivée (2). | » | 15 | » | 341 | » | 341 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 125 | » | » | 466 | » | 466 | » | » |
| | Totaux | 26,865 | 162 | 27,027 (0.075) | 26,395 | 90 | 26,485 (0.824) | 3,653 | » | 3,653 (0.095) | 3,917 | » | 3,917 (11.887) | » | » | » | 410 | » | 410 (0 361) | 3,845 | » | 3,845 (6.395) | 383 (0.028) | » | » | 38,603 | 90 | 38,693 (0.254) | 65,630 (0.134) | 65,720 (0.128) |
| Chiffons et pâtes à papier | Départ (1). | » | 2,289 | » | 9,197 | 2,305 | 11,502 | 539 | 300 | 839 | » | » | » | 5,124 | 164 | 5,288 | 162 | » | 162 | » | » | » | 174 | » | 12 | 15,208 | 2,769 | 17,977 | » | » |
| | Arrivée (2). | » | 10,295 | » | 6,272 | 2,491 | 8,763 | 42 | 242 | 284 | » | » | » | 13,332 | 2,951 | 16,283 | 6 | » | 6 | » | » | » | 4,387 | » | » | 21,039 | 5,684 | 29,723 | » | » |
| | Totaux | 115,548 | 12,584 | 128,132 (0.353) | 15,469 | 4,796 | 20,265 (0.631) | 581 | 542 | 1,123 (0.029) | » | » | » | 18,456 | 3,115 | 21,571 (0.328) | 168 | » | 168 (0.148) | » | » | » | 4,561 (0.333) | » | 12 (3.409) | 39,247 | 8,453 | 47,700 (0.314) | 167,379 (0.344) | 175,832 (0.342) |
| Combustibles | Départ (1). | » | 809,836 | » | 91,471 | 50 | 91,521 | 988,261 | 170 | 988,431 | 100 | » | 100 | 2,762,874 | 3.990 | 2,766,864 | 80,542 | » | » | 910 | » | 910 | 255,556 | » | » | 4,179,714 | 4,210 | 4,183,924 | » | » |
| | Arrivée (2). | » | 724,083 | » | 1,109,429 | 436,831 | 1,546,260 | 62 | » | 62 | » | » | » | 358,675 | 100 | 358,775 | » | » | » | » | » | » | 228,078 | » | » | 1,696,244 | 436,931 | 2,133,175 | » | » |
| | Totaux | 10,770,662 | 1,533,919 | 12,304,581 (33.925) | 1,200,900 | 436,881 | 1,637,781 (50.983) | 988,323 | 170 | 988,493 (25.681) | 100 | » | 100 (0.304) | 3,121,549 | 4,090 | 3,125,639 (47.569) | 80,542 | » | 80,542 (70.774) | 910 | » | 910 (1.513) | 483,634 (35.259) | » | » | 5,875,958 | 441,141 | 6,317,099 (41.529) | 18,180,539 (37.380) | 18,621,680 (36.470) |
| A reporter | Départ (1). | 13,748,532 | 1,022,975 | 15,738,016 | 216,486 | 11,690 | 228,176 | 1,139,039 | 6,556 | 1,145,595 | 4,113 | 11 | 4,124 | 3,055,964 | 8,233 | 3,064,197 | 81,643 | 213 | 81,856 | 5,003 | » | 5,003 | 440,802 | » | 12 | 4,943,062 | 26,703 | 4,969,765 | 22,668,641 | 23,477,464 |
| | Arrivée (2). | | 966,539 | | 1,169,778 | 453,626 | 1,623,404 | 10,906 | 583 | 11,489 | 3,093 | 234 | 3,327 | 487,114 | 27,652 | 514,766 | 49 | 25 | 74 | 73 | » | 73 | 316,520 | » | » | 1,987,533 | 482,120 | 2,469,653 | | |

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

| NATURE DES MARCHANDISES. | | Services intérieur et mixtes réunis. | | | SERVICES INTERNATIONAUX. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Services intérieur et État vers État. | Services mixtes. | Totaux des services intérieur et mixtes (3). | Allemagne. | | | Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg. | | | Autriche-Hongrie. | | | France. | | | Suisse. | | | Italie. | | | Pays-Bas. | Angleterre. | Russie. | Totaux des services internationaux. | | | Services intérieur mixtes et internationaux — Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3). | TOTAUX GÉNÉRAUX. — Services intérieur, mixtes et internationaux — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3). |
| | | | | | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafics locaux. | Trafics maritimes. | Trafics locaux et maritimes réunis. (3) | | |
| Report. | Départ (1) | 13,748,532 | 1,022,975 | 15,738,046 | 216,486 | 11,690 | 228,176 | 1,139,039 | 6,556 | 1,145,595 | 4,113 | 11 | 4,124 | 3,055,964 | 8,233 | 3,064,197 | 81,643 | 213 | 81,856 | 5,003 | » | 5,003 | 440,802 | » | 12 | 4,943,062 | 26,703 | 4,969,765 | 22,668,641 | 23,177,464 |
| | Arrivée (2) | | 966,539 | | 1,169,778 | 453,626 | 1,623,404 | 10,906 | 583 | 11,489 | 3,093 | 234 | 3,327 | 487,114 | 27,652 | 514,766 | 49 | 25 | 74 | 73 | » | 73 | 316,520 | » | » | 1,987,533 | 482,120 | 2,469,653 | | |
| Cuirs et peaux | Départ (1) | » | 396 | » | 2,253 | 9,057 | 11,310 | 369 | 4,049 | 4,418 | » | 70 | 70 | 5,101 | 1,064 | 6,165 | 5 | 72 | 77 | » | » | » | 2,842 | » | » | 10,570 | 14,312 | 24,882 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 744 | » | 3,607 | 905 | 4,512 | 400 | 815 | 1,215 | 163 | 634 | 797 | 7,448 | 1,020 | 8,468 | 98 | 157 | 255 | » | » | » | 4,598 | » | » | 16,314 | 3,531 | 19,845 | » | » |
| | Totaux | 22,277 | 1,140 | 23,417 (0.065) | 5,860 | 9,962 | 15,822 (0.493) | 769 | 4,864 | 5,633 (0.146) | 163 | 704 | 867 (2.631) | 12,519 | 2,084 | 14,633 (0.223) | 103 | 229 | 332 (0.291) | » | » | » | 7,440 (0.542 | » | » | 26.884 | 17,843 | 44,727 (0.291) | 50,301 (0.103) | 68,144 (0.132) |
| Engrais divers | Départ (1) | » | 93,006 | » | 26,299 | 20,281 | 46,580 | 10,187 | 4,437 | 14,624 | » | » | » | 160,688 | 3,274 | 163,962 | 2,423 | 295 | 2,718 | » | » | » | 28,052 | » | » | 227,649 | 28,287 | 255,936 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 172,279 | » | 36,972 | 12,050 | 49,022 | 3,888 | 70,201 | 74,089 | 47 | » | 47 | 64,150 | 20,463 | 84,613 | 23 | » | 23 | » | » | » | 13,166 | » | » | 148,246 | 102,714 | 220,960 | » | » |
| | Totaux | 1,469,097 | 265,285 | 1,734,382 (4.782) | 63,271 | 32,331 | 95,602 (2.976) | 14,075 | 74,638 | 88,713 (2.305) | 47 | » | 47 (0.443) | 224,838 | 23,737 | 248,575 (3.783) | 2,446 | 295 | 2,741 (2.408) | » | » | » | 41,218 (3.004) | » | » | 345,895 | 131,001 | 476.896 (3.135) | 2,080,277 (4.277) | 2,211,278 (4.295) |
| Huiles diverses | Départ (1) | » | 11,619 | » | 1,636 | 10,242 | 11,878 | 1,479 | 10,350 | 11,829 | » | » | » | » | » | » | 371 | 203 | 574 | 45 | » | 45 | 2,496 | » | » | 6,027 | 20,795 | 26,822 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 5,038 | » | 4,380 | 545 | 4,925 | 127 | » | 127 | 2,165 | 112 | 2,277 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3,084 | » | » | 9,756 | 657 | 10,413 | » | » |
| | Totaux | 128,555 | 16,657 | 145,212 (0.400) | 6,016 | 10,787 | 16,803 (0.523) | 1,606 | 10,350 | 11,956 (0.311) | 2,165 | 112 | 2,277 (6.910) | » | » | » | 371 | 203 | 574 (0 504) | 45 | » | 45 (0.075) | 5,580 (0.407) | » | » | 15,783 | 21,452 | 37,235 (0.245) | 160,995 (0.331) | 182.447 (0.354) |
| Machines et mécaniques | Départ (1) | » | 1,602 | » | 4,915 | 3,724 | 8,639 | 356 | 5,048 | 5,404 | » | » | » | 6,185 | 2,635 | 8,820 | 84 | 772 | 856 | 491 | 7,612 | 8,103 | » | » | » | 12,031 | 19,791 | 31,822 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 3,046 | » | 24,743 | 14,529 | 39,272 | 1,899 | 7,015 | 8,845 | » | » | » | 2,350 | 2,617 | 4,967 | 359 | 2,736 | 3,095 | 411 | 41 | 452 | » | » | » | 29,063 | 26,938 | 56,001 | » | » |
| | Totaux | 31,722 | 4,648 | 36,370 (0.100) | 29,658 | 18,253 | 47,911 (1.492) | 2,156 | 12,063 | 14,219 (0.369) | » | » | » | 8,535 | 5,252 | 13,787 (0.210) | 443 | 3,508 | 3,951 (3.472) | 902 | 7,653 | 8,555 (14 228) | » | » | » | 41,694 | 46,729 | 88,423 (0.381) | 78,064 (0.165) | 124,793 (0.242) |
| Matières bitumineuses | Départ (1) | » | 8,645 | » | 380 | 4,396 | 4,776 | 404 | 496 | 900 | » | » | » | 6,709 | 3,925 | 10,634 | » | » | » | » | » | » | 1,220 | » | » | 8,713 | 8,817 | 17,530 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 21,842 | » | 5,430 | 59 | 5,489 | 838 | 10 | 848 | » | » | » | 3,907 | 101 | 4,008 | 512 | » | 512 | » | » | » | 1,365 | » | » | 12,052 | 170 | 12,222 | » | » |
| | Totaux | 252,240 | 30,487 | 282,727 (0.780) | 5,810 | 4,455 | 10,265 (0.319) | 1,242 | 506 | 1,748 (0.045) | » | » | » | 10,616 | 4,026 | 14,642 (0.223) | 512 | » | 512 (0.450) | » | » | » | 2,585 (0.188) | » | » | 20,765 | 8,987 | 29,752 (0.196) | 303,492 (0.621) | 312,479 (0.607) |
| Marne et craie brute | Départ (1) | » | 11,662 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 2,256 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Totaux | 183,794 | 13,918 | 197,712 (0 545) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 197,712 (0.406) | 197,712 (0.384) |
| Minerais | Départ (1) | » | 411,865 | » | 11,640 | 38,551 | 53,191 | 305 | 162,815 | 163,120 | 10 | » | 10 | 12,141 | 38,845 | 50,986 | » | » | » | » | » | » | 23,257 | » | » | 50,353 | 240,211 | 290,564 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 11,543 | » | 2,072 | 46 | 2,118 | 1,213,405 | » | 1,213,405 | » | » | » | 488,411 | 99 | 488,510 | » | » | » | » | » | » | 448 | » | » | 1,704,336 | 145 | 1,704,481 | » | » |
| | Totaux | 1,463,595 | 426,408 | 1,890,003 (5.211) | 16,712 | 38,597 | 55,309 (1.722) | 1,213,710 | 162,815 | 1,376,525 (35.762) | 10 | » | 10 (0 030) | 500,552 | 38,944 | 539,496 (8.210) | » | » | » | » | » | » | 2,375 (1.728) | » | » | 1,754,689 | 240,356 | 1,995,045 (13.114) | 3,644,692 (7.494) | 3,885,048 (7.548) |
| Papiers et cartons | Départ (1) | » | 734 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1,672 | 4,247 | 5,919 | » | » | » | » | » | » | 3,280 | » | » | 4,952 | 4,247 | 9,199 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 2,662 | » | » | » | » | » | » | » | 352 | 189 | 541 | 563 | 1,040 | 1,603 | » | » | » | » | » | » | 9,769 | » | » | 10,684 | 1,229 | 11,913 | » | » |
| | Totaux | 60,472 | 3,396 | 63,868 (0.176) | » | » | » | » | » | » | 352 | 189 | 541 (1.641) | 2,235 | 5,287 | 7,522 (0.114) | » | » | » | » | » | » | 13,049 (0.951) | » | » | 15,636 | 5,476 | 21,112 (0.139) | 79,504 (0.163) | 84,980 (0.165) |
| A reporter. | Départ (1) | 17,360,284 | 1,565,504 | 20,111,737 | 266,609 | 97,941 | 364,550 | 1,152,139 | 193,751 | 1,345,890 | 4,123 | 81 | 4.204 | 3,248,460 | 62,223 | 3,310,683 | 84,526 | 1,555 | 86,081 | 5539 | 7,612 | 13,151 | 501,949 | » | 12 | 5,263,357 | 363,163 | 5,626,520 | 29,263,678 | 30,244,345 |
| | Arrivée (2) | | 1,185,949 | | 1,246,982 | 481,760 | 1,728,742 | 1,231,364 | 78,624 | 1,309,988 | 5,820 | 1,169 | 6,989 | 1,053,913 | 52,992 | 1,106,935 | 1,041 | 2,918 | 3,959 | 484 | 41 | 525 | 348,950 | » | » | 3,888,584 | 617,504 | 4 506,088 | | |

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

| NATURE DES MARCHANDISES. | | Services intérieur et mixtes réunis. | | | SERVICES INTERNATIONAUX. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Allemagne | | | Alsace-Lorraine et Grand Duché de Luxembourg. | | | Autriche-Hongrie | | | France. | | | Suisse. | | | Italie. | | | Pays-Bas. | Angleterre. | Russie. | Totaux des services internationaux | | | Services intérieur, mixtes et internationaux — Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3). | TOTAUX GÉNÉRAUX. — Services intérieur, mixtes et internationaux. — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3). |
| | | Services intérieur et État vers État. | Services mixtes. | Totaux des services intérieur et mixtes (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3). | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafics locaux. | Trafics maritimes. | Trafics locaux et maritimes réunis. (3) | | |
| Report. | Départ (1) | 17,360,284 | 1,565,504 | 20,111,737 | 266,609 | 97,941 | 364,550 | 1,152,139 | 193,751 | 1,345,890 | 4,123 | 81 | 4,204 | 3,248,460 | 62,223 | 3,310,683 | 84,526 | 1,555 | 86,081 | 5,539 | 7,612 | 13,151 | 501,949 | » | 12 | 5,263,357 | 363,163 | 5,626,520 | 29,263,678 | 30,244,345 |
| | Arrivée (2) | | 1,185,949 | | 1,246,982 | 481,760 | 1,728,742 | 1,231,364 | 78,624 | 1,309,988 | 5,820 | 1,169 | 6,989 | 1,053,943 | 52,992 | 1,106,935 | 1,041 | 2,918 | 3,959 | 484 | 41 | 525 | 348,950 | » | » | 3,888,584 | 617,504 | 4,506,088 | | |
| Produits alimentaires. | Départ (1) | » | 28,752 | » | 6,955 | 8,579 | 15,554 | 5,340 | 6,074 | 11,414 | » | » | » | 1,334 | 6,000 | 7,334 | 74 | 246 | 320 | » | 683 | 683 | 2,093 | » | » | 15,796 | 21,582 | 37,378 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 37,332 | » | 2,620 | 652 | 3,272 | 360 | 9,257 | 9,617 | 221 | 2,499 | 2,720 | 1,227 | » | 1,227 | » | 2,262 | 2,262 | 3,843 | 7,347 | 11,190 | 12,798 | » | » | 21,075 | 22,011 | 43,086 | » | » |
| | Totaux | 514,497 | 66,084 | 580,581 (1.601) | 9,575 | 9,231 | 18,806 (0.585) | 5,706 | 15,325 | 21,031 (0.546) | 221 | 2,499 | 2,720 (8.254) | 2,56 | 6,000 | 8,561 (0.130) | 74 | 2,508 | 2,582 (2.269) | 3,843 | 8,030 | 11,873 (19.746) | 14,891 (1.086) | » | » | 36,871 | 43,593 | 80,464 (0.529) | 617,452 (1.269) | 611,045 (1.281) |
| Produits céramiques | Départ (1) | » | 6,225 | » | 2,053 | 347 | 2,400 | 1,497 | 400 | 1,897 | » | » | » | 4,415 | 300 | 4,715 | 212 | 216 | 428 | 12 | » | 12 | 4,266 | » | » | 12,455 | 1,263 | 13,718 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 7,277 | » | 7,541 | 5,510 | 13,051 | 556 | 812 | 1,368 | » | » | » | 2,717 | 3,495 | 6,212 | » | 25 | 25 | 8 | » | 8 | 13,824 | » | » | 24,646 | 9,842 | 34,488 | » | » |
| | Totaux | 141,152 | 13,502 | 154,654 (0.426) | 9,594 | 5,857 | 15,451 (0.481) | 2,053 | 1,212 | 3,265 (0.085 | » | » | » | 7,132 | 3,795 | 10,927 (0.166) | 212 | 241 | 453 (0.398) | 20 | » | 20 (0.033) | 18,090 (1.319) | » | » | 37,101 | 11,105 | 48,206 (0.317) | 191,755 (0.394) | 202,860 (0.394) |
| Produits de carrières. | Départ (1) | » | 201,600 | » | 38,334 | 6,150 | 44,484 | 13,189 | 201 | 13,390 | 2,341 | 14 | 2,355 | 818,602 | 7,935 | 826,537 | 455 | 16 | 471 | 34 | » | 34 | 71,864 | » | 19 | 944,838 | 14,316 | 959,154 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 209,725 | » | 5,104 | 1,310 | 6,414 | 8,380 | » | 8,380 | 50 | 78 | 128 | 24,280 | 6,250 | 30,530 | » | 10 | 10 | 293 | 96 | 389 | 1,449 | » | » | 39,556 | 7,744 | 47,300 | » | » |
| | Totaux | 2,806,628 | 411,325 | 3,217,953 (8.874) | 43,438 | 7,460 | 50,898 (1.585) | 21,569 | 201 | 21,770 (0.566) | 2,391 | 92 | 2,483 (7.535) | 842,882 | 14,185 | 857,067 (13.044) | 455 | 26 | 481 (0.423) | 327 | 96 | 423 (0.703) | 73,313 (5.345) | » | 19 (5.398) | 984,394 | 22,060 | 1,006,454 (6.614) | 4,202,347 (8.640) | 4,224,407 (8.206) |
| Produits de l'agriculture. | Départ (1) | » | 124,714 | » | 31,794 | 19,721 | 51,515 | 13,062 | 44,965 | 58,027 | 45 | » | 45 | 68,106 | 62,822 | 130,928 | » | 48 | 48 | » | » | » | 49,228 | » | » | 162,235 | 127,556 | 289,791 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 155,482 | » | 33,110 | 4,085 | 37,195 | 2,013 | 1,041 | 3,054 | 1,033 | 32 | 1,065 | 44,228 | 1,476 | 45,704 | 24 | » | 24 | 4,453 | 154 | 4,607 | 42,475 | » | » | 127,336 | 6,788 | 134,124 | » | » |
| | Totaux | 1,718,794 | 280,196 | 1,998,990 (5.512) | 64,904 | 23,806 | 88.710 (2.761) | 15,075 | 46,006 | 61,081 (1.587) | 1,078 | 32 | 1,110 (3.369) | 112,334 | 64,298 | 176,632 (2.688) | 24 | 48 | 72 (0.063) | 4,453 | 154 | 4,607 (7.662) | 91,703 (6.686) | » | » | 289,571 | 134,344 | 423,915 (2.787) | 2,288,561 (4,705) | 2,422,905 (4.707) |
| Produits métallurgiques | Départ (1) | » | 140,751 | » | 36,616 | 12,159 | 48.775 | 2,446 | 6,224 | 8,670 | 199 | 180 | 379 | 77,819 | 16,630 | 94,449 | 809 | 2,663 | 3,472 | 2,715 | 575 | 3,290 | 96,362 | » | » | 216,966 | 38,431 | 255,397 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 444,163 | » | 419,334 | 115,070 | 534,404 | 265,259 | 691,306 | 956,565 | 236 | 318 | 554 | 121,214 | 153,515 | 274,729 | 66 | 778 | 844 | 193 | 43 | 236 | 47,661 | » | » | 553,963 | 1,261,630 | 1,814,993 | » | » |
| | Totaux | 1,881,279 | 584,914 | 2,466,193 (6.800) | 155,950 | 127,229 | 583,179 (18.153) | 267,705 | 697,530 | 965,235(25.077) | 435 | 498 | 933 (2.831) | 199,033 | 170,145 | 369,178 (5.618) | 875 | 3,441 | 4,316 (3.793) | 2,908 | 618 | 3,526 (5.864) | 144,023 (10.500) | » | » | 770,929 | 1,299,161 | 2,070,390 (13.607 | 3,237.122 (6.656) | 4,536,583 (8.813) |
| Sable | Départ (1) | » | 55,475 | » | 3,923 | » | 3,923 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3,923 | » | 3,923 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 22,434 | » | 3,530 | 90 | 3,620 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3,530 | 90 | 3,620 | » | » |
| | Totaux | 1,083,931 | 77,909 | 1,161,840 (3.204) | 7,453 | 90 | 7,543 (0.235) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 7,453 | 90 | 7.543 (0.049) | 1,169,293 (2,404) | 1,169,383 (2.271) |
| Scories. | Départ (1) | » | 35,579 | » | 17,978 | » | 17,978 | 11,680 | » | 11.680 | » | » | » | 3,703 | 539 | 4,242 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 33,361 | 539 | 33,900 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 159,233 | » | 1,157 | 15 | 1,172 | » | » | » | » | » | » | 42,021 | 35,927 | 77,948 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 43,178 | 35,942 | 79,120 | » | » |
| | Totaux | 609,154 | 194,812 | 803,963 (2.217) | 19,135 | 15 | 19.150 (0.596) | 11,680 | » | 11,680 (0 303) | » | » | » | 45,724 | 36,466 | 82,190 (1.251) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 76,539 | 36,481 | 113,020 (0.743) | 880,502 (1,810) | 916,983 (1.781) |
| Sels | Départ (1) | » | 3,234 | » | 85 | 67 | 152 | » | 10 | 10 | » | » | » | 21 | » | 21 | » | » | » | » | » | » | 5,387 | » | » | 5,493 | 77 | 5,570 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 2,585 | » | 42,813 | 884 | 43,697 | 5,016 | 56 | 5,072 | » | » | » | 22,230 | 19,870 | 42,100 | » | » | » | » | » | » | 96 | » | » | 70,155 | 20,810 | 90,965 | » | » |
| | Totaux | 65,375 | 5,819 | 71,194 (0.196) | 42,898 | 951 | 43,849 (1.365) | 5,016 | 66 | 5,082 (0.132) | » | » | » | 22,251 | 19,870 | 42,121 (0.641) | » | » | » | » | » | » | 5,483 (0.400) | » | » | 75,648 | 20,887 | 96,535 (0.634) | 146,842 (0.302) | 167,729 (0.326) |
| A reporter | Départ (1) | 26,181,091 | 2,161,834 | 30,567,105 | 404,317 | 144,964 | 549,311 | 1,199,353 | 251,625 | 1,450,978 | 6,078 | 275 | 6,983 | 4,222,460 | 156,449 | 4,378,909 | 86,076 | 4,744 | 90,820 | 8,300 | 8.870 | 17,170 | 731,149 | » | 31 | 6,658,424 | 566,927 | 7,225,351 | 41,997,552 | 44,546.240 |
| | Arrivée (2) | | 2,224,180 | | 1,462,191 | 909,376 | 2,371,567 | 1,512,954 | 781,090 | 2,294,044 | 7,360 | 4,096 | 11,456 | 1,311,800 | 273,525 | 1,585,385 | 1,131 | 5,993 | 7,124 | 9,274 | 7,681 | 16,995 | 467,253 | » | » | 4,772,023 | 1,981,761 | 6,753,784 | | |

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

| NATURE DES MARCHANDISES. | | Services intérieur et mixtes réunis. | | | SERVICES INTERNATIONAUX. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Services intérieur et État vers État. | Services mixtes. | Totaux des services intérieur et mixtes (3). | Allemagne. | | | Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg | | | Autriche-Hongrie. | | | France | | | Suisse. | | | Italie | | | Pays-Bas. | Angleterre. | Russie. | Totaux des services internationaux. | | | Services intérieur, mixtes et internationaux. — Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3). | TOTAUX GÉNÉRAUX — Services intérieur, mixtes et internationaux — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3). |
| | | | | | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritime réunis. (3) | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafics locaux. | Trafics maritimes. | Trafics locaux et maritimes réunis. (3) | | |
| Report. | Départ (1) | 26,181,091 | 2,161,834 | 30,567,105 | 404,347 | 144,964 | 549,311 | 1,199,333 | 251,625 | 1,450,978 | 6,708 | 275 | 6,983 | 4,222,460 | 156,449 | 4,378,909 | 86,076 | 4,744 | 90,820 | 8,300 | 8,870 | 17,170 | 731,149 | » | 31 | 6,658,424 | 566,927 | 7,225,351 | 41,997,552 | 44,546,210 |
| | Arrivée (2) | | 2,221,180 | | 1,462,191 | 909,376 | 2,371,567 | 1,512,954 | 781,090 | 2,294,044 | 7,360 | 4,096 | 11,456 | 1,311,860 | 273,325 | 1,585,385 | 1,131 | 1,993 | 7,124 | 9,274 | 7,681 | 16,955 | 467,253 | » | » | 4,772,023 | 1,981,761 | 6,753,784 | | |
| Sucres et mélasses | Départ (1) | » | 4,129 | » | 74 | 298 | 372 | 17 | 37 | 54 | » | » | » | 1,460 | 632 | 2,092 | 21 | » | 21 | » | » | » | 2,443 | » | » | 4,015 | 967 | 4,982 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 12,392 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 59 | 59 | 118 | » | » | » | » | » | » | 27 | » | » | 86 | 59 | 145 | » | » |
| | Totaux | 216,152 | 16,521 | 232,673 (0.641) | 74 | 298 | 372 (0.012) | 17 | 37 | 54 (0.001) | » | » | » | 1,519 | 691 | 2,210 (0.034) | 21 | » | 21 (0.018) | » | » | » | 2,470 (0.180) | » | » | 4,101 | 1,026 | 5,127 (0.034) | 236,774 (0.486) | 237,800 (0.462) |
| Tabac | Départ (1) | » | » | » | 16 | 71 | 87 | » | 295 | 295 | » | » | » | » | » | » | » | 10 | 10 | » | » | » | 186 | » | » | 202 | 376 | 578 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | » | » | 5 | » | 5 | 10 | 64 | 74 | 101 | 60 | 161 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 247 | » | » | 363 | 124 | 487 | » | » |
| | Totaux | » | » | » | 21 | 71 | 92 (0.003) | 10 | 359 | 369 (0.009) | 101 | 60 | 161 (0.489) | » | » | » | » | 10 | 10 (0.009) | » | » | » | 433 (0.032) | » | » | 565 | 500 | 1,065 (0.007) | 565 (0.011) | 1,065 (0.002) |
| Terres et terrils | Départ (1) | » | 21,715 | » | 2,668 | 1,086 | 3,754 | 24,710 | 897 | 25,607 | » | » | » | 194,192 | 6,264 | 200,456 | 154 | 1,204 | 1,358 | 30 | » | 30 | 7,115 | » | » | 228,869 | 9,451 | 238,320 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 41,185 | » | 22,921 | 765 | 23,686 | 132 | 1,777 | 1,909 | » | » | » | 13,604 | 1,134 | 14,738 | » | » | » | » | » | » | 586 | » | » | 37,243 | 3,676 | 40,919 | » | » |
| | Totaux | 319,932 | 62,900 | 382,832 (1.056) | 25,589 | 1,851 | 27,440 (0.854) | 24,842 | 2,674 | 27,516 (0.715) | » | » | » | 207,796 | 7,398 | 215,194 (3.275) | 154 | 1,204 | 1,358 (1.193) | 30 | » | 30 (0.050) | 7,701 (0.562) | » | » | 266,112 | 13,127 | 279,239 (1.835) | 648,944 (1.334) | 662,071 (1.286) |
| Textiles | Départ (1) | » | 504 | » | 27,820 | 29,781 | 57,601 | 2,958 | 12,787 | 15,745 | 6,589 | 1,800 | 8,389 | 18,494 | 57,812 | 76,306 | 1,017 | 1,398 | 2,415 | 8,232 | 953 | 9,185 | 6,557 | » | 81 | 71,748 | 104,531 | 176,279 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 3,961 | » | 6,651 | 1,019 | 7,670 | 1,412 | 200 | 1,612 | 451 | 44 | 495 | 81,331 | 9,306 | 90,637 | 25 | 88 | 113 | 1,124 | 551 | 1,675 | 11,106 | 236 | 10 | 102,316 | 11,208 | 113,554 | » | » |
| | Totaux | 155,212 | 4,465 | 159,677 (0.440) | 34,471 | 30,800 | 65,271 (2.032) | 4,370 | 12,987 | 17,357 (0.451) | 7,040 | 1,844 | 8.884 (29.960) | 99,825 | 67,118 | 166,943 (2.541) | 1,042 | 1,486 | 2,528 (2.221) | 9,356 | 1,504 | 10,860 (18.061) | 17,663 (1.288) | 236 (14 722) | 91 (25.852) | 174,094 | 115,739 | 289,833 (1.905) | 333,771 (0.686) | 449,540 (0.873) |
| Tourbe | Départ (1) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 12 | » | » | 12 | » | 12 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 38,884 | » | » | 38,884 | » | 38,884 | » | » |
| | Totaux | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 38,896 (2.835) | » | » | 38,896 | » | 38,896 (0.256) | 38,896 (0.080) | 38,896 (0.076) |
| Tourteaux | Départ (1) | » | 2,153 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 8,755 | 515 | 9,270 | » | » | » | » | » | » | 4,304 | » | » | 13,059 | 515 | 13,574 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 207 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 5,370 | » | 5,370 | » | » | » | » | » | » | 2,891 | » | » | 8,261 | » | 8,261 | » | » |
| | Totaux | 110,618 | 2,360 | 112,978 (0.311) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 14,125 | 515 | 14,640 (0.223) | » | » | » | » | » | » | 7,195 (0.525) | » | » | 21,320 | 515 | 21,835 (0.143) | 134,298 (0.276) | 134,813 (0.262) |
| Verreries | Départ (1) | » | 16,239 | » | 7,065 | 100 | 7,165 | 4,185 | 32 | 4.217 | 1,254 | 5 | 1,259 | 7,518 | 31 | 7,549 | 2,503 | 11 | 2,514 | 1,065 | » | 1,065 | 20,475 | » | » | 44,065 | 179 | 44,244 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 15,181 | » | 8,675 | 4.648 | 13,323 | 5 | 1,673 | 1,678 | 126 | 38 | 164 | 3,231 | 6,929 | 10,160 | » | » | » | » | 10 | 10 | 2,961 | » | » | 14,998 | 13,298 | 28,296 | » | » |
| | Totaux | 281,853 | 31.420 | 313,273 (0 864) | 15,740 | 4,748 | 20,488 (0.638) | 4,190 | 1,705 | 5,895 (0.153) | 1,380 | 43 | 1,423 (4.318) | 10,749 | 6,950 | 17,709 (0 270) | 2,503 | 11 | 2,514 (2.209) | 1,065 | 10 | 1,075 (1.788) | 23,436 (1.709) | » | » | 59,063 | 13,477 | 72,540 (0.477) | 372,336 (0.766) | 385,813 (0.750) |
| Marchandises autres | Départ (1) | » | 127,767 | » | 44,380 | 35,938 | 80,318 | 12,771 | 21,011 | 33,782 | 626 | 1,380 | 2,006 | 68,703 | 23,590 | 92,293 | 2,381 | 3,202 | 5,583 | 3,906 | 4,798 | 8,704 | 25,277 | » | 230 | 158,274 | 89,919 | 218,193 | » | » |
| | Arrivée (2) | » | 446,859 | » | 68,236 | 29,332 | 97,568 | 5,680 | 13,452 | 19,132 | 1,570 | 469 | 2,039 | 83,763 | 13,725 | 97,488 | 1,806 | 2,037 | 3,843 | 1,787 | 3,549 | 5,336 | 50,189 | 1,367 | » | 214,389 | 62,364 | 276,953 | » | » |
| | Totaux | 3,923,915 | 574,626 | 4,498,541 (12.407) | 112,616 | 65,270 | 177,886 (5.537) | 18,451 | 34,463 | 52,914 (1.375) | 2,196 | 1,849 | 4,045 (12.276) | 152,466 | 37,315 | 189,781 (2.888) | 4,187 | 5,239 | 9,426 8.283) | 5,693 | 8,347 | 14,040 (23.349) | 75,457 (5.501) | 1,367 (85.278) | 230 (65.341) | 372,663 | 152,183 | 525,146 (3.452) | 4,871,204 (10.015) | 5,023,687 (9.760) |
| Totaux | Départ (1) | 31,188,773 | 2,334,341 | 36,267,079 | 486,370 | 212,238 | 698,608 | 1,243,994 | 286,684 | 1,530,678 | 15,177 | 3,460 | 18,637 | 4,521,582 | 245,293 | 4,766,875 | 92,152 | 10,569 | 102,721 | 21,533 | 14,621 | 36,154 | 797,518 | » | 342 | 7,178,668 | 772,865 | 7,951,533 | 48,634,340 | 51,479,895 |
| | Arrivée (2) | | 2,743,965 | | 1,568,679 | 945,140 | 2,513,819 | 1,520,193 | 798,256 | 2,318,449 | 9,608 | 4,707 | 14,315 | 1,499,218 | 304,678 | 1,803,896 | 2,962 | 8,118 | 11,080 | 12,185 | 11,791 | 23,976 | 574,135 | 1,603 | 10 | 5,188,593 | 2,072,690 | 7,261,283 | | |
| | Totaux | 31,188,773 | 5,078,306 | 36,267,079 | 2,055,049 | 1,157,378 | 3,212,427 | 2,764,187 | 1,084,940 | 3,849,127 | 24,785 | 8,167 | 32,952 | 6,020,800 | 549,971 | 6,570,771 | 95,114 | 18,687 | 113,801 | 33,718 | 26,412 | 60,130 | 1,371,653 | 1.603 | 352 | 12,367,261 | 2,845,555 | 15,212,816 | 48,634,340 | 51,479,895 |

