

(I)

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, MARINE, POSTES ET TÉLÉGRAPHES

CHEMINS DE FER

ET SERVICE DE L'ÉLECTRICITÉ

MARINE, POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1913

RAPPORTS

présentés aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

1914

(11)

(III)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'Etat pendant l'année 1913.

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

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

A. SEGHERS.

(iv)

(v)

PARTIE A.

CHEMINS DE FER

(VI)

1^{re} SECTION

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT

CHAPITRE 1^{er}

I. — Situation financière.

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

L'exposé de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1914, état VIII, page 205, renseigne que les capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer s'élèvent à fr. 2,932,822,456 20. Les annexes n^{os} I et IX donnent la décomposition de cette somme qui est résumée comme suit :

| NATURE DES DÉPENSES. | AU 31 DÉCEMBRE | | AUGMENTATION. |
|--|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| | 1913. | 1912. | |
| | Francs. | Francs. | Francs. |
| Premier établissement et parachèvement : | | | |
| a) des lignes construites directement par l'Etat | 803,595,550 36 | 778,556,772 37 | 25,038,777 99 |
| b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat | 182,068,575 29 | 180,234,145 71 | 1,834,429 58 |
| Coût des lignes rachetées et leur parachèvement | 1,019,452,452 61 | 1,009,821,821 99 | 9,330,330 62 |
| Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes | 42,419,020 40 | 41,532,283 74 | 586,736 36 |
| Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.) | 84,074,956 44 | 80,338,272 69 | 3,736,683 75 |
| Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc. | 21,952,596 51 | 21,457,370 73 | 795,225 78 |
| 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 | 715,577,348 98 | 684,334,182 90 | 31,243,166 08 |
| b) racheté aux compagnies | 94,282,255 91 | 94,282,255 91 | » |
| <i>Montant du capital de premier établissement</i> | <i>2,932,822,456 20</i> | <i>2,860,257,406 04</i> | <i>72,565,350 16</i> |

Ci-après, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 72,565,350.16 :

I. *Construction de lignes :*

| | |
|--|--------------|
| Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael fr. | 1,477,189 25 |
| Bertrix vers Muno | 422,206 85 |
| Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi) | 1,181,019 79 |
| Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles | 5,607,593 57 |
| Couillet à Acoz | 182,239 42 |
| Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois | 271,764 11 |
| Stavelot à la frontière prussienne | 46,747 09 |
| Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères | 18,112 80 |
| Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne | 298,778 90 |
| Chemins de fer miniers de la Campine | 54,094 21 |
| Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital | 604,578 55 |
| Total fr. | 9,864,344 54 |

II. *Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité ; excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz des stations, etc.* fr. 23,040,453 34

III. *Matériaux acquis en 1915* fr. 8,417,386 20

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

| | | | |
|---|---------------|---|--|
| Locomotives fr. | 11,352,697 38 | } | |
| Tenders | 437,921 27 | | |
| Voitures | 5,938,234 46 | | |
| Wagons | 12,772,206 51 | | |
| Matériel et outillage. | 546,297 11 | | |
| Installations électriques des services de la traction | 215,809 55 | | |
| Ensemble. fr. | 31,245,166 08 | | |

Ensemble. fr. 72,565,350 16

§ 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. 2,952,822,456 20

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution (voir p. 13 et annexe IX) fr. 163,031,874 41

2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe IX) fr. 12,440,096 74 } 175,471,971 15

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,757,350,485 05

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1912 à 2,698,326,699 45

L'augmentation pendant l'exercice 1913 a été de fr. 59,023,785 60

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

| NATURE DES DÉPENSES | AU 31 DÉCEMBRE | | AUGMENTATION. |
|--|------------------|------------------|---------------|
| | 1913. | 1912. | |
| Premier établissement et parachèvement : | Francs | Francs | Francs |
| a) des lignes construites directement par l'Etat | 649,429,500 79 | 635,370,162 21 | 14,059,338 58 |
| b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat | 180,422,972 25 | 179,298,838 28 | 1,124,133 97 |
| Coût des lignes rachetées et leur parachèvement | 1,012,230,046 74 | 1,004,134,324 76 | 8,095,721 98 |
| Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes. | 11,820,904 17 | 11,378,595 55 | 442,308 62 |
| Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.) | 84,074,956 44 | 80,338,272 69 | 3,736,683 75 |
| Études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc. | 21,952,596 51 | 21,157,370 73 | 795,225 78 |
| 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 | 715,577,348 98 | 684,334,182 90 | 31,243,166 08 |
| b) racheté aux compagnies | 94,282,255 91 | 94,282,255 91 | » |
| Ensemble. . . | 2,769,790,581 79 | 2,710,294,003 03 | 59,496,578 76 |
| dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc. | 12,440,096 74 | 11,967,303 58 | 472,793 16 |
| Reste . . . | 2,757,350,485 05 | 2,698,326,699 45 | 59,023,785 60 |

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats approximatifs de l'exercice 1913 et les résultats définitifs de l'exercice 1912 du réseau exploité directement par l'Etat. Dans les comptes de ce dernier exercice est compris le solde de l'exploitation pendant le premier semestre 1912 de la ligne de Hasselt à Maeseyck gérée provisoirement par la société pour compte de l'Etat.

| DÉSIGNATION. | 1913. (Approximatif.) | 1912. (Définitif.) | Différences en 1913. |
|--|---------------------------|---------------------------|----------------------------|
| <i>Longueur moyenne exploitée</i> | <i>4,368km.476</i> | <i>4,348km.237</i> | + 20km.239 |
| Recettes brutes (ann. II ^{bis} et II) (1) | Francs. 341,075,593 69 | Francs. 330,566,591 02 | + 10,509,002 67 |
| Produits divers (ann. II ^{bis} et I). | 791,070 49 | 925,110 82 | — 134,040 55 |
| TOTALS. . . | 541,866,464 18 | 531,491,501 84 | + 10,574,962 54 |
| Recette accidentelle (ann. II) . . | » | 49,474 75 | — 49,474 75 |
| Ensemble. . . | 541,866,464 18 | 531,540,976 57 | + 10,325,487 61 |
| Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II ^{bis} et II) . . . | 248,870,855 » | 228,732,066 18 | + 20,138,768 82 |
| Excédent des recettes sur les dépenses. | 92,995,629 18 | 102,808,910 59 | — 9,813,281 21 |