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

N° XL. — *Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 3, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1910.*

| Coupures de distances. | Tonnes transportées. | Tonnes-kilomètres (1) |
|---|---|---|
| Kilomètres. | | |
| 1 à 10 | 6,959,020 | 38,274,610 |
| 11 à 20 | 5,064,590 | 78,501,145 |
| 21 à 30 | 3,854,475 | 98,289,061 |
| 31 à 40 | 4,356,868 | 154,668,814 |
| 41 à 50 | 3,762,078 | 171,174,549 |
| 51 à 60 | 3,885 264 | 215,632,152 |
| 61 à 70 | 2,961,670 | 193,989,385 |
| 71 à 80 | 1,485,285 | 112,139,017 |
| 81 à 90 | 2,975,842 | 254,434,491 |
| 91 à 100 | 2,128,440 | 203,266,020 |
| 101 à 110 | 2,513,813 | 265,207,271 |
| 111 à 120 | 1,746,808 | 201,756,324 |
| 121 à 130 | 2,146,478 | 269,382,989 |
| 131 à 140 | 908,881 | 123,133,375 |
| 141 à 150 | 977,805 | 142,270,627 |
| 151 à 160 | 1,089,482 | 169,414,451 |
| 161 à 170 | 2,076,561 | 343,670,845 |
| 171 à 180 | 1,117,738 | 196,165,019 |
| 181 à 190 | 1,278,564 | 237,173,622 |
| 191 à 200 | 347,910 | 68,016,405 |
| 201 à 210 | 429,967 | 88,358,218 |
| 211 à 220 | 618,796 | 133,350,538 |
| 221 à 230 | 199,152 | 44,908,776 |
| 231 à 240 | 280,373 | 66,027,841 |
| 241 à 250 | 265,058 | 65,071,739 |
| 251 à 260 | 1,326,012 | 338,796,066 |
| 261 à 270 | 129,070 | 34,268,085 |
| 271 à 280 | 37,275 | 10,269,262 |
| 281 à 290 | 60,412 | 17,247,626 |
| 291 à 300 | 11,348 | 3,333,334 |
| 301 à 310 | 58,008 | 17,721,444 |
| 311 à 320 | 27,205 | 8,583,177 |
| 321 à 330 | 215,355 | 70,098,032 |
| 331 à 340 | 5,195 | 1,712,922 |
| 341 à 350 | 1,422 | 491,301 |
| TOTAUX. | 55,302,218 | 4,436,866,553 |

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

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

## N° XLI. — *Collisions et déraillements*

**Réseau exploité par l'État.**

| Numéros d'ordre. | NATURE. | | CAUSES DES COLLISIONS — VOIE. Rails cassés. | Défectuosité des appareils spéciaux de la voie. | Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails). | Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux). | Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances. | MATÉRIEL ROULANT. Attelages rompus ou défaits. | Avaries aux essieux. | Avaries ou dérangements au mécanisme des freins. | Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues. | Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive. | Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension. | Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. | Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie. | Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Collisions aux stations . . | 1910. . . | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 9 | 16 |
| | | 1909 . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 5 | 15 |
| 2 | Collisions aux bifurcations . | 1910. . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 |
| | | 1909. . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 3 | Collisions de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations. | 1910. . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 |
| | | 1909. . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 |
| 4 | Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone. | 1910. . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | | 1909. . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 5 | Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages. | 1910. . . | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | | 1909. . . . | » | » | » | » | » | 3 | » | » | » | » | » | 1 | » | » |
| 6 | Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés. | 1910. . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » |
| | | 1909. . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 |
| 7 | Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt. | 1910 . . . | 4 | 5 | 1 | » | 2 | » | 2 | 1 | 2 | » | » | 1 | 16 | » |
| | | 1909. . . . | 2 | 4 | » | » | 1 | » | » | 2 | 2 | » | » | 2 | 22 | » |
| 8 | Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt. | 1910. . . | 1 | » | » | » | 1 | » | 5 | » | 4 | » | 2 | 3 | » | » |
| | | 1909 . . . | 4 | 1 | » | » | 4 | » | 6 | » | 4 | » | » | 5 | 5 | » |
| | Ensemble. . . | 1910. . . . | 6 | 5 | 1 | » | 3 | 1 | 7 | 1 | 6 | » | 2 | 7 | 26 | 19 |
| | | 1909. . . . | 6 | 5 | » | » | 5 | 3 | 6 | 2 | 6 | » | » | 8 | 32 | 19 |

(1) Pour les années 1835 à 1910, voir annexe XLIII.

*de trains. — Accidents de personnes y relatifs.*

Années 1909 et 1910.

| ET DÉRAILLEMENTS. EXÉCUTION DU SERVICE. | | | | | | | | | NOMBRE de collisions et déraillements en général. | | | COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES. | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | PERSONNES ATTEINTES (1). | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | VOYAGEURS. | | | | AGENTS DE L'ADMINISTRATION. | | | | ENSEMBLE. | | | |
| Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes. | Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement. | Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train. | Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, 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 | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. |
| 6 | 2 | 3 | 19 | 3 | 11 | 3 | 2 | 1 | 24 | 28 | 52 | 16 | 1 | 16 | 5 | 22 | » | 13 | 20 | 33 | 1 | 29 | 25 | 55 |
| 7 | » | 8 | 9 | 6 | 6 | 17 | » | 5 | 21 | 19 | 40 | 21 | » | 2 | 177 | 179 | » | 11 | 28 | 39 | » | 13 | 205 | 218 |
| » | 1 | 2 | » | » | » | » | » | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | | 2 | » | 2 | 2 | 7 | » | 9 | 2 | 9 | » | 11 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 2 | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | 3 | 3 | 1 | » | » | » | » | » | » | 3 | 3 | » | » | 3 | 3 |
| 1 | 1 | » | » | » | » | 2 | » | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | » | » | 24 | 24 | » | » | » | » | » | » | 24 | 24 |
| 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | 1 | 1 | » | 8 | » | 8 | » | 2 | » | 2 | » | 10 | » | 10 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 1 | 1 | 2 | » | » | » | » | 1 | 2 | 3 | 2 | » | 11 | » | 11 | » | » | 1 | 1 | » | 11 | 1 | 12 |
| » | » | » | » | » | » | 2 | » | » | » | 3 | 3 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | 1 | 1 | » | | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | 2 | 20 | 1 | 22 | 38 | 60 | 12 | » | 3 | 1 | 4 | » | 5 | 11 | 16 | » | 8 | 12 | 20 |
| » | » | » | » | » | » | 6 | 5 | » | 21 | 16 | 37 | 7 | » | » | 5 | 5 | » | 3 | 9 | 12 | » | 3 | 14 | 17 |
| » | » | » | » | » | » | 1 | 9 | 1 | 13 | 12 | 25 | 1 | » | » | » | » | » | 2 | » | 2 | » | 2 | » | 2 |
| 1 | » | 1 | » | » | » | 9 | 8 | 1 | 17 | 24 | 41 | 5 | » | » | 4 | 4 | » | 3 | 5 | 8 | » | 3 | 9 | 12 |
| 9 | 3 | 6 | 20 | 5 | 11 | 7 | 31 | 5 | 62 | 86 | 148 | 34 | 1 | 40 | 6 | 47 | 2 | 20 | 38 | 60 | 3 | 60 | 41 | 113 |
| 9 | 1 | 9 | 9 | 6 | 6 | 37 | 13 | 7 | 60 | 65 | 125 | 34 | » | 2 | 210 | 212 | » | 17 | 42 | 59 | » | 19 | 252 | 271 |

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

**Année 1910.**

| NATURE DES ACCIDENTS. | Accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes. (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 défectuosités du matériel. | | | | Ensemble. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total |
| **A. Accidents survenus aux voyageurs :** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| En descendant d'un train ou en y montant aux stations | 2 | 14 | 63 | 79 | » | » | 32 | 32 | » | » | » | » | 2 | 14 | 95 | 111 |
| En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie | 5 | 4 | 10 | 19 | » | » | » | » | » | » | » | » | 5 | 4 | 10 | 19 |
| En circulant à l'intérieur des stations | 2 | 1 | 4 | 7 | » | » | 1 | 1 | » | » | 1 | 1 | 2 | 1 | 6 | 9 |
| Lors de la fermeture des portières | » | 1 | 88 | 89 | » | » | 22 | 22 | » | » | » | » | » | 1 | 110 | 111 |
| Dans d'autres circonstances | 1 | 1 | 15 | 17 | » | 1 | 51 | 52 | » | » | » | » | 1 | 2 | 66 | 69 |
| Totaux | 10 | 21 | 180 | 211 | » | 1 | 106 | 107 | » | » | 1 | 1 | 10 | 22 | 287 | 319 |
| **B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| En traversant le railway à des passages à niveau gardés | 3 | 4 | » | 7 | » | 8 | 1 | 9 | » | » | » | » | 3 | 12 | 1 | 16 |
| En traversant le railway à des passages à niveau non gardés | 12 | 6 | 2 | 20 | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | 12 | 6 | 3 | 21 |
| En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer | 1 | 1 | 1 | 3 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 1 | 1 | 3 |
| En circulant dans les stations | 1 | 3 | 1 | 5 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 3 | 1 | 5 |
| — le long de la voie | 17 | 5 | 1 | 23 | » | » | » | » | » | » | » | » | 17 | 5 | 1 | 23 |
| Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres | 3 | 3 | 20 | 26 | 1 | 6 | 11 | 18 | » | » | » | » | 4 | 9 | 31 | 44 |
| En d'autres circonstances | » | 2 | » | 2 | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | 2 | 1 | 3 |
| Ivresse, folie, suicide | 32 | 4 | » | 36 | » | » | » | » | » | » | » | » | 32 | 4 | » | 36 |
| Totaux | 69 | 28 | 25 | 122 | 1 | 14 | 14 | 29 | » | » | » | » | 70 | 40 | 39 | 151 |

| NATURE DES ACCIDENTS. | Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints. (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infractions aux instructions.) | | | | Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir. | | | | Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des défectuosités du matériel. | | | | Ensemble. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. |
| **C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1° *Dans les stations :* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes . . . . | » | 4 | 7 | 11 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 4 | 7 | 11 |
| En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres . . . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant . | 1 | 5 | 18 | 24 | » | » | » | » | » | 1 | » | 1 | 1 | 6 | 18 | 25 |
| Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage . . . . . | » | 2 | 4 | 6 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | 4 | 6 |
| Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules . . . . . | 12 | 16 | 42 | 70 | 1 | 1 | 7 | 9 | » | » | » | » | 13 | 17 | 49 | 79 |
| Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises . . . . | 1 | » | 12 | 13 | » | » | 2 | 2 | » | » | » | » | 1 | » | 14 | 15 |
| Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances . . . . . | 1 | 5 | 30 | 36 | » | » | 11 | 11 | » | » | » | » | 1 | 5 | 41 | 47 |
| Totaux . . . . | 15 | 32 | 113 | 160 | 1 | 1 | 20 | 22 | » | 1 | » | 1 | 16 | 34 | 133 | 183 |
| 2° *Dans les ateliers :* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes . . . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules . . . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Totaux. . . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 3° *En accrochant des véhicules*. . . . | 4 | 6 | 51 | 61 | 1 | 2 | 19 | 22 | » | » | » | » | 5 | 8 | 70 | 83 |
| 4° *En décrochant des véhicules* . . . . | 2 | 1 | 13 | 16 | 1 | » | 8 | 9 | » | » | » | » | 3 | 1 | 21 | 25 |
| 5° *Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière*. . . . . | 2 | 1 | » | 3 | » | 1 | 1 | 2 | » | » | » | » | 2 | 2 | 1 | 5 |
| 6° *Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route* . . . . . | 4 | » | 1 | 5 | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | 4 | 1 | 1 | 6 |

| NATURE DES ACCIDENTS. | Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints. (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.) | | | | Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir. | | | | Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des défectuosités du matériel. | | | | ENSEMBLE. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. |
| 7° *Gardes chargés du contrôle des 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 | » | » | 3 | 3 | » | » | 3 | 3 | » | » | » | » | » | » | 6 | 6 |
| Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances | » | 1 | 2 | 3 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 2 | 3 |
| Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations | 1 | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | 1 |
| Atteints dans d'autres circonstances | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| TOTAUX | 1 | 1 | 5 | 7 | » | » | 3 | 3 | » | » | » | » | 1 | 1 | 8 | 10 |
| 8° *Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tombés d'un train en marche | 1 | 1 | 7 | 9 | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | 1 | 1 | 8 | 10 |
| Atteints en se heurtant à des obstacles fixes | » | » | 2 | 2 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | 2 |
| Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules | 4 | 5 | 13 | 22 | 1 | 1 | 25 | 27 | » | » | » | » | 5 | 6 | 38 | 49 |
| Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations | » | 1 | 1 | 2 | » | » | 2 | 2 | » | » | » | » | » | 1 | 3 | 4 |
| Atteints dans d'autres circonstances | 1 | 3 | 10 | 14 | » | 9 | 29 | 38 | » | » | 1 | 1 | 1 | 12 | 40 | 53 |
| TOTAUX | 6 | 10 | 33 | 49 | 1 | 10 | 57 | 68 | » | » | 1 | 1 | 7 | 20 | 91 | 118 |
| 9° *Agents atteints en dehors de tout service :* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant | 3 | 2 | » | 5 | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | 2 | » | 5 |
| Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies | 16 | 8 | 1 | 25 | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | 16 | 8 | 2 | 26 |
| Accidents divers | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| TOTAUX | 19 | 10 | 1 | 30 | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | 19 | 10 | 2 | 31 |
| 10° *Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances | 7 | 1 | 3 | 11 | » | » | » | » | » | » | » | » | 7 | 1 | 3 | 11 |
| Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules | 1 | 4 | 6 | 11 | 1 | » | 1 | 2 | » | » | » | » | 2 | 4 | 7 | 13 |
| Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules | » | » | » | » | » | 1 | 5 | 6 | » | » | » | » | » | 1 | 5 | 6 |
| TOTAUX | 8 | 5 | 9 | 22 | 1 | 1 | 6 | 8 | » | » | » | » | 9 | 6 | 15 | 30 |
| 11° *Agents d'autres administrations :* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Postes, télégraphes, marine, etc. | » | 3 | » | 3 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | » | 3 |
| Agents des stations communes | 3 | 2 | » | 5 | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | 2 | » | 5 |
| TOTAUX | 3 | 5 | » | 8 | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | 5 | » | 8 |
| Ensemble pour le littéra *C* | 64 | 71 | 226 | 301 | 3 | 16 | 115 | 136 | » | 1 | 1 | 2 | 69 | 88 | 342 | 499 |

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

## N° XLIII. — *Dénombrement des accidents*

| ANNÉES. | Longueur moyenne exploitée par l'État (*). | Voyageurs. Par le fait du service, collisions et déraillements de trains. Tués. | Blessés et contusionnés. | Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. (1) Tués | Blessés et contusionnés. | Total. Tués. | Blessés et contusionnés | Ensemble | Employés et ouvriers. Par le fait du service, collisions et déraillements de trains Tués. | Blessés et contusionnés. | Par leur propre fait, imprudence dans les manœuvres, les chargem^ts, circulation sur les voies (1) Tués. | Blessés et contusionnés. | Total. Tués. | Blessés et contusionnés. | Ensemble | Personnes. Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc. Tuées. | Blessées et contusionnées. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 1835 | 13 | » | » | » | 1 | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1836 | 36 | » | » | 1 | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1837 | 91 | » | » | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | » | » | 1 | » | 1 | » | 1 | 1 | » |
| 1838 | 205 | » | 2 | » | 4 | » | 6 | 6 | 2 | 2 | 3 | 3 | 5 | 5 | 10 | » | » |
| 1839 | 273 | » | » | » | 2 | » | 2 | 2 | » | » | 6 | 9 | 6 | 9 | 15 | 1 | » |
| 1840 | 325 | » | 2 | 2 | » | 2 | 2 | 4 | » | 1 | 6 | 4 | 6 | 5 | 11 | 1 | 2 |
| 1841 | 341 | 1 | 4 | » | 4 | 1 | 8 | 9 | » | 5 | 2 | 10 | 2 | 13 | 15 | 1 | » |
| 1842 | 390 | » | 2 | » | 1 | » | 3 | 3 | » | 2 | 4 | 2 | 4 | 4 | 8 | 2 | » |
| 1843 | 485 | » | 1 | 4 | 13 | 4 | 14 | 18 | » | 1 | 3 | 7 | 3 | 8 | 11 | 5 | 1 |
| 1844 | 560 | 3 | 9 | » | 2 | 3 | 11 | 14 | 1 | 3 | 1 | 7 | 2 | 10 | 12 | 4 | 2 |
| 1845 | 560 | » | » | 2 | 7 | 2 | 7 | 9 | » | 5 | 4 | 11 | 4 | 16 | 20 | 5 | 2 |
| 1846 | 560 | » | » | » | 4 | » | 4 | 4 | » | » | 5 | 17 | 5 | 17 | 22 | 8 | 6 |
| 1847 | 570 | » | » | » | 3 | » | 3 | 3 | » | » | 5 | 17 | 5 | 17 | 22 | 6 | 2 |
| 1848 | 595 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | 11 | 3 | 11 | 14 | 5 | 4 |
| 1849 à 1856 | 625 à 713 | 2 | 49 | 5 | 16 | 7 | 65 | 72 | 4 | 12 | 74 | 175 | 78 | 187 | 265 | 68 | 56 |
| 1857 | 745 | » | » | » | 1 | » | 1 | 1 | 1 | 3 | 11 | 18 | 12 | 21 | 33 | 9 | 11 |
| 1858 | 746 | » | 1 | » | 3 | » | 4 | 4 | » | 2 | 9 | 23 | 9 | 25 | 34 | 15 | 10 |
| 1859 | 746 | » | 6 | » | » | » | 6 | 6 | » | 4 | 13 | 18 | 13 | 22 | 35 | 10 | 6 |
| 1860 | 747 | » | » | » | » | » | » | » | » | 6 | 5 | 21 | 5 | 27 | 32 | 8 | 12 |
| 1861 | 749 | » | » | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | » | 5 | 9 | 35 | 9 | 40 | 49 | 11 | 12 |
| 1862 | 749 | » | 1 | » | 3 | » | 4 | 4 | » | 2 | 12 | 30 | 12 | 32 | 44 | 12 | 7 |
| 1863 | 749 | » | 2 | 1 | 4 | 1 | 6 | 7 | 1 | 4 | 20 | 25 | 21 | 29 | 50 | 9 | 6 |
| 1864 | 749 | » | » | 1 | 5 | 1 | 5 | 6 | » | » | 30 | 35 | 30 | 35 | 65 | 7 | 7 |
| 1865 | 749 | » | » | 2 | 3 | 2 | 3 | 5 | » | 2 | 46 | 52 | 46 | 54 | 100 | 21 | 15 |
| 1866 | 790 | » | 8 | 1 | 7 | 1 | 15 | 16 | 2 | 14 | 42 | 66 | 44 | 80 | 124 | 20 | 19 |
| 1867 | 863 | » | » | 3 | 3 | 3 | 3 | 6 | » | » | 33 | 62 | 33 | 62 | 95 | 25 | 15 |
| 1868 | 863 | 1 | 12 | » | 6 | 1 | 18 | 19 | 2 | 9 | 29 | 54 | 31 | 63 | 94 | 19 | 18 |
| 1869 | 863 | » | » | 2 | 3 | 2 | 3 | 5 | » | 2 | 41 | 51 | 41 | 53 | 94 | 22 | 18 |
| 1870 | 869 | » | » | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | » | » | 23 | 36 | 23 | 36 | 59 | 22 | 26 |
| 1871 | 1,422 | 1 | 7 | 2 | 3 | 3 | 10 | 13 | 2 | 16 | 38 | 44 | 40 | 60 | 100 | 41 | 32 |
| 1872 | 1,470 | » | 11 | 2 | 13 | 2 | 24 | 26 | 5 | 14 | 55 | 89 | 60 | 103 | 163 | 30 | 25 |
| 1873 | 1,875 | 6 | 20 | 5 | 8 | 9 | 28 | 37 | » | 9 | 76 | 128 | 76 | 137 | 213 | 40 | 50 |
| 1874 | 1,929 | » | 43 | 6 | 8 | 6 | 51 | 57 | 6 | 22 | 60 | 117 | 66 | 139 | 205 | 36 | 45 |
| 1875 | 1,966 | » | 9 | 3 | 9 | 3 | 18 | 21 | 4 | 26 | 66 | 110 | 70 | 136 | 206 | 38 | 27 |
| 1876 | 2,055 | 1 | 26 | 6 | 16 | 7 | 42 | 49 | » | 13 | 59 | 147 | 59 | 160 | 219 | 49 | 41 |
| 1877 | 2,145 | » | 14 | 1 | 12 | 1 | 26 | 27 | 1 | 23 | 64 | 115 | 65 | 138 | 203 | 50 | 30 |
| 1878 | 2,441 | » | 9 | 2 | 8 | 2 | 17 | 19 | » | 20 | 57 | 133 | 57 | 153 | 210 | 42 | 50 |
| 1879 | 2,555 | 4 | 37 | 8 | 17 | 12 | 54 | 66 | 5 | 25 | 85 | 159 | 90 | 184 | 274 | 32 | 16 |
| 1880 | 2,702 | » | 28 | 6 | 46 | 6 | 74 | 80 | 3 | 53 | 102 | 286 | 105 | 339 | 444 | 34 | 40 |
| 1881 | 2,841 | 2 | 58 | 9 | 52 | 11 | 110 | 121 | 4 | 56 | 124 | 374 | 128 | 430 | 558 | 40 | 46 |
| 1882 | 2,975 | » | 20 | 11 | 55 | 11 | 75 | 86 | 5 | 34 | 109 | 579 | 114 | 613 | 727 | 36 | 35 |
| 1883 | 3,045 | » | 3 | 7 | 63 | 7 | 66 | 73 | 2 | 31 | 84 | 402 | 86 | 433 | 519 | 38 | 54 |
| 1884 | 3,100 | » | 27 | 9 | 45 | 9 | 72 | 81 | 1 | 26 | 70 | 299 | 71 | 325 | 396 | 27 | 42 |
| 1885 | 3,144 | » | 41 | 5 | 26 | 5 | 67 | 72 | 1 | 27 | 63 | 315 | 64 | 342 | 406 | 34 | 45 |
| 1886 | 3,171 | » | 3 | 3 | 40 | 3 | 43 | 46 | 2 | 20 | 56 | 297 | 58 | 317 | 375 | 32 | 27 |
| 1887 | 3,188 | » | 1 | 3 | 43 | 3 | 44 | 47 | » | 14 | 41 | 350 | 41 | 364 | 405 | 34 | 47 |
| 1888 | 3,198 | » | 13 | 7 | 41 | 7 | 54 | 61 | » | 13 | 58 | 515 | 58 | 528 | 584 | 34 | 45 |
| 1889 | 3,207 | 12 | 136 | 8 | 44 | 20 | 180 | 200 | 3 | 28 | 55 | 653 | 58 | 681 | 739 | 38 | 58 |
| 1890 | 3,220 | » | 6 | 6 | 65 | 6 | 71 | 77 | 2 | 31 | 60 | 742 | 62 | 773 | 835 | 30 | 55 |
| 1891 | 3,241 | » | 26 | 12 | 59 | 12 | 85 | 97 | 1 | 30 | 65 | 800 | 64 | 830 | 894 | 33 | 45 |
| 1892 | 3,247 | 2 | 74 | 4 | 53 | 6 | 127 | 133 | » | 37 | 48 | 766 | 48 | 803 | 851 | 21 | 50 |
| 1893 | 3,250 | » | 26 | 7 | 56 | 7 | 82 | 89 | 1 | 44 | 47 | 746 | 48 | 790 | 838 | 22 | 41 |
| 1894 | 3,260 | » | 16 | 6 | 65 | 6 | 81 | 87 | 1 | 26 | 35 | 802 | 36 | 828 | 864 | 30 | 49 |
| 1895 | 3,270 | 19 | 123 | 6 | 71 | 25 | 194 | 219 | 5 | 45 | 40 | 902 | 45 | 947 | 992 | 26 | 45 |
| 1896 | 3,302 | 1 | 116 | 5 | 68 | 6 | 184 | 190 | 1 | 35 | 51 | 1,043 | 52 | 1,078 | 1,130 | 26 | 41 |
| 1897 | 3,311 | » | 10 | 12 | 82 | 12 | 92 | 104 | 1 | 36 | 43 | 1,022 | 44 | 1,058 | 1,102 | 23 | 61 |
| 1898 | 3,695 | » | 48 | 10 | 118 | 10 | 166 | 176 | 1 | 26 | 42 | 906 | 43 | 932 | 975 | 19 | 58 |
| 1899 | 4,011 | 23 | 216 | 5 | 137 | 28 | 583 | 411 | 1 | 40 | 50 | 1,247 | 51 | 1,287 | 1,338 | 39 | 65 |
| 1900 | 4,051 | » | 556 | 7 | 147 | 7 | 483 | 490 | 5 | 71 | 46 | 1,074 | 51 | 1,145 | 1,196 | 31 | 54 |
| 1901 | 4,020 | » | 50 | 7 | 145 | 7 | 195 | 202 | 2 | 38 | 46 | 940 | 48 | 981 | 1,032 | 25 | 57 |
| 1902 | 4,021 | » | 114 | 6 | 176 | 6 | 290 | 296 | 2 | 59 | 31 | 859 | 33 | 918 | 951 | 25 | 71 |
| 1903 | 4,024 | » | 101 | 4 | 206 | 4 | 307 | 311 | » | 55 | 30 | 635 | 30 | 688 | 718 | 24 | 54 |
| 1904 | 4,008 | 3 | 154 | 3 | 223 | 6 | 377 | 383 | 1 | 68 | 28 | 656 | 29 | 724 | 753 | 21 | 85 |
| 1905 | 4,019 | » | 61 | 6 | 251 | 6 | 312 | 318 | 1 | 68 | 40 | 611 | 41 | 679 | 720 | 20 | 67 |
| 1906 | 4,036 | » | 75 | 7 | 244 | 7 | 319 | 326 | 4 | 97 | 45 | 609 | 49 | 706 | 755 | 30 | 88 |
| 1907 | 4,064 | » | 123 | 3 | 301 | 3 | 424 | 427 | » | 57 | 66 | 463 | 66 | 520 | 586 | 32 | 78 |
| 1908 | 4.283 | 44 | 750 | 3 | 231 | 47 | 1,001 | 1,048 | 3 | 78 | 41 | 435 | 44 | 513 | 557 | 38 | 70 |
| 1909 | 4 519 | » | 212 | 6 | 253 | 6 | 465 | 471 | » | 59 | 42 | 454 | 42 | 513 | 555 | 23 | 82 |
| 1910 | 4,529 | 1 | 46 | 10 | 309 | 11 | 355 | 366 | 2 | 64 | 69 | 430 | 71 | 494 | 565 | 38 | 77 |
| | | 126 | 3.318 | 204 | 3,929 | 390 | 7,247 | 7.637 | 91 | 1,616 | 2,795 | 22,055 | 2.816 | 23,671 | 26,487 | 1,578 | 2,251 |

(*) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État, ni les lignes rachetées en 1896, en 1897, en 1907 et en 1908, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État.

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

*de personnes depuis* 1835.

| étrangères à l'Administration, autres que des voyageurs. | | | | | NOMBRE TOTAL DES VICTIMES. | | | VOYAGEURS EMBARQUÉS. | TRAINS-KILOMÈTRES. — VOYAGEURS. | TRAINS-KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ivresse, folie, suicide. | | TOTAL. | | | | | | | | |
| Tués. 18 | Blessées et contusionnées 19 | Tués. 20 | Blessées et contusionnées. 21 | Ensemble 22 | Tués. 23 | Blessées et contusionnées. 24 | Ensemble 25 | 26 | 27 | 28 |
| » | » | » | » | » | » | 1 | 1 | 421,439 | 50,370 | 50 370 |
| » | » | » | » | » | 1 | » | 1 | 871,307 | 147,805 | 147,805 |
| » | » | 1 | » | 1 | 3 | 2 | 5 | 1,584,577 | 307,970 | 307,970 |
| » | » | » | » | » | 5 | 11 | 16 | 2,238.303 | 618,775 | 648,775 |
| » | » | 1 | » | 1 | 7 | 11 | 18 | 1,952,751 | 651,420 | 872 785 |
| » | » | 1 | 2 | 3 | 9 | 9 | 18 | 2,190,519 | 655,367 | 1,181,105 |
| 3 | » | 4 | » | 4 | 7 | 21 | 28 | 2,639,744 | 1,010,129 | 1,491,965 |
| 1 | » | 3 | » | 3 | 7 | 7 | 14 | 2,724,104 | 1,170,050 | 1.589,090 |
| » | » | 5 | 1 | 6 | 12 | 23 | 35 | 3,085,349 | 1,396,485 | 1,877,170 |
| 3 | » | 7 | 2 | 9 | 12 | 23 | 35 | 3,381,529 | 1.652.155 | 2,485,305 |
| 2 | » | 7 | 2 | 9 | 13 | 25 | 38 | 3,470,678 | 1,512.775 | 2,726,510 |
| 2 | » | 10 | 6 | 16 | 15 | 27 | 42 | 3,700,111 | 1,624,325 | 3,262,110 |
| 1 | 1 | 7 | 3 | 10 | 12 | 23 | 35 | 3,746,390 | 1,762,725 | 3.809,070 |
| 3 | » | 8 | 4 | 12 | 11 | 15 | 26 | 3,638.965 | 1,590,840 | 2,866,985 |
| 28 | » | 96 | 56 | 152 | 181 | 308 | 489 | (2) | (2) | (2) |
| 4 | » | 13 | 11 | 24 | 25 | 33 | 58 | 6 458,424 | 2,555,752 | 5,282,961 |
| 2 | 1 | 17 | 11 | 28 | 26 | 40 | 66 | 6,640,948 | 2,645,754 | 5,320,131 |
| 4 | » | 14 | 6 | 20 | 27 | 34 | 61 | 7,140,640 | 2,675,950 | 5,321.514 |
| » | » | 8 | 12 | 20 | 13 | 39 | 52 | 7,412,361 | 2,830,890 | 5,530,227 |
| 2 | 2 | 13 | 14 | 27 | 24 | 55 | 79 | 7,849 594 | 2,911,550 | 5,746,050 |
| 2 | 1 | 14 | 8 | 22 | 26 | 44 | 70 | 8,131 685 | 3,076,146 | 5,996,242 |
| 2 | 4 | 11 | 10 | 21 | 33 | 45 | 78 | 8,818,952 | 3,408,597 | 6,373,738 |
| 2 | 1 | 9 | 8 | 17 | 40 | 48 | 88 | 9,421,652 | 3,741,495 | 7,458,774 |
| 1 | 3 | 22 | 18 | 40 | 70 | 75 | 145 | 10,677,963 | 4,614,983 | 8,656 618 |
| 3 | » | 23 | 19 | 42 | 68 | 114 | 182 | 11,637,417 | 5,371.382 | 10,037.669 |
| 9 | 1 | 34 | 14 | 48 | 70 | 79 | 149 | 12,616,961 | 4,844.224 | 9,654,794 |
| 4 | 1 | 23 | 19 | 42 | 55 | 100 | 155 | 12,824,334 | 4,817,081 | 9,248,897 |
| » | » | 22 | 18 | 40 | 65 | 74 | 139 | 13,577 016 | 5.069,001 | 9,638 977 |
| 4 | » | 26 | 26 | 52 | 50 | 64 | 114 | 14,134,356 | 5,177.104 | 9.874.316 |
| 6 | 4 | 47 | 36 | 83 | 90 | 106 | 196 | 18,282 037 | 6,932.792 | 13,545.827 |
| 9 | 3 | 39 | 30 | 69 | 101 | 157 | 258 | 23,197,623 | 7,369.473 | 15,323.278 |
| 9 | 1 | 49 | 51 | 100 | 134 | 216 | 350 | 29,101.509 | 9,040,477 | 20.832,140 |
| 14 | 15 | 50 | 58 | 108 | 122 | 248 | 370 | 32,444,823 | 9,579,797 | 21,349,364 |
| 11 | 8 | 49 | 35 | 84 | 122 | 189 | 311 | 34,961,012 | 9,681,999 | 20,861,890 |
| 16 | 12 | 65 | 53 | 118 | 131 | 255 | 386 | 36,913,707 | 10,024,442 | 21,424,913 |
| 13 | 2 | 45 | 32 | 75 | 109 | 196 | 305 | 37,421,220 | 10,621,324 | 22,031 965 |
| 23 | 8 | 65 | 38 | 103 | 124 | 208 | 332 | 40,391,240 | 11.561,529 | 23,420,671 |
| 18 | » | 50 | 16 | 66 | 152 | 254 | 406 | 40,926,427 | 12,707,669 | 25,499,296 |
| 31 | 3 | 65 | 43 | 108 | 176 | 456 | 632 | 43,032,882 | 14,837,925 | 29,450,939 |
| 23 | 3 | 63 | 49 | 112 | 202 | 589 | 791 | 45,950,022 | 16,227,096 | 32,751 848 |
| 27 | » | 63 | 33 | 96 | 188 | 721 | 909 | 47,906,137 | 17,706,457 | 34 935,373 |
| 12 | 1 | 47 | 55 | 102 | 140 | 554 | 694 | 49.637,604 | 16,696,592 | 33,847,939 |
| 16 | 1 | 43 | 43 | 86 | 123 | 440 | 563 | 50,465,943 | 16,917,754 | 33,268,703 |
| 25 | 6 | 59 | 49 | 108 | 128 | 458 | 586 | 51,235,224 | 17.516,859 | 33,224,545 |
| 21 | 4 | 33 | 31 | 84 | 114 | 391 | 505 | 51,657,884 | 17,946,659 | 33.452,367 |
| 19 | 3 | 53 | 50 | 103 | 97 | 458 | 555 | 54.064,304 | 19,400,746 | 35,261,905 |
| 19 | 2 | 55 | 47 | 100 | 118 | 627 | 745 | 57,883,610 | 20,777,889 | 37,388,394 |
| 25 | 5 | 63 | 63 | 126 | 141 | 924 | 1,065 | 59,957,199 | 21,548,450 | 39,033,328 |
| 20 | 3 | 50 | 58 | 108 | 118 | 902 | 1,020 | 64,228,892 | 22,352.541 | 39 931,735 |
| 22 | 2 | 55 | 47 | 102 | 131 | 962 | 1,093 | 67,432,178 | 22,929,544 | 40,251,858 |
| 29 | 2 | 50 | 32 | 82 | 104 | 962 | 1,066 | 68,515,978 | 22,880,637 | 39,953,973 |
| 31 | » | 53 | 41 | 94 | 108 | 913 | 1,021 | 70,969,992 | 22,951,883 | 40,367,767 |
| 29 | 1 | 59 | 50 | 109 | 101 | 959 | 1,060 | 74,775.172 | 23.960,196 | 41,286,780 |
| 25 | 2 | 51 | 45 | 96 | 121 | 1,186 | 1,307 | 76,937,198 | 24,810.341 | 42,632,870 |
| 23 | 2 | 51 | 43 | 94 | 109 | 1,305 | 1,414 | 82.676,592 | 25,568,913 | 44,344,245 |
| 52 | 3 | 55 | 64 | 119 | 111 | 1,214 | 1,325 | 91,359,843 | 26,784,076 | 46,690,860 |
| 41 | 1 | 60 | 39 | 99 | 115 | 1,137 | 1,250 | 101,957,754 | 29,360,136 | 50,874,459 |
| 40 | 5 | 79 | 68 | 147 | 158 | 1,738 | 1,896 | 114,838,223 | 32,389.716 | 55,851,464 |
| 38 | 3 | 69 | 57 | 126 | 127 | 1,685 | 1,812 | 123,710,046 | 33,723,754 | 58,511,677 |
| 29 | 2 | 54 | 59 | 113 | 109 | 1,238 | 1 347 | 124,454.401 | 35.974,551 | 59,185,291 |
| 33 | 1 | 58 | 72 | 130 | 97 | 1,280 | 1,377 | 127,109.684 | 35,032,787 | 61.891,383 |
| 32 | 2 | 56 | 56 | 112 | 90 | 1,051 | 1,141 | 132,604,692 | 36,610,748 | 64,339,879 |
| 27 | 3 | 48 | 86 | 134 | 85 | 1,187 | 1,272 | 136,409,599 | 37,363 733 | 68,672,610 |
| 30 | 3 | 50 | 70 | 120 | 97 | 1,061 | 1,158 | 145,471,624 | 38,553.448 | 68,671,970 |
| 22 | 2 | 52 | 90 | 142 | 108 | 1,115 | 1,223 | 152,237,941 | 39,835,344 | 71,612,818 |
| 28 | 4 | 60 | 82 | 142 | 129 | 1,026 | 1,155 | 161.184,535 | 40,310,274 | 72,681,958 |
| 31 | 3 | 69 | 73 | 142 | 160 | 1,587 | 1,747 | 160 319,594 | 42,164,006 | 74,060,562 |
| 26 | 3 | 49 | 85 | 134 | 97 | 1,063 | 1,160 | 161,913,242 | 42,286,607 | 73,695,651 |
| 32 | 4 | 70 | 81 | 151 | 152 | 930 | 1,082 | 175,312,540 | 43,542,514 | 73,688,523 |
| 1.041 | 149 | 2,616 | 2.380 | 4,996 | 5.822 | 33,298 | 39,120 | | | |

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

### N° XLIV. — *Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1910*

| DÉSIGNATION DES LIGNES. | LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE A LA FIN DE L'ANNÉE. | | | | | | | | | | | SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Lignes appartenant aux compagnies exploitantes | | | Sections de lignes empruntées par les compagnies exploitantes et appartenant à | | | | Longueur totale exploitée | | Ensemble | | Parties établies | | Parties affectées au service des | |
| | sur territoire belge. | sur territoire étranger. | ensemble. | l'État. | d'autres compagnies sur territoire belge. | d'autres compagnies sur territoire étranger. | ensemble. | en territoire belge. | en territoire étranger. | par ligne. | par exploitation. | à double voie. | à simple voie. | voyageurs et des marchandises. | marchandises seulement. |
| | Mèt. courts | Mèt. courts | Mèt. courts | Mèt. courts. | Mèt. courts. | Mèt. courts. | Mèt. courts. | Mèt. courts | Mèt. courts | Mèt. courts | Mèt. courts | Mèt. courts | Mèt. courts | Mèt. courts. | Mèt. courts. |
| Chimay (Hastière à la frontière vers Anor-France) | 57,860 | » | 57,860 | 1,258 | (1) 567 | » | 1,825 | 59,685 | » | » | (2) 59,685 | » | 59,685 | 59,685 | » |
| Gand à Terneuzen | 15,700 | 9,610 | 25,310 | 10,788 | » | 4,980 | 15,768 | 26,488 | 14,590 | » | 41,078 | 15,768 | 25,310 | 41,078 | » |
| Hasselt à Maeseyck | 40,567 | » | 40,567 | » | » | » | » | 40,567 | » | » | 40,567 | » | 40,567 | 40,567 | » |
| Malines à Terneuzen (Pays-Bas) | 39,561 | 18,625 | 58,186 | 4,561 | » | 4,961 | 9,522 | 44,122 | 23,586 | » | 67,708 | 9,522 | 58,186 | 67,708 | » |
| Nord-Belge. Charleroy à Erquelinnes | 28,530 | 356 | 28,886 | 4,268 | » | » | 4,268 | 32,798 | 356 | 33,154 | | 33,068 | 86 | 30,194 | 2,960 |
| Nord-Belge. Mons à la frontière vers Hautmont | 15,531 | » | 15,531 | 782 | » | » | 782 | 16,313 | » | 16,313 | 172,951 | 16,135 | 178 | 16,194 | 119 |
| Nord-Belge. Namur à Liége | 71,049 | » | 71,049 | 2,576 | » | » | 2,576 | 73,625 | » | 73,625 | | 73,625 | » | 73,142 | 483 |
| Nord-Belge. Namur à Givet (France) | 45,617 | 3,400 | 49,017 | 842 | » | » | 842 | 46,459 | 3,400 | 49,859 | | 14,501 | 35,358 | 49,859 | » |
| Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local) | 9,433 | » | 9,433 | » | » | » | » | 9,433 | » | » | 9,433 | » | 9,433 | 9,433 | » |
| Longueur totale exploitée | 323,848 | 31,991 | 355,839 | 25,075 | 567 | 9,941 | 35,583 | 349,490 | 41,932 | 391,422 | | 162,619 | 228,803 | 387,860 | 3,562 |
| | | | | | | | | | | | | 391,422 | | 391,422 | |

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

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

| DÉSIGNATION des COMPAGNIES. | du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES. | NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE. STATIONS EXPLOITÉES en commun avec une ou plusieurs autres administrations. | exclusivement par la Compagnie considérée. | Ensemble (Colonnes 3 et 4.) | Haltes. | Points d'arrêt. | Total (Colonnes 5, 6 et 7.) | NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways en pleine voie (gares privées). | aux stations. | Total. (Colonnes 9 et 10.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Chimay | Belge | 4 | 10 | 14 | » | 4 | 18 | 3 | 3 | 6 |
| | Étranger | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Ensemble. | 4 | 10 | 14 | » | 4 | 18 | 3 | 3 | 6 |
| Gand à Terneuzen | Belge | 5 | 3 | 8 | 1 | » | 9 | 1 | 5 | 6 |
| | Étranger | 2 | 3 | 5 | » | » | 5 | » | 3 | 3 |
| | Ensemble. | 7 | 6 | 13 | 1 | » | 14 | 1 | 8 | 9 |
| Hasselt à Maeseyck | Belge | 1 | 6 | 7 | » | (1) 1 | 8 | 1 | 4 | 5 |
| Malines à Terneuzen | Belge | 6 | 4 | 10 | 2 | 2 | 14 | » | 4 | 4 |
| | Étranger | 2 | 3 | 5 | » | » | 5 | » | 1 | 1 |
| | Ensemble. | 8 | 7 | 15 | 2 | 2 | 19 | » | 5 | 5 |
| Nord-Belge | Belge | 19 | 28 | 47 | 6 | 34 | 87 | 31 | 68 | 99 |
| | Étranger | 1 | » | 1 | » | » | 1 | » | » | » |
| | Ensemble. | 20 | 28 | 48 | 6 | 34 | 88 | 31 | 68 | 99 |
| Taviers à Embresin | Belge | » | » | » | 5 | 4 | 9 | 5 | 5 | 10 |
| TOTAUX | Belge | 35 | 51 | 86 | 14 | 45 | 145 | 41 | 89 | 130 |
| | Étranger | 5 | 6 | 11 | » | » | 11 | » | 4 | 4 |
| | Ensemble. | 40 | 57 | 97 | 14 | 45 | 156 | 41 | 93 | 134 |

(1) Ce point d'arrêt est supprimé du 15 octobre au 30 avril.

## N° XLVI. — *Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant*

### *Effectif au 31 décembre 1910.*

Comparaison des années 1909 et 1910.

| | | DÉSIGNATION DES COMPAGNIES. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Chimay. | Gand à Terneuzen. | Hasselt à Maeseyck. | Malines à Terneuzen. | Nord-Belge. | Tariers à Embresin. | Ensemble. |
| **Matériel de traction.** | | | | | | | | |
| Locomotives. . | en 1909 . . . . . | 4 | 12 | 5 | 20 | 201 | 3 | 245 |
| | en 1910 . . . . . | 8 | 12 | 6 | 20 | 196 | 3 | 245 |
| Différences pour 1910 . . . . . | | + 4 | » | + 1 | » | — 5 | » | » |
| Tenders. . . . | en 1909 . . . . . | 4 | 13 | » | 19 | 120 | » | 156 |
| | en 1910 . . . . . | 4 | 13 | » | 19 | 119 | » | 155 |
| Différences pour 1910 . . . . . | | » | » | » | » | — 1 | » | — 1 |
| Voitures à vapeur | en 1909 . . . . . | » | » | » | » | » | » | » |
| | en 1910 . . . . . | » | » | » | » | » | » | » |
| Différences pour 1910 . . . . . | | » | » | » | » | » | » | » |
| **Matériel de transport.** | | | | | | | | |
| Voitures à voyageurs | de 1re classe. . . . . | » | 2 | » | 3 | 19 | » | 24 |
| | de 2e — . . . . . | » | 2 | » | 7 | 21 | » | 30 |
| | de 3e — . . . . . | 8 | 16 | 8 | 26 | 94 | » | 152 |
| | mixtes . . . . . | 7 | 2 | 5 | 8 | (1) 92 | 6 | 120 |
| | Ensemble. . . . . | 15 | 22 | 13 | 44 | 226 | 6 | 326 |
| Fourgons à bagages . . . . . | | 7 | 9 | 4 | 16 | 126 | 3 | 165 |
| Wagons à marchandises | découverts . . . . . | 194 | 237 | 83 | 825 | 5,281 | 61 | 6,681 |
| | fermés . . . . . | 18 | 59 | 18 | 6 | 774 | » | 875 |
| | pour chevaux. . . . . | » | 3 | 2 | 75 | 10 | » | 168 |
| | pour bétail . . . . . | 3 | 9 | 12 | | 50 | 4 | |
| | Ensemble. . . . . | 215 | 308 | 115 | 906 | 6,115 | 65 | 7,724 |
| Véhicules divers. . . . . | | 1 | 2 | » | 19 | (2) 18 | » | 40 |
| TOTAUX (véhicules de transport). | en 1909 . . . . . | 238 | 361 | 127 | 972 | 6,460 | 74 | 8,232 |
| | en 1910 . . . . . | 238 | 341 | 132 | 985 | 6,485 | 74 | 8,255 |
| Différences pour 1910 . . . . . | | » | — 20 | + 5 | + 13 | + 25 | » | + 23 |

(1) Dont 80 affectées au service spécial des trains-tramways.

(2) Y compris 2 tapissières pour le transport des meubles à domicile.

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

Comparaison des années 1909 et 1910.

| DÉSIGNATION DES COMPAGNIES. | PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1) | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger). | | | | sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusivement par d'autres administrations | | | | ENSEMBLE. | | | |
| | Voyageurs. | Marchandises. | Mixtes. | TOTAL. | Voyageurs. | Marchandises. | Mixtes. | TOTAL. | Voyageurs. | Marchandises. | Mixtes. | TOTAL. |
| Chimay | (2) | 101,046 (3) | 219,377 | 320,423 | » | 8,724 | 33,580 | 42,304 | (2) | 109,770 (3) | 252,957 | 362,727 |
| Gand à Terneuzen | 103,201 | 68,019 | 69,473 | 240,693 | » | » | » | » | 103,201 | 68,019 | 69,473 | 240,693 |
| Hasselt à Maeseyck | 134,685 | 49,563 | 14,965 | 199,213 | » | » | » | » | 134,685 | 49,563 | 14,965 | 199,213 |
| Malines à Terneuzen | 173,267 | 334,370 | 100,620 | 608,257 | » | » | » | » | 173,267 | 334,370 | 100,620 | 608,257 |
| Nord-Belge | 2,457,501 | 1,427,660 | » | 3,885,161 | » | » | » | » | 2,457,501 | 1,427,660 | » | 3,885,161 |
| Taviers à Embresin | » | » | 40,000 | 40,000 | » | » | » | » | » | » | 40,000 | 40,000 |
| Totaux pour 1910 | 2,868,654 | 1,980,658 | 444,435 | 5,293,747 | » | 8,724 | 33,580 | 42,304 | 2,868,654 | 1,989,382 | 478,015 | 5,336,051 |
| — pour 1909 | 2,748,427 | 1,864,095 | 456,745 | 5,069,267 | » | 8,264 | 33,580 | 41,844 | 2,748,427 | 1,872,359 | 490,325 | 5,111,111 |
| Différences pour 1910 | + 120,227 | + 116,563 | —12,310 | + 224,480 | » | + 460 | » | + 460 | + 120,227 | + 117,023 | —12,310 | + 224,940 |

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

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

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

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

| NATURE DES TRANSPORTS. | DÉSIGNATION | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | CHIMAY. | | GAND A TERNEUZEN. | | HASSELT A MAESEYCK. | |
| | Mouvement. | Recette. | Mouvement. | Recette. | Mouvement. | Recette. |
| Voyageurs — 1re classe. . (nombre) . . . . | 1,174 | 1,984 | 1,837 | 1,962 | 1,946 | 3,059 |
| Voyageurs — 2e — . . ( — ) . . . . . | 19,573 | 20,296 | 17,493 | 17,996 | 12,693 | 13,826 |
| Voyageurs — 3e — . . ( — ) . . . . . | 403,009 | 193,527 | 317,514 | 254,768 | 173,427 | 89,829 |
| Voyageurs — Ensemble. . ( — ) . . . . . | 423,756 | 215,807 | 336,844 | 274,726 | 188,066 | 106,714 |
| Bagages — taxés au minimum (colis) . . . . . | » | » | 2,045 | 2,533 | 2,694 | 1,347 |
| Bagages — — au poids (quintaux) . . . . . | 1,684 | 5,023 | 5,692 | | 830 | 1,725 |
| Bagages — Ensemble . . . . . | — | 5,023 | — | 2,533 | — | 3,072 |
| Petites marchandises — taxées au minimum (expédition ) . . | » | » | 7,063 | 3,592 | 315 | 245 |
| Petites marchandises — — au poids (quintaux) . . . . . | 21,751 | 53,747 | 20,394 | 20,965 | 18,348 | 42,120 |
| Petites marchandises — Ensemble. . . . . | — | 53,747 | — | 24,557 | — | 42,365 |
| Grosses marchandises — taxées au minimum (expéditions). . . | » | » | 1,326 | 1,296 | 2,051 | 2,879 |
| Grosses marchandises — — au poids (tonnes). . . . . | 440,543 | 613,011 | 610,921 | 449,270 | 231,047 | 244,455 |
| Grosses marchandises — Ensemble . . . . . | — | 613,011 | — | 450,566 | — | 247,334 |
| Finances. . . . . (groupes). | » | » | 443 | 652 | 45 | 26 |
| Équipages — transportés à grande vitesse (nombre). . | » | » | » | » | » | » |
| Équipages — — à petite — ( — ). . | 10 | 147 | » | » | » | » |
| Équipages — Ensemble ( — ) . . | 10 | 147 | » | » | » | » |
| Chevaux et bestiaux (*) — transportés à grande vitesse (nombre) . | 18 | 264 | » | » | » | » |
| Chevaux et bestiaux (*) — — à petite — ( — ) . | 1,300 | 12,231 | 916 | 5,026 | 1,240 | 7,186 |
| Chevaux et bestiaux (*) — Ensemble. . ( — ) . | 1,318 | 12,492 | 916 | 5,026 | 1,240 | 7,186 |
| Produits extraordinaires . . . . . (fr.). | — | 40,046 | — | 21,641 | — | 22,843 |
| Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux (fr.). | — | (6) 940,273 | — | 779,704 | — | 429,540 |
| Dépenses — . . . . . (fr.). | — | (7) 513,954 | — | 501,072 | — | (8)302,691 |
| Excédents des recettes sur les dépenses . (fr.). | — | 426,319 | — | 278,629 | — | (8)126,849 |
| Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation. | — | 54.66 p. c. | — | 64.26 p. c. | — | 70.47 p. c. |

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équi- actuellement opéré sur la *totalité* des frais de transport, *sans distinction de tarifs*; dès lors, il n'est plus possible d'indiquer séparément le chiffre
(2) Pour le chemin de fer Nord-Belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre de *têtes*; pour les autres lignes
(3) 226 envois taxés par expédition.
(4) 4,834 id. — — et 15,450 par tête.
(5) 5,060 id. — — — id. id.
(6) Y compris une somme de 48,731 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord du chef de
(7) Y compris une somme de 12,415 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay pour l'exploitation du tronçon dont il est
(8) Ces sommes ne sont pas définitives ; toutefois, l'écart avec les chiffres exacts sera minime

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

| DES COMPAGNIES | | | | | | | | PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MALINES A TERNEUZEN. | | NORD-BELGE. | | TAVIERS A EMBRESIN. | | ENSEMBLE | | | |
| Mouvement. | Recette. | Mouvement. | Recette. | Mouvement. | Recette. | Mouvement. | Recette. | DE CHAQUE TARIF. | GÉNÉRALE. |
| 17,039 | 11,344 | 402,652 | 775,291 | 235 | 131 | 424,883 | 793,771 | 10.59 | 2.48 |
| 236,074 | 114,725 | 2,202,372 | 1,771,839 | 58,283 | 15,905 | 2,546,488 | 1,954,587 | 26 07 | 6.12 |
| 1,236,563 | 388,840 | 12,655,238 | 3,821,900 | » | » | 14,785,751 | 4,748,864 | 63,34 | 14.88 |
| 1,489,676 | 514,909 | 15,260,262 | 6,369,030 | 58,518 | 16,036 | 17,757,122 | 7,497,222 | 100 00 | 23.48 |
| 6,065 | 3,435 | » | » | » | » | 10,804 | 370,279 | 100.00 | 1.16 |
| 3,019 | 3,918 | 126,447 | 352,184 | 73 | 114 | 137,745 | | | |
| — | 7,353 | — | 352,184 | — | 114 | — | 370,279 | 100.00 | 1.16 |
| 69,910 | 63,828 | » | » | » | » | 77,288 | 1,968,930 | 100.00 | 6.17 |
| 48,600 | | 890,300 | 1,780,600 | 2,626 | 3,833 | 1,002,016 | | | |
| — | 63,828 | — | 1,780,600 | — | 3,833 | — | 1,968.930 | 100.00 | 6.17 |
| 11,515 | 15,545 | » | » | » | » | 14,892 | 18,703,364 | 100 00 | 58.60 |
| 1,061,361 | 1,351,706 | 15,709,700 | 15,988,788 | 35,500 | 36,414 | 18,089.072 | | | |
| — | 1,367,251 | — | 15,988,788 | — | 36,414 | — | 18,703,364 | 100.00 | 58.60 |
| 20,680 | 3.981 | 76,200 | 14,800 | » | » | 97,338 | 19,459 | 100 00 | 0.06 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 29 | 474 | 4,210 | 39,300 | » | » | 4,249 | 39,918 | 100.00 | 0.13 |
| 29 | 474 | 4,210 | 39,300 | » | » | 4,249 | 39,918 | 100.00 | 0.13 |
| 208 | 3,935 | » | » | » | » | (3) | 4,196 | 4.90 | 0.01 |
| 1,378 | 13,918 | 15,450 | 43,050 | » | » | (4) | 81,411 | 95.10 | 0.26 |
| 1,586 | 17,853 | 15,450 | 43,050 | » | » | (5) | 85,607 | 100.00 | 0.27 |
| — | 294,803 | — | 2,851,235 | — | 2,812 | — | 3,233,380 | 100.00 | 10.13 |
| — | 2,270,449 | — | 27,438,987 | — | 59,209 | — | 31,918,159 | — | 100.00 |
| — | 1,316,310 | — | 10,513,184 | — | 35,578 | — | 13,182,789 | — | — |
| — | 954,139 | — | 16,925,803 | — | 23,631 | — | 18,735,370 | — | — |
| — | 57,98 p. c. | — | 38.31 p. c. | — | 60.09 p. c. | — | 41.30 p. c. | — | — |

pages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations belges, est exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
concédées, ce mouvement est représenté par le nombre d'*expéditions* ou de *wagons*.

l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.
question dans le renvoi 6 ci-dessus.

## N° XLIX. — *Chemins de fer exploités par des compagnies.*

Comparaison des

| Nos D'ORDRE. | DÉSIGNATION DU PERSONNEL. | Chimay. |
|---|---|---|
| | *A. Fonctionnaires et employés de tous grades.* | |
| 1 | Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, administrateurs directeurs, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs) | 1 |
| 2 | Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, ingénieurs, etc.) | 1 |
| 3 | Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs adjoints, etc. | » |
| 4 | Agents commerciaux | » |
| 5 | Chefs de la comptabilité ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc. | 5 |
| 6 | Chefs, sous-chefs et assistants de station ; chefs de halte | 10 |
| 7 | Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc. | 1 |
| 8 | Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc. | » |
| 9 | Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de route ou de la voie, etc. | 1 |
| 10 | Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc. | 27 |
| 11 | Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc. | 4 |
| 12 | Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins | 13 |
| | Ensemble (rubrique *A*) | 63 |
| | *B. Agents divers et ouvriers.* | |
| 13 | Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.) | 48 |
| 14 | Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-cabine, gardes-signaux ou signaleurs, paveurs, etc.) | 78 |
| 15 | Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.) | 25 |
| 16 | Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.) | 1 |
| | Ensemble (rubrique *B*) | 152 |
| | TOTAUX (rubriques *A* et *B*) pour 1910 | 215 |
| | — — pour 1909 | 209 |
| | Différences pour 1910 | + 6 |

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1910.*

années 1910 et 1909.

| DÉSIGNATION DES COMPAGNIES. | | | | | TOTAUX. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gand à Terneuzen. | Hasselt à Maeseyck. | Malines à Terneuzen. | Nord-Belge. | Taviers à Embresin. | 1910. | 1909. |
| 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 8 | 8 |
| 4 | 1 | 5 | 2 | 1 | 14 | 14 |
| » | » | » | 19 | » | 19 | 18 |
| 2 | » | 1 | » | » | 3 | 3 |
| 6 | 2 | 4 | 45 | » | 62 | 58 |
| 10 | 8 | 19 | 59 | » | 106 | 100 |
| 1 | 1 | » | 97 | 1 | 101 | 100 |
| 1 | » | » | » | » | 1 | 1 |
| 1 | 2 | » | 15 | » | 19 | 18 |
| 16 | 8 | 52 | 305 | » | 408 | 403 |
| 7 | » | 16 | 91 | 1 | 119 | 116 |
| 23 | 4 | 34 | 209 | 3 | 286 | 274 |
| 73 | 28 | 132 | 843 | 7 | 1,146 | 1,110 |
| 69 | 32 | 238 | 1,392 | 4 | 1,783 | 1,747 |
| 59 | 71 | 190 | 458 | 4 | 860 | 818 |
| 30 | 20 | 117 | 613 | 3 | 808 | 792 |
| 5 | 1 | 3 | 111 | » | 121 | 116 |
| 163 | 124 | 548 | 2,574 | 11 | 3,572 | 3,473 |
| 236 | 152 | 680 | 3,417 | 18 | 4,718 | 4,583 |
| 231 | 139 | 662 | 3,324 | 18 | 4,583 | — |
| + 5 | + 13 | + 18 | + 93 | » | + 135 | — |

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

Comparaison des

| DÉSIGNATION des COMPAGNIES. | NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.) | | | | | | | | | | | | | | | | PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie. | | | | | | | |
| | Voyageurs. | | | | Agents des compagnies. | | | | Personnes étrangères (autres que des voyageurs) | | | | Ensemble. | | | | Voyageurs. | | | | Agents des compagnies | | | |
| | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tuées. | Blessées. | Contusionnées. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. |
| Chimay . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 4 | 2 | 10 | 13 |
| Gand à Terneuzen. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | 1 | » | 1 | » | 1 |
| Hasselt à Maeseyck | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | 5 | 2 |
| Malines à Terneuzen. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Nord-Belge. . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | 3 | 5 | 13 | 13 | 31 |
| Taviers à Embresin | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Totaux pour 1910 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 3 | 4 | 6 | 18 | 21 | 47 |
| Totaux pour 1909. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 5 | 6 | 11 | 4 | 10 | 25 | 39 |
| Différences pour 1910. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | —4 | —3 | —7 | +2 | +8 | —2 | +8 |

— *Accidents survenus aux personnes.* — *Année* 1910.

années 1910 et 1909.

| DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.) | | | | | | | | TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES. | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Personnes étrangères (autres que des voyageurs) | | | | Ensemble. | | | | Voyageurs. | | | | Agents des compagnies. | | | | Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs. | | | | Ensemble. | | | |
| Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. |
| 1 | » | » | 1 | 2 | 2 | 10 | 14 | » | » | » | » | 1 | 2 | 10 | 13 | 1 | » | » | 1 | 2 | 2 | 10 | 14 |
| » | » | » | » | » | 2 | » | 2 | » | 1 | » | 1 | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | » | 2 | » | 2 |
| » | 1 | » | 1 | » | 3 | » | 3 | » | » | » | » | » | 2 | » | 2 | » | 1 | » | 1 | » | 3 | » | 3 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 9 | 3 | » | 12 | 14 | 16 | 16 | 46 | » | » | 3 | 3 | 5 | 13 | 13 | 31 | 9 | 3 | » | 12 | 14 | 16 | 16 | 46 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 10 | 4 | » | 14 | 16 | 23 | 26 | 65 | » | 1 | 3 | 4 | 6 | 18 | 23 | 47 | 10 | 4 | » | 14 | 16 | 23 | 26 | 65 |
| 10 | 7 | 3 | 20 | 14 | 22 | 34 | 70 | » | 5 | 6 | 11 | 4 | 10 | 25 | 39 | 10 | 7 | 3 | 20 | 14 | 22 | 34 | 70 |
| — | —3 | —3 | —6 | +2 | +1 | —8 | —5 | » | —4 | —3 | —7 | +2 | +8 | —2 | +8 | — | —3 | —3 | —6 | +2 | +1 | —8 | —5 |

Annexe N° L1

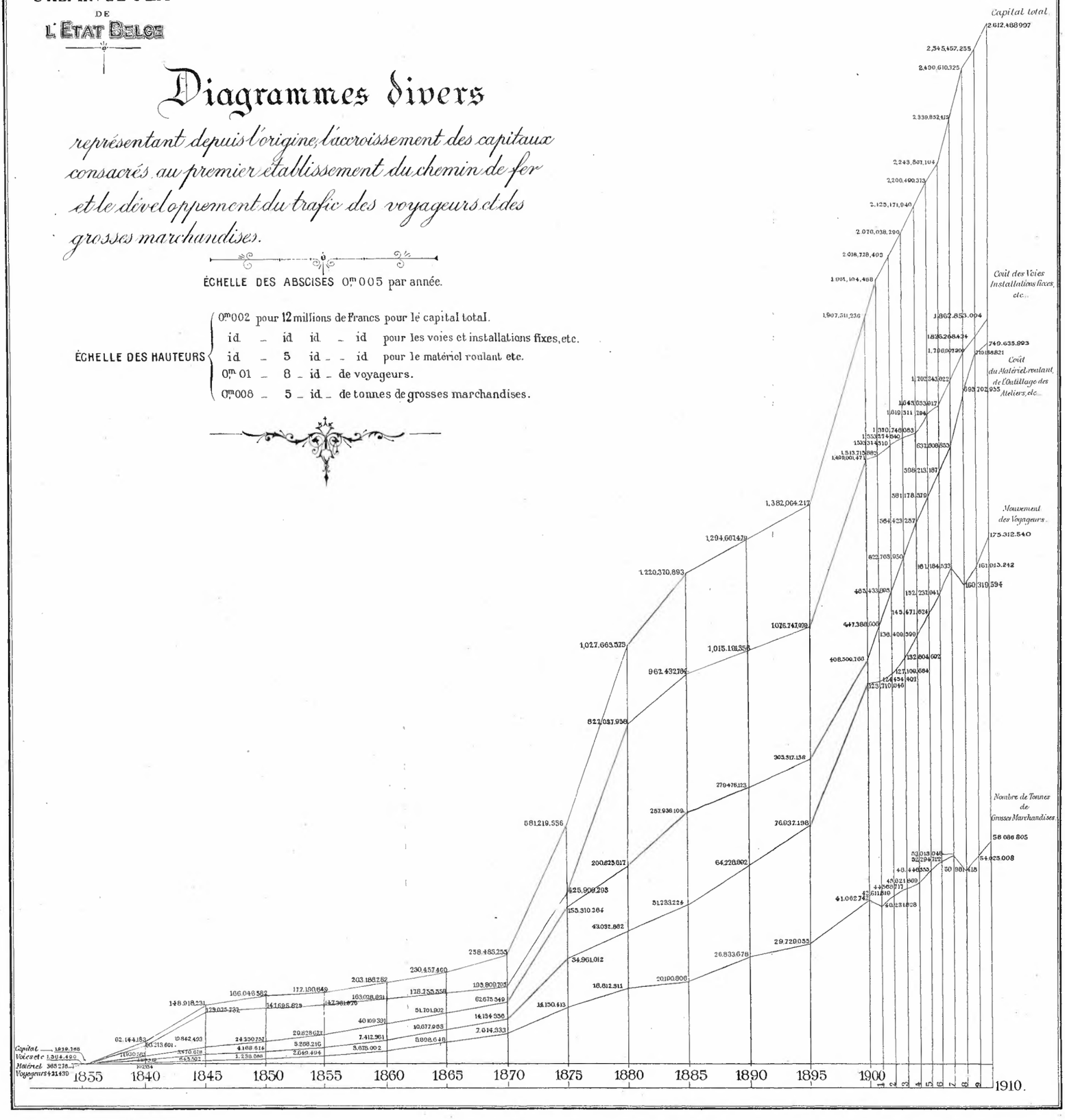
CHEMIN DE FER
DE
L'ETAT BELGE

# Diagrammes divers

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

ÉCHELLE DES ABSCISES 0m 005 par année.

ÉCHELLE DES HAUTEURS
- 0m 002 pour 12 millions de Francs pour le capital total.
- id. – id. id. – id. pour les voies et installations fixes, etc.
- id. – 5 id. – id. pour le matériel roulant etc.
- 0m 01 – 8 – id. – de voyageurs.
- 0m 008 – 5 – id. – de tonnes de grosses marchandises.



(1)

# PARTIE B

# POSTES

(2)

# POSTES

## I.

### Renseignements généraux.

#### § 1er. — Service international.

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

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

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

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

#### § 2. — Service intérieur.

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

Annexes à consulter.

## II.

### Statistiques des correspondances.

### § 1er. — Mouvement général.

I, p. B, 16, et III p. B, 20.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

| | | EN SERVICE INTÉRIEUR. | EN SERVICE INTERNATIONAL. | Ensemble. |
|---|---|---|---|---|
| Lettres de toutes catégories | En 1910 | 137,362,588 | 71,334,087 | 208,696,675 |
| | En 1909 | 128,103,527 | 65,516,970 | 193,620,497 |
| | Différences en 1910 | + 9,259,061 ou + 7.23 p. °/o | + 5,817,117 ou + 8.88 p. °/o | +15,076,178 ou + 7.79 p. °/o |
| Cartes postales | En 1910 | 93,404,350 | 26,331,862 | 119,736,212 |
| | En 1909 | 87,078,302 | 25,523,122 | 112,601,424 |
| | Différences en 1910 | + 6,326,048 ou + 7.26 p. °/o | + 808,740 ou + 3.17 p. °/o | + 7,134,788 ou + 6.34 p. °/o |
| Totaux | En 1910 | 230,766,938 | 97,665,949 | 328,432,887 |
| | En 1909 | 215,181,829 | 91,040,092 | 306,221,921 |
| | Différences en 1910 | +15,585,109 ou + 7.24 p. °/o | + 6,625,857 ou + 7.28 p. °/o | +22,210,966 ou + 7.25 p. °/o |

La progression accusée par ces chiffres est due au mouvement de reprise qui s'est manifesté dans les affaires commerciales pendant l'exercice écoulé.