Les principaux facteurs de l'augmentation des dépenses d'exploitation sont :

- la reprise de la ligne de Hasselt à Maeseyck ;
- l'accroissement du trafic et la mise en marche de trains nouveaux ;
- l'accroissement des effectifs de matériel et du nombre des bâtiments, ouvrages d'art, voies, etc., à entretenir ;
- La hausse du prix des matières et notamment des combustibles ;
- l'augmentation de la réserve de combustibles ;
- l'amélioration de la situation du personnel ;
- l'extension du système « Rowan » en vue d'intéresser les agents à la bonne marche des travaux ;
- la majoration du subside à la caisse des ouvriers, par suite du relèvement du taux maximum des pensions et de l'augmentation du nombre des bénéficiaires de pensions et de secours ;
- l'augmentation du nombre des bénéficiaires d'indemnités légales allouées en vertu de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents de travail.

(1) D'après les droits constatés.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES.

| | |
|--|----------------------------|
| On vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'élève à | fr. 92,993,629 18 |
| De cette somme, il y a lieu de déduire celle restant à recouvrer, ci | 42 29 |
| | Reste. . fr. 92,993,586 89 |
| Les charges financières se montent à (voir ann. IV). | 108,400,490 45 |
| L'exercice a donc laissé un mali de | fr. 15,404,903 56 |

§ 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 1912. | fr. 2,860,257,106 04 |
| Augmentation en 1913 (voir 2 ^e page) | 72,565,350 16 |
| | Total. . . fr. 2,932,822,456 20 |

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 1912. | fr. 7.701,289,836 75 | } 8,042,365,188 15 |
| En 1913 (recouvrements effectués) | » 344,075,354 40 | |

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

| | | |
|--|-------------------|-----------------|
| Au 31 décembre 1912. | fr. 12.678,865 96 | } 13,671,246 56 |
| En 1913 { se rattachant à l'exercice 1912. | fr. 204,310 11 | |
| { id. id. 1913. | 791,070 49 | |

Approvisionnements en dépôt (annexes XVII et XXIX) :

| | | |
|--------------------------------|-------------------|-----------------|
| Au 31 décembre 1912 | fr. 66,023,007 14 | } 87,925,551 56 |
| Augmentation en 1913 | 21,898,524 42 | |

Total de l'actif . . . fr. 11,087,872,861 26

Passif.

Dotation dont le trésor a disposé pour l'amortissement : (Voir annexe IV).

| | | | |
|---|------------------|---|-------------------------|
| a) de la dette consolidée . . . fr. | 346,809,445 22 | | |
| b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1). . . . | 74,795,226 25 | } | 421,604,671 47 |
| Amortissements indirects fr. | 12,440,096 74 | | 434,044,768 21 |
| Reste à amortir | | } | |
| a) de la dette consolidée . . . | 2,172,917,540 69 | | 2,498,777,687 99 |
| b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1). . fr. | 525,860,147 50 | | |
| Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT fr. | | | 2,932,822,456 20 |

Charges financières du capital :

| | | | |
|---|------------------|--|------------------|
| Au 31 décembre 1912 fr. | 2,631,147,200 39 | | |
| Pour l'exercice 1913 (voir annexe IV) » | 101,247,985 82 | | 2,732,395,186 21 |

Parts des recettes versées aux sociétés dont l'État

exploite les lignes :

| | | | |
|-----------------------------------|----------------|--|----------------|
| Au 31 décembre 1912 fr. | 277,163,559 83 | | |
| Pour l'exercice 1913 » | 7,152,504 63 | | 284,316,064 46 |

Loyer de la ligne de Spa à la frontière. fr. 13,501,538 83

Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam. fr. 8,265,480 »

Dépenses d'exploitation :

| | | | |
|---|------------------|--|------------------|
| Jusqu'au 31 décembre 1912 fr. | 4,724,938,091 93 | | |
| Pour l'exercice 1913 » | 246,298,311 » | | 4,971,236,402 93 |

Pensions des anciens fonctionnaires et employés :

| | | | |
|-----------------------------------|--------------|--|--------------|
| Au 31 décembre 1912 fr. | 31,028,944 » | | |
| Pour l'exercice 1913 » | 2,572,524 » | | 33,601,468 » |

Total du passif . . . fr. 10,976,136,396 63

Balance.

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

| | | | |
|---|---------------|--|----------------|
| 1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886 fr. | 11,090,438 79 | | |
| 2° pour approvisionnements en dépôt. | 87,923,531 56 | | |
| B. Avoir : | | | 111,736,464 63 |
| au 31 décembre 1912 | 28,127,397 84 | | |
| Diminution en 1913 | 15,404,903 56 | | |
| | 12,722,494 28 | | |

Total égal à l'actif . . . fr. 11,087,872,861 26

(1) 74,795,226.25 + 325,860,147.30 = 400,655,373.55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 214 de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1914.

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

| | |
|--|----------------------|
| Capital utile engagé fin 1912 | fr. 2,698,526,699 45 |
| Moitié de la dépense entrée dans le capital utile en 1913 (voir p. 3) $\left(\frac{59,023,785\ 60}{2} \right)$ | fr. 29,511,892 80 |

Le capital utile moyen pour faire ressortir le revenu de l'année 1913 est donc de fr. 2,727,838,592 25
ce qui établit ce revenu à 3,15 p. c.
En 1912, le revenu était de 3,58 p. c.