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1910, de 9,640,852 contre 9,196,928 en 1909. C'est, pour 1910, une augmentation de 443,924 cartes ou 4.83 p. c.

I, p. B, 17, et III, p. B, 22.

En 1910, la poste a, en outre, transporté 36,091,149 lettres de service. C'est, sur 1909 (35,473,873), une augmentation de 617,276 lettres ou 1,74 p. c.

Annexes à consulter

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

| | JOURNAUX. | IMPRIMÉS. | ÉCHANTILLONS. | PAPIERS D'AFFAIRES. |
|---|---|---|---|---|
| En 1910. . . . . | 171,961,993 | 246,988,121 | 10,837,831 | 4,158,984 |
| En 1909. . . . . | 160,521,278 | 220,865,628 | 10,582,318 | 3,962,086 |
| Différences en 1910. . . | + 11,443,715 ou + 7.13 p. % | + 26,122,493 ou + 11.83 p % | + 255,513 ou + 2.41 p % | + 196,898 ou + 4.97 p.% |

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

## § 2. — Lettres ordinaires.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges* était de 126,108,131 en 1909; il est de 135,177,770 en 1910; augmentation : 9,069,639 lettres ou 7.19 p. c. III, p. B, 22.

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

C'est une moyenne de 23 lettres par habitant, en prenant pour base de calcul la population du royaume au 31 décembre 1910 (7,516,730 habitants). Cette moyenne était de 21.45 par habitant pour 1909.

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

En 1910, *il est tombé au rebut* 399,525 lettres et cartes postales originaires de Belgique. Sur ce nombre, 125,876 lettres et cartes postales (31.50 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification. III, p. B, 25

En 1909, il y avait eu 372,390 lettres et cartes postales-rebut, dont 127,905 (32.47 p. c.) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1910, de 8,518, dont 203 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 7,787.55. Il en a été retrouvé 1,880 ou 22.00 p. c., parmi lesquelles 11 contenaient pour fr. 195.00 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1909, de 7,417, dont 174 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 9,618.74. Sur ce nombre, 1,910 lettres ou 25.00 p. c., dont 2 renfermaient pour fr. 41.00 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires échangées en service international* était de 62,667,572 en 1909; il est de 68,249,769 en 1910; augmentation : 5,582,197 ou 8.91 p. c. III, p. B, 22.

Annexes à consulter.

## § 3. — Lettres recommandées.

III, p. B, 22. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,766,237 en 1909, à 1,952,728 en 1910, soit 186,491 envois ou 10.56 p. c. en plus pour 1910.

5 objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1910.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1910, à un échange de 2,888,733 lettres recommandées. C'est, sur 1909 (2,665,312), une diminution de 223,421 ou 8.38 p. c.

## § 4. — Lettres et boîtes avec valeur déclarée

II, p. B, 18 et III, p. B, 22. En 1910, il a été expédié 232,090 lettres assurées, *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 388,492,789.88. C'est, sur 1909, une augmentation de 2,931 en nombre et de fr. 18,791,573.94 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,674 francs pour 1910 ; il était de 1,639 francs en 1907, de 1,631 francs en 1908 et de 1,613 francs en 1909.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1910, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 106,992.40. C'est, sur 1909, une augmentation de fr. 2.139.70. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 43,994.60 en 1910, contre fr. 46,226.10 en 1909, soit une diminution de fr. 2,231.50.

En *service international*, il a été échangé 185,556 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 177,082,775.50. Comparativement au mouvement de 1909, c'est une augmentation de 9,744 en nombre et de fr. 9,117,907.72 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1910, à un échange de 10,029 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 3,550,161.19. C'est, sur 1909, une augmentation de 1,755 en nombre et de fr. 875,418.72 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1910, le nombre de 427,675 envois, représentant une valeur de fr. 569,125,726.57, avec un produit de fr. 241,482.33.

5 lettres-valeur ont été perdues ou spoliées en 1910.

L'administration a payé, en 1910, une indemnité de 500 francs pour avarie survenue, pendant le transport, au contenu d'une boîte avec valeur déclarée.

## § 5. — Envois exprès.

III, p. B 23. Le nombre des envois exprès qui ont été remis dans le royaume a été, en 1910, de 2,866,071 environ ; 214,550 envois ont été délivrés par la Poste et 2,651,521 par le télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1909 (2,659,154), l'augmentation est de 206,917 (ou 7.86 p. c.).

Annexes à consulter.

III.

**Opérations pour compte de tiers.**

## *A.* — MANDATS ET BONS DE POSTE.

### § 1er. — Mandats (service intérieur).

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1910, à 2,300,587 (1) et le montant à fr. 364,386,236.11. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1° 96,564 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,555,570.26, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2° une somme de 926,765 francs, payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,039,046.50, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 2,992.10 et fr. 4,246.35. L'augmentation sur l'année précédente est de 138,621 mandats (6.41 p. c.), d'une valeur totale de fr. 60,054,943.38 (19.73 p. c.). II, p. B, 18, III, p. B, 20 et 21.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 39,451.45 (6.00 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 140.77 en 1909, s'est élevée à fr. 158.39 en 1910.

En 1910, il a été créé pour le service des versements et des payements (par transfert) en compte courant 56,720 mandats de versement pour une somme globale de fr. 69,211,159.23 et 46,091 mandats de payement au montant total de fr. 19,181,264.95. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

### § 2. — Bons de poste.

Il a été délivré, en 1910, 1,973,066 bons de poste, d'un montant global de 16,758,572 francs, soit en plus, sur l'année 1909, 85,673 titres (4.54 p. c.), représentant une valeur de 708,949 francs (4.42 p. c.). II, p. B, 18, III, p. B, 20 et 21,

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 5,230.40 (4.35 p. c.).

### § 3. — Mandats (service international).

Pendant l'exercice 1910, il a été émis en Belgique 747,629 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 53,535,829.67. C'est, sur 1909, une augmentation de 61,879 (9.02 p. c.) pour le nombre et de fr. 7,668,008.27 (16.72 p. c.) pour la valeur des titres. II, p. B, 18, III, p. B, 20 et 21.

Il a été payé, pendant le même exercice, 745,240 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 52,555,241.35 ; l'augmentation, sur l'exercice 1909, est de 71,224 mandats (10.57 p. c.), d'une valeur totale de fr. 5,794,064.93 (12.39 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 375,316.55, soit une augmentation de fr. 39,228.96 (11.67 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 86,723 mandats émis sans taxe pour les besoins du service.

Annexes à consulter

En 1910 (du 1er novembre au 31 décembre), il a été exécuté 167 virements internationaux (1) pour une somme globale de fr. 289,069.22, au départ et à l'arrivée. Ces transferts ont été confondus avec les mandats originaires et à destination de l'étranger.

## *B.* — EFFETS DE COMMERCE.

### § 1er. — Acceptation.

II, p. B, 19, III, p. B, 22 et 23.

En 1910, 42,238 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,447.60, soit une augmentation de 1.40 p. c. comparativement à l'exercice précédent (41,633 effets ayant rapporté fr. 8,330.60 de taxes).

Il a été fait 368 protêts par huissiers et 233 par agents des postes.

### § 2. — Encaissement.

II, p. B, 19. III, p. B, 22 et 23.

Il a été déposé, en 1910, 3,761,583 effets, s'élevant ensemble à fr. 936,398,011.32. C'est, sur 1909, une augmentation de 122,531 en nombre (3.37 p. c.) et de fr. 29,311,282.53 (3.25 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,373,371.30, dépassant de fr. 42,521.85, ou 3.20 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 77,982 protêts par huissiers et 153,874 par les agents des postes.

Les sommes versées en compte courant à la Banque nationale de Belgique, au profit de déposants d'effets de commerce ou de tiers désignés par eux, ont atteint fr. 137,140,521.90, chiffre supérieur de fr. 54,949,153.56 au montant des versements opérés en 1909.

## *C.* — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 19, III, p. B, 20 et 21.

Il a été déposé, en 1910, 108,751 coupons (2) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,042,916.64.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1909, avait été de 112,384 et le montant, de fr. 1,029,626.77.

Il y a donc eu diminution de 3,633 (3.23 p. c.) quant au nombre des valeurs et augmentation de fr. 13.289.87 (1.29 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,199.37 en 1909, n'a atteint, en 1910, que fr. 2,152.10, soit une différence en moins de fr. 47.27 (2.15 p. c.) sur l'exercice écoulé.

## *D.* — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 20, III, p. B, 22 et 23.

La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement s'est maintenue en 1910.

L'augmentation du nombre des titres déposés (13,169,938) est de 873,619

(1) Service créé par arrêté royal en date du 15 octobre 1910 et inauguré le 1er novembre suivant.

(2) Non compris les coupons des dettes de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

Annexes à consulter.

(7.10 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 574,950,958.03), de fr. 29,018,238.02 (5.32 p. c.)

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 2,315,249.20, soit une différence en plus de fr. 138,402.35 (6.36 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 97,522 quittances de remboursement d'une somme de fr. 1,049,361.70 et qui ont rapporté fr. 15,866.35 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1910, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 82,735,346.98, contre fr. 60,264,047. » pour 1909.

## *E.* — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1909 par 73,069 titres, a été de 78,001 en 1910. L'augmentation a donc été de 4932 (6.75 p. c.). II, p. B, 20, III, p. B, 22 et 23.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 6,279,649.79 contre fr. 5,591,854.53 en 1909, soit une augmentation de fr. 687,795.26 (12.30 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les offices étrangers nous ont transmis 167,720 valeurs, d'où une augmentation de 21,726 (14.88 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 6,719,716.21, accusant une augmentation de fr. 359,632.85 (5.65 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 12,860.90) a augmenté de fr. 1,281.70 (11.07 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 49,051 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 1,060,639.50 et pour lesquels il a été perçu fr. 3,759.20 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

## *F.* — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1910, 791,830 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 91,830.79. II, p. B, 19, III, p. B, 20 et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1909, accusent une augmentation de 40,885 (5.44 p. c.) quant au nombre, et de fr. 6,786.65 (7.98 p. c.) du chef de la taxe.

## *G.* — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après, les opérations faites dans les bureaux de poste pour le compte des Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances, ont généralement continué à progresser. Une diminution s'est produite toutefois en ce qui concerne les achats et les réalisations de fonds publics, les versements à la Caisse d'assurances et les payements faits pour compte de cette Caisse.

## *Caisse d'épargne.*

| | VERSEMENTS. | | REMBOURSEMENTS. | | Livrets existant au 31 décembre. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. |
| En 1910. . . . . | 3,710,967 | 271,771,549 | 1,232 461 | 236,300,347 05 | 2,384,511 | 814,251,161 62 |
| En 1909. . . . . | 3,519,509 | 258,724,294 | 1,217,544 | 228,328,161 33 | 2,290,114 | 770,939,732 35 |
| Différences en 1910 . | + 191 458 | +13,047,255 | + 14,917 | + 7,972,185 70 | + 94,397 | +43,311,429 27 |
| | ou+5.44 p. c. | ou + 5.04 p. c. | ou + 1.22 p. c. | ou + 3.49 p. c. | ou + 4 12 p. c. | ou + 5.62 p. c |

| | Achats de fonds publics. | | Réalisations de fonds publics. | | Carnets de rentes existant au 31 décembre. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | VALEUR NOMINALE. |
| En 1910. . . . . | 44,275 | 64.224,253 06 | 16,026 | 37,202,812 21 | 113,112 | 427,584,300 |
| En 1909. . . . . | 42,733 | 64.572,581 56 | 16,270 | 37,948,379 38 | 107,653 | 401,423,300 |
| Différences en 1910 . | + 1,542 | — 348,328 50 | — 244 | — 745,567 17 | + 5,459 | + 26 161,000 |
| | ou + 3.61 p. c. | ou — 0 54 p. c. | ou — 1.50 p. c. | ou — 1.96 p c. | ou + 5.07 p. c. | ou + 6 52 p. c |

## *Caisse de retraite.*

| | VERSEMENTS. | | PAYEMENTS. | |
|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. |
| En 1910 . . . . | 734,896 | 7,427,585 | 74,829 | 2,271,584 88 |
| En 1909 . . . . | 705,114 | 7,134,355 | 53,205 | 2,006,191 54 |
| Différences en 1910. | + 29,782 | + 293,230 | + 21,624 | + 265,393 34 |
| | ou + 4.22 p. c. | ou + 4 11 p. c | ou + 40.64 p. c. | ou + 13.23 p. c. |

## *Caisse d'assurances.*

| | VERSEMENTS. | | PAYEMENTS. | |
|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. |
| En 1910 . . . . | 8,450 | 599,563 | 104 | 51,758 62 |
| En 1909 . . . . | 7,556 | 631,266 | 226 | 62,198 50 |
| Différences en 1910. | + 894 | — 31,703 | — 122 | — 10,439 88 |
| | ou + 11.83 p. c. | ou — 5.02 p. c. | ou — 53.98 p. c. | ou — 16.78 p. c. |

Annexes à consulter.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

## *H.* — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1910, s'est élevé à 87,853 et le montant à fr. 199,797. En 1909, ce nombre avait été de 88,297 et le montant de fr. 202,096.

II, p. B, 19, III, p. B, 20 et 21. VI, p. B. 24.

On constate donc une diminution de 444 (0.50 p. c.) quant au nombre et de fr. 2,299 (1.14 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1909, de fr. 9,357.90, n'a atteint, en 1910, que fr. 9,341.40, soit une diminution de fr. 16.50 (0.18 p. c.).

## *I.* — TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'administration de l'enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1910, à fr. 70,408.75; cette somme est supérieure de fr. 754.37 ou 1.08 p. c. au montant des droits perçus en 1909 (fr. 69,654.38).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 241,467.46 en 1909, a atteint fr. 259,934.73 en 1910, soit une augmentation de fr. 18,467.27 ou 7.65 p. c.

## *J.* — PAYEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.

Le montant des payements effectués en 1910, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à 13,634,985.

# IV.

### Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux, et à la fin de 1896, 864 bureaux; au 31 décembre 1910, nous comptons 1,574 bureaux, dont 42 ne pourront être mis en activité qu'en 1911.

Parmi ces 1,574 bureaux se trouvent 523 sous-perceptions, 18 bureaux de dépôt de poste, 248 dépôts-relais et 126 agences.

A la fin de 1909, il y avait 10,517 boîtes aux lettres; en 1910, le nombre en a été porté à 10,795, soit 278 nouveaux placements.

| | En 1910. | En 1909. | Différence pour 1910. | |
|---|---|---|---|---|
| Boîtes attachées aux malles-poste . | 58 | 60 | — | 2 |
| — aux trains vicinaux . | 215 | 199 | + | 16 |
| Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste . . . . . | 284,335 | 278,495 | + | 5,840 |

## V.

### Distribution et transmission des correspondances.

#### § 1er. — Service de distribution.

En 1875, il y avait 2,432 facteurs; à la fin de 1896, ce nombre était porté à 3,432.

En 1909, le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était de 5,607. En 1910, il s'est élevé à 5,826; augmentation : 219.

Des 2,630 communes du royaume, il y en a 9 qui sont desservies neuf fois par jour, 12 qui sont desservies six ou sept fois, 79 qui sont desservies cinq fois, 209 quatre fois, 381 trois fois, 1,629 deux fois et 311 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 1,458 localités.

#### § 2. — Service de transmission.

*Bureaux ambulants* (wagons-poste). — Comme en 1909, les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1910, au nombre de 22, sur lesquelles ont circulé 65 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1909, le nombre des ambulants était de 66.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1909, de 6,791 kilomètres; en 1910, il a été de 6,747 kilomètres; diminution : 44 kilomètres.

*Services de malles-poste.* — Ces services ont été, en 1910, au nombre de 61, soit 3 de moins qu'en 1909 (64).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été en 1910 de 2,336 kilomètres, soit 160 kilomètres de moins qu'en 1909 (2,496).

En 1910, les services de malles-poste ont transporté 170,455 voyageurs, soit 11,315 de moins qu'en 1909 (181,770).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des Chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

## VI.

### Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

| | En 1910. | | En 1909. | | Différences pour 1910. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personnel masculin. | Personnel féminin. | Personnel masculin. | Personnel féminin. | Personnel masculin. | Personnel féminin. |
| Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre et sous-percepteurs. . . . | 3,350 | 329 | 3,263 | 324 | + 87 | + 5 |
| Facteurs, gens de service et autres agents subalternes. . . . . | 6,257 | 121 | 6,016 | 113 | + 241 | + 8 |
| Totaux. . . . . | 9,607 | 450 | 9,279 | 437 | + 328 | + 13 |
| | 10,057 | | 9,716 | | + 341 | |
| Pour mémoire : Agents de dépôt et gérants d'agence. . . . . | 25 | 110 | 48 | 91 | — 23 | + 19 |
| | 135 | | 139 | | — 4 | |

## VII.

### Résultats financiers.

#### § 1er. — Recette.

La recette faite en 1910 s'élève à fr. 40,113,518.06, soit une augmentation de fr. 2,631,894.09, ou de 7.02 p. c., sur celle de 1909, qui était de fr. 37,481,623.97.

#### § 2. — Dépense.

La dépense s'est élevée en 1910 à la somme de fr. 19,872,410.37, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1910, à 576,900 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 20,449,310.37 et la recette brute à fr. 40,113,518.06, le rapport entre ces deux sommes est de 50.98 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1910, à fr. 19,664,207.69.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

(15)

# ANNEXES

## DE LA PARTIE B

## N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

| ANNÉES. | LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DE ET POUR L'INTÉRIEUR. | | DE OU POUR L'ÉTRANGER. | | TOTAL. | | DE ET POUR L'INTÉRIEUR. | |
| | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. |
| 1870. . . . . | 32,763,835 | » | 12,318,696 | » | 45,082,531 | » | » | » |
| 1871. . . . . | 36,393,474 | 11.08 | 15,741,622 | 27 79 | 52,135,096 | 15 64 | 682,175 | » |
| 1872. . . . . | 37,775,478 | 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. . . . . | 41,406,219 | 4.47 | 16,902,672 | 3.65 | 58,008,891 | 4.23 | 5 970,549 | 28.19 |
| 1875. . . . . | 42,806,823 | 4.14 | 17,715,948 | 4.81 | 60,522,771 | 4.33 | 7 571,800 | 26.81 |
| 1876. . . . . | 43,491,996 | 1.61 | 18,354,580 | 3.60 | 61,846,576 | 2.18 | 8,393,340 | 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 | 11,130,912 | 10.96 |
| 1879. . . . . | 48,456,143 | 6.94 | 20,570,806 | 7.40 | 69,026,949 | 7.08 | 14,126,918 | 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. . . . . | 57,307,849 | 5.33 | 24,321,460 | 4.75 | 81,629,309 | 5.16 | 18,394,220 | 9.95 |
| 1883. . . . . | 60,314,189 | 5.25 | 26,115,115 | 7.37 | 86,429,304 | 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 | 29,230,551 | 7.54 | 91,498,150 | 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. . . . . | 62,174,789 | 0.39 | 24,656,279 | —14.42 | 86,831,068 | — 4.31 | 21,416,148 | 1.72 |
| 1888. . . . . | 64,563,036 | 3.84 | 26,377,297 | 6.98 | 90,940,333 | 4.73 | 23,212,202 | 8.39 |
| 1889. . . . . | 68,079,200 | 5.45 | 27,388,161 | 3.83 | 95,467,361 | 4.98 | 28,453,048 | 22.58 |
| 1890. . . . . | 67,306,796 | — 1.13 | 28,177,695 | 2.88 | 95,484,491 | 0.018 | 31,014,761 | 9.00 |
| 1891. . . . . | 68,679,999 | 2.04 | 29,122,556 | 3.35 | 97,802,555 | 2.43 | 31,170,984 | 0.50 |
| 1892. . . . . | 70,276,390 | 2.32 | 29,018,851 | — 0.36 | 99,295,241 | 1.53 | 32,914,882 | 5.59 |
| 1893. . . . . | 72,296,026 | 2.87 | 30,011,696 | 3.42 | 102,307,722 | 3.03 | 33,320,300 | 1.23 |
| 1894. . . . . | 75,118,796 | 3.90 | 30,798,815 | 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. . . . . | 86,042,757 | 4.28 | 36,997,464 | 4.69 | 123,040,221 | 4.41 | 43,338,048 | 7.12 |
| 1899. . . . . | 91,112,680 | 5.89 | 39,089,597 | 5.65 | 130,202,277 | 5.82 | 46,523,542 | 7.35 |
| 1900. . . . . | 96,226,602 | 5 61 | 41,391,326 | 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. . . . . | 106,075,075 | 2.43 | 50,206,008 | 3.59 | 156,281,083 | 2.80 | 63,404,666 | 5.66 |
| 1904. . . . . | 106,045,402 | — 0.03 | 49,951,376 | — 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 |
| 1906. . . . . | 115,550,256 | 3.64 | 56,767,830 | 3.38 | 172,318,086 | 3.56 | 77,153,302 | 2.54 |
| 1907. . . . . | 119,958,460 | 3.81 | 59,863,610 | 5.45 | 179,822,070 | 4.35 | 80,354,193 | 4.14 |
| 1908. . . . . | 123,796,537 | 3.20 | 58,749,642 | — 1.86 | 182,546,179 | 1.51 | 82,404,062 | 2 55 |
| 1909. . . . . | 128,103,527 | 3.48 | 65,516,970 | 11.52 | 193,620,497 | 6.07 | 87,078,302 | 5.67 |
| 1910. . . . . | 137,362,538 | 7.23 | 71,334,087 | 8.88 | 208,696,675 | 7.79 | 93,404,350 | 7.26 |
| Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. | 5,175,081 | 4.27 | 3,284,254 | 5.47 | 8,459,335 | 4.66 | 3,631,040 | 4.43 |

(1) Pour les années antérieures à 1870, *voir* le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

*fournies par les dénombrements partiels. — Années* 1870 *à* 1910 (1).

| CARTES POSTALES. | | | | LETTRES DE SERVICE. | | JOURNAUX. | | IMPRIMÉS. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DE OU POUR L'ÉTRANGER. | | TOTAL. | | | | | | | |
| NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. |
| » | » | » | » | 7,961,460 | » | 46,871,539 | » | 18,125,198 | » |
| 5,174 | » | 687,349 | » | 6,851,372 | — 16.19 | 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 |
| 16,120 | 144.57 | 4,673,461 | 51.00 | 7,966,712 | 8.58 | 52,771,524 | 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 | 7,848,600 | 30.03 | 8,499,343 | 4.43 | 65,480,000 | 11.31 | 33,335,000 | 10.76 |
| 1,090,980 | 294.14 | 9,984,320 | 27.21 | 8,868,500 | 4.34 | 68,969,000 | 5.33 | 31,753,000 | — 4.75 |
| 1,639,638 | 50.29 | 11,671,296 | 16.89 | 9,201,495 | 3.75 | 72,058,000 | 4.48 | 30,473,000 | — 4.03 |
| 2,045,602 | 24.75 | 13,176,514 | 12.89 | 9,867,993 | 7.24 | 68,465,000 | — 4.99 | 28,638,000 | — 6.02 |
| 2,593,734 | 26.79 | 16,720,652 | 26.90 | 10,841,141 | 9.86 | 69,712,000 | 1.82 | 28,041,000 | — 2.11 |
| 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 |
| 4,492,656 | 17.38 | 22,586,876 | 11.26 | 13,466,391 | 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 | 13,793,076 | 4.57 | 94,522,000 | 3.61 | 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 |
| 5,515,068 | 1.00 | 26,568,984 | 0.11 | 14,123,401 | 1.48 | 94,394,000 | — 8.85 | 55,268,000 | 7.37 |
| 3,991,091 | —27.63 | 25,407,239 | — 4.37 | 14,816,165 | 4.90 | 94,024,000 | — 0.39 | 56,665,000 | 2.53 |
| 4,272,346 | 7.05 | 27,484,548 | 8.18 | 15,977,216 | 7.83 | 95,837,755 | 1.93 | 59,960,862 | 5.82 |
| 5,878,626 | 37.60 | 31,331,674 | 24.91 | 17,021,282 | 6.53 | 91,546,377 | — 4.48 | 68,457,974 | 14.17 |
| 5,850,316 | — 0.48 | 36,865,077 | 7.38 | 16,567,965 | — 2.66 | 94,639,558 | 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 | 39,260,182 | 5.46 | 17,891,763 | — 3.21 | 100,693,316 | 4.58 | 88,274,979 | 7.68 |
| 6,875,466 | 8.36 | 40,195,766 | 2.38 | 19,103,155 | 6.77 | 108,221,087 | 7.48 | 80,579,743 | — 8.72 |
| 6,977,737 | 1.49 | 42,502,135 | 5.74 | 20,578,796 | 7.72 | 103,449,177 | — 4.41 | 82,263,614 | 2.09 |
| 7,482,020 | 7.23 | 45,177,886 | 6.30 | 20,786,583 | 1.01 | 110,695,533 | 7.00 | 89,061,193 | 8.26 |
| 8,008,546 | 7.04 | 45,376,318 | 0.44 | 20,597,401 | — 0.91 | 101,513,576 | — 8.29 | 91,274,339 | 2.48 |
| 8,961,589 | 11.90 | 49,420,449 | 8.91 | 23,145,817 | 12.37 | 110,587,241 | 8.94 | 96,456,423 | 5.68 |
| 9,836,385 | 9.76 | 53,174,433 | 7.60 | 23,455,925 | 1.34 | 122,451,701 | 10.73 | 107,960,411 | 11.93 |
| 11,276,746 | 14.64 | 57,800,288 | 8.70 | 24,119,478 | 2.83 | 127,701,208 | 4.29 | 114,924,160 | 6.45 |
| 14,206,933 | 25.98 | 65,384,943 | 13.12 | 25,365,108 | 5.17 | 134,724,720 | 5.50 | 123,648,551 | 7.59 |
| 14,921,166 | 5.03 | 70,586,022 | 7.95 | 26,365,128 | 3.94 | 137,755,683 | 2.25 | 133,492,970 | 7.96 |
| 16,752,944 | 12.28 | 76,759,436 | 8.75 | 27,393,304 | 3 90 | 139,744,614 | 1.44 | 154,492,624 | 15.73 |
| 18,244,746 | 8.90 | 81,619,412 | 6.37 | 28,304,902 | 3.33 | 134,639,453 | — 3.65 | 162,972,771 | 5.49 |
| 20,035,204 | 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 | 96,735,787 | 10.12 | 31,440,480 | 6.69 | 147,750,316 | 6.80 | 185,420,949 | 6.85 |
| 22,512,486 | 4.77 | 99,670,788 | 3.03 | 32,667,326 | 3.90 | 152,250,550 | 3.04 | 197,754,969 | 6.65 |
| 23,517,906 | 4.47 | 103,872,099 | 4.22 | 33,682,159 | 3.11 | 152,682,516 | 0.28 | 197,570,577 | — 0.09 |
| 22,652,506 | — 3 68 | 105,056,568 | 1.14 | 35,194,749 | 4.49 | 155,721,476 | 1.99 | 207,562,321 | 5.06 |
| 25,523,122 | 12.67 | 112,601,424 | 7.18 | 35,473,873 | 0.79 | 160,521,278 | 3.08 | 220,865,628 | 6.41 |
| 26,331,862 | 3,17 | 119,736,212 | 6.34 | 36,091,149 | 1.74 | 171,964,993 | 7.13 | 246,988,121 | 11.83 |
| 969,015 | 4.28 | 4,600,085 | 4.38 | 930,134 | 2.81 | 4,841,735 | 3.10 | 12,313,434 | 5.97 |

## N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1910 et 1909.

| | | ANNÉES 1910. | ANNÉES 1909. | DIFFÉRENCES pour 1910. |
|---|---|---|---|---|
| **Lettres et boîtes avec valeur déclarée.** | | | | |
| Nombre des lettres | originaires de l'intérieur — à destination de l'intérieur. | 232,090 | 229,159 | + 2,931 |
| | originaires de l'intérieur — de l'étranger. | 70,207 | 69,663 | + 544 |
| | Ensemble. . . . . | 302,297 | 298,822 | + 3,475 |
| | originaires de l'étranger . . . . . | 115,349 | 106,149 | + 9,200 |
| | Ensemble. . . . . | 417,646 | 404,971 | + 12,675 |
| Nombre des boîtes | originaires de l'intérieur à destination de l'étranger | 1,230 | 991 | + 239 |
| | originaires de l'étranger . . . . . | 8,799 | 7,283 | + 1,516 |
| | Ensemble . . . . . | 10.029 | 8,274 | + 1,755 |
| | Totaux. . . . | 427,675 | 413.245 | + 14,430 |
| Montant des lettres | originaires de l'intérieur — à destination de l'intérieur. | 388,492,789 88 | 369,701,215 94 | + 18,791,573 94 |
| | originaires de l'intérieur — de l'étranger. | 87,783,705 43 | 83,687,384 65 | + 4,096,320 78 |
| | Ensemble. . . . . | 476,276,495 31 | 453,388,600 59 | + 22,887,894 72 |
| | originaires de l'étranger . . . . . | 89,299,070 07 | 84,277,483 43 | + 5,021,586 94 |
| | Ensemble. . . . . | 565,575,565 38 | 537,666,083 72 | + 27,909,481 66 |
| Montant des boîtes | originaires de l'intérieur à destination de l'étranger | 803,791 10 | 532,850 85 | + 270,940 25 |
| | originaires de l'étranger. . . . . | 2,746,370 09 | 2,141,891 62 | + 604,478 47 |
| | Ensemble. . . . . | 3,550,161 19 | 2,674.742 47 | + 875.418 72 |
| | Totaux. . . . . | 569.125,726 57 | 540.340,826 49 | + 28,784,900 38 |
| Produit | port. . . . . | 79,710 75 | 78,283 25 | + 1,427 50 |
| | droit proportionnel et droit fixe réunis. . . . . | 161,771 58 | 157,395 70 | + 4,375 88 |
| | Totaux. . . . . | 241,482 33 | 235,678 95 | + 5,803 38 |
| Nombre de lettres perdues ou spoliées . . . . . | | 5 | 7 | — 2 |
| Montant total des valeurs perdues et remboursées . . . . . | | (2) 4,279 0 | (3) 10.091 16 | — 5,811 96 |
| **Mandats et bons de poste.** | | | | |
| Nombre de | mandats de et à destination de l'intérieur. . . . | (4) 2,300,587 | (5) 2,161,966 | + 138,621 |
| | bons de poste. . . . . | 1,973,066 | 1,887,393 | + 85,673 |
| | mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger. | 747,629 | 685,750 | + 61,879 |
| | Ensemble. . . . . | 5,021,282 | 4,735,109 | + 286,173 |
| | mandats originaires de l'étranger . . . . . | 745,240 | 674,016 | + 71,224 |
| | Totaux. . . . . | 5,766,522 | 5,409,125 | + 357,397 |

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1910, transporté celles que renfermaient 4,841,461 *lettres recommandées* 5 de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 4,219.20 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 9,956.16 à charge du Trésor.

(4) a) Non compris : 1° 96,564 mandats s'élevant à fr. 27,555,570.26 émis en liquidation d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 926,765 (taxe fr. 2,992.10), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,039,046.50 (taxe fr. 4,246.55), payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

b) Il a été créé pour le service des versements et des payements (par transfert) en compte courant, 56,720 mandats de versement pour une somme globale de fr. 69,211,159.23 et 46.091 mandats de payement au montant total de fr. 19,181,264.95. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

c) Du 1er novembre au 31 décembre, il a été exécuté pour le service des virements internationaux (créé par arrêté royal du 15 octobre 1910 et inauguré le 1er novembre suivant) 167 transferts au départ et à l'arrivée, pour une somme globale de fr. 289,069.22. Ces fonds ont été confondus avec le montant des mandats originaires et à destination de l'étranger.

(5) a) Non compris : 1° 98,558 mandats, s'élevant à fr. 28,491,148.80, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2° une somme de fr. 925,552 (taxe fr. 3,220.70), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 1,840,920.29 (taxe fr. 3,881.20) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

b) Du 20 avril au 31 décembre 1909, il a été émis pour le service des versements et des payements (par transfert) en compte courant (créé par arrêté royal du 20 mars 1909 et inauguré le 20 avril suivant), 24,656 mandats de versement pour une sommoe globale de fr. 31,610,056.02 et 12,264 mandats de payement au montant total de fr. 5,807,078.95. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

## N° II. (*Suite*). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1910 et 1909.

| | | ANNÉES 1910 | ANNÉES 1909 | DIFFÉRENCES pour 1910. |
|---|---|---|---|---|
| Montant des | mandats de et à destination de l'intérieur. . . . | (1) 361,386,236 11 | (2) 304,331,292 73 | + 60,054,943 38 |
| | bons de poste. . . . . | 16,758,572 | 16,049,623 » | + 708,949 |
| | mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger. | 53,535,829 67 | 45,867,821 40 | + 7,668,008 27 |
| | Ensemble. . . . . | 434,680,637 78 | 366,248,737 13 | + 68,431,900 65 |
| | mandats originaires de l'étranger . . . . . | 52,555,241 35 | 46,761,176 42 | + 5,794,064 93 |
| | Totaux. . . . . | 487,235,879 13 | 413,009,913 55 | + 74,225,965 58 |
| Produit de la taxe. | Mandats du service intérieur . . . . . | 697,164 90 | 657,713 45 | + 39,451 45 |
| | Bons de poste. . . . . | 125,336 30 | 120,105 90 | + 5,230 40 |
| | Mandats du service international . . . . . | 375,316 55 | 336,087 59 | + 39,228 96 |
| | Totaux. . . . . | 1,197,817 75 | 1,113,906 94 | + 83,910 81 |
| Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor. | Nombre . . . . . | 27 | 19 | + 8 |
| | Montant . . . . . | 1,778 87 | 715 95 | + 1,062 92 |
| **Effets de commerce.** | | | | |
| a. *Acceptation.* | | | | |
| Nombre d'effets déposés. . . . . | | 42,238 | 41,653 | + 585 |
| Produit de la taxe . . . . . | | 8,447 60 | 8,330 60 | + 117 |
| Nombre de protêts. . . . . | par huissiers . . . | 368 | 282 | + 86 |
| | par agents des postes | 233 | 174 | + 59 |
| b. *Encaissement.* | | | | |
| Nombre d'effets . . . . . | déposés . . . . . | 3,761,583 | 3,639,032 | + 122,551 |
| | encaissés . . . . . | 3,483,694 | 3,363,011 | + 120,683 |
| Montant des effets . . . . . | déposés . . . . . | 936,398,011 32 | 906,886,728 79 | + 29,511,282 53 |
| | encaissés . . . . . | (3) 877,865,623 36 | (4) 850,647,795 71 | + 27,217,827 65 |
| Produit de la taxe . . . . . | | (5) 1,373,371 30 | 1,330,849 45 | + 42,521 85 |
| Nombre d'effets protestés. . . . . | par huissiers. . . . | 77,982 | 79,531 | — 1,549 |
| | par agents des postes | 153,874 | 154,414 | — 540 |

(1) Voir note (4) de la page 18.
(2) Voir note (5) de la page 18.
(3) Dont fr. 137,140,521.90 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.
(4) Dont fr. 82,191,368.34 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.
(5) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 2,102.10) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 517.60).

## N° II. (*Suite.*) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1910 et 1909.

| | | ANNÉES. 1910. | ANNÉES. 1909. | DIFFÉRENCES pour 1910. |
|---|---|---|---|---|
| **Quittances.** | | | | |
| *Encaissement.* | | | | |
| Nombre de quittances déposées (service intérieur) | | (1) 13,169,938 | 12,296,319 | + 873,619 |
| Montant des quittances | déposées | (2) 574,950,958 03 | (3) 545,932,720 04 | + 29,018,238 02 |
| | encaissées | (1) 494,112,616 88 | 465,265,922 83 | + 28,846,694 05 |
| Produit de la taxe | | (1) 2,315,249 20 | 2,176,846 85 | + 138,402 35 |
| **Abonnements aux journaux.** | | | | |
| Nombre d'abonnements demandés | Journaux belges | 737,728 | 706,967 | + 30,761 |
| | — étrangers | (4) 54,102 | 43,978 | + 10,124 |
| | Totaux | 791,830 | 750,945 | + 40,885 |
| Montant des abonnements souscrits | | 2,993,233 10 | 2,853,106 69 | + 140,126 41 |
| Produit de la taxe | | 91,830 79 | 85,044 14 | + 6,786 65 |
| **Permis de pêche.** | | | | |
| Nombre de permis délivrés | | 87,853 | 88,297 | — 444 |
| Montant des permis délivrés | | 199,797 | 202,096 | — 2,299 |
| Produit de la taxe | | 9,341 40 | 9,357 90 | — 16 50 |
| **Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.** | | | | |
| *Encaissement.* | | | | |
| Nombre de coupons et de titres amortis déposés | | 108,781 | 112,384 | — 3,633 |
| Montant des coupons et des titres amortis | déposés | 1,042,916 64 | 1,029,626 77 | + 13,289 87 |
| | encaissés | 1,026,829 59 | 1,014,576 10 | + 12,253 49 |
| Produit de la taxe | | 2,152 10 | 2,199 37 | — 47 27 |
| **Recouvrements de valeurs avec l'étranger.** | | | | |
| Nombre de valeurs déposées | originaires de l'intérieur | (5) 78,001 | 73,069 | + 4,932 |
| | — l'étranger | (6) 167,720 | 145,994 | + 21,726 |
| Montant des valeurs à recouvrer | — l'intérieur | (5) 6,279,649 79 | 5,591,854 53 | + 687,795 26 |
| | — l'étranger | (6) 6,719,716 21 | 6,360,083 36 | + 359,632 85 |
| Montant des valeurs recouvrées | — l'intérieur | (5) 4,968,816 09 | 4,545,807 65 | + 423,008 44 |
| | — l'étranger | 5,308,199 26 | 5,050,645 10 | + 257,554 16 |
| Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger | | 12,860 90 | 11,579 20 | + 1,281 70 |
| Nombre de valeurs protestées en Belgique | par huissiers | 187 | 187 | + 0 |
| | par agents des postes | 61 | 59 | + 2 |

(1) Y compris 97,522 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,049,361.70 et ayant donné un produit de fr. 15,866.35.
(2) Y compris fr. 90,678,880.04 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 82,755,546.98).
(3) Y compris fr. 66,042,822.28 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 60,264,017).
(4) Non compris 825 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
(5) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.
(6) Y compris 40,051 envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,050,659.50 et pour lesquels on a perçu fr. 3,759.20 du chef de taxes d'encaissement des envois recouvrés.

N° III. — *Renseignements statistiques du mouvement postal.*

Comparaison des années 1910 et 1909.

## N° III. — *Renseignements*

Comparaison des

| DÉSIGNATION DU MOUVEMENT. | | LETTRES | | | | | | | | CARTES POSTALES. | CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PRIVÉES | | | | DE SERVICE | | | Totaux. | | |
| | | ordinaires. | recommandées. | assurées. | Ensemble. | ordinaires. | recommandées. | Ensemble. | | | |
| Intérieur. | En 1910 | 135,177,770 | 1,952,728 | 232,090 | 137,362,588 | 32,885,892 | 2,932,884 | 35,818,776 | 173,181,364 | 93,404,350 | 9,640,852 |
| | En 1909 | 126,108,131 | 1,766,237 | 229,159 | 128,103,527 | 32,347,481 | 2,918,443 | 35,265,927 | 163,369,454 | 87,078,302 | 9,196,928 |
| | Différences | +9,069,639 | + 186,491 | + 2,931 | + 9,259,061 | + 538,408 | + 14,441 | + 552,849 | + 9,811,910 | +6,326,048 | + 443,924 |
| International. Expéditions de Belgique. | En 1910 | 37,734,817 | 1,315,685 | (a) 71,437 | 39,151,939 | 56,024 | 48,129 | 104,153 | 39,256,092 | 14,000,686 | » |
| | En 1909 | 33,701,024 | 1,237,808 | (b) 70,654 | 35,009,486 | 58,920 | 41,646 | 100,566 | 35,110,052 | 13,795,666 | » |
| | Différences | + 4,033,793 | + 107,877 | + 783 | + 4,142,453 | — 2,896 | + 6,483 | + 3,587 | + 4,146,040 | + 205,020 | » |
| International. Expéditions de l'étranger. | En 1910 | 30,514,952 | 1,543,048 | (c) 124,148 | 32,182,148 | 119,548 | 48,672 | 168,220 | 32,350,368 | 12,331,176 | » |
| | En 1909 | 28,966,548 | 1,427,504 | (d) 113,432 | 30,507,484 | 66,300 | 41,080 | 107,380 | 30,614,864 | 11,727,456 | » |
| | Différences | + 1,548,404 | + 115,544 | +10,716 | + 1,674,664 | + 53,248 | + 7,592 | + 60,840 | +1,735,504 | + 603,720 | » |
| En général. | En 1910 | 203,427,539 | 4,811,461 | (e) 427,675 | 208,696,675 | 33,061,464 | 3,029,685 | 36,091,149 | 244,787,824 | 119,736,212 | 9,640,852 |
| | En 1909 | 188,775,703 | 4,431,549 | (f) 413,245 | 193,620,497 | 32,472,704 | 3,001,169 | 35,473,873 | 229,094,370 | 112,601,424 | 9,196,928 |
| | Différences | +14,651,816 | + 409,912 | +14,430 | +15,076,178 | + 588,760 | + 28,516 | + 617,276 | +15,693,454 | +7,134,788 | + 443,924 |

(a) Dont 1,230 boîtes avec valeur déclarée.
(b) Dont 991 boîtes avec valeur déclarée.
(c) Dont 8,799 boîtes avec valeur déclarée.
(d) Dont 7,283 boîtes avec valeur déclarée.
(e) Dont 10,029 boîtes avec valeur déclarée.
(f) Dont 8,274 boîtes avec valeur déclarée.
(g) Y compris 97,522 quittances d'envois contre remboursement.
(h) Y compris les envois contre remboursement.
(i) Y compris 49,031 envois contre remboursement.
(j) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.
(k) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attachement.
(l) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

| | | |
|---|---|---|
| Exprès . . . | remis par la Poste . . . . . | 214,550 |
| | — le Télégraphe . . . . . | 2,651,521 |
| | Total. . . | 2,866,071 |

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,866,071 figurant en tête de la colonne.

*statistiques du mouvement postal.*

années 1910 et 1909.

| JOURNAUX. | IMPRIMÉS. | ÉCHANTILLONS. | PAPIERS D'AFFAIRES. | MANDATS ET BONS de poste. | | COUPONS d'actions et d'obligations et titres amortis déposés. | EXPRÈS. (Envois de toute nature.) | EFFETS de commerce déposés | | QUITTANCES déposées à l'encaissement. | ABONNEMENTS souscrits à la poste | | LETTRES taxées en rebut. | Boîtes louées pour le retrait des correspondances. | Permis de pêche. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Mandats. | Bons. | | | à l'acceptation. | à l'encaissement. | | aux journaux belges. | aux journaux étrangers. | | | |
| 152,458,075 | 216,311,282 | 6,774,326 | 3,428,282 | 2,300,587 | 1,913,056 | 108,751 | (i) 2,866,071 | 42,238 | 3,761,583 | (g) 13,169,928 | 737,728 | » | 251,033 | 2132 | 87,853 |
| 141,450,983 | 192,956,837 | 6,202,144 | 3,202,342 | 2,161,966 | 1,837,393 | 112,384 | 2,659,154 | 41,653 | 3,639,032 | 12,268,31 | 704,967 | » | 242,223 | 2116 | 88,297 |
| +11,007,092 | +23,354,445 | + 572,182 | +225,940 | + 138,621 | + 85,673 | — 3,633 | +206,917 | + 585 | + 122,551 | +873,619 | +30,761 | » | + 8,810 | +16 | — 444 |
| 10,685,522 | 18,686,107 | 1,987,093 | 307,266 | 747,629 | » | » | 116,969 | » | » | (h) 78,001 | (j) | » | 148,19. | » | » |
| 10,038,859 | 14,857,363 | 2,355,502 | 341,456 | 685,750 | » | » | 92,152 | » | » | 73,069 | (j) | » | 130,167 | » | » |
| + 47,663 | + 3,828,744 | — 368,409 | — 34,190 | + 61,879 | » | » | +24,817 | » | » | + 4,932 | (j) | » | +18,325 | » | » |
| 8,820,396 | 11,999,732 | 2,076,412 | 423,436 | 745,240 | » | » | (l) | » | » | (i) 167,720 | » | 54,102 | (k) | » | » |
| 8,431,436 | 13,051,428 | 2,024,672 | 418,288 | 674,016 | » | » | » | » | » | 145,994 | » | 43,978 | (k) | » | » |
| + 388,960 | — 1,060,696 | + 51,740 | + 5,148 | + 71,224 | » | » | » | » | » | + 21,726 | » | +10,124 | (k) | » | » |
| 171,964,093 | 246,988,121 | 10,837,831 | 4,158,981 | 3,793,456 | 1,973,066 | 108,751 | 2,983,040 | 42,238 | 3,761,583 | 12,415,659 | 737,728 | 54,102 | 399,525 | 2132 | 87,853 |
| 160,521,278 | 220,865,628 | 10,582,318 | 3,962,086 | 3,521,732 | 1,887,393 | 112,384 | 2,731,316 | 41,653 | 3,639,032 | 12,515,382 | 700,967 | 43,978 | 372,390 | 2116 | 88,297 |
| +11,443,715 | +26,122,493 | + 255,513 | +196,898 | + 271,724 | + 85,673 | — 3,633 | +251,724 | + 585 | + 122,551 | +900,277 | +30,761 | +10,124 | +27,135 | + 16 | — 444 |
| | | | | + 357,397 | | | | | | | | | | | |

## 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 versements et les payements par transfert en compte courant |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. |
| Résultats de l'année. | 1910. . . . | 34,712,428 49 | 1,381,818 90 | 879,507 12 | 91,830 79 | 9,341,40 | 29,130 85 |
| | 1909. . . . | 32,066,354 51 | 1,339,180 05 | 837,367 17 | 85,044 14 | 9,357 90 | 41,664 30 |
| Différences pour 1910. | en plus . . | 2,646,073 98 | 42,638 85 | 42,139 95 | 6,786 65 | » | (*) 17,766 55 |
| | en moins. . | » | » | » | » | 16 50 | » |

## N° V. — *Relevé des valeurs postales d'affranchissement*

**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 50 cent. | DE 1 franc. | DE 2 francs. | dits de cha DE 2 cent | DE 4 cent. | DE 10 cent. |
| Résultats de l'année. | 1910 . | 237,153,860 | 23,409,575 | 123,407,782 | 141,833 8.6 | 9,456,373 | 22,608,069 | 2,460,784 | 2,163,481 | 444,528 | 112,452 | 581,413 | 304,310 | 375,563 |
| | 1909 . | 221,131,337 | 23,154 730 | 110,984,528 | 131,306,870 | 9,080,563 | 20,821,365 | 2,235,090 | 2,001,518 | 385,926 | 88,811 | » | » | » |
| Différences pour 1910. | en plus . | 16,017,523 | 254,845 | 12,423,254 | 10,527,026 | 375,810 | 1,786,704 | 225,694 | 161,963 | 58,602 | 23,641 | 581,413 | 304,310 | 375,563 |
| | en moins. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

**VA.**

| | | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c | Fr. c | Fr c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Résultats de l'année. | 1910 . | 2,371,538 60 | 468,191 50 | 6,170,389 10 | 14,183,381 60 | 1,891,274 60 | 5,652,017 25 | 861,274 40 | 1,081,740 50 | 444,528 » | 224,904 » | 11,628 26 | 12,172 40 | 37,556 3 |
| | 1909 . | 2,211,363 57 | 463,094 60 | 5,549,226 40 | 13,130,687 » | 1,816,112 60 | 5,205,341 25 | 782,281 50 | 1,000,759 » | 385,926 » | 177,622 » | » | » | » |
| Différences pour 1910. | en plus . | 160,175 23 | 5,096 90 | 621,162 70 | 1,052,702 60 | 75,162 » | 446,676 » | 78,992 90 | 80,981 50 | 58,602 » | 47,282 » | 11,628 26 | 12,172 40 | 37,556 3 |
| | en moins. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(*a*) A cette somme, il y a lieu d'ajouter celle de fr. 29,181.40, montant de la taxe des quittances téléphoniques, non représentée en timbres-poste, soit au total . . . . . fr. 37,446,985 54
Toutefois, il n'a été porté en recette, en 1910, que . . . . . » 36,103,588 79

soit en moins . . . . . fr. 1,343,396 75
montant de la valeur des timbres-poste à déduire pour :
1° Taxe des non-valeurs . . . . . » 91,115 15
2° Bulletins d'épargne . . . . . » 177,710 49
3. Frais de remise des objets exprès par les bureaux de poste . . . . . » 37,865 64
4 Id. Id. Id. Id. télégraphiques . . . . . » 566,300 17
5° Affranchissement des télégrammes . . . . . » 85,722 71
6° Surtaxe des timbres de charité . . . . . » 46,494 42
7° Appoint sur les bons de poste . . . . . » 338,188 17
Total. . . fr. 1,343 396 75

En 1909, il avait été porté en recette . . . . . fr. 33,414,892 46

(*) Les timbres dits de charité ont été émis le 1er juin 1910.

*Comparaison des années* 1910 *et* 1909.

| TAXE SUR LES MANDATS DE POSTE. Service interne. | TAXE SUR LES MANDATS DE POSTE. Service international. | TAXE sur les bons de poste. | PRODUITS extraordinaires. | RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—). | ENSEMBLE. | *Observations.* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | (*) Service inauguré en avril 1909. |
| 675,017 40 | 374,405 29 | 125,936 30 | 43,921 44 | 1,790,480 11 | 40,113,518 06 | |
| 653,051 05 | 328,656 56 | 120,105 90 | 71,704 27 | 1,959,138 12 | 37,481,623 97 | |
| 21,966 35 | 45,748 73 | 5,230 40 | » | » | 2,631,894 09 | |
| » | » | » | 27,782 86 | 168,658 01 | » | |

*vendues. — Comparaison des années* 1910 *et* 1909.

**TITÉS.**

| rité (*) DE 15 cent. | Carnets de timbres de fr. 2.02. | Coupons-réponse de fr. 0.28 | ENVELOPPES timbrées de 11 centimes. | CARTES POSTALES. SIMPLES. DE 5 cent. | CARTES POSTALES. SIMPLES. DE 10 cent. | CARTES POSTALES. DOUBLES. DE 10 cent. | CARTES POSTALES. DOUBLES. DE 20 cent. | CARTES-LETTRES. DE 10 cent. | CARTES-LETTRES. DE 25 cent. | CHIFFRES-TAXES. DE 5 cent. | CHIFFRES-TAXES. DE 10 cent. | CHIFFRES-TAXES. DE 20 cent. | CHIFFRES-TAXES. DE 30 cent. | CHIFFRES-TAXES. DE 60 cent. | CHIFFRES-TAXES. DE 1 franc | TOTAL. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 329,852 | 46,326 | 62,831 | 178,828 | 64,557,171 | 2,620,986 | 337,129 | 20,125 | 5,196,790 | 41,281 | 354,281 | 781,911 | 300,655 | 285,747 | 34,790 | 7,385 | 629,485,674 |
| » | 49,632 | 53,121 | 165,334 | 52,969,111 | 2,467,031 | 318,781 | 26,373 | 4,933,931 | 33,753 | 318,885 | 748,057 | 390,373 | 193,017 | 30,238 | 6,288 | 583,903,633 |
| 329,852 | » | 9,710 | 12,994 | 1,588,060 | 182,955 | 18,348 | 2,752 | 262,859 | 7,528 | 35,428 | 35,854 | » | 92,730 | 4,552 | 1,097 | + 45,582,041 |
| » | 3,306 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 95,718 | » | » | » | |

**LEURS.**

| Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | (a) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 19,477 80 | 93,513 82 | 17,592 68 | 19,616 08 | 2,727,858 55 | 262,998 60 | 33,712 90 | 5,825 » | 519,679 » | 10,920 25 | 17,714 05 | 78,191 10 | 60,131 » | 85,724 10 | 17,395 » | 7,385 » | 37,417,804 14 |
| » | 100,256 64 | 14,873 88 | 18,186 74 | 2,648,455 55 | 246,703 10 | 31,878 10 | 5,274 60 | 493,393 10 | 8,438 25 | 15,942 75 | 74,605 70 | 79,274 60 | 37,905 10 | 15,119 » | 6,288 » | 34,539,008 87 |
| 49,477 80 | » | 2,718 80 | 1,429 34 | 79,403 » | 16,295 50 | 1,834 80 | 550 40 | 26,285 90 | 1,882 » | 1,771 30 | 3,585 40 | » | 21,819 » | 2,276 » | 1,097 » | +2,878,795 31 |
| » | 6,678 12 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 19,143 60 | » | » | » | |

## N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1910 et 1909.

| DÉSIGNATION du MOUVEMENT. | | PERMIS de fr. 1 (simples) | 2 (doubles) | 2 (simples) | 4 (doubles) | 5 (simples) | 10 (simples) | TOTAL. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | QUANTITÉS. | | | | |
| Résultats de l'année | 1910. . . | 25,049 | 2,621 | 48,964 | 6,521 | 743 | 3,955 | 87,853 |
| | 1909. . | 25,622 | 2,441 | 48,828 | 6,438 | 748 | 4,220 | 88,297 |
| Différences pour 1910 | en plus. . | » | 180 | 136 | 83 | » | » | — 444 |
| | en moins. | 573 | » | » | » | 5 | 265 | |
| | | | | VALEURS. | | | | |
| | | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | r F | Fr. |
| Résultats de l'année | 1910. . . | 25,049 | 5,242 | 97,928 | 26,084 | 5,944 | 39,550 | 199,797 |
| | 1909. . . | 25,622 | 4,882 | 97,656 | 25,752 | 5,984 | 42,200 | 202,096 |
| Différences pour 1910 | en plus. . | » | 360 | 272 | 332 | » | » | — 2,299 |
| | en moins. | 573 | » | » | » | 40 | 2,650 | |

(1)

# PARTIE C.

---

# TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

(2)

# TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

## CHAPITRE Ier

### TÉLÉGRAPHES

### I.

**Renseignements généraux.**

§ 1. Service international.

Des réductions importantes de taxes ont été accordées en faveur des télégrammes échangés avec divers pays de l'Amérique du Sud.

*Le dégrèvement qui résulte, pour le public belge, de ces réductions peut être évalué à 120,000 francs par an.*

*
* *

Un câble a été immergé entre Ténériffe (Canaries) et Monrovia (Libéria). Il forme la deuxième section d'une ligne qui reliera l'Allemagne à l'Amérique du Sud (1).

Un câble a également été posé entre l'île Saint-Vincent (Cap-Vert) et Buenosaires, par l'île Ascension. Ce câble est destiné à faciliter les communications de l'Afrique et de l'Europe avec la République Argentine et les pays de la côte occidentale de l'Amérique du Sud.

*
* *

La correspondance en langage convenu est maintenant admise dans les relations avec la Turquie.

§ 2 Affranchissement des télégrammes.

Jusque dans ces dernières années, les timbres-poste ne pouvaient servir à affranchir les correspondances télégraphiques.

La suppression de cette restriction à l'emploi des valeurs postales a été réclamée, à diverses reprises, par les membres des deux Chambres, mais la mesure demandée présentait des difficultés au point de vue de la séparation des produits respectifs de la poste et du télégraphe.

---

(1) Le raccordement de cette deuxième section à la côte de l'Amérique du Sud (Pernambouc), a été effectué au commencement de l'année 1911. La nouvelle voie est ouverte au public, depuis le 30 mars.

Des dispositions nouvelles, prises d'un commun accord par les administrations intéressées, ont aplani ces difficultés. Depuis le mois de juin 1910, le public est autorisé à affranchir les télégrammes de toutes catégories au moyen de timbres-poste.

Cette amélioration a été bien accueillie. Elle permettra, ultérieurements de supprimer les timbres-télégraphe (1).

## § 3. Radiotélégraphie.

La Belgique fut une des premières nations à appliquer les découverte, scientifiques permettant d'échanger des messages à travers l'espace au moyen de radiations électriques.

Dès juillet 1902, les paquebots de la ligne d'Ostende à Douvres furent pourvus du télégraphe sans fil, en même temps qu'une station radiotélégraphique était établie à Nieuport. Les malles de l'État se trouvèrent ainsi en mesure de se tenir en relation constante avec la côte durant le cours de leur traversée.

Ce système d'intercommunication, limité tout d'abord à l'échange des télégrammes intéressant la régularité et la sécurité de la navigation, fut ouvert à la correspondance publique, en mars 1904.

Depuis le 1er septembre 1908, en conformité des stipulations de la Convention internationale conclue à Berlin, en 1906, entre la généralité des États maritimes, à l'effet de régler les conditions de fonctionnement de la télégraphie sans fil sur toute la surface du globe, les relations de la station côtière de Nieuport furent étendues à la correspondance générale avec tous les navires, belges et étrangers, passant dans son rayon d'action.

En raison de cette extension, les installations de ladite station ont été complètement réfectionnées, de manière à les mettre à la hauteur des tous derniers progrès réalisés dans le domaine de la télégraphie sans fil. Des perfectionnements seront incessamment apportés aussi à l'équipement radio télégraphique des paquebots de la ligne Ostende-Douvres, à l'effet d'augmenter la portée de ces postes de bord et de les mettre ainsi en mesure de correspondre avec les stations côtières étrangères et notamment avec celle de la Grande-Bretagne.

(1) La suppression des timbres-télégraphe est un fait accompli depuis le 1er mars 1911.

# II.

## Statistique des correspondances et de leur produit

### § 1. — Mouvement général et recette

Le mouvement général de l'exploitation télégraphique ainsi que la recette effectuée, en 1910 et en 1909, sont résumés et comparés au tableau ci-après :

| | | Mouvement | | | Recette | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910 | 1909 | Différence en 1910 | 1910 | 1909 | Différence en 1910 |
| Télégrammes privés | intérieurs | 3,849,346 | 3,603,838 | + 245,508 ou 6,81 % | 2,2 5,050 80 | 2,073,385.21 | + 151,665.59 ou 7,31 % |
| | internationaux — au départ et à l'arrivée | 4,087,310 | 3,570,653 | + 516.657 ou 14,47 % | 3,313,434.00 | 2,863,398 93 | + 450,035.07 ou 15 72 % |
| | internationaux — en transit | 672,910 | 702,265 | — 29.325 ou 4,18 % | 391,703 68 | 409,952 78 | — 18,249.10 ou 4 45 % |
| | Totaux | 8,609,596 | 7 876,756 | + 732,840 ou 9,30 % | 5,950,188.48 | 5,346,736.92 | + 583,151.56 ou 10,91 % |
| Télégrammes de service | | 12,078,400 | 10,056,800 | + 2,021,600 ou 20,10 % | — | — | — |
| Exprès postaux distribués par les porteurs du télégraphe | | 2 663,064 | 2,472,030 | + 191,034 ou 7,73 % | 564.773.97 | 524,070.36 | + 40,703 61 ou 7,77 % |
| Recettes diverses | Abonnements aux adresses écrites sous une forme abrégée ou conventionnelle, etc. | | | | 89,197 75 | 81,757.75 | + 7,440.00 ou 9,10 % |
| | Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques et produits extraordinaires | | | | 5,406.00 | 4,684.09 | + 721,9 1 ou 15.41 % |
| | Total des recettes télégraphiques | | | | 6,589,566.20 | 5,957,249.12 | + 632 317.08 ou 10,61 % |

#### a) *Télégrammes privés intérieurs*

Le mouvement de la télégraphie privée à l'intérieur, en 1910, accuse une progression de 245,508 télégrammes ou de 6.81 p. c., comparativement à l'exercice 1909. Ce résultat est dû, en ordre principal, à l'exposition internationale de Bruxelles.

Ci-après la décomposition du mouvement :

| | |
|---|---|
| Télégrammes simples | 3,432,994 |
| — avec réponse payée | 198,109 |
| — urgents | 43,420 |
| — avec exprès payé au départ | 31,931 |
| — avec reçu de dépôt | 33,462 |
| — mandats | 25,181 |
| — spéciaux divers | 84,249 |
| Total | 3,849,346 |

b) *Télégrammes privés internationaux*

1° *Départ et arrivée :*

L'échange des télégrammes entre la Belgique et les pays étrangers a été particulièrement actif pendant l'année 1910, par suite de l'extension des affaires commerciales. L'exposition internationale de Bruxelles a également contribué à développer le trafic. Son influence s'est exercée spécialement sur les relations limitrophes.

L'augmentation de mouvement est de 516,657 télégrammes ou de 14.47 p. c., par rapport à l'exercice 1909.

La répartition des télégrammes internationaux, par pays d'échange, est donnée à l'annexe n° 1.

2° *Transit :*

La diminution de 4.18 p. c. que l'on constate dans la correspondance en transit, pour l'année 1910, porte exclusivement sur les relations anglo-allemandes. Elle s'explique par le fait qu'en 1909, il s'était produit, dans ces relations, un accroissement de mouvement tout à fait anormal (39.95 p. c.).

§ 2. — Télégrammes de service

Le nombre des télégrammes de service émis sans application de taxe s'est élevé en 1910 à 12,078,400 (1). Ils se répartissent comme il suit entre les administrations du département :

| | | |
|---|---|---|
| Télégrammes de service de l'État. | Chemins de fer . . . . . | 11,376,630 ou 94.19 p. c. |
| | Postes . . . . . | 154,600 ou 1.28 — |
| | Télégraphes . . . . . | 301,960 ou 2.50 — |
| | Autres services (marine, service météorologique, etc.) . . . . | 88,170 ou 0.73 — |
| Télégrammes de service transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés . . . . . | | 157,020 ou 1.30 — |
| | Total. . . | 12,078,400 |
| Le nombre de ces correspondances en 1909 a été de . . . . . | | 10,056,800 |
| | *Augmentation en 1910.* . . | 2,021,600 ou 20.10 p. c. |

Cette augmentation est attribuable à l'intensité des transports par voie ferrée, provoquée notamment par l'exposition de Bruxelles.

(1) Non compris les télégrammes de service relatifs à la marche des trains, échangés *par téléphone*, de station à station.

# III.

## Bureaux télégraphiques. — Développement du réseau. — Appareils en service.

### § 1. — Bureaux

| | En 1910 | En 1909 | Différence en 1910 |
|---|---|---|---|
| **A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :** | | | |
| 1° *Bureaux de l'État établis :* | | | |
| *a.* Dans des stations de l'État | 862 | 855 | + 7 |
| *b.* — de compagnies de chemins de fer | 26 | 29 | — 3 |
| *c.* Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes | 499 | 473 | + 26 |
| *d.* Dans des postes éclusiers | 9 | 8 | + 1 |
| *e.* — bureaux militaires | 8 | 8 | — |
| Ensemble | 1,404 | 1,373 | + 31 |
| 2° *Bureaux de compagnies de chemins de fer* | 34 | 31 | + 3 |
| Totaux de A | 1,438 | 1,404 | + 34 |
| **B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :** | | | |
| *a.* Dans des stations de l'Etat | 93 | 96 | — 3 |
| *b.* — — de compagnies de chemins de fer | 6 | 6 | — |
| *c.* — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes | 36 | 32 | + 4 |
| *d.* — postes éclusiers | 59 | 59 | — |
| *e.* — bureaux militaires | 1 | 1 | — |
| *f.* — bureaux de police | 1 | 1 | — |
| Ensemble | 196 | 195 | + 1 |
| Totaux de A et B | 1,634 | 1,599 | + 35 |
| **C. Bureaux de dépôt :** | | | |
| *a)* Disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes | 53 | 52 | + 1 |
| *b)* Non pourvus d'appareils de transmission | 820 | 766 | + 54 |
| Ensemble | 873 | 818 | + 55 |
| Totaux de A, B et C | 2,507 | 2,417 | + 90 |
| D **Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement** | 117 | 112 | + 5 |
| Totaux généraux | 2,624 | 2,529 | + 95 |

## § 2. — Développement du réseau télégraphique

| | | Situation au 31 décembre 1910 | Situation au 31 décembre 1909 | Différence en 1910 |
|---|---|---|---|---|
| | | Kilomètres | Kilomètres | Kilomètres |
| Longueur des lignes | aériennes | 7,461 | 7,310 | + 151 |
| | souterraines | 18 | 18 | — |
| | sous-fluviales | 5 | 5 | — |
| | sous-marines (part de la Belgique) (1) | 98 | 98 | — |
| | établies à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2) | 298 | 302 | — 4 |
| | Totaux | 7,880 | 7,733 | + 147 |
| Développement total des fils conducteurs | aériens | 37,940 | 37,325 | + 615 |
| | souterrains | 1,411 | 1,351 | + 60 |
| | sous-fluviaux | 29 | 27 | + 2 |
| | sous-marins (part de la Belgique) (3) | 504 | 517 | — 13 |
| | établis à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2) | 1,974 | 1,960 | + 14 |
| | Totaux | 41,858 | 41,180 | + 678 |
| Fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer (2) | | 520 | 520 | — |
| | Totaux généraux | 42,378 | 41,700 | + 678 |

A Bruxelles et à Anvers, le bureau central de chacune de ces deux villes est relié aux bureaux succursales importants par des tubes pneumatiques dont le développement total est de 9,129 mètres.

(1) Il s'agit des deux câbles reliant la Belgique à la Grande-Bretagne. Ces câbles, dont la longueur totale est de 196 kilomètres, appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

(2) La plupart servent aussi à la télégraphie privée.

(3) Moitié du développement complet; l'autre moitié constitue la part de la Grande-Bretagne (voir renvoi 1).

§ 3. — Appareils en service

| | | |
|---|---|---|
| Nombre d'appareils télégraphiques | *a.* Système Morse écrivant [1] . . . . . | 1,617 |
| | *b.* — — auditif. . . . . | 862 |
| | *c.* — Hughes . . . . . | 72 |
| | *d.* — — installés en duplex . . | 26 |
| | *e.* — — — diplex . . | 4 |
| | *f.* — Baudot — quadruplex. | 2 |
| | Total. . . . | 2,583 |
| Nombre d'appareils radiotélégraphiques | *a.* Système Marconi écrivants (Morse). . . | [2] 10 |
| | *b.* — — auditifs . . . . . | 1 |

§ 4. — Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882)

Au 31 décembre 1910, 5 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

---

(1) Non compris les appareils du service hydraulique et des particuliers, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

(2) Installés à bord des paquebots de l'État.

# CHAPITRE II

## TÉLÉPHONES

### Renseignements généraux

#### A. — Téléphonie locale

*Nouveaux réseaux.* — Pendant l'année 1910, l'Etat a créé quinze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leurs bureaux centraux dans les localités suivantes :

Ninove et Tubize (groupe de Bruxelles);
Beersse et Hamme (groupe d'Anvers);
Mellet et Romedenne (groupe de Charleroy);
Avelghem (groupe de Courtrai);
Wetteren (groupe de Gand);
Comblain-au-Pont et Micheroux (groupe de Liége);
Couckelaere (groupe du littoral);
Beloeil et Blaton (groupe de Tournai);
Moresnet et Welkenraedt (groupe de Verviers).