§ 7. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes (droits constatés) et des dépenses d'exploitations, se présente pour l'année 1913, comme il suit :

| | |
|---|--------------------|
| Recettes brutes de l'exploitation (ann. II ^{bis}) | fr. 341,075,393 69 |
| Produits divers (ann. II ^{bis}) | fr. 791,070 49 |
| Ensemble. | fr. 341,866,464 18 |
| Dépenses d'exploitation y compris les pensions (ann. II ^{bis}) | 248,870,835 » |

Le coefficient pour 1913 est donc de $\frac{248.870,835 \times 100}{341,866,464\ 18}$, soit 72.80 p. c.;
il était de 69 p. c. en 1912. Pour les années antérieures, voir l'annexe V, colonne 16.

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

EXERCICE 1913 COMPARÉ A CELUI DE 1912.

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 1913 et 1912 :

| | | 1913. (Approximatif.) | 1912. (Définitif.) |
|---|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Par kilomètre exploité. { | Recettes brutes | fr. 78,257 60 | 76,255 84 |
| | Dépenses d'exploitation. | 56,969 71 | 52,603 40 |
| | Recettes nettes | 21,287 89 | 23,652 44 |
| Par train-kilomètre. { | Recettes brutes | 4.1408 | 4.1399 |
| | Dépenses d'exploitation | 3.0144 | 2.8566 |
| | Recettes nettes | 1.1264 | 1.2835 |
| Par locomotive-kilomètre remorquant un train. { | Recettes brutes. | 3.5055 | 3.4996 |
| | Dépenses d'exploitation | 2.5519 | 2.4148 |
| | Recettes nettes. | 0.9536 | 1.0848 |

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

| | | 1913. | 1912 | |
|--------------------------------------|---|----------------------------|--------------|--------------|
| Parcours kilométrique des trains (1) | { | de voyageurs km. | 46,993,363 | 46,049,320 |
| | | de marchandises | 35,564,059 | 54,022,650 |
| Parcours moyen des trains | { | de voyageurs | 36.9 kiltres | 36.7 kiltres |
| | | de marchandises | 45.1 kiltres | 43.6 kiltres |
| Produit par train-kilomètre | { | de voyageurs fr. | 2.6390 | 2.4895 |
| | | de marchandises | 6.0768 | 6.3466 |

PÉRIODE QUINQUENNALE 1909-1913 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. | |
|---|--------------------------------|--------|---------|-------|-----------|--------|
| | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 |
| Service général | 158 | 140 | 41 | 42 | 90 | 87 |
| Voies et Travaux | 985 | 979 | 56 | 45 | 15,750 | 15,800 |
| Traction et Matériel | 945 | 928 | 355 | 305 | 54,299 | 55,512 |
| Exploitation | 7,947 | 7,756 | 2,970 | 2,896 | 8,927 | 8,680 |
| Perception des recettes et contrôle | 689 | 689 | 147 | 146 | 90 | 94 |
| Chemins de fer concédés | 12 | — | — | — | — | — |
| TOTAUX. | 10,716 | 10,472 | 3,517 | 3,452 | 59,162 | 58,003 |

Ensemble en 1913. 75,425
 Ensemble en 1912. 71,007
 Augmentation 4,518

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État, ainsi que le parcours des trains électriques (voir page 25).

CAISSÉ DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1913, comparées aux résultats de l'exercice précédent :

Recettes.

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

| | 1913. | 1912. |
|---|---------------------|---------------------|
| 1° Intérêts provenant des capitaux se rapportant aux services susdits | 12,706 95 | 12,446 17 |
| 2° Subsides et allocations pour le service des pensions de retraite : | | |
| a. se rapportant à l'exercice précédent (complément) | 237,516 01 | 884,926 87 |
| b. se rapportant à l'exercice ⁽¹⁾ | 4,023,044 21 | 3,716,377 58 |
| Totaux. | 4,273,267 17 | 4,610,950 12 |

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

| | | |
|---|---------------------|---------------------|
| 1° Retenues sur salaires | 4,016,423 77 | 3,642,163 20 |
| 2° Subsides du département des chemins de fer, etc. : | | |
| a. se rapportant à l'exercice précédent (complément). | 100,000 » | » |
| b. se rapportant à l'exercice ⁽¹⁾ | 344,388 79 | 312,318 79 |
| 3° Subsides du département de la guerre. | 51,623 98 | 49,470 33 |
| 4° Intérêts des fonds publics | 564,503 03 | 487,490 33 |
| 5° Dons de particuliers et produits divers. | 86,353 03 | 23,514 42 |
| Totaux. | 5,163,298 62 | 4,544,959 07 |

(1) Les chiffres de fr. 4,023,044-21 et fr. 344,388-79, soit au total fr. 4,367,433 » représentent les subsides et allocations se rapportant à 1913, qui ont été encaissés pendant l'exercice.

Le montant total des subsides et allocations de 1913 est de 4,550,802 65

La différence entre les totaux ci-dessus, soit fr. 183,369 65, reste à encaisser. Cette somme figure comme créance active au bilan.

Dépenses.