Le réseau de Quevaucamps a été supprimé; les abonnés de ce réseau ont été raccordés en partie au réseau de Beloeil et en partie à celui de Blaton.

Au 31 décembre 1910, le nombre des réseaux s'élevait à 236.

Sur les 2,629 communes belges, 1,663 possédaient au moins un poste téléphonique d'abonnement au 31 décembre 1910.

*Transformation des installations des réseaux.* — L'administration a terminé en 1910 les travaux de la transformation des lignes aériennes des réseaux de Verviers et de Mons en conduites souterraines, et elle a doté le réseau verviétois du système de tables commutatrices à batterie centrale et à signaux lumineux. Pendant le même exercice, les travaux de la transformation des réseaux d'Ostende et de Bruges ont été commencés, et on a préparé le programme de la mise sous terre des réseaux aériens de Namur, de Tournai et de Huy.

*Bureaux publics.* — Des bureaux publics ont été ouverts à Alost (centre), Anvers (centre), Berchem-Anvers (station), Bruxelles (bourse des métaux), Chaudfontaine (station), Etterbeek (station), Grivegnée (poste), Jemappes (station) et Saventhem (station). Deux bureaux publics ont fonctionné à l'Exposition de Bruxelles.

Au 31 décembre 1910, le nombre des bureaux publics s'élevait à 210.

*Échange téléphonique des télégrammes.* — Ce service s'est étendu, dans le courant de l'année 1910, aux bureaux télégraphiques des localités ci-après :

Avelghem, Beersse, Beloeil, Blaton, Comblain-au-Pont, Couckelaere, Hamme, Havelange, Mellet, Micheroux, Moresnet, Neerpelt, Ninove, Romedenne, Tubize, Welkenraedt et Wetteren.

Le bureau de poste de Mouscron a été pourvu d'un appareil pour la transmission des télégrammes déposés à ce bureau.

*Tarifs.* — Tous les abonnés du réseau de Verviers ont été reliés indistinctement au moyen de raccordements bifilaires; néanmoins, la surtaxe afférente à l'usage d'un second fil de raccordement a été supprimée dans ce réseau, comme dans tous les cas analogues.

*Prise à domicile de télégrammes à transmettre et de correspondances postales à expédier par exprès.* — Moyennant l'acquit d'une taxe spéciale, fixée à 25 centimes dans le rayon local du bureau télégraphique requis, les abonnés au téléphone peuvent réclamer un porteur pour enlever des télégrammes à transmettre ou des correspondances postales à expédier par exprès.

Aux termes des règlements, les réquisitions des porteurs ne sont admises qu'à partir d'un poste téléphonique dont le titulaire a versé une provision en garantie du recouvrement des taxes.

En vue de mettre le service de la prise à domicile plus complètement à la portée du public en général, cette restriction est levée, à titre d'essai, depuis juin 1910, dans les agglomérations d'Anvers, de Bruxelles, de Gand et de Liége, où les demandes sont dorénavant reçues de tous les postes téléphoniques sans exception.

Ladite mesure n'ayant donné lieu à aucun inconvénient, l'essai vient d'être étendu aux 61 autres localités belges qui sont le siège d'une perception des télégraphes. Il est à présumer que, par suite de cette extension, les abonnés useront plus largement de ce service, qui n'a pas donné des résultats aussi avorables en 1910 qu'en 1909.

*Communications permanentes établies en dehors des vacations des bureaux centraux.* — Inauguré le 13 septembre 1909, ce service a été bien accueilli du public.

### *B.* — Téléphonie a grande distance

Les nouveaux réseaux ci-après ont été mis, en 1910, en relation avec les réseaux existants :

Avelghem, Beersse, Beloeil, Blaton, Comblain-au-Pont, Couckelaere, Hamme, Mellet, Micheroux, Moresnet, Ninove, Romedenne, Tubize, Welkenraedt et Wetteren.

## C. — Téléphonie internationale

De nombreuses relations nouvelles ont été ouvertes entre la Belgique d'une part, l'Allemagne et la France d'autre part.

Au 31 décembre 1910, 478 réseaux allemands, 25 réseaux anglais et 1,740 réseaux français étaient admis à la correspondance avec la Belgique.

En ce qui concerne les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg, le service téléphonique est réglé de telle manière que tous les réseaux néerlandais ou grand-ducaux, sans restriction, correspondent avec tous les réseaux belges.

### Renseignements statistiques

### A. — *Mouvement et recette*

| Objets de la statistique | | Mouvement 1910 | Mouvement 1909 | Différences en 1910 | Recette 1910 | Recette 1909 | Différences en 1910 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Service local | Conversations taxées | 130,429 | 106,782 | + 23,647 ou 22,14 p. c. | 33 907.25 | 27,809 » | + 6,098.25 ou 21,93 p. c. |
| | Abonnements | 38,649 | 35,152 | + 3,497 ou 9,95 p. c. | 9,083,153.54 | 8,120,126.13 | + 963,027.41 ou 11,86 p. c |
| | Avis téléphoniques | 12,660 | 11,878 | + 782 ou 6,58 p. c. | 3,189.05 | 2,993 25 | + 195.80 ou 6,54 p. c |
| | Autres produits | » | » | » | 14,527.66 | 5,012.22 | + 9,515.44 ou 189,85 p. c. |
| | Totaux des recettes | | | | 9,134,777.50 | 8,155,940.60 | + 978,836.90 ou 12 p. c. |
| Service interurbain | Conversations | 1,359,771 | 1,193,719 | + 146.052 ou 12,24 p. c | 1,447,171 » | 1,286,855.50 | + 160,315.50 ou 13,08 p. c. |
| | Abonnements | 82 | 82 | » | 68,841.99 | 65,572.67 | + 5,269.32 ou 8,29 p. c. |
| | Avis téléphoniques | 12,978 | 13,111 | — 133 ou 1,01 p. c. | 4,561.50 | 4,610.85 | — 49,35 » ou 1,07 p c. |
| | Totaux des recettes | | | | 1,520,574 49 | 1,355,039.02 | + 165,535.47 ou 12,22 p. c. |
| Service international | Conversations | 464,044 | 404,924 | + 59,120 ou 14,60 p. c. | 912,693.40 | 802,176.35 | +110,517.05 ou 13,76 p. c. |
| | Abonnements | 25 | 26 | — 1 ou 3,86 p. c. | 20,002.75 | 20,544.60 | — 541.85 ou 2,64 p. c. |
| | Totaux des recettes (part belge) | | | | 932,696.15 | 822,720.95 | + 109,975.20 ou 13,37 p. c. |
| | Totaux généraux des recettes | | | | 11,588,048.14 | 10,333,700.57 | + 1,254,347.57 ou 12,14 p. c |

B. *Bureaux centraux téléphoniques*

| | 31 décembre 1910 | 31 décembre 1909 | DIFFÉRENCES pour 1910 |
|---|---|---|---|
| Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . | 214 | 199 | + 15 |
| — — — postaux . . . | 9 | 10 | — 1 |
| — installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des localités . . . . . | 13 | 13 | » |
| TOTAUX. . . | 236 | 222 | + 14 |

Ces 236 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux), dont la nomenclature est indiquée ci-dessous :

*Groupe de Bruxelles.* — Bruxelles, Assche, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Étienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Genval, Grammont, Groenendael, Hal, Ninove, Nivelles, Overyssche, Rhode-Saint-Genèse, Tubize, Vilvorde, Virginal, Wavre, Wolverthem.

*Groupe d'Anvers.* — Anvers, Beersse, Boom, Cappellen, Hamme, Hove, Lierre, Moll, Turnhout, Zwyndrecht.

*Groupe d'Arlon.* — Arlon, Baconfoy-Tenneville, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay-la-Neuve, Halanzy, Jamoigne, Lavaux, Libin, Libramont, Messancy, Nassogne, Neufchâteau, Paliseul, Saint-Hubert, Saint-Léger, Saint-Médard, Sibret, Tintigny, Virton, Wideumont.

*Groupe de Charleroy.* — Charleroy, Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châtelineau, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Fosse, Gosselies, Labuissière, La Louvière, Mellet, Mettet, Nalinnes, Peissant, Philippeville, Rance, Romedenne, Seneffe, Sivry, Sombreffe, Tamines, Thuillies, Thuin, Walcourt.

*Groupe de Chimay* — Chimay, Couvin, Mariembourg, Momignies, Seloignes.

*Groupe de Courtrai.* — Courtrai, Avelghem, Comines, Dottignies, Harlebeke, Iseghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Staden, Waereghem, Ypres.

*Groupe de Gand.* — Gand, Aeltre, Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Cruyshautem, Deynze, Eecloo, Gavere, Lemberge, Renaix, Selzaete, Sottegem, Thielt, Wetteren.

*Groupe de Landen.* — Landen, Beeringen, Brée, Diest, Genck, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Lommel, Looz, Maeseyck, Neerpelt, Orp, Perwez, Saint-Trond, Tirlemont, Waremme, Wychmael.

*Groupe de Liége.* — Liége, Amay, Andenne, Barvaux, Comblain-au-Pont, Engis, Esneux, Fexhe, Huy, Laroche, Marche, Micheroux, Modave, Ouffet, Roclenge-sur-Geer, Rotheux-Rimière, Seraing, Soheit-Tinlot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé, Wandre.

*Groupe du littoral.* — Bruges, Ostende, Beernem, Blankenberghe, Couckelaere, Dixmude, Furnes, Ghistelles, Handzaeme, Heyst, La Panne, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Thourout.

*Réseau de Louvain.* — Louvain.

*Résau de Malines.* — Malines.

*Groupe de Mons.* — Mons, Dour, Écaussines, Feluy, Givry, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Rœulx (Le), Roisin, Saint-Ghislain, Sirault, Soignies.

*Groupe de Namur.* — Namur, Beauraing, Ciney, Dinant, Gedinne, Gesves, Hastière, Havelange, Haversin, Houyet, Mesnil-Saint-Blaise, Namêche, Naninne, Noville-Taviers, Profondeville, Rochefort, Saint-Gérard, Spontin, Vresse, Wellin, Yvoir.

*Groupe de Termonde.* — Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas.

*Groupe de Tournai.* — Tournai, Antoing, Ath, Belœil, Blaton, Brugelette, Celles, Flobecq, Frasnes-lez-Buissenal, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Taintignies, Templeuve.

*Groupe de Verviers.* — Verviers, Dolhain, Herve, Moresnet, Spa, Stavelot, Theux, Vielsalm, Welkenraedt.

C. *Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques et les abonnés des réseaux locaux. (Service gratuit.)*

| GROUPES OU RÉSEAUX (Pour la composition des groupes, voir p. 13-14) C | Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service au 31 décembre 1910 | Mouvement | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Année 1910 | Année 1909 | Différences pour 1910 |
| Groupe de Bruxelles | 25 | 415,749 | 384,272 | + 31,477 |
| — d'Anvers | 9 | 671,716 | 592,875 | + 78,841 |
| — d'Arlon | 21 | 28,165 | 26,034 | + 2,131 |
| — de Charleroy | 27 | 251,759 | 226,926 | + 24,833 |
| — de Chimay | 4 | 11,568 | 11,682 | — 114 |
| — de Courtrai | 12 | 72,756 | 62,501 | + 10,255 |
| — de Gand | 14 | 170,694 | 149,610 | + 21,084 |
| — de Landen | 16 | 51,395 | 46,389 | + 5,006 |
| — de Liége | 19 | 175,502 | 164,015 | + 11,487 |
| — du littoral | 14 | 130,601 | 128,365 | + 2,236 |
| Réseau de Louvain | 1 | 36,601 | 28,340 | + 8,261 |
| — de Malines | 1 | 10,940 | 10,059 | + 881 |
| Groupe de Mons | 11 | 79,392 | 73,981 | + 5,411 |
| — de Namur | 17 | 79,818 | 68,829 | + 10,989 |
| — de Termonde | 4 | 43,070 | 39,837 | + 3,133 |
| — de Tournai | 10 | 94,809 | 85,942 | + 8,867 |
| — de Verviers | 9 | 99,287 | 93,725 | + 5,562 |
| Totaux | 214 | 2,423,882 | 2,193,382 | + 230,440 |

## D. *Développement du réseau téléphonique*

| | SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1910 | SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1909 | DIFFÉRENCES pour 1910 |
|---|---|---|---|
| | Kilomètres | Kilomètres | Kilomètres |
| **A. — Fils exclusivement téléphoniques** | | | |
| *Téléphonie locale :* | | | |
| Fils des raccordements aux réseaux et des circuits reliant les réseaux d'un même groupe — Fils aériens. . . . . | 106,545 | 98,591 | + 7,954 |
| — sous-fluviaux. . | 273 | 251 | + 22 |
| — souterrains. . . | 102,326 | 91,813 | + 10,513 |
| Total pour la téléphonie locale. . . | 209,144 | 190,655 | + 18,489 |
| *Téléphonie à grande distance interne et internationale :* | | | |
| Fils des circuits servant soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale . | 15,103 | 13,865 | + 1,238 |
| Fils des circuits servant exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges). . . . | (1) 5,803 | (1) 5,581 | + 222 |
| TOTAL pour la téléphonie interurbaine et internationale. . | 20,906 | 19,446 | + 1,460 |
| Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes . . . . . | (2) 5,841 | (2) 5,523 | + 318 |
| TOTAL des fils exclusivement téléphoniques . . . . . | 235,891 | 215,624 | + 20,267 |
| **B. — Fils télégraphiques** | | | |
| Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe. . . . . | 109 | 109 | » |
| Fils télégraphiques pourvus dudit système et servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale. . . . . | 6,962 | 6,773 | + 189 |
| TOTAL des fils télégraphiques. . . | 7,071 | 6,882 | + 189 |
| TOTAUX GÉNÉRAUX. . . . . | 242,962 | 222,506 | + 20,456 |

(1) Y compris 178 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

(2) Sous cette rubrique ne sont pas compris 651 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

## E. Divers

*Microphones.* — Au 31 décembre 1910, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 49,328.

*Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891).* — Au 31 décembre 1910, on comptait 4 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

*Abonnements au service interurbain.* — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 28 heures 15 minutes, réparties entre 82 abonnés.

*Abonnements au service téléphonique international.*— Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 23, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 27 minutes, réparties entre 9 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait 1 abonné disposant de deux séances de 6 minutes et, dans les relations avec la Grande-Bretagne, 1 abonné utilisant une séance de 15 minutes.

*Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins.* — Au 31 décembre 1910, il existait 65 bureaux pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est deux qui reçoivent, en outre, des télégrammes par la même voie. Dans quelques cas, le reliement téléphonique ne sert qu'accessoirement à l'échange des télégrammes, le bureau disposant d'appareils télégraphiques qui sont utilisés aux heures principales de la journée.

*Raccordements téléphoniques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).* — Au 31 décembre 1910, 32 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

# CHAPITRE III

## TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

### I.

### Personnel

Le personnel se composait, au 31 décembre 1910, de 4,699 agents, répartis comme il suit :

| | En 1910 | | En 1909 | | Différence pour 1910 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | SEXE | | SEXE | | SEXE | |
| | masculin | féminin | masculin | féminin | masculin | féminin |
| 1° Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre, les auxiliaires, les chefs-facteurs et les facteurs. . . . . | 2,061 | 601 | 1,923 | 489 | + 138 | + 112 |
| 2° Personnel subalterne (1) : gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières. | 1,961 | 76 | 1,920 | 74 | + 41 | + 2 |
| Totaux . . . . . | 4,022 | 677 | 3,843 | 563 | + 179 | + 114 |
| | 4,699 | | 4,406 | | + 293 | |
| Pour mémoire : | | | | | | |
| Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., qui prêtent leur concours au service télégraphique et au service téléphonique . . . . . | 5,559 | 308 | 5,241 | 277 | + 318 | + 31 |
| | 5,867 | | 5,518 | | + 349 | |

(1) Non compris les agents qui portent les télégrammes à domicile.

## II.

### Résultats financiers.

#### § 1. — Recettes.

Les recettes effectuées, en 1910, s'élèvent à :

| | | |
|---|---|---|
| *a*) Pour le télégraphe. . . . . | fr. | 6,589,566.20 |
| *b*) Pour le téléphone . . . . . | fr. | 11.588,048.14 |
| Total. . . | fr. | 18,177,614.34 |

## § 2. — Dépenses

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires effectuées par les services des télégraphes et des téléphones, pendant l'année 1910, sont indiquées au tableau ci-après :

| ARTICLES DU BUDGET | DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES | MONTANT DES DÉPENSES (1) |
|---|---|---|
| | *Télégraphes et téléphones* | |
| 41 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . . | 6,186,460 » |
| 42 | Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . | 2,405,000 » |
| 43 | Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses . . . . . | 995,600 » |
| 44 | Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.) . . . . . | 14,000 » |
| 45 | Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne | 3,550 » |
| 46 | Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges. . . | 3,804 50 |
| | *Services communs aux administrations des postes, des télégraphes et téléphones* | |
| 31 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . | |
| 32 | Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . . | 334,885 50 |
| 33 | Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc. . . . . | |
| | Quote-part de l'administration des telegraphes et des téléphones (2). | |
| | Total des dépenses ordinaires. . . fr. | 9,943,300 » (1) |

(1) Les chiffres des dépenses sont approximatifs.

(2) Cette quote-part représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 31, 32 et 33, dépenses s'élevant respectivement à :

| | | |
|---|---|---|
| | Fr. | 165,190 » |
| | » | 242,000 » |
| | » | 337,000 » |
| Total. . . | fr. | 744,190 » |

B. *Dépenses en prestations.* — Dans l'établissement des frais d'exploitation des services télégraphique et téléphonique, il y a lieu de tenir compte des dépenses suivantes qui ont été supportées en 1910 par d'autres services de l'État :

| | |
|---|---|
| 1° Part du télégraphe et du téléphone dans les frais généraux du Département des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Marine . . . . . fr. | 123,532 |
| 2° Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers . . . . | 65,319 |
| 3° Éclairage payé par les chemins de fer de l'État . . . | 13,156 |
| 4° Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer . . . . . | 686,448 |
| 5° Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées . . . . . | 117,480 |
| 6° Même coopération pour les télégrammes de service (1). | 472,757 |
| 7° Pensions des anciens fonctionnaires et employés des télégraphes et des téléphones, imputées sur le budget de la Dette publique . . . . . | 256,849 |
| Total des dépenses en prestations . . Fr. | 1,735,541 |

C. *Dépenses de premier établissement.* — Les frais de premier établissement des lignes, des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux et du mobilier, de même que les dépenses occasionnées par les extensions successives apportées aux installations et à l'équipement des bureaux, s'établissent comme il suit à la date du 31 décembre 1910 :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Crédits inscrits au budget extraordinaire pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique . fr. | 73,802,144.87 | |
| A déduire : le montant des crédits alloués pour des travaux non exécutés au 31 décembre 1910 . . . . . fr. | 7,369.513.38 | |
| Il reste. . . Fr. | | 66,432,631.49 |
| 2° Montant du capital représentant les diverses rentes payées aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État. . . . . fr. | | 11,430,582.24 |
| 3° Frais généraux d'administration afférents aux travaux de premier établissement et d'extension (2). . . . . fr. | | 6,599.111.28 |
| Total des dépenses de premier établissement au 31 décembre 1910 . . . . . Fr. | | 84,462,325.01 |

(1) On fait entrer en ligne de compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.

(2) La plus grande partie de ces frais se compose de dépenses liquidées sur les fonds du budget ordinaire ; l'autre partie comprend des frais supportés par d'autres administrations pour des locaux occupés en commun, etc.

Le tableau annexe VII (p. C/35), donne la répartition détaillée de ces dépenses par catégories d'installations : lignes, appareils, locaux, mobilier, etc.

### §. 3. — Comparaison entre les recettes et les dépenses.

Les dépenses ordinaires et les dépenses en prestations peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels l'administration des télégraphes et des téléphones a pourvu, en 1910, aux correspondances privées télégraphiques et téléphoniques, à la correspondance de service des chemins de fer de l'État, de la poste, des télégraphes et de la marine, de même qu'à la transmission et à la réception de 157,020 télégrammes pour le service des chemins de fer concédés.

En faisant abstraction des charges financières résultant des dépenses de premier établissement, la comparaison entre les recettes et les dépenses s'établit comme il suit pour l'année 1910 :

| | | |
|---|---|---|
| Recettes des télégraphes et des téléphones . . . . | fr. | 18,177,614.34 |
| Dépenses ordinaires et dépenses en prestations. . . . | | 11,678,841.00 |
| Excédent de recettes. . . | fr. | 6,498,773.34 |

# ANNEXES
# DE LA PARTIE C.

## I. — *Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales — Comparaison des années 1910 et 1909*

### *A.* — Correspondances au départ et à l'arrivée

| RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS | | NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES | | | RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE. | | | PRODUIT MOYEN par télégramme | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | En 1910 | En 1909 | En 1910, différence proportionnelle 0/0 | En 1910 | En 1909 | En 1910, différence proportionnelle 0/0 | En 1910 | En 1909 |
| de l'Europe | Allemagne | 1,010,975 | 875,558 | +15.47 | 739,105 62 | 629,790 75 | + 17.36 | 0.7311 | 0.7195 |
| | France | 979,180 | 830,298 | +17.97 | 710,098 36 | 586,194 93 | + 21.14 | 0.7250 | 0.7060 |
| | Grande-Bretagne | 715,618 | 647,234 | +10.57 | 755,795 56 | 675,338 16 | + 11.62 | 1.0533 | 1.0434 |
| | Luxembourg (Grand-Duché de) | 28,445 | 26,731 | + 6.41 | 16,077 27 | 14,844 18 | + 8.31 | 0.5652 | 0.5553 |
| | Pays-Bas | 464 134 | 421,071 | +10.25 | 265,483 94 | 240,358 95 | + 10.45 | 0.5720 | 0.5708 |
| | Autriche | 78,262 | 65,083 | +20.25 | 77,337 39 | 63,001 30 | + 22.76 | 0.9882 | 0.9680 |
| | Bulgarie | 16,941 | 13,790 | +22.85 | 13,912 06 | 11,519 31 | + 20.77 | 0.8212 | 0.8355 |
| | Danemark | 21,76[illegible] | 20,161 | + 7.97 | 19,271 65 | 17,982 88 | + 7.17 | 0.8854 | 0.8920 |
| | Espagne | 57,501 | 46,584 | +23.44 | 49,942 62 | 41,476 32 | + 20 41 | 0.8686 | 0 8904 |
| | Grèce et îles | 7,720 | 7,415 | + 4 11 | 5,698 61 | 5,159 20 | + 10.46 | 0.7382 | 0.6958 |
| | Hongrie | 18,265 | 15,099 | + 20.97 | 17,501 93 | 14,550 61 | + 20.50 | 0.9584 | 0,9637 |
| | Italie | 93,854 | 80,929 | +15.97 | 96,229 93 | 82,596 96 | + 16.51 | 1.0253 | 1.0206 |
| | Norvège | 24,961 | 23,403 | + 6.66 | 20,482,48 | 18,264 28 | + 12.15 | 0.8266 | 0.7804 |
| | Portugal | 19,953 | 17,386 | +14.76 | 16,516 91 | 14,327 19 | + 15.28 | 0.8278 | 0.8241 |
| | Roumanie | 62,196 | 47,016 | +32 29 | 56,721 23 | 42,329 41 | + 34.00 | 0.9120 | 0.9005 |
| | Russie | 160,604 | 132,059 | +21.65 | 139,514 91 | 114,540 24 | + 21.80 | 0.8687 | 0.8675 |
| | Serbie | 3,462 | 2.461 | +40.67 | 3,258 83 | 2,400 68 | + 35.75 | 0.9413 | 0.9755 |
| | Suède | 24,601 | 22,566 | + 9.02 | 22,[illegible]97 99 | 21,050 72 | + 5.45 | 0.9025 | 0.9329 |
| | Suisse | 73,085 | 65,498 | +15 10 | 60,209 04 | 51,624 98 | + 16.63 | 0 8238 | 0.8130 |
| | Turquie d'Europe | 13,386 | 12,828 | + 4 35 | 10,772 66 | 9,850 66 | + 9 58 | 0 8048 | 0.7663 |
| | Autres pays d'Europe | 1,790 | 1,237 | +44.70 | 1,388 16 | 914 68 | + 46.94 | 0.7755 | 0.7657 |
| de l'Amérique du Nord | États-Unis et Amérique britannique | 93,235 | 93,367 | + 0.01 | 92,550 92 | 90,272 88 | + 2 52 | 0.9598 | 0.9419 |
| | Mexique | 3,193 | 2,479 | | | | | | |
| de l'Amérique Centrale et Antilles | Cuba | 1,909 | 1,435 | +31.97 | 3,163 10 | 2,095 23 | + 50.97 | 1.0900 | 0.9528 |
| | Autres pays | 993 | 764 | | | | | | |
| de l'Amérique du Sud | Argentine (République) | 28,878 | 26,430 | | | | | | |
| | Brésil | 7,424 | 7,004 | | | | | | |
| | Chili | 1,449 | 1,250 | + 9.64 | 60,049 54 | 57,648 83 | + 4 16 | 1.4537 | 1.5322 |
| | Uruguay | 2,363 | 1,882 | | | | | | |
| | Autres pays | 1,136 | 1,058 | | | | | | |
| | A reporter | 4,017,580 | 3,508,056 | | 3,251,283 71 | 2,808,143 33 | | | |

| RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS | | NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES | | | RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE | | | PRODUIT MOYEN par télégramme | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | En 1910 | En 1909 | En 19 0, différence proportionnelle 0/0 | En 1910 | En 1909 | En 19 0, différence proportionnelle 0/0 | En 1910 | En 1909 |
| | Report. . . | 4,017,580 | 3,508,056 | | 3,251,283 71 | 2,808,145 33 | | | |
| de l'Afrique | Algérie-Tunisie. . . . . | 11,305 | 9,719 | | | | | | |
| | Afrique du Sud britannique. . . . . | 3,222 | 3,375 | | | | | | |
| | Congo belge. . . . . | 511 | 412 | | | | | | |
| | Égypte . . . . . | 9,317 | 9,077 | + 9.52 | 26,647 76 | 24,204 68 | + 10 09 | 0.9078 | 0.9051 |
| | Iles Canaries. . . . . | 1,342 | 1,113 | | | | | | |
| | Maroc. . . . . | 1,278 | 1,341 | | | | | | |
| | Autres pays. . . . . | 2,349 | 1,765 | | | | | | |
| de l'Asie | Chine. . . . . | 2,751 | 2,603 | | | | | | |
| | Indes britanniques et Ceylan . . . . . | 9,786 | 9,235 | | | | | | |
| | Japon. . . . . | 2,748 | 2,125 | +11.00 | 26,790 02 | 23,589 70 | + 13.57 | 0.8114 | 0.7931 |
| | Turquie d'Asie. . . . . | 15,088 | 13.571 | | | | | | |
| | Autres pays . . . . . | 2,644 | 2,411 | | | | | | |
| de l'Océanie | Australie . . . . . | 4,895 | 4,189 | | | | | | |
| | Indes néerlandaises. . . | 1,515 | 917 | +21 64 | 8,712 51 | 7,461 22 | + 16.77 | 1.1839 | 1.2333 |
| | Autres pays . . . . . | 949 | 944 | | | | | | |
| | TOTAUX . . . | 4,087,310 | 3,570,653 | +14.47 | 3,313,434 » | 2,863,398 93 | + 15.72 | 0.8107 | 0.8019 |

*B.* — **Correspondances en transit**

| TRANSIT PAR LA BELGIQUE RELATIONS | NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES | | | RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE | | | PRODUIT MOYEN par télégramme | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | En 1910 | En 1909 | En 19 0, différence proportionnelle 0/0 | En 1910 | En 1909 | En 19 0, différence proportionnelle 0/0 | En 1910 | En 1909 |
| Anglo-allemandes (1). . . . | 405,617 | 464,251 | —12.63 | 289,785 13 | 318,559 73 | — 9.03 | 0.7144 | 0.6862 |
| Franco-néerlandaises (2) . . . | 247,502 | 224,660 | +10.17 | 90,751 86 | 84,045 22 | + 7.98 | 0.3667 | 0.3741 |
| Autres que les deux précédentes (3). . . . . | 19,821 | 13,354 | +48.43 | 11,166 69 | 7,349 83 | + 51.93 | 0.5634 | 0.5504 |
| TOTAUX . . . | 672,940 | 702,265 | — 4.18 | 391,703 68 | 409,952 78 | — 4.45 | 0.5821 | 0.5838 |

(1) Y compris des télégrammes originaires ou en destination des pays au delà, et qui ont emprunté les lignes anglo-allemandes : correspondances échangées entre l'Amérique et l'Allemagne, l'Angleterre et l'Autriche, la Suisse et l'Angleterre, etc.

(2) Y compris des télégrammes échangés entre la Néerlande, d'une part, l'Algérie, l'Espagne, la Grèce, l'Amérique, etc., d'autre part.

(3) Correspondances échangées entre le Luxembourg d'une part, les Pays-Bas et l'Angleterre d'autre part; entre la France et l'Allemagne, etc.

## II. — *Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1910 et 1909*

| | | 1910 | | 1909 | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Correspondances privées** | | Relations intérieures | | | |
| Classification des télégrammes par rapport aux délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination : Proportion pour cent des télégrammes transmis dans un délai de | 1 à 15 minutes | 75.37 | | 76.32 | |
| | 16 à 30 — | 20.73 | | 20.22 | |
| | 31 à 45 — | 3.35 | | 2.93 | |
| | 46 à 60 — | 0.47 | | 0.44 | |
| | plus d'une heure | 0.08 | | 0 09 | |
| | | RELATIONS | | | |
| | | intérieures | internationales | intérieures | internationales |
| Classification des télégrammes par catégorie : Proportion pour cent des | Télégrammes ordinaires | 89.48 | 85.38 | 89.34 | 86.09 |
| | — urgents | 1.43 | 2 34 | 0.92 | 1.91 |
| | — spéciaux (1) | 9.69 | 12.28 | 9.74 | 12.00 |
| Classification des télégrammes par rapport à leur objet : Proportion pour cent des | Dépêches d'État | 1.87 | 0.52 | 2.04 | 0.48 |
| | Nouvelles de bourse | 2.79 | 4.65 | 2.86 | 5.84 |
| | Transactions commerciales et industrielles | 43.28 | 65.71 | 43.14 | 69.74 |
| | Correspondances de journaux | 0.22 | 0.66 | 0.36 | 0.80 |
| | Affaires privées | 51.84 | 28.46 | 51.60 | 23.14 |
| Classification des télégrammes par rapport au nombre de mots : Proportion pour cent des télégrammes de | 2 à 10 mots | 12.80 | 53.06 | 13.38 | 54.77 |
| | 11 à 15 — | 55.39 | 26.25 | 57.49 | 25.93 |
| | 16 à 20 — | 19.54 | 11.39 | 18.26 | 10.80 |
| | 21 à 30 — | 9.75 | 6.66 | 8.76 | 6.11 |
| | 31 à 40 — | 1.67 | 1.59 | 1.49 | 1.41 |
| | 41 à 50 — | 0.49 | 0.52 | 0 35 | 0.50 |
| | Plus de 50 mots | 0.36 | 0.53 | 0.27 | 0.48 |
| Nombre de mots, en moyenne, par télégramme | | 15.57 | 11.92 | 15.23 | 11.74 |

(1) Télégrammes avec reçu de dépôt, télégrammes d'État, télégrammes-mandats et télégrammes avec opérations accessoires.

III. — *Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie locale au départ, en dehors du régime des abonnements; 4° le mouvement de la téléphonie interurbaine intérieure au départ; 5° le mouvement de la téléphonie internationale (départ et arrivée).*

III. *Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements; 4° le mouvement de la nationale (départ et arrivée).*

| GROUPES ET RÉSEAUX (Pour la composition des groupes, voir p. C 13-14) | ABONNEMENTS | | | | | | | | BUREAUX PUBLICS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ANNUELS | | triennaux | SEMESTRIELS | | TOTAUX | | Différences en 1910 | au 31 décembre 1910 | au 31 décembre 1909 | Différences en 1910 |
| | 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 1910 | des abonnements au 31 décembre 1909 | | | | |
| Groupe de Bruxelles | » | 13,625 | 9 | » | 213 | 13.847 | 12,325 | + 1.522 | 47 | 44 | + 3 |
| — d'Anvers | » | 5,288 | » | » | 77 | 5,365 | 4,942 | + 423 | 22 | 20 | + 2 |
| — d'Arlon | » | 6 | 655 | » | 2 | 663 | 624 | + 39 | 4 | 4 | » |
| — de Charleroy | » | 2,323 | » | » | 18 | 2 341 | 2,136 | + 207 | 15 | 15 | » |
| — de Chimay | » | » | 142 | » | 1 | 143 | 137 | + 6 | 1 | 1 | » |
| — de Courtrai | » | 5 | 973 | » | 3 | 981 | 880 | + 101 | 8 | 8 | » |
| — de Gand | » | 2,378 | » | » | 81 | 2,459 | 2,274 | + 185 | 16 | 16 | » |
| — de Landen | » | 2 | 537 | » | 5 | 544 | 474 | + 70 | 11 | 11 | » |
| — de Liége | » | 4,379 | » | » | 107 | 4,486 | 4,149 | + 337 | 21 | 19 | + 2 |
| — du littoral | » | 19 | 1,529 | » | 175 | 1,723 | 1,581 | + 142 | 18 | 18 | » |
| Réseau de Louvain | » | » | 220 | » | 7 | 227 | 214 | + 13 | 3 | 3 | » |
| — de Malines | 131 | 2 | » | 6 | 1 | 140 | 113 | + 27 | 1 | 1 | » |
| Groupe de Mons | » | 1,211 | » | » | 12 | 1,223 | 1,156 | + 67 | 9 | 8 | + 1 |
| — de Namur | » | 26 | 1,455 | » | 35 | 1,516 | 1.395 | + 121 | 7 | 7 | » |
| — de Termonde | » | 6 | 217 | » | 6 | 229 | 202 | + 27 | 11 | 10 | + 1 |
| — de Tournai | » | 3 | 1,150 | » | 6 | 1,159 | 1,031 | + 128 | 8 | 8 | » |
| — de Verviers | » | 1,543 | » | » | 60 | 1,603 | 1,519 | + 84 | 8 | 8 | » |
| Totaux | 131 | 30,816 | 6,887 | 6 | 809 | 38,649 | 35,152 | + 3,497 | 210 | 201 | + 9 |

*au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonie interurbaine intérieure au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-*

| SERVICE LOCAL | | | | | | SERVICE INTERURBAIN | | | | | | SERVICE INTERNATIONAL | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CONVERSATIONS TAXÉES | | | AVIS TÉLÉPHONIQUES | | | Conversations à taxe pleine | | | AVIS TÉLÉPHONIQUES | | | Conversations à taxe pleine au départ et à l'arrivée | | |
| En 1910 | En 1909 | Différences en 1910 | En 1910 | En 1909 | Différences en 1910 | En 1910 | En 1909 | Différences en 1910 | En 1910 | En 1909 | Différences en 1910 | En 1910 | En 1909 | Différences en 1910 |
| 67,615 | 48,994 | +18,621 | 4,836 | 4,301 | + 535 | 413,826 | 364,772 | + 49,054 | 3,480 | 3,528 | — 48 | 159,624 | 145 133 | +14 491 |
| 18,533 | 15,733 | + 2,800 | 519 | 326 | + 193 | 225,294 | 190,103 | + 35,191 | 823 | 766 | + 57 | 178,849 | 145,367 | +33,482 |
| 1,096 | 961 | + 135 | 674 | 539 | + 135 | 13,808 | 13,307 | + 501 | 362 | 353 | + 9 | 4,679 | 3,708 | + 971 |
| 6,220 | 6,514 | - 294 | 1,208 | 1,326 | — 118 | 112,653 | 101,455 | + 11,198 | 1,071 | 1,004 | + 67 | 16,111 | 14,837 | + 1,274 |
| 57 | 56 | + 1 | 100 | 55 | + 45 | 5,542 | 5,171 | + 371 | 171 | 115 | + 56 | 1,687 | 1,238 | + 449 |
| 1,775 | 1,862 | — 87 | 496 | 508 | — 12 | 57,439 | 51,446 | + 5,993 | 574 | 506 | + 68 | 11,795 | 9,765 | + 2,028 |
| 6,594 | 5,928 | + 666 | 514 | 583 | - 69 | 89,171 | 81,017 | + 8,154 | 1,144 | 1,102 | + 42 | 14,932 | 13,865 | + 1,067 |
| 2,119 | 1,607 | + 512 | 742 | 766 | — 24 | 32,288 | 26,979 | + 5,309 | 464 | 482 | - 18 | 1,800 | 1,913 | — 113 |
| 9,250 | 8,795 | + 455 | 512 | 423 | + 89 | 108,469 | 100,666 | + 7,803 | 1,035 | 1,298 | — 263 | 20,264 | 19,347 | + 917 |
| 4,026 | 3,975 | + 51 | 881 | 841 | + 40 | 81,269 | 77,602 | + 3,667 | 816 | 741 | + 75 | 10,435 | 9,923 | + 512 |
| 559 | 351 | + 208 | 12 | 19 | — 7 | 17,568 | 15 228 | + 2,340 | 198 | 196 | + 2 | 671 | 609 | + 62 |
| 239 | 188 | + 51 | 3 | » | + 3 | 9,710 | 8,736 | + 974 | 59 | 81 | — 22 | 1,540 | 700 | + 640 |
| 3,609 | 3,188 | + 421 | 894 | 793 | + 101 | 42,559 | 38,617 | + 3,922 | 609 | 607 | + 2 | 6,092 | 4,764 | + 1,328 |
| 2,567 | 2,339 | + 228 | 295 | 330 | - 35 | 51,575 | 47,207 | + 4,368 | 775 | 770 | + 5 | 2,875 | 2,517 | + 358 |
| 1,643 | 1,549 | + 94 | 87 | 109 | — 22 | 22,138 | 19,154 | + 2,984 | 273 | 408 | - 135 | 4,059 | 3,081 | + 978 |
| 2,080 | 2,196 | - 116 | 729 | 827 | — 98 | 40,583 | 37,660 | + 2,923 | 881 | 902 | — 21 | 14,255 | 12,672 | + 1,583 |
| 2,447 | 2,546 | - 99 | 158 | 132 | + 26 | 35,899 | 34 599 | + 1,300 | 243 | 252 | — 9 | 14,578 | 15,485 | — 907 |
| 130,429 | 106,782 | +23,647 | 12,660 | 11,878 | + 782 | 1,339,771 | 1,193,719 | +146,052 | 12,978 | 13,111 | — 133 | 464,044 | 404,924 | + 59,120 |

## Service téléphonique international

IV. — *Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1910 et 1909*

| PAYS EN RELATION | MOUVEMENT DES CONVERSATIONS A TAXE PLEINE | | | MONTANT DES PARTS BELGES | | | PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS | | | PARTS TOTALES DE L'ETAT BELGE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | EN 1910 | EN 1909 | DIFFÉRENCE en 1910 | EN 1910 | EN 1909 | DIFFÉRENCES en 1910 | EN 1910 | EN 1909 | DIFFÉRENCES en 1910 | EN 1910 | EN 1909 | DIFFÉRENCES en 1910 |
| France. . . . . | 228,837 | 201,196 | + 27,641 | 558,216 35 | 520,324 40 | +37,891 95 | 15,156 25 | 16,440 60 | — 1,284 35 | 573,372 60 | 536,765 » | +36,607 60 |
| Allemagne . . . | 123,011 | 102,795 | + 20,216 | 258,394 20 | 202,869 95 | +55,524 25 | » | » | » | 258,394 20 | 202,869 95 | +55,524 25 |
| Angleterre . . . | 18,396 | 19,636 | — 1,240 | 122,967 » | 134,662 50 | —11,695 50 | 3,982 50 | 3,240 » | + 742 50 | 126,949 50 | 137,902 50 | —10,953 » |
| Hollande. . . . | 87,517 | 75,840 | + 11,677 | 165,140 25 | 137,214 85 | +27,925 40 | » | » | » | 165,140 25 | 137,214 85 | +27,925 40 |
| Grand-duché de Luxembourg. | 6,283 | 5,457 | + 826 | 7,975 60 | 7,104 65 | + 870 95 | 864 » | 864 » | » | 8,839 60 | 7,968 65 | + 870 95 |
| Totaux . . | 464,044 | 404,924 | + 59,120 | 912,693 40 | 802,176 35 | +110,517 05 | 20,002 75 | 20,544 60 | — 541 85 | 932,696 15 | 822,720 95 | +109,975 20 |

V. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1910 et 1909.*

V. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des*

| OBJETS DE LA STATISTIQUE | | | NOMS DES | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Bruxelles | Anvers | Arlon | Charleroy | Chimay | Courtrai | Gand | Landen |
| Service local | Conversations | En 1910 | 17,462 » | 4,799 50 | 286 75 | 1,635 75 | 14 25 | 458 50 | 1,738 25 | 562 » |
| | | » 1909 | 12,737 75 | 4,054 » | 258 25 | 1,701 75 | 14 » | 484 50 | 1,556 50 | 421 50 |
| | | Différences | + 4,724 25 | + 745 50 | + 28 50 | — 66 » | + 0 25 | — 26 » | + 181 75 | + 140 50 |
| | Abonnements | En 1910 | 3,747,173 41 | 1,431,892 26 | 116,578 15 | 550,420 57 | 25,809 94 | 168,712 13 | 519 094 09 | 110,635 60 |
| | | » 1909 | 3,296,230 42 | 1,278,580 90 | 95,422 10 | 491,325 93 | 22,997 71 | 152.034 81 | 483,500 59 | 82,875 91 |
| | | Différences | +450,942 99 | +153.311 36 | +21,156 05 | +59,094 64 | +2,812 23 | +16,677 32 | +55,594 40 | +27,759 69 |
| | Avis téléphoniques | En 1910 | 1,211 90 | 129 75 | 171 75 | 305 25 | 25 » | 125 50 | 150 25 | 188 70 |
| | | » 1909 | 1,077 » | 81 50 | 134 75 | 331 50 | 13 75 | 129 75 | 148 75 | 192 75 |
| | | Différences | + 134 90 | + 48 25 | + 37 » | — 26 25 | + 11 25 | — 4 25 | — 18 50 | — 4 05 |
| | Cartes payantes | En 1910 | 296 89 | 65 » | 2 » | 12 » | » | » | 5 » | 2 » |
| | | » 1909 | 389 33 | 89 » | » | » | » | » | 4 » | » |
| | | Différences | — 92 44 | — 26 » | + 2 » | + 12 » | » | » | + 1 » | + 2 » |
| Service interurbain | Conversations | En 1910 | 446,906 » | 246,828 50 | 14,697 » | 121,731 » | 5,894 » | 39,915 50 | 95.407 » | 34,921 50 |
| | | » 1909 | 393,522 » | 206,165 » | 14 154 50 | 109,041 50 | 5,518 50 | 33,583 » | 86,611 50 | 29,134 50 |
| | | Différences | + 53.384 » | +40,663 50 | + 542 50 | +11.809 50 | + 375 50 | + 6.332 50 | + 8,795 50 | + 5,787 » |
| | Abonnements | En 1910 | 21,998 83 | 14,466 50 | » | 2,100 » | » | » | 2,918 » | 926 33 |
| | | » 1909 | 19,740 50 | 12,766 50 | » | 2,135 » | » | 350 » | 2,732 50 | 630 » |
| | | Différences | + 2,258 33 | + 1,700 » | » | — 35 » | » | — 350 » | + 185 50 | + 296 33 |
| | Avis téléphoniques | En 1910 | 1,220 75 | 290 25 | 127 70 | 375 60 | 59 85 | 201 90 | 402 15 | 163 15 |
| | | » 1909 | 1,241 30 | 268 10 | 125 30 | 352 40 | 40 25 | 179 35 | 387 95 | 169 20 |
| | | Différences | — 20 55 | + 22 15 | + 2 40 | + 23 20 | + 19 60 | + 22 55 | + 14 20 | — 6 05 |
| Service international | Conversations | En 1910 | 369,295 10 | 387,532 45 | 3,765 70 | 18,419 75 | 1,512 65 | 10,543 45 | 22,609 10 | 3,255 25 |
| | | » 1909 | 354,909 35 | 304,913 70 | 2 938 40 | 16,885 35 | 1,046 25 | 8.658 90 | 20.101 10 | 3,459 65 |
| | | Différences | + 14,385 75 | +82 618 75 | + 805 30 | + 1,534 40 | + 466 40 | + 1,884 55 | + 2,508 » | — 224 40 |
| | Abonnements | En 1910 | 19,552 75 | » | » | » | » | » | 450 » | » |
| | | » 1909 | 20,094 60 | » | » | » | » | » | 450 » | » |
| | | Différences | — 541 85 | » | » | » | » | » | » | » |
| Conversations du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer | | En 1910 | 300 » | » | » | 20 » | 100 » | » | » | » |
| | | » 1909 | 300 » | » | » | 20 » | 100 » | » | » | » |
| | | Différences | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Abonnements au service des communications permanentes en dehors des vacations des bureaux centraux | | En 1910 | 2,570 50 | 270 » | 445 50 | 553 » | 50 » | 380 » | 435 50 | 646 » |
| | | » 1900 | 649 50 | 58 » | 161 50 | 142 » | 10 » | 115 50 | 80 50 | 132 » |
| | | Différences | + 1,950 » | + 212 » | + 284 » | + 411 » | + 40 » | + 264 50 | + 355 » | + 514 » |
| Produits extraordinaires | | En 1910 | 297 29 | 725 68 | 0 50 | 24 61 | » | 9 74 | 44 50 | 1 » |
| | | » 1909 | 247 » | 294 27 | 0 25 | 24 21 | » | 7 90 | 57 87 | » |
| | | Différences | + 50 29 | + 431 41 | + 0 25 | + 0 40 | » | + 1 84 | — 13 48 | + 1 » |
| Totaux | | En 1910 . . . fr. | 4,628,292 42 | 2,086,997 89 | 136,073 05 | 693,617 53 | 33,405 69 | 220,346 72 | 643,234 65 | 151,281 53 |
| | | » 1909. . . . fr. | 4,101,138 75 | 1,807,268 97 | 113,215 05 | 622,859 64 | 29,740 46 | 195,343 71 | 595,631 26 | 117,015 51 |
| | | Différences . . . | +527,153 67 | +279,728 92 | +22,858 » | +72,757 89 | +3,725 23 | +25,003 01 | +47,603 37 | +34,266 02 |
| Taux p. c. des différences . . | | | ou 12.85 % | ou 15 48 % | ou 20.19 % | ou 11.68 % | ou 12.53 % | ou 12 80 % | ou 8 % | ou 29.28 % |

*recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années* **1910** *et* **1909**

| RÉSEAUX OU GROUPES (Pour la composition des groupes, *voir* p. C/13-14) | | | | | | | | | TOTAUX | Taux pour cent des différences |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Liége | Littoral | Louvain | Malines | Mons | Namur | Termonde | Tournai | Verviers | | |
| 2,488 25 | 1,046 50 | 148 50 | 61 25 | 928 75 | 675 » | 438 50 | 531 » | 632 50 | 33,907 25 | |
| 2,360 25 | 1,034 » | 88 50 | 49 » | 812 50 | 614 » | 409 75 | 563 » | 649 75 | 27,809 » | |
| + 128 » | + 12 50 | + 60 » | + 12 25 | + 116 25 | + 61 » | + 28 75 | — 32 » | — 17 25 | + 6,098 25 | 21 93 |
| 988,593 26 | 280,574 59 | 42,222 78 | 17,361 55 | 250,520 71 | 265,550 29 | 45,878 61 | 201,258 95 | 344,915 77 | 9,083,153 54 | |
| 905,263 95 | 260,906 44 | 44,010 30 | 14,156 26 | 210,401 49 | 245,575 99 | 40,282 68 | 177,587 07 | 320,973 58 | 8,120,126 13 | |
| +83,329 31 | +19,668 15 | —1,787 52 | +3,205 29 | +20,119 22 | +19,954 30 | +3,595 93 | + 25,651 86 | +25,942 19 | + 963,027 41 | 11.85 |
| 128 50 | 221 45 | 3 » | 0 75 | 224 » | 74 25 | 21 75 | 186 75 | 40 50 | 3,189 05 | |
| 109 25 | 212 75 | 4 75 | » | 198 25 | 87 » | 27 25 | 209 75 | 34 50 | 2,993 25 | |
| + 19 25 | + 8 70 | — 1 75 | + 0 75 | + 25 75 | — 12 75 | — 5 50 | — 23 » | + 6 » | + 195 80 | 6.54 |
| » | 9 » | 22 » | » | » | 2 » | » | » | » | 413 89 | |
| 2 » | » | » | » | 2 » | » | » | » | » | 486 33 | |
| — 2 » | + 9 » | + 22 » | » | — 2 » | + 2 » | » | » | » | — 72 44 | 14.89 |
| 118,311 50 | 87,587 » | 18,711 » | 10,265 » | 45,067 50 | 54,883 50 | 23,464 50 | 43,887 50 | 38,673 » | 1,447,171 » | |
| 109 502 50 | 83,699 » | 16,100 50 | 9,253 » | 41,186 » | 50,343 50 | 20,537 50 | 40,637 50 | 37,367 50 | 1,286,855 50 | |
| + 8,809 » | + 3,888 » | +2,610 50 | +1,012 » | + 3,881 50 | +4,540 » | +3,127 » | + 3,250 » | + 1,305 50 | + 160,315 50 | 12 46 |
| 17,955 50 | 1,602 83 | » | » | 385 » | 1,260 » | » | 3,675 » | 1,554 » | 68,841 99 | |
| 17,435 » | 1,276 67 | » | » | 595 » | 1,260 » | » | 2,747 50 | 1,904 » | 63,572 67 | |
| + 520 50 | + 326 16 | » | » | — 210 » | » | » | + 927 50 | — 350 » | + 5,269 32 | 8.29 |
| 362 75 | 287 00 | 69 30 | 20 65 | 213 65 | 272 25 | 95 55 | 312 85 | 83 55 | 4,561 50 | |
| 454 30 | 259 85 | 68 60 | 28 35 | 214 70 | 272 » | 142 80 | 316 95 | 89 45 | 4,610 85 | |
| — 91 55 | + 27 75 | + 0 70 | — 7 70 | — 1 05 | + 0 25 | — 47 25 | — 4 10 | — 3 90 | — 49 35 | 1.07 |
| 26,337 70 | 16,540 45 | 1,222 95 | 2,058 45 | 6,002 50 | 3,160 75 | 9,241 50 | 13,385 85 | 17,835 80 | 912,693 40 | |
| 24,861 30 | 16,705 45 | 1,202 40 | 1,066 85 | 4,965 30 | 2 774 15 | 6,466 30 | 12,215 30 | 18,986 60 | 802,176 35 | |
| + 1,476 40 | — 165 » | — 20 55 | + 991 60 | + 1,037 20 | + 386 60 | +2,775 20 | + 1,168 55 | — 1,150 80 | + 110,517 05 | 13.78 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 20,002 75 | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 20,544 60 | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | — 541 85 | 2.64 |
| 100 » | » | » | » | » | » | » | » | » | 520 » | |
| 100 » | » | » | » | » | » | » | » | » | 520 » | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 3,208 50 | 926 50 | 64 » | 18 » | 726 » | 1,079 50 | 156 » | 669 » | 45 » | 12,252 » | |
| 747 » | 268 » | 16 » | » | 254 » | 327 » | 40 » | 190 » | 42 » | 3,233 » | |
| + 2,461 50 | + 658 50 | + 48 » | + 18 » | + 472 » | + 752 50 | + 116 » | + 479 » | + 3 » | + 9,019 » | 279 » |
| 76 07 | 20 50 | » | 13 52 | 85 25 | 26 75 | 1 » | 5 50 | 9 97 | 1,341 77 | |
| 47 22 | 12 21 | » | 4 25 | 18 60 | 17 06 | 2 » | 0 50 | 39 55 | 772 89 | |
| + 28 85 | + 8 29 | » | + 9 27 | + 66 65 | + 9 69 | — 1 » | + 5 » | — 29 58 | + 568 88 | 73.59 |
| 1,157,562 03 | 388,816 42 | 62,463 53 | 29,799 17 | 284,153 36 | 324,964 29 | 77,297 41 | 263,890 38 | 403,792 09 | 11,388,048 14 | |
| 1,060,882 77 | 364,374 37 | 61,491 05 | 24,557 71 | 258,647 84 | 299,270 70 | 67,708 28 | 234,467 57 | 380,086 93 | 10,333,700 57 | |
| +96,679 26 | +24,442 05 | + 972 48 | +5,241 46 | +25,505 52 | +25,693 59 | +9,589 13 | + 29,422 81 | +23,705 16 | +1,254,347 57 | 12.14 |
| ou 9.11 % | ou 6.70 % | ou 1.58 % | ou21.34% | ou 9.86 % | ou 8.59 % | ou 14 16 % | ou 12.55 % | ou 6.24 % | | |

VI. — *Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1910, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite*

| Année | MONTANT du capital engagé | MONTANT des dépenses | MONTANT des recettes | DIFFÉRENCE | *OBSERVATIONS* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1910 | fr. 65,158,785 21 | fr. 8,581,714 20 | fr. 9,182,988 54 (1) | + fr. 601,274 34 | (1) Comprend une somme de fr. 67,590 25, montant du produit des remaniages. |

VII. — *Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations*

| DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS | au 31 décembre 1909 (1) | en 1910 (1) | au 31 décembre 1910 (1) |
|---|---|---|---|
| *1° Service télégraphique* | | | |
| Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins . . . . . | 5,542,950 06 | 162,993 62 | 5,705,943 68 |
| Appareils de transmission, piles et accessoires . . . . . | 1,304,666 92 | 107,389 51 | 1,412,056 43 |
| Locaux . . . . . | 5,804,408 54 | 153,313 73 | 5,957,722 27 |
| Mobilier . . . . . | 1,175,908 77 | — 108,589 48 | 1,067,319 29 |
| Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre . . . . . | 562,611 63 | — 37,537 83 | 525,073 80 |
| Totaux du 1° . . fr. | 14,390,545 92 | 277,569 55 | 14,668,115 47 |
| *2° Service téléphonique local* | | | |
| Lignes . . . . . | 35,928,053 07 | 3,325,536 55 | 39,253,589 62 |
| Appareils . . . . . | 11,916,527 69 | 861,138 78 | 12,777,666 47 |
| Locaux . . . . . | 6,358,723 22 | 108,533 70 | 6,467,256 92 |
| Mobilier . . . . . | 1,049,342 72 | 193,488 80 | 1,242,831 52 |
| Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre . . . . . | 3,428,454 78 | — 11,016 10 | 3,417,438 68 |
| Totaux du 2°. . fr. | 58,681,101 48 | 4,477,681 73 | 63,158,783 21 |
| *3° Service téléphonique à grande distance* | | | |
| Lignes . . . . . | 5,411,534 36 | 367,579 43 | 5,779,113 79 |
| Appareils. . . . . | 467,381 04 | — 11,060 60 | 456,320 44 |
| Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre . . . . . | 412,231 02 | — 12,238 92 | 399,992 10 |
| Totaux du 3° . . fr. | 6,291,146 42 | 344,279 91 | 6,635,426 33 |
| Totaux des 2° et 3°. . fr. | 64,972,247 90 | 4,821,961 64 | 69,794,209 54 |
| Totaux généraux . . fr. | 79,362,793 82 | 5,099,531 19 | 84,462,325 01 |

(1) Chiffres définitifs.

(1)

# PARTIE D

---

## MARINE

# MARINE

## I.

### Renseignements généraux.

#### § 1er. — Matériel.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine se répartit comme suit :

| | Fin 1910. | Fin 1909. | Différences pour 1910. |
|---|---|---|---|
| Bateaux à vapeur | 26 | 24 | + 2 |
| Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges | 35 | 35 | — |
| Garde-pêche et navires-écoles | 4 | 4 | — |
| Embarcations à vapeur ou avec moteur à essence | 7 | 4 | + 3 |
| Totaux | 72 | 67 | + 5 |
| Canots | 259 | 248 | + 11 |
| Radeaux de sauvetage | 18 | 18 | — |

Les deux bateaux à vapeur en plus sont les paquebots à turbines « Jan Breydel » et « Pieter De Coninck » dont il est question plus loin.

En 1910, l'administration a fait l'acquisition d'un canot à vapeur pour le service des croiseurs ainsi que de deux embarcations à moteur, l'une pour le service de mesurage du tirant d'eau des navires de commerce, l'autre pour le service de la police maritime à Anvers.

#### § 2. — Personnel.

L'effectif du personnel comprenait :

| | Fin 1910. | Fin 1909. | Différences pour 1910. |
|---|---|---|---|
| Fonctionnaires, employés et agents | 1,516 | 1,482 | + 34 |
| Messagers et gens de service | 15 | 15 | — |
| Ouvriers | 236 | 231 | + 5 |
| Totaux | 1,767 | 1,728 | + 39 |

Annexes à consulter.

La mise en ligne des nouveaux paquebots à turbines a nécessité un renforcement des cadres des contremaîtres, matelots, chauffeurs, etc.

## II.

### Services d'exploitation.

#### § 1er — Paquebots entre Ostende et Douvres.

I, p. D. Le mouvement des passagers s'est accru dans de notables proportions. Il était de 159,191 en 1909; il a atteint 222,410 en 1910, soit une augmentation de 63,219 unités ou 39 p. c.

Le relevé des billets vendus accuse :

en trafic anglo-belge, 178,627 voyageurs,
en trafic de transit, 43,783 voyageurs.

Si l'on rapproche ces chiffres de ceux correspondants de l'exercice précédent, on constate, en trafic anglo-belge, une plus-value importante de 62,786 unités, tandis qu'en trafic de transit on ne relève qu'une augmentation insignifiante de 433 unités. Cette progression très inégale des deux trafics s'explique par le fait que l'année 1910 a été marquée par l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles qui a attiré dans notre pays la majeure partie des touristes anglais entreprenant un voyage d'agrément sur le continent, et c'est incontestablement le trafic local qui a bénéficié de cette circonstance favorable. Il est néanmoins utile d'ajouter que les chiffres ci-dessus ne sont pas d'une exactitude rigoureuse; en effet, à défaut d'un moyen pratique de ventilation, il est forcément porté au compte du trafic anglo-belge une grande quantité de billets entre Ostende et Douvres délivrés à des voyageurs de transit, soit avec des billets d'agences, soit avec des billets combinés du Verein.

Il est, dès lors, à présumer que le trafic de transit est intervenu pour une plus large part dans l'augmentation constatée.

Il a été délivré 75,957 billets de 1re classe et 146,453 billets de 2e classe, mais comme il a, en outre, été distribué 102,373 suppléments pour passer de 2e en 1re classe, le nombre des passagers de 1re classe s'est élevé, en réalité, à 178,330 et celui des passagers de 2e classe à 44,080 seulement.

La recette encaissée du chef du transport des voyageurs et des bagages a atteint fr. 1,656,503, en augmentation de fr. 449,236.90 sur celle de l'année précédente.

*
* *

La recette du trafic des colis postaux, petits paquets et colis de messagerie et journaux transportés par nos malles, en 1910, s'est élevée à fr. 321,316.91, en augmentation de 27,414.28 sur celle de l'année précédente.

Annexes à consulter.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1910 présentent sur ceux de 1909 les différences suivantes :

| NATURE DES ENVOIS. | | | MOUVEMENT. | | | | RECETTES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | NOMBRE DE COLIS | | POIDS | | en plus. | en moins. |
| | | | en plus. | en moins. | en plus. | en moins. | | |
| Colis postaux | de 3 kilogrammes et moins . . | | 43,896 | — | 131,688 | — | 10,974 » | — |
| | de plus de 3 à 5 kilogrammes. . . | | 2,287 | — | 6,861 | — | 1,143 50 | — |
| Petits paquets. | Exprès | de 5 kil. et moins . . . | 427 | — | 1,281 | — | 13 48 | — |
| | | de plus de 5 à 10 kil . . | 464 | — | 3,248 | — | 432 58 | — |
| | | de plus de 10 kil. . . . | — | — | 118,690 | — | 6,702 » | — |
| | Grande vitesse. . . . . | | — | — | 242,255 | — | 6,125 20 | — |
| | *Tarif anglo-belge-suisse*. . . . . | | — | — | — | — | 3,497 38 | — |

L'ensemble du trafic des colis postaux et petits paquets suit donc une marche ascendante constante.

Le transport des chevaux par nos malles, qui avait produit, en 1909, une recette de fr. 1,646.15, a été supprimé lors de la mise en ligne des nouvelles unités complétant notre flotte.

Le transport des finances est en diminution de fr. 6 et celui des journaux en augmentation de fr. 178.20.

En 1910, les paquebots ont effectué entre Ostende et Douvres, 2,202 traversées dont la durée moyenne a été de :

3 heures 7 minutes pour les paquebots type « Jan Breydel »;
3 — 38 — — type « Princesse Clémentine »;
3 — 34 — pour le paquebot « Rapide »;
3 — 44 — pour les paquebots type « Princesse Henriette »;
3 — 57 — — type « Flandre ».

Les frais d'exploitation sont en augmentation de 202,000 francs, en chiffre rond, comparativement à l'exercice 1909; cette progression dans les dépenses s'explique, d'une part, par le renouvellement des chaudières du paquebot « Princesse Henriette » et du cylindre à haute pression du steamer « Léopold II », et, d'autre part, par une consommation plus forte de combustible résultant d'une utilisation plus grande des paquebots les plus rapides. Malgré cette augmentation de dépenses, le résultat final de l'exploitation du service des paquebots se traduit par un écart de plus de 274,000 francs, en faveur de 1910. Cela provient de ce qu'en raison de l'affluence de voyageurs due à l'Exposition de Bruxelles, les recettes de 1910 sont en excédent de 476,600 francs sur celles de 1909, tandis qu'il n'y avait guère qu'une différence de 47,800 francs entre les recettes de 1909 et celles de l'exercice antérieur. Ce résultat est d'autant plus favorable qu'en 1909, les dépenses étaient en diminution de 434,600 francs sur celles de 1908. II, p. D.

Chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1,408.01 et a procuré une recette directe de fr. 898.51 ; en 1909, les chiffres avaient été respectivement de fr. 1,322.08 et fr. 685.14.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, le coût et le produit par kilomètre sont les suivants :

| | 1910. | 1909. | Différences pour 1910. |
|---|---|---|---|
| Coût par kilomètre. . . . . | 12.24 | 11.50 | + 0.74 |
| Produit direct par kilomètre. . . | 7.81 | 5.96 | + 1.85 |

Les deux paquebots à turbines que le Gouvernement avait commandés en 1909, et qui ont reçu les noms de « Jan Breydel » et de « Pieter De Coninck », sont entrés en ligne au cours de l'été 1910. Ces navires ont fourni, aux essais officiels, une vitesse moyenne de 24,29 nœuds et détiennent ainsi le record de la marche parmi les bâtiments affectés aux services similaires. La vitesse moyenne aux essais du paquebot à turbines « Princesse Elisabeth », entré en service en 1905, avait été de 24 nœuds.

### § 2. — Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.

II, p. D. Comparativement à l'année 1909, la dépense a subi une augmentation de 47,000 francs, attribuable à l'aménagement d'un second pont de roulage à bord des steamers « Stad Antwerpen » et « Ville de Gand ». Cette amélioration a permis d'accélérer le transport des nombreux véhicules qui se présentent, de grand matin, à la Tête-de-Flandre, à destination des marchés d'Anvers.

Ainsi qu'on pourra le constater par le tableau ci-après, une progression sensible s'est produite, en 1910, dans le trafic :

| | 1910. | 1909. | Différences pour 1910. |
|---|---|---|---|
| Passagers . . . . . | 2,959,394 | 2,797,881 | + 161,513 |
| Animaux . . . . . | 142,543 | 140,751 | + 1,792 |
| Colis . . . . . | 2,086 | 2,221 | — 135 |
| Véhicules . . . . . | 204.274 | 195,957 | + 8,317 |
| Coupons délivrés . . | 3,508,297 | 3,136,810 | + 171.487 |
| Suppléments . . . . | 21,986 | 19,333 | + 2,653 |
| Abonnements . . . | 194 | 196 | — 2 |

II, p. D. Ce développement du trafic a donné lieu à un accroissement de recettes de 8,000 francs.

### § 3. — Passage d'eau entre Anvers et le Pays-de-Waes.

II, p. D. La dépense a été inférieure de 4,676 francs à celle de 1909; l'écart provient de ce que le dernier exercice avait eu à supporter les réparations d'un steamer de passage ayant subi des avaries à la suite d'une collision.

## § 4. — Pilotage.

L'accroissement du mouvement de la navigation sur Anvers s'est encore accentuée en 1910. Le trafic s'est chiffré, à l'entrée et à la sortie, par 13,605 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, contre 12,969 en 1909, soit une différence, en faveur de 1910, de 636 bâtiments ou près de 5 p. c. De même, le tonnage général est monté de 23,735,527 à 25,160,627 tonneaux; différence : 1,425,100 tonneaux ou 6 p. c. Les différents ports du pays sont également en progression. Il en est résulté pour l'ensemble, comme droits de pilotage, une augmentation de recettes de 358,300 francs, qui correspond à une majoration de dépenses de 347,000 francs, soit 238,000 francs pour le personnel et 109,000 francs pour le matériel. II, p. D.

Pour ce qui concerne le personnel, la différence est due à l'accroissement des remises accordées aux pilotes en proportion des recettes; le remplacement d'un cutter-pilote d'Ostende, perdu corps et biens à la suite d'une collision en mer avec un steamer anglais et les radoubs effectués aux bateaux-pilotes des diverses stations expliquent l'augmentation quant au matériel.

Le service de pilotage à Zeebrugge a été installé dans un bâtiment provisoire en bois, construit sur le terre-plein ouest du chenal de ce port.

Le canot-automobile destiné à faciliter le service du mesurage des navires en rade d'Anvers a été livré en 1910.

## § 5. — Remorque sur la côte de Flandre.

Le service de la remorque a rapporté fr. 21,488.02, soit 2,700 francs de plus qu'en 1909. II, p. D.

D'autre part, les charges ont été réduites de près de 8,700 francs. L'économie résulte notamment de ce que le budget de l'exercice précédent avait été grevé de l'acquisition d'une nouvelle chaudière pour le remorqueur de de Nieuport. II, p. D.

Le bateau à moteur commandé pour le port de Blankenberghe vient d'être fourni; le service de remorquage fonctionnera à cette station à partir du 1er juin 1911.

## § 6. — Police maritime.

Le recette de la police maritime accuse une augmentation de 8,300 francs, conséquence du développement du mouvement maritime. II, p. D.

La dépense s'est accrue parallèlement de 7,150 francs à raison : 1° de primes plus nombreuses allouées du chef d'arrestations de marins déserteurs; 2° de l'acquisition d'un canot à moteur qui permet maintenant au personnel préposé au débarquement et au rembarquement des poudres et artifices des bâtiments de commerce, de se transporter avec rapidité d'un point à un autre de la rade d'Anvers. II, p. D.

Annexes à consulter.

## III.

### Services divers.

#### § 1er. — Phares, fanaux et signaux.

Un poste de signaux avertisseurs de tempêtes a été établi à Zeebrugge et un poste supplémentaire installé à Nieuport. En outre, ce service a été amélioré par la création de nouveaux signaux spéciaux avertisseurs de tempêtes.