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

| | 1913. | 1912. |
|--|--------------|--------------|
| 1° Pensions personnelles des ouvriers du département des chemins de fer, etc. : | | |
| Pensions viagères . . . fr. 3,910,365 40 | 3,518,235 37 | |
| — temporaires 2,622 20 | 2,296 85 | |
| | 3,912,987 30 | 3,520,532 22 |
| 2° Pensions à des agents commissionnés du chef de leurs services comme ouvriers et à leurs ayants droits du même chef . . . | 55,690 44 | 57,526 86 |
| 3° Pensions accordées à des ouvriers par des compagnies dont les lignes ont été reprises. | 44,005 33 | 50,667 23 |
| Part du Trésor dans les honoraires des médecins soumis au régime de l'abonnement, pour soins donnés, pendant les six premiers mois, aux agents blessés tombant sous l'application de la loi du 24 décembre 1903 | (1) | » |
| 4° Rentes allouées en vertu de la loi sur les accidents du travail | » | 257,292 44 |
| 5° Secours permanents et secours à d'anciens ouvriers nécessiteux | 112,711 59 | 110,569 93 |
| Totaux. . . fr. | 4,125,394 66 | 3,996,588 38 |

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

| | 1913. | 1912. |
|---|--------------|--------------|
| 1° Pensions viagères : | | |
| Veuves d'ouvriers . . . fr. 2,083,507 87 | 1,957,465 67 | |
| Orphelins et ascendants 66,101 89 | 59,192 79 | |
| | 2,149,609 76 | 2,016,658 46 |

(1) Cette part s'élève à 31,061 francs. — Cette somme n'ayant pu être liquidée avant la clôture des écritures est comprise dans celle de fr. 183,369.65 mentionnée au renvoi (1) de la page précédente.

| | | |
|--|---------------------|---------------------|
| D'autre part | fr. 2,149,609 76 | 2,016,638 46 |
| 2° Pensions temporaires : | | |
| Veuves d'ouvriers | 24,987 68 | 24,351 93 |
| Orphelins et ascendants | <u>156 50</u> | <u>300 74</u> |
| | 25,144 18 | 24,632 69 |
| 3° Secours temporaires en cas de maladie | | |
| | 2,094,731 67 | 1,735,460 89 |
| 4° Frais de traitement (médecins, pharmaciens, etc.) | | |
| | 798,931 89 | 766,391 31 |
| 5° Frais de funérailles | | |
| | 12,780 » | 14,070 » |
| 6° Pensions des ouvriers civils du département de la guerre | | |
| | 44,665 10 | 39,394 10 |
| 7° Frais généraux et divers | | |
| | 17,371 04 | 21,011 53 |
| Totaux | <u>5,143,233 64</u> | <u>4,617,618 98</u> |

BALANCE.

Recettes.

| | 1913. | 1912. |
|--|---------------------|---------------------|
| A. Afférentes aux services faits pour le compte du Trésor | fr. 4,273,267 17 | 4,610,950 12 |
| B. Afférentes aux services faits pour le compte propre de la caisse | <u>5,163,298 62</u> | <u>4,544,939 07</u> |
| Ensemble | 9,436,565 79 | 9,155,909 19 |

Dépenses.

| | | |
|---|---------------------|---------------------|
| A. Pour compte du Trésor | 4,425,394 66 | 5,996,588 38 |
| B. — de la caisse | <u>5,143,233 64</u> | <u>4,617,618 98</u> |
| Ensemble | 9,268,628 30 | 8,614,207 36 |
| Excédent des recettes sur les dépenses | <u>167,937 49</u> | <u>541,701 83</u> |

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

| | | |
|--|----------------------|----------------------|
| A. Valeur des fonds publics en portefeuille | 16,416,661 48 | 15,874,959 65 |
| B. Valeur 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. | 2,296,730 » | 2,325,680 » |
| 2° de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés pour la validation des services dans le passé. | | |
| A reporter | <u>18,713,391 48</u> | <u>18,200,639 65</u> |

A
(12)

| | | |
|--|----------------------|----------------------|
| Report . . . fr. | 18,713,391 48 | 18,200,639 65 |
| 3° de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils | 463,336 » | 490,056 » |
| C. Valeur des allocations budgétaires non encaissées à la clôture des comptes | 183,369 65 | 338,877 68 |
| Total. . . . fr. | 19,360,117 13 | 19,029,573 33 |

| | | |
|--|----------------------|----------------------|
| En ajoutant l'excédent des recettes sur les dépenses | 167,937 49 | 541,701 83 |
| l'avoir au 31 décembre est de fr. | <u>19,528,054 62</u> | <u>19,571,273 16</u> |

Du chef de pensions viagères ou temporaires 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 | 25,642,985 82 | 24,238,161 20 |
| B. Pour pensions temporaires à des veuves, orphelins et ascendants d'ouvriers | 39,403 15 | 39,795 71 |
| Totaux. | <u>25,682,388 97</u> | <u>24,277,956 91</u> |

| | | |
|---|----------------------|----------------------|
| L'avoir constaté ci-dessus étant de. | <u>19,528,054 62</u> | <u>19,571,273 16</u> |
| les opérations se traduisent par un excédent de charge de | <u>6,154,334 35</u> | <u>4,706,681 75</u> |

L'effectif ouvrier affilié à la caisse a été, en 1913, de 76,293. Ce nombre comprend les ouvriers du chemin de fer, de la marine, des postes et des télégraphes, ainsi que les ouvriers civils du département de la guerre. Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1912 était de 72,042.



CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

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

Les dépenses liquidées en 1913 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

| | |
|--|---------------------------|
| Section de Schaerbeck à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael | fr. 19,611,360 60 |
| Ligne de Bertrix vers Muno. | 14,305,927 18 |
| Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi. | 17,903,596 03 |
| Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles | 47,533,930 46 |
| Ligne de Couillet à Acoz. | 1,362,409 31 |
| Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois. | 1,633,464 42 |
| Ligne de Stavelot à la frontière prussienne | 1,669,700 44 |
| Section de Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères | 303,263 99 |
| Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne | 390,720 54 |
| Chemins de fer miniers de la Campine | 279,338 83 |
| Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1913 | 17,802,360 48 |
| Total. | fr. 122,798,094 21 |

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1913 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

| | |
|---|--------------------------|
| Travaux d'art | fr. 3,441,637 06 |
| Bâtiments de recettes, hangars aux marchandises et bâtiments divers | 2,550,153 32 |
| Aménagement de stations. | 13,012,607 89 |
| Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc. | 2,120,535 29 |
| Extension et amélioration des voies, mise à double et quadruple voie. | 19,108,826 64 |
| Total. | fr. 40,233,780 20 |
| Ensemble des deux paragraphes. fr. | 163,031,874 41 |

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Au 31 décembre 1912, il y avait, en cours d'exécution, des travaux principaux qui avaient donné lieu à une dépense de fr. 58,256,217-06. Certains de ces travaux ont été livrés à l'exploitation en 1913 et leur coût se monte à fr. 16,263,867-13 y compris la dépense de fr. 3,632,452-11 faite au cours de ce dernier exercice.

II. — Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1913(1).

| MÈTRES COURANTS : | | | | | |
|---|---|--|----------------|-----------|-----------|
| | | à double voie. | à simple voie. | Ensemble. | |
| Lignes construites | } | directement par l'État | 844,085 | 233,005 | 1,044,090 |
| | | à forfait pour compte de l'État. | 96,580 | 618,583 | 715,163 |
| Lignes rachetées par l'État. | | | 1,434,942 | 1,217,904 | 2,349,846 |
| (*) Longueur des lignes appartenant à l'État. | | | 2,039,607 | 2,069,492 | 4,109,099 |
| (*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts des recettes ou loyer. | | | 160,205 | 84,418 | 244,623 |
| (*) Ligne exploitée sans redevance | | | » | 2,382 | 2,382 |
| Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État | | | 7,442 | 4,930 | 12,372 |
| Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (2) | | | 2,207,254 | 2,161,222 | 4,368,476 |

Dans l'ensemble, 248^{km}.995 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 6,575^{km}. 730

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 4,399^{km}. 501

L'étendue totale, en voies simples, est de 10,975^{km}. 231

(1) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 2.58 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIV pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser, et par l'existence de joints entre les rails.

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

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1913.

La longueur effective du réseau, fin 1912,
 était de 4,369^{km}.013
 'Aucune section nouvelle n'a été livrée à
 l'exploitation en 1913.

A ajouter :

| | | |
|--|----------------------|--|
| a) par suite du déplacement des voies principales aux abords de la station de Bruges | 0 ^{km} .644 | |
| b) par suite de ce que le point d'origine de la ligne de Bruges vers Eecloo a été reporté vers Bruges | 0. ^{km} 667 | |
| c) par suite de l'aménagement de la station de Mariembourg | 0 ^{km} .276 | |
| d) par suite de modifications effectuées aux voies de la station d'Austruweel | 0 ^{km} .032 | |
| e) par suite de modifications apportées aux voies à l'entrée de la station de Roulers, vers Ypres et Menin . . . | 0 ^{km} .051 | |
| Ensemble | 4 ^{km} .070 | |

A défalquer :

| | | |
|---|--------------------------|--|
| a) par suite du déplacement de la bifurcation de Melle vers Sottegem. | 0 ^{km} .068 | |
| b) par suite du déplacement de la ligne de Melle à Sottegem | 0 ^{km} .241 | |
| c) par suite de ce que la bifurcation vers Saint-Trond a été reportée à 842 ^m .42 de l'axe du bâtiment des recettes de la station de Hasselt | 0 ^{km} .408 | |
| d) par suite d'un nouveau mesurage de différentes lignes du réseau | 0 ^{km} .890 | |
| Ensemble | 0 ^{km} .537 | |
| Soit à soustraire de la longueur du réseau | 0 ^{km} .537 | |
| <i>Longueur effective</i> au 31 décembre 1913 (annexe XIII). . . | 4,368 ^{km} .476 | |

La longueur moyenne est égale à la longueur effective.

§ 3. — RAILS.

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

| | 1913. | 1912. (1) |
|----------------------|------------|------------|
| <i>Acier.</i> | | |
| Voies principales. . | 12,781,120 | 12,706,810 |
| — accessoires . | 6,681,182 | 6,580,715 |
| | 19,462,302 | 19,087,525 |
| <i>Fer.</i> | | |
| Voies principales. . | 23,680 | 32,999 |
| — accessoires . | 1,223,766 | 1,292,812 |
| | 1,249,446 | 1,325,811 |
| Ensemble. . . | 20,711,748 | 20,413,336 |

Les 12,781,120 mètres de rails d'acier représentent 99.80 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 6,681,182 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 95.97 p. c.

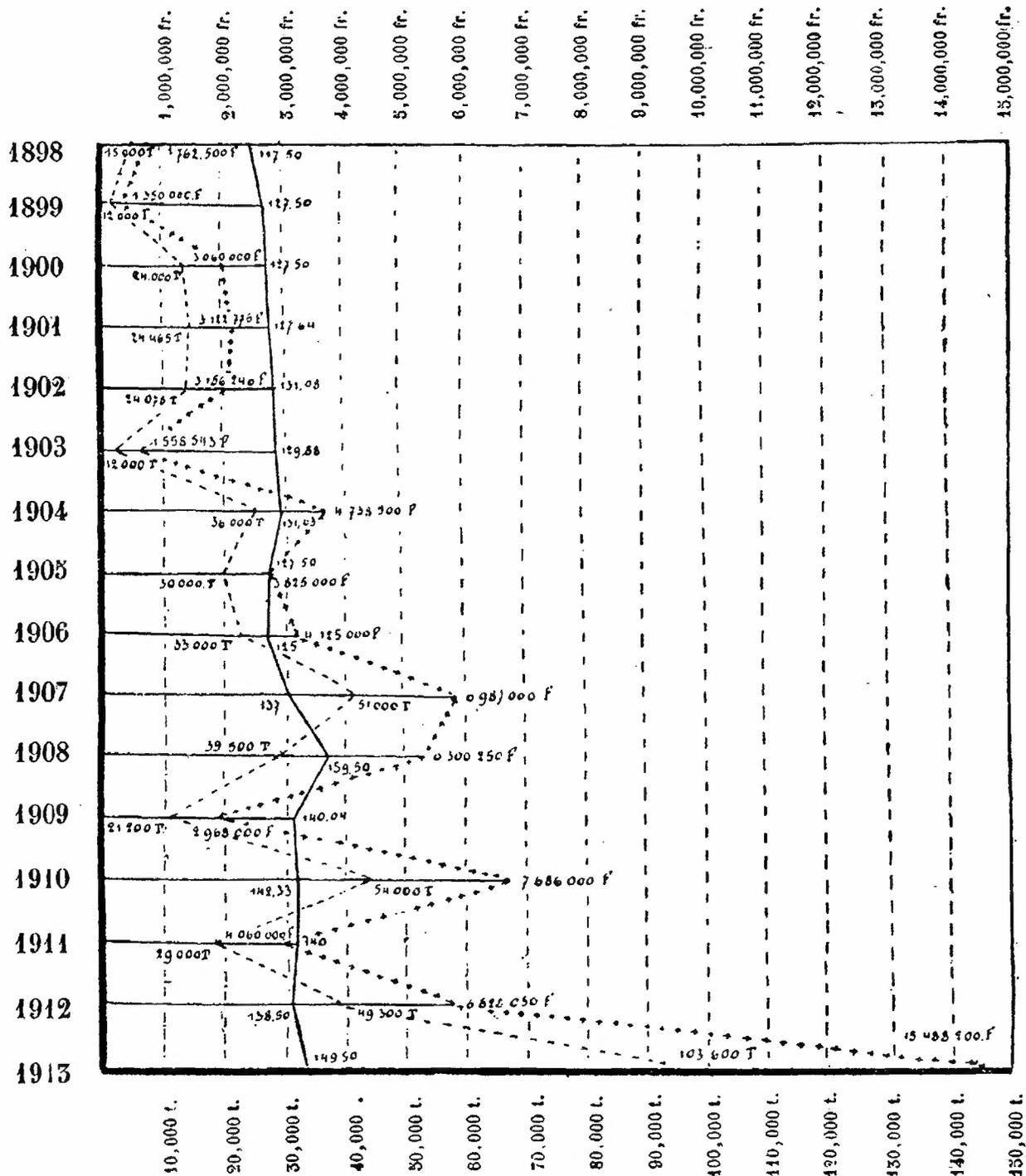
Les rails d'acier *utilisés* en 1913 ont une valeur de fr. 149.50 la tonne; ceux *utilisés* en 1912 revenaient en moyenne à fr. 138.50, soit une augmentation de 11 francs à la tonne.

(1) Chiffres rectifiés.

Rails.

Le diagramme ci-après figure, pour les années 1898 à 1913, la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails d'acier.

Quantités totales consommées ----- (Échelle 0^m.001 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées ++++++ (Échelle 0^m.01 par 1,000,000 de francs).
 Prix moyen par tonne ————— (Échelle 0^m.005 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 1897, 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.)

| | | 1913 | 1912 |
|-------------------|-----------------------------|------------|------------|
| Chêne | voies principales | 7,504,523 | 7,477,895 |
| | — accessoires. | 5,914,288 | 5,711,659 |
| Sapin | voies principales | 12,800 | 16,560 |
| | — accessoires. | 137,955 | 145,373 |
| Hêtre | voies principales | 309,441 | 252,506 |
| | — accessoires | 12,667 | 9,704 |
| Frêne | voies principales | 11,300 | » |
| | — accessoires | » | » |
| Ensemble. | | 11,902,974 | 11,613,697 |

Des billes en chêne, en hêtre, en bouleau et en pin, de dimensions diverses, ont été acquises pour 1913, aux prix indiqués ci-après :

| ESSENCE. | Dimensions. | | | Prix. | | | |
|--------------------|-------------|----------|----------|--------|-------------|--------|---------------------|
| | LONGUEUR. | LARGEUR. | HAUTEUR. | MOYEN. | CRÉOSOTAGE. | TOTAL. | |
| Chêne | 1/2 ronde. | 2.60 | 0.28 | 0.14 | 5.90 | 0.07 | 6.57 ⁽¹⁾ |
| | plate. . . | 2.50 | 0.24 | 0.14 | 6.20 | 0.48 | 6.08 |
| Hêtre | 1/2 ronde. | 2.60 | 0.28 | 0.14 | 5.25 | 1.92 | 7.17 |
| | plate. . . | 2.50 | 0.24 | 0.14 | 5.50 | 2.01 | 7.51 |
| Bouleau: 1/2 ronde | 2.60 | 0.28 | 0.14 | 5.25 | 1.92 | 7.17 | |
| Pin . | 1/2 ronde. | 2.60 | 0.28 | 0.14 | 4.98 | 1.92 | 6.90 |
| | plate. . . | 2.50 | 0.24 | 0.14 | 4.60 | 2.01 | 6.61 |

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1913, était de 109,326 mètres.
Fin 1912, cette longueur était de 113,634 —
(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, lettre a.

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1912, avaient coûté en moyenne fr. 6,10, créosotage compris.

§ 6. — SIGNAUX.

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

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

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

| | 1913. | 1912. | Différence en 1913. |
|--|--|-----------|------------------------|
| A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main | par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service. | 3,123 | 3,145 (1) — 20 |
| | par un ouvrier destination, pontonnier, garde-tranchée, etc. | 154 | 152 + 2 |
| B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance | par un poste voisin | 800 | 793 + 7 |
| | par une cabine Saxby | 176 | 170 + 6 |
| C. — Ouverts et non surveillés | 2,058 | 2,093 | — 35 |
| Totaux. | 6,311 | 6,331 (1) | — 40 |

Les 3,123 passages à niveau existant fin 1913 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,116 personnes dont 1,891 hommes et 2,225 femmes; 511 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 3 millions 675,827 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

| | | | |
|----------------------|----------------|-----------------------|----------------|
| 69 pendant | 12 heures. | 313 pendant | 17 heures. |
| 23 — | 13 — | 407 — | 18 — |
| 401 — | 14 — | 230 — | 19 — |
| 322 — | 15 — | 59 — | 20 — |
| 401 — | 16 — | 898 — | 24 — |

Il existe 3 nouveaux passages à niveau dont un provisoire. Il a été supprimé 43 passages à niveau qui sont renseignés à l'annexe XVI.