L'administration a décidé de baliser, au moyen de bouées lumineuses et sonores, les hauts-fonds du littoral, du « Broersbank » et du banc « Den Oever » devant La Panne (Adinkerke), du banc d'Ostende (Zand) et de celui de Middelkerke. Un premier groupe de bouées, dont la dépense a été imputée sur le budget extraordinaire, a été mouillé en 1910 ; le complément des engins nécessaires pour parfaire l'éclairage du littoral est commandé; tout ce matériel sera fourni et placé dans le courant de 1911.

II, p D. La dépense ordinaire est supérieure de 27,500 francs environ à celle de 1909. Le mouillage et l'entretien d'une nouvelle série de bouées lumineuses dans l'Escaut explique cette augmentation de charges.

#### § 2. — Ecoles de navigation.

Le nombre des élèves ayant fréquenté les cours des écoles de navigation s'est élevé à 212, contre 253 l'année précédente. Il a été accordé 49 bourses et 4 demi-bourses d'études ; en 1909, ces chiffres avaient été respectivement de 37 et de 7.

Les diplômes de capacité conférés en 1909 et en 1910 se répartissent comme suit :

| | 1910. | 1909. |
|---|---|---|
| Long cours . . . . . | 85 | 108 |
| Cabotage. . . . . | 15 | 18 |
| Patron-pêcheur . . . . . | 10 | 33 |

Le cours de navigation à Nieuport, spécialement destiné aux pêcheurs, a été suivi par 6 élèves, soit 1 de plus qu'en 1909.

70 élèves ont fréquenté les cours spéciaux de machines à vapeur marines annexés aux écoles de navigation ; il y en avait eu 69 l'année antérieure. Il a été décerné 5 diplômes de mécanicien de 1re classe de bateau à vapeur, et 8 de mécanicien de 2e classe.

II, p. D Les dépenses liquidées en 1910, du chef de ces diverses institutions, sont en augmentation de 1,367 francs sur celles de 1909.

#### § 3. — Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et Ecole des mousses.

Cette surveillance a été effectuée, d'une manière quasi permanente, alternativement par les garde-pêche « Ville d'Anvers » et « Ville d'Ostende ».

Annexes à consulter.

Comme par le passé, les élèves de l'école des mousses ont été embarqués, par brigades de 30, au cours des croisières des deux navires.

La dépense dépasse de 1,358 francs celle de 1909. II, p. D.

§ 4. — Sauvetage.

Les brigades du littoral ont opéré, en 1910, divers sauvetages :

L'équipe d'Ostende a recueilli l'équipage, composé de 10 hommes, d'un chalutier à vapeur danois qui s'était échoué à l'Ouest du port, après quoi le bateau a été renfloué par les toueurs de l'État.

Le personnel de la station de Heyst a sauvé d'une situation périlleuse l'occupant d'un bateau à moteur désemparé qui était entraîné au large à la dérive. Il a également ramené à terre 3 hommes qui se trouvaient à bord d'une chaloupe de pêche échouée à la côte.

Une chaloupe à moteur étant venue se briser contre l'estacade de Nieuport, l'équipage, composé de 4 hommes, fut arraché à une mort certaine par les sauveteurs réunis en permanence. Une autre chaloupe de pêche qui, échouée à la côte, avait décliné le secours de la brigade de Nieuport, fut renflouée et ramenée à Ostende, par le grand remorqueur.

L'augmentation de dépense en personnel (4,500 fr.) est due : 1° à l'accroissement du nombre des permanences exigées par les fréquentes tempêtes, 2° aux primes accordées au personnel ayant effectué des sauvetages. II, p. D.

## IV.

### Résultats financiers.

Comparativement à 1909, les recettes et les dépenses de l'exercice 1910 accusent respectivement une augmentation de 854,364.49 et de 625,269 fr. 15 centimes, soit une différence de fr. 229,095.34 en faveur de 1910. II, p. D.

## N° 1. — *Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.*

Comparaison des années 1910 et 1909.

| | NOMBRE. | | | MOUVEMENT. | | | RECETTE. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ANNÉES. | | Différences pour 1910. | ANNÉES. | | Différences pour 1910. | ANNÉES. | | Différences pour 1910. |
| | 1910. | 1909. | | 1910. | 1909. | | 1910. | 1909. | |
| Voyageurs. Billets simples. 1re classe | » | » | » | 25,551 | 19,627 | + 5,924 | 237,624 30 | 178,157 10 | +59,467 20 |
| Voyageurs. Billets simples. 2e — | » | » | » | 49,897 | 36,600 | + 13,297 | 349,279 » | 253,869 » | +95,410 » |
| Voyageurs. Id. pour enfants (prix réduits). 1re classe | » | » | » | 1,734 | 1,023 | + 711 | 10,280 » | 4,797 65 | + 5,482 35 |
| Voyageurs. Id. pour enfants (prix réduits). 2e — | » | » | » | 5,718 | 2,733 | + 2,985 | 24,113 60 | 9,562 » | +14,551 60 |
| Voyageurs. Billets aller-retour. 1re classe | » | » | » | 10,572 | 8,692 (1) | + 1,880 | 78,761.40 | 64,755.40 | +14,006 » |
| Voyageurs. Billets aller-retour. 2e — | » | » | » | 26,968 | 21,972 (1) | + 4,996 | 151,020 80 | 123,043 20 | +27,977 60 |
| Voyageurs. Id. (prix réduits). 1re classe | » | » | » | 38,100 | 28,650 (1) | + 9,450 | 191,274 60 | 145,881 05 | +45,393 55 |
| Voyageurs. Id. (prix réduits). 2e — | » | » | » | 63,870 | 39,894 (1) | + 23,976 | 253,392 90 | 164,772 35 | +88,620 55 |
| Voyageurs. Abonnements | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Location de malles spéciales | » | 6 | — 6 | » | » | » | » | 30 » | — 30 » |
| Suppléments de 2e à 1re classe | 98,939 | 70,937 | + 28,002 | » | » | » | 247,347 50 | 177,342 50 | +70,005 » |
| 1/2 id. id. | 3,434 | 1,033 | + 2,401 | » | » | » | 4,292 50 | 1,291 25 | + 3,001 25 |
| Petites cabines | 1,176 | 1,424 | — 248 | » | » | » | 8,232 » | 9,968 » | — 1,736 » |
| Grandes cabines | 6,584 | 4,701 | + 1,883 | » | » | » | 92,176 » | 65,814 » | + 26,362 » |
| Cabines spéciales | 150 | 125 | + 25 | » | » | » | 4,200 » | 3,500 » | + 700 » |
| — de luxe | 49 | 50 | — 1 | » | » | » | 3,675 » | 3,750 » | — 75 » |
| Vélos | 463 | 407 | + 56 | » | » | » | 833 40 | 732 60 | + 100 80 |
| Bagages | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ensemble | — | — | — | 222,410 | 159,191 (2) | + 63,219 | 1,656,503 » | 1,207,266 10 | +449,236 90 |
| Chevaux . . . Têtes. | » | 41 | — 41 | » | » | » | » | 1,646 15 | — 1,646 15 |
| Chiens | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Voitures . . . Nombre. | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Finances ; Groups | 75 | 87 | — 12 | » | » | » | 37 50 | 43 50 | — 6 » |
| Journaux . . . Kilog. | » | » | » | 82,700 | 76,760 | + 5,940 | 2,481 » | 2,302 80 | + 178 20 |
| Colis postaux de 3 kilog. et moins | 508,907 | 465,011 | + 43,896 | 1,526,721 | 1,395,043 (3) | + 131,688 | 127,226 75 | 116,252 75 | +10,974 » |
| Colis postaux de 3 à 5 kilog. | 35,489 | 33,202 | + 2,287 | 106,467 | 99,606 (3) | + 6,861 | 17,744 50 | 16,601 » | + 1,143 50 |
| Petits colis. Tarif normal. Express. de 5 kilog. et moins | 29,056 | 28,629 | + 427 | 87,168 | 85,887 (3) | + 1,281 | 8,862 88 | 8,869 40 | + 13 48 |
| Petits colis. Tarif normal. Express. de plus de 5 à 10 kilog. | 13,530 | 13,066 | + 464 | 94,710 | 91,462 (4) | + 3,248 | 9,465 40 | 9,032 82 | + 432 58 |
| Petits colis. Tarif normal. Express. de plus de 10 kilog. | » | » | » | 1,827,517 | 1 708,827 (5) | + 118,690 | 99,782 71 | 93,080 71 | + 6,702 » |
| Petits colis. Grande vitesse. — Poids taxé. | » | » | » | 993,440 | 751,185 | + 242,255 | 32,444 81 | 26,319 52 | + 6,125 29 |
| Petits colis. Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse | » | » | » | 64,128 | 63,130 | — 2,002 | 1,403 99 | 1,416 84 | — 12 85 |
| Dito | » | » | » | » | » | » | 21,845 37 | 18,335 14 (6) | + 3,510 23 |
| Produits extraordinaires . . . fr. | » | » | » | » | » | » | 701 90 | 669 25 | + 32 65 |
| | | | | | | Totaux . . . . . fr. | 1,978,521 81 | 1,501,837 98 | +476,683 83 |

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(4) — — — 7 — —

(5) Colis taxés au poids.

(6) Convention du 1er juillet 1895 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

## N° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1910 et 1909.

| SERVICES. | 1910. | 1909. | Différences par 1910. |
|---|---|---|---|
| **RECETTES.** | | | |
| Paquebots-poste entre Ostende et Douvres | 1,978,521 81 | 1,501,837 98 | + 476,683 83 |
| Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre | 142,131 74 | 134,088 14 | + 8,043 60 |
| Pilotage | 4,906,987 82 | 4,548,631 82 | + 358,356 » |
| Écluses | 3,790 14 | 3,537 67 | + 252 47 |
| Remorque sur la côte de Flandre | 21,488 02 | 18,756 53 | + 2,731 49 |
| Police maritime | 224,442 17 | 216,145 07 | + 8,297 10 |
| Écoles de navigation<br>Pêche maritime<br>Sauvetage | » | » | » |
| Totaux . . . fr | 7,277,361 70 | 6,422,997 21 | + 854,364 49 |

**DÉPENSES.**

| | PERSONNEL. | MATÉRIEL. | TOTAL. | PERSONNEL. | MATÉRIEL. | TOTAL. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Paquebots-poste entre Ostende et Douvres | 773,394 10 | 2,327,054 82 | 3,100,449 01 | 772,474 95 | 2,125,518 99 | 2,897,993 94 | + 202,455 07 |
| Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre | 82,365 19 | 150,328 94 | 232,694 13 | 81,714 17 | 103,863 66 | 185,577 83 | + 47,116 30 |
| Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes | 26,885 96 | 28,012 60 | 54,898 56 | 27,180 31 | 32,394 87 | 59,575 18 | — 4,676 62 |
| Pilotage | 3,711,089 32 | 412,671 91 | 4,123,761 23 | 3,472,827 65 | 303,774 65 | 3,776,602 30 | + 347,158 93 |
| Phares, fanaux et signaux. — Éclairage et signaux de la côte | 31,329 25 | 19,259 96 | 50,589 21 | 30,453 71 | 24,847 58 | 55,301 29 | — 4,712 08 |
| Phares, fanaux et signaux. — Éclairage de l'Escaut | 130,922 06 | 139,627 52 | 270,549 58 | 132,562 91 | 105,723 99 | 238,286 90 | + 32,262 68 |
| Remorque sur la côte de Flandre | 72,495 11 | 21,015 66 | 93,510 77 | 70,712 56 | 31,490 26 | 102,202 82 | — 8,692 05 |
| Police maritime | 99,060 92 | 24,023 25 | 123,084 17 | 98,000 78 | 17,933 12 | 115,933 90 | + 7,150 27 |
| Écoles de navigation | 32,883 48 | 13,960 46 | 46,843 94 | 32,146 48 | 13,329 56 | 45,476 04 | + 1,367 90 |
| Surveillance de la pêche maritime, Ecole des mousses, etc. | 150,608 25 | 58,765 78 | 209,374 03 | 150,225 58 | 57,789 96 | 208,015 54 | + 1,358 49 |
| Sauvetage | 58,560 53 | 11,218 77 | 69,779 30 | 54,046 68 | 11,252 36 | 65,299 04 | + 4,480 26 |
| Totaux . . . . fr. | 5,169,594 26 | 3,205,939 67 | 8,375,533 93 | 4,922,345 78 | 2,827,919 » | 7,750,264 78 | + 625,269 15 |
| Recettes totales . . fr. | | 7,277,361 70 | | | 6,422,997 21 | | + 854,364 49 |
| Dépenses — . . . . | | 8,375,533 93 | | | 7,750,264 78 | | + 625,269 15 |
| Excédent de dépenses . . . fr. | | 1,098,172 23 | | | 1,327,267 57 | | — 229,095 34 |
| Excédent de recettes . . . fr. | | » | | | » | | » |

(I)

# TABLE DES MATIÈRES.

## PARTIE A.

### CHEMINS DE FER.

### 1re SECTION.

#### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

#### CHAPITRE Ier.

##### I. — Situation financière.


| | Pages | Annexes à consulter. |
|---|---|---|
| § 1er. Capital de premier établissement | A, 1 | I et IX de la partie A. |
| § 2. Capital utile | A, 3 | IX » |
| § 3. Compte approximatif d'exploitation | A, 4 | II, IIbis et V » |
| § 4. Ressources et charges | A, 5 | III, IV, V et Vbis » |
| § 5. Bilan | A, 5 | I » |
| § 6. Revenu du capital utile engagé dans le réseau exploité par l'État | A, 7 | |
| § 7. Coefficient d'exploitation | A, 7 | V |


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


| | | |
|---|---|---|
| Produits par unité de trafic en 1910 et en 1909 | A, 7 | |
| Principaux résultats des services des voies et travaux, de la traction et du matériel, de l'exploitation et des recettes, pendant la période quinquennale 1906-1910 et année 1905 | A, 8 | X, XI et XII |
| Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises | A, 8 | LI |
| Personnel | A, 8 | |
| Caisse des ouvriers | A, 9 | |


#### CHAPITRE II.

##### VOIES ET TRAVAUX.

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


| | |
|---|---|
| § 1er. Lignes en cours de construction | A, 13 |
| § 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation | A, 13 |

II. — **Situation des lignes en exploitation.**


| Annexes à consulter. | | | Pages |
|---|---|---|---|
| XIII de la partie A. | § 1er. | Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1910. | A, 14 |
| | § 2. | Longueur moyenne exploitée par l'État en 1910 | A, 15 |
| XIV » | § 3. | Rails. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1910 | A, 16-17 |
| XIV » | § 4. | Billes et traverses | A, 18 |
| XV » | § 5. | Profil et courbes | A, 18 |
| XV » | § 6. | Signaux | A, 19 |
| XVI » | § 7. | Passages à niveau | A, 19 |
| | § 8. | Raccordements industriels et gares privées | A, 19 |
| | § 9. | Raccordements vicinaux et traversées vicinales | A, 20 |
| XVII » | § 10. | Approvisionnements au 31 décembre 1910 (Service des voies et travaux) | A, 20 |


## CHAPITRE III.

### TRACTION ET MATÉRIEL.

I. — **Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.**


| | | | |
|---|---|---|---|
| XVIII, XX à XXIIbis » | § 1er. | Matériel de traction et de transport. | A, 21 |
| XIX, XXIII et XXIV » | § 2. | Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport. | A, 21 |
| | § 3. | Wagons de particuliers | A, 23 |
| XXIX » | § 4. | Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères. | A, 23 |
| | § 5. | Nombre et parcours des trains | A, 24 |
| | § 6. | Utilisation du matériel à marchandises. | A, 25 |
| | § 7. | Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État | A, 25 |
| XXV » | § 8. | Achat de combustibles. — Diagramme des prix moyens des charbons pour locomotives, acquis de 1875 à 1910 | A, 25 |
| XXV » | § 9. | Consommation de combustibles. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1910 | A, 25-26 |
| XXV » | § 10. | Combustible consommé par les locomotives (charbons et briquettes). | A, 27 |
| XXVI à XXVIII » | § 11. | Éclairage. | A, 27 |
| | § 12. | Chauffage des trains | A, 28 |
| | § 13. | Graissage. | A, 28 |
| XXX » | § 14. | Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel) | A, 28 |


II. — **Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel** . . . . . A, 28

## CHAPITRE IV.

### EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — **Mouvement et recette.**


| | | | |
|---|---|---|---|
| VI, XII, XXXI à XXXIII | § 1er. | Voyageurs (Mouvement et recette) | A, 33 |

| | | Pages. | Annexes à consulter |
|---|---|---|---|
| § 2. | Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1910. — Parcours moyen | A, 35 | XXXIV à XL de la partie A. |
| § 3. | Ensemble du mouvement et des recettes | A, 36 | VI, VII, VIII et XII » |
| § 4. | Produits extraordinaires | A, 37 | VI » |
| § 5. | Produits divers | A, 37 | VII » |
| § 6. | Réductions consenties sur les prix de transport | A, 37 | |
| | **II. — Stations** | A, 38 | |
| | **III. — Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.** | | |
| § 1er. | Camionnage | A, 41 | |
| § 2. | Trains de voyageurs | A, 41 | |
| § 3. | Trains de marchandises | A, 44 | |
| § 4. | Transport de marchandises | A, 46 | |
| § 5. | Mesures prises dans l'intérêt du personnel des trains | A, 46 | |
| § 6. | Tarifs des voyageurs et des bagages | A, 47 | |
| | Mesures transitoires prises à l'occasion de l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles | A, 48 | |
| § 7. | Tarifs pour marchandises | A, 48 | |
| § 8. | Publication des documents horaires | A, 56 | |
| § 9. | Arrangements de service entre les administrations de chemins de fer | A. 57 | |
| | **IV. — Accidents. — *Statistique comparative.*** | | |
| § 1er. | Collisions et déraillements de trains | A, 59-61 | XLI |
| § 2. | Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains | A, 62 | XLI et XLIII |
| § 3. | Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains | A, 62 | XLII et XLIII |
| § 4. | Personnes tuées depuis 1835 | A, 64 | XLIII |
| | **V. — Contraventions** | A, 65 | |


## 2e SECTION.

### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

### I.

**Situation des lignes en exploitation.**


| | | | |
|---|---|---|---|
| § 1er. | Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1910 | A, 67 | XLIV |
| § 2. | Développement des voies ferrées | A, 68 | |
| § 3. | Stations, haltes et points d'arrêt | A, 68 | XLV |
| § 4. | Gares privées et raccordements industriels | A, 69 | XLV |
| § 5. | Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales | A, 69 | |
| | **II.** | | |
| | **Situation du matériel roulant** | A, 70 | XLVI |
| | **III.** | | |
| | **Parcours des trains** | A, 71 | XLVII |

## IV.

**Mouvement et recette des transports.**


| Annexes à consulter. | | | Pages |
|---|---|---|---|
| XLVIII | de la partie A. | § 1er. Voyageurs | A, 72 |
| XLVIII | » | § 2. Bagages | A, 73 |
| XLVIII | » | § 3. Petites marchandises | A, 74 |
| XLVIII | » | § 4. Grosses marchandises | A, 74 |
| XLVIII | » | § 5. Finances | A, 75 |
| XLVIII | » | § 6. Équipages | A, 75 |
| XLVIII | » | § 7. Chevaux et bestiaux | A, 75 |
| XLVIII | » | § 8. Produits extraordinaires | A, 76 |
| XLVIII | » | § 9. Récapitulation des recettes | A, 76 |


## V.


| | | | |
|---|---|---|---|
| XLVIII | » | **Dépenses d'exploitation** | A, 77 |


## VI.


| | | | |
|---|---|---|---|
| XLVIII | » | **Produits nets de l'exploitation** | A, 78 |


## VII.


| | | | |
|---|---|---|---|
| XLVIII | » | **Coefficients de l'exploitation** | A, 79 |


## VIII.


| | | | |
|---|---|---|---|
| XLVIII | » | **Résultats généraux de l'exploitation** | A, 80 |


## IX.


| | | | |
|---|---|---|---|
| XLIX | » | **Personnel** | A, 80 |


## X.


| | | | |
|---|---|---|---|
| L | | **Accidents** | A, 81 |


## XI.


| | | | |
|---|---|---|---|
| | | **Contraventions** | A, 82 |


## XII.


| | | | |
|---|---|---|---|
| | | **Améliorations et innovations** | A, 82 |


# ANNEXES DE LA PARTIE A.

## 1re SECTION.

**CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.**


| | | | |
|---|---|---|---|
| N° | I. | Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1910 | A, 90-91 |
| » | II. | Compte définitif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1909 | A, 92-93 |
| » | IIbis. | Compte approximatif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1910 | A, 94-95 |
| » | III | Compte de profits et pertes. — Exercice 1910 | A, 96 |

Pages.

N° IV. Capital de premier établissement et charges financières depuis l'origine. . . . . A, 98-99

» V. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1835 jusque fin 1910. — Coefficient d'exploitation. . . . . A, 100-101

» Vbis. (Pour mémoire). — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer . . . . . A, 102

» VI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises (années 1835 à 1910). . . . . A, 104-105

» VII. Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (Années 1835 à 1910) . . . . . A, 106-107

» VIII. Répartition et encaissement des recettes brutes. Droits constatés et recouvrements effectués . . A, 108-109

» IX. Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. — Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts des recettes ou loyer. Années 1899 à 1910. A, 110-111

» X. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1906-1910) et de la dernière année (1905) de la période précédente . . . . . A, 112-113

» XI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1906-1910) et de la dernière année (1905) de la période précédente . . . . . A, 114-115

» XII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1906-1910) et de la dernière année (1905) de la période précédente . . . . . A, 116-117

» XIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie . . . . . A, 118

» XIV. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1910 et 1909. . . . . A, 119

» XV. *a.* — Profil et courbes des voies principales. — *b.* Signaux de différents systèmes. . . . . A, 120

» XVI. Relevé des passages à niveau supprimés en 1910 . A, 121-122

XVII. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1910. — Service des voies et travaux . . . . . A, 123

PAGES

N° XVIII. Effectif du matériel de traction et de transport. . A, 124-125

» XIX. Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement . . . . . A, 126-127

XX. Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes . . . . . A, 128-129

» XXI. Situation du matériel pour trains de marchandises au point de vue du tonnage utilisable . . . . A, 130-131

» XXII. Importance du matériel de traction en 1910 . . . A, 132

» XXII bis. Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile . . . . . A, 133

» XXIII. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs . . . . . A, 134

» XXIV. Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent » . . . . A, 135

» XXV. Achats et consommation de combustibles. . . . A, 136-137

» XXVI. Prix de revient de l'énergie électrique produite dans les usines du chemin de fer en 1910 . . . . A, 138-139

» XXVII. Éclairage des stations, ateliers et dépendances . . A, 140-141

» XXVIII. Éclairage des trains au gaz riche . . . . . A, 141

» XXIX. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A, 142

» XXX. Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation. . . . . A, 143

» XXXI. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours . . . . . A, 144

» XXXII. Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours . . . . . A, 145

» XXXIII. Mouvement et recettes des abonnements d'ouvriers. A, 146-147

» XXXIV. Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1910. A, 148-152

» XXXV. Mouvement général de grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1910. A, 153-173

PAGES

N° XXXVI. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1910 . . . . A, 174

» XXXVII. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1910 . . A, 176-177

» XXXVII'. Mouvement général des transports de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État, et en services mixtes et internationaux, au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1910 . . . . . A, 178-179

» XXXIX. Mouvement général, en tonnes, des grosses marchandises transportées, pendant l'année 1910, par les chemins de fer de l'État Belge . . . . A, 181 184

» XL. Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 3, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1910 . . . . . A, 185

» XLI. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1909 et 1910 . . . . . A, 186-187

» XLII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1910 . . . . . A, 188-190

» XLIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835 . . . . . A, 192-193

» LI. Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.

## 2e SECTION.

### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

» XLIV. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1910. . . . . A, 194

» XLV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1910. . . . . A, 195

» XLVI. Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1910. — Comparaison des années 1910 et 1909 . . . . A, 196

» XLVII. Parcours kilométrique des trains en 1910. — Comparaison des années 1910 et 1909 . . . . . A, 197

» XLVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1910 . . . . . A, 198-199

» XLIX. Personnel. — Effectif au 31 décembre 1910. — Comparaison des années 1910 et 1909. . A, 200-201

» L. Accidents survenus aux personnes. — Année 1910 — Comparaison des années 1910 et 1909. . . A, 202-203

# PARTIE B.

## POSTES.

### I.

#### RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.


| | | Pages. |
|---|---|---|
| Annexes à consulter. | § 1er. Service international | B, 3 |
| | § 2. Service intérieur | B, 3 |


### II.

#### STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.


| | | |
|---|---|---|
| I et III de la partie B. | § 1er. Mouvement général | B, 4 |
| III » | § 2. Lettres ordinaires | B, 5 |
| III » | § 3. Lettres recommandées | B, 6 |
| II et III » | § 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée | B, 6 |
| III » | § 5. Envois exprès | B, 6 |


### III.

#### OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

*A. Mandats et bons de poste.*


| | | |
|---|---|---|
| II et III » | § 1er. Mandats (service intérieur) | B, 7 |
| II et III » | § 2. Bons de poste | B, 7 |
| II et III » | § 3. Mandats (service international) | B, 7 |


*B. Effets de commerce.*


| | | Pages |
|---|---|---|
| II et III » | § 1er. Acceptation | B, 8 |
| II et III » | § 2. Encaissement | B, 8 |
| II et III » | *C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.* | B, 8 |
| II et III » | *D. Quittances (service intérieur)* | B, 8 |
| II et III » | *E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger* | B, 9 |
| II et III » | *F. Abonnements aux journaux.* | B, 9 |
| | *G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances* | B, 9 et 10 |
| II, III et V » | *H. Permis de pêche* | B, 11 |
| | *I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés* | B, 11 |
| | *J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse* | B, 11 |


### IV.


BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES . . B, 11


### V.

#### DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.


| | |
|---|---|
| § 1er. Service de distribution | B, 12 |
| § 2. Service de transmission | B, 12 |

VI.

PERSONNEL. . . . . B, 15

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1er. Recette . . . . . B, 13
§ 2. Dépense. . . . . B, 13

## ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1910. . . . . B, 16 et 17
» II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Comparaison des années 1910 et 1909. . . . . B, 18, 19 et 20
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1910 et 1909 . . . . . B, 22 et 23
» IV. Recettes postales de toutes natures. —Comparaison des années 1910 et 1909 . . . . . B, 24 et 25
» V. Relevé des valeurs postales d'affranchissement vendues. — Comparaison des années 1910 et 1909 . . . . B, 24 et 25
» VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1910 et 1909 . . . . . B, 26

## PARTIE C.

### TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE Ier

### TÉLÉGRAPHES

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Pages
§ 1. Service international . . . . . C, 3
§ 2. Affranchissement des télégrammes . . . . . C, 3 et 4
§ 3. Radiotélégraphie. . . . . C, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES ET DE LEUR PRODUIT

§ 1. Mouvement général et recette . . . . . C, 5
*a.* Télégrammes privés intérieurs . . . . . C, 5
*b.* — — internationaux . . . . C, 6
§ 2. Télégrammes de service . . . . . C, 6

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU. — APPAREILS EN SERVICE.

Pages

§ 1. Bureaux . . . . . C, 7
§ 2. Développement du réseau télégraphique . . . . . C, 8
§ 3. Appareils en service . . . . . C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). . C, 9

CHAPITRE II

## TÉLÉPHONES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

*A*. Téléphonie locale . . . . . C, 10 et 11
*B*. Téléphonie à grande distance . . . . . C, 11
*C*. Téléphonie internationale . . . . . C, 12
Renseignements statistiques :
*a*) Mouvement et recette. . . . . C, 12
*b*) Bureaux centraux téléphoniques . . . . . C, 13 et 14
*c*) Échange des télégrammes par téléphone . . . . . C, 15
*d*) Développement du réseau téléphonique . . . . . C, 16
*e*) Divers . . . . . C, 17

CHAPITRE III

## TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

PERSONNEL . . . . . C, 18

II.

RÉSULTATS FINANCIERS

§ 1. Recettes . . . . . C, 19
§ 2. Dépenses :
*a*) Dépenses ordinaires. . . . . C, 20
*b*) Dépenses en prestations . . . . . C, 21
*c*) Dépenses de premier établissement . . . . . C, 21 et 22
§ 3. Comparaison entre les recettes et les dépenses. . . . C, 22

## ANNEXES DE LA PARTIE C.

I. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1910 et 1909 . . . . . C, 24 et 25
II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques.—Comparaison des années 1910 et 1909. . C, 26
III. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun

Pages

des groupes belges en 1910 et en 1909. . . . . C, 28 et 29

IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1910 et 1909. C, 30

V. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les exercices 1910 et 1909 . . . . . C, 32 et 33

VI. Tableau indiquant sommairement pour 1910 les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite . . . . . C, 34

VII. Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations . . . . . C, 35

## PARTIE D.

### MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Pages

§ 1er. Matériel . . . . . D, 3

§ 2. Personnel . . . . . D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

| | | Annexes à consulter. | |
|---|---|---|---|
| § 1er. Paquebots entre Ostende et Douvres . . . . . | D, 4 | I et II de la partie D. | |
| § 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . | D, 6 | II | » |
| § 3. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes . . . . | D, 6 | II | » |
| § 4. Pilotage. . . . . | D, 7 | II | » |
| § 5. Remorque sur la côte de Flandre . . . . . | D, 7 | II | » |
| § 6. Police maritime . . . . . | D, 7 | II | » |

III.

SERVICES DIVERS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| § 1er. Phares, fanaux et signaux . . . . . | D, 8 | II | » |
| § 2. Écoles de navigation . . . . . | D, 8 | II | |
| § 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses. . . . . | D, 8 | II | » |
| § 4. Sauvetage . . . . . | D, 9 | II | » |

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS. . . . . D, 9 II »

## ANNEXES DE LA PARTIE D.

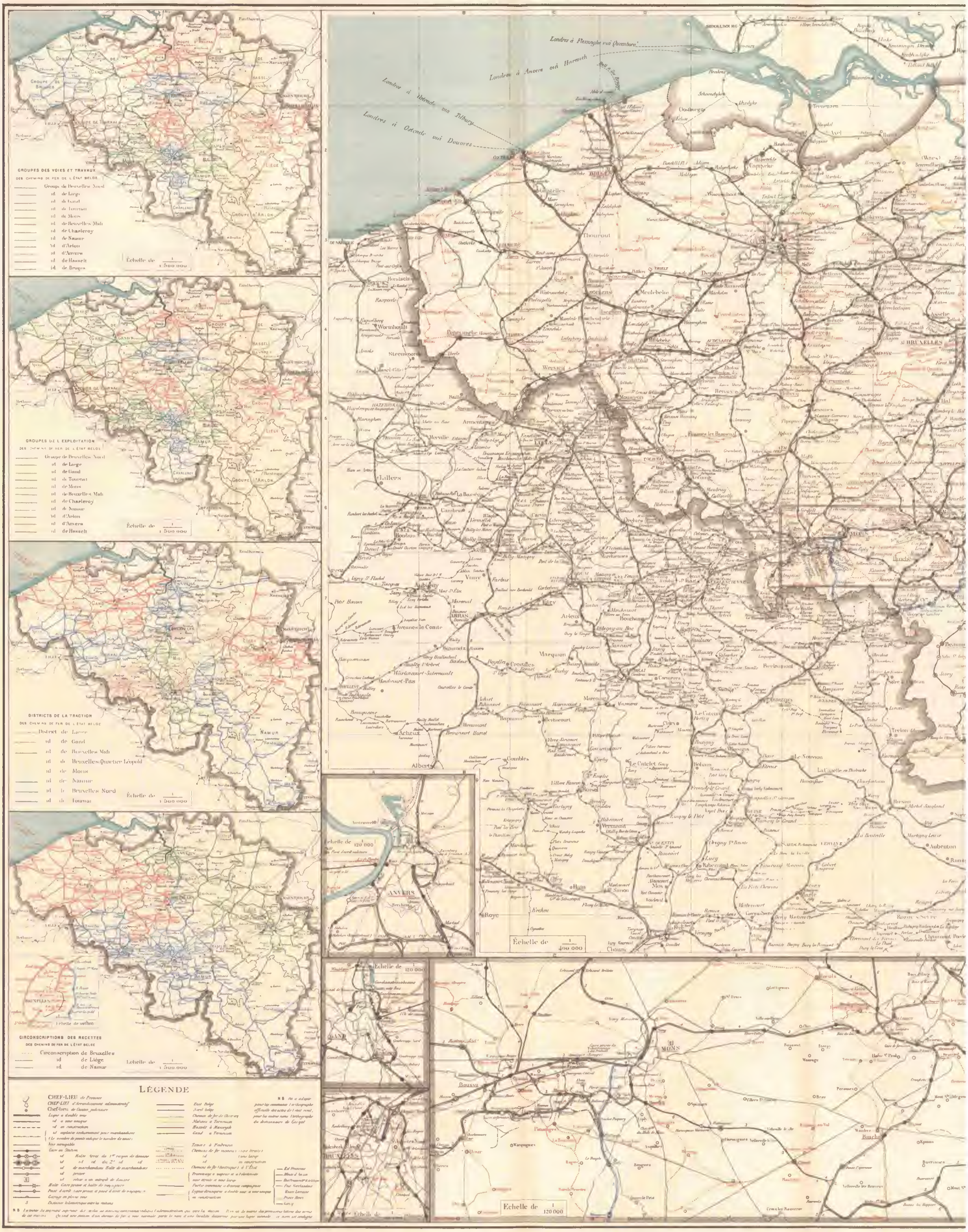
### MARINE.

N° I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette. — Comparaison des années 1910 et 1909 . . , 10

» II. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1910 et 1909 . . D, 14

Ministère des Chemins de fer Postes et Télégraphes

# CARTE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER DE




Institut cartographique militaire novembre 1888-1911

# DE FER DE LA BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1910

Administration des chemins de fer de l'État