§ 8. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

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

(1) Chiffres rectifiés.

| DATES DE LA SITUATION. | Raccordements industriels. | Gares privées. | Totaux. |
|---|-------------------------------|----------------|---------|
| Au 1 ^{er} janvier 1913. | 1,416 | 98 | 1,514 |
| Livrés à l'exploitation pendant l'année | 55 | 2 | 57 |
| | 1,471 | 100 | 1,571 |
| Supprimés en 1913. | 14 | 3 | 17 |
| Situation au 31 décembre 1913 | 1,437 | 97 | 1,534 |

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1912 et 1913 se présentait comme il suit :

| | 1912 | 1913 |
|---|------|------|
| Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État. | 131 | 134 |
| 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 1913.

Il existait au 31 décembre 1913, dans les dépôts, sections et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 40,719,563 francs, savoir (annexe XVII) :

| | |
|--|------------------|
| <i>1^o Matériaux en bon état (neuf et remploi) :</i> | |
| Rails en acier | fr. 11,859,881 » |
| Rails en fer. | 188,192 » |
| Accessoires de rails | 6,812,656 » |
| Croisements, longrines, traverses, excentriques | 4,722,507 » |
| Billes et bois spéciaux | 5,422,417 » |
| Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc. | 8,555,346 » |
| <i>2^o Matériaux mis hors d'usage.</i> | 1,696,974 » |
| Total. | fr. 39,237,973 » |
| Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer | 252,212 » |
| Reste. | fr. 39,005,761 » |
| <i>3^o Approvisionnements à la disposition des sections</i> | 4,713,802 » |
| Ensemble | fr. 40,719,563 » |

Ci-dessous le détail de la majoration de 15,500,000 francs environ qu'accuse la valeur des matériaux en dépôt au 31 décembre 1915, comparative-ment à celle des matériaux en dépôt à la fin de l'année 1912 :

A) *Matériaux pour renouvellements approuvés en 1913 et non exécutés :*

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| Rails de 57 kilogrammes | fr. 1,931,174 |
| — 50 — | 6,507,814 |
| — 40 — | 122,886 |
| Billes (chêne et hêtre) | 1,600,478 |
| Appareils spéciaux | 455,562 |
| Pièces de bois | 253,810 |

B. *Billes et pièces de bois se trouvant aux chantiers de créosotage, non préparées par suite de l'arrêt des travaux, ou fournies sur les marchés de 1914 :*

| | |
|---------------------------|---------------|
| Billes en chêne | fr. 1,415,976 |
| — hêtre | 322,982 |
| Pièces de bois. | 853,268 |
| Total. . . fr. | 13,443,950 |

* * *

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

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

§ 1^{er}. — MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre des années 1913 et 1912 se résume comme suit :

| | 1913. | 1912. |
|---|--------|--------|
| Matériel de traction (locomotives et voitures auto- motrices) | 4,385 | 4,304 |
| Voitures motrices de la ligne électrique de Mons à Boussu | 18 | 18 |
| Tenders indépendants | 3,073 | 3,037 |
| Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voi- tures automotrices | 10,682 | 10,882 |
| Voitures motrices (partie voiture) et voitures remor- quées de la ligne électrique de Mons à Boussu. . . . | 38 | 38 |
| Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises | 92,079 | 88,098 |

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

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

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

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

L'entretien et le renouvellement en 1913 se résument comme suit :

| | Locomotives. | Tenders (1). | Voitures adhérentes. | VÉHICULES pour trains de | |
|---|--------------|--------------|----------------------|--------------------------|---------------|
| | | | | voyageurs (2) | marchandises. |
| Effectif au 31 décembre 1912 (3) | 4,288 | 4,230 | 34 | 10,564 | 88,098 |
| Faits accomplis en 1913. { | | | | | |
| Mise hors d'usage | 26 | 23 | 4 | (4) 31 | (5) 284 |
| Reste | 4,262 | 4,207 | 33 | 10,530 | 87,814 |
| Renouvellement (budget ordinaire) | 3 | 1 | » | 2 | » |
| Extension (budget extraordinaire) | 103 | 93 | » | 132 | 4,265 |
| Effectif de fin 1913 (3) | 4,370 | 4,301 | 33 | 10,664 | 92,079 |
| Achats pour premier établissement et extensions | 4,580 | 4,628 | 80 | 11,501 | 94,017 |
| Différences : En moins | 210 | 327 | 47 | 837 | 1,938 |
| Il restait à mettre en service au 31 décembre 1913 : | | | | | |
| 1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire) | 84 | 80 | » | 162 | 1,936 |
| 2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) | » | » | » | » | » |

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 1,096,823 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 6,782 kilogrammes (voir annexe XXII), la balance en plus correspond, en réalité, à $\left(\frac{1,096,823}{6,782}\right) = 162$ locomotives.

Les locomotives acquises et améliorées *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 4,962,064 francs de plus que les moteurs retirés du service qu'elles ont remplacés (voir annexe XXIV).

Pour les voitures à voyageurs, la balance en plus correspond, fin 1913, à 350 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 78,434 1/2 tonnes de chargement (voir annexes XX et XXI).

A raison du nombre moyen de 49 places par voiture et de la capacité

(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) Y compris le matériel de la ligne de Mons à Boussu.

(4) Y compris 4 véhicules pour trains de voyageurs passés au matériel pour trains de marchandises.

(5) Déduction faite, d'une part, de 8 véhicules entrés par transformation (3 provenant de matériel de traction, 1 provenant d'un wagon de service local et 4 provenant de matériel pour trains de voyageurs) et addition faite, d'autre part, de 2 wagons sortis des écritures pour régularisation.

moyenne de 13'07 par wagon, cette balance équivaut à 11 voitures à voyageurs et à 6,002 wagons à marchandises.

Pour les wagons spéciaux, la balance en moins, estimée en essieux, est de 25.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés et améliorés à titre de renouvellement ont coûté 8,692,523 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués (voir annexe XXIV.)

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 $(4,962,064 + 8,692,523) = 13,654,587$ francs.

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1912, 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) 1,728

En 1913, il en a été agréé 136, et 54 ont été retirés du service, ci 82

L'effectif au 31 décembre 1913 est donc de 1,810

se répartissant comme suit :

1,689 wagons-citernes ;

30 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;

78 wagons à haussertes ;

1 truck pour chargement de masses indivisibles ;

2 wagons plats dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour transport de pierres de taille ;

7 wagons fermés, dont 5 pour transport de meubles, 1 pour transport de bière et 1 pour transport de viande fraîche ;

3 voitures-hôpital pour transport des malades de l'œuvre du pèlerinage national belge.

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

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

| | | |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Remorquant des trains de voyageurs (2) | 1913. 54,272,190 kil. | 1912. 49,926,803 kil. |
| — — de marchandises | 46,706,827 » | 45,241,875 » |
| — — de route | 867,364 » | 717,865 » |
| Circulant à vide | 8,525,320 » | 7,968,653 » |
| Faisant des manœuvres | 21,977,990 » | 21,831,282 » |
| Ensemble (2) | 129,149,691 » | 123,689,480 » |

(1) Chiffre rectifié.

(2) Non compris 25,254 kilomètres en 1913 et 6,660 kilomètres en 1912 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 494,691 kilomètres en 1913 et 491,829 kilomètres en 1912 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 1913. | En 1912. |
|--|--------------|--------------|
| Remorquant des trains de voyageurs | 498,638 kil. | 496,673 kil. |
| — — — de marchandises | 81,864 » | 63,087 » |
| Circulant à vide | 55,467 » | 52,393 » |
| Faisant des manœuvres. | » | » |
| Ensemble | 635,969 » | 614,153 » |

§ 5. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

Le nombre et le parcours des trains, par nature d'emploi, ont été les suivants (1) :

| | | En 1913. | En 1912. | |
|---|---|---|------------|------------|
| Nombre annuel des trains de l'État | de voyageurs | trains internationaux | 59,886 | 59,809 |
| | | trains ordinaires (2) | 1,113,562 | 1,094,947 |
| | | trains mixtes | 53,818 | 59,162 |
| | | trains du dimanche | 6,921 | 6,164 |
| | | trains spéciaux (2) | 18,094 | 15,388 |
| | | | 1,212,281 | 1,195,470 |
| | de marchandises | 786,979 | 779,128 | |
| | de route | 61,949 | 57,032 | |
| | Ensemble. | 2,061,209 | 2,031,650 | |
| Parcours kilomé- triques des trains de l'État | a) sur le réseau de l'État. | voyageurs. } trains lourds. | 42,763,981 | 42,220,133 |
| | | voyageurs. } trains légers (3) | 3,213,199 | 2,834,063 |
| | | marchandises | 53,482,814 | 53,937,936 |
| | | PARCOURS PRODUCTIFS (3). | 81,459,994 | 79,012,136 |
| | | Pour le service de la route. | 848,483 | 712,972 |
| | | b) sur les lignes étrangères. } voyageurs | 696,728 | 697,006 |
| | | } marchandises | 413,272 | 388,423 |
| | Parcours total des trains de l'État (3) | 83,420,477 | 80,810,539 | |
| Parcours kilomé- triques des trains étrangers | c) sur le réseau de l'État. } | voyageurs | 498,238 | 496,631 |
| | | marchandises | 81,243 | 64,694 |
| | | PARCOURS PRODUCTIFS | 579,483 | 561,325 |
| Résumé. | PARCOURS PRODUCT. P' L'ÉTAT | voyageurs (3) | 46,475,418 | 45,530,831 |
| | | marchandises | 33,364,039 | 34,022,650 |
| | | Autres parcours. | 1,960,483 | 1,798,403 |
| | | TOTAL GÉNÉRAL (3) | 85,999,960 | 81,371,884 |

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

(2) Les différences en plus constatées en 1913, comparativement à 1912, se justifient, en ordre principal, par le nombre élevé de trains supplémentaires qui ont dû être mis en marche pendant l'été 1913, à l'occasion de l'exposition de Gand.

(3) Non compris 23,234 kilomètres en 1913 et 6,660 kilomètres en 1912 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 494,691 kilomètres en 1913 et 491,829 kilomètres en 1912 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 1913. | En 1912. | Différences pour 1913. | |
|---------------------------|---------------------------------|------------------|------------------|------------------------|---------------|
| | | | | Nombre. | en %. |
| Transports taxés. | Houille et coke. | 4,379,692 | 4,491,359 | - 111,667 | - 7.49 |
| | Autres marchan ^{dises} | 4,488,612 | 4,546,354 | - 57,742 | - 1.27 |
| Transports en service. | Divers | 556,172 | 489,716 | + 66,456 | + 13.57 |
| | Combustibles | 173,370 | 171,853 | + 1,515 | + 0.88 |
| ENSEMBLE | | 6,597,846 | 6,699,284 | - 101,438 | - 1.51 |

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

| | | En 1913. | En 1912. |
|---|---------------------------------------|----------|----------|
| En ne tenant compte que des wagons employés | en service intérieur | 5 j 12 | 2 j 93 |
| | en services mixtes et internationaux. | 8 j 63 | 8 j 69 |
| En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation. | en service intérieur | 5 j 28 | 3 j 03 |
| | en services mixtes et internationaux. | 9 j 07 | 8 j 98 |

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1913 et en 1912 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., sont 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 1913 de fr. 20.63 et en 1912 de fr. 16.86.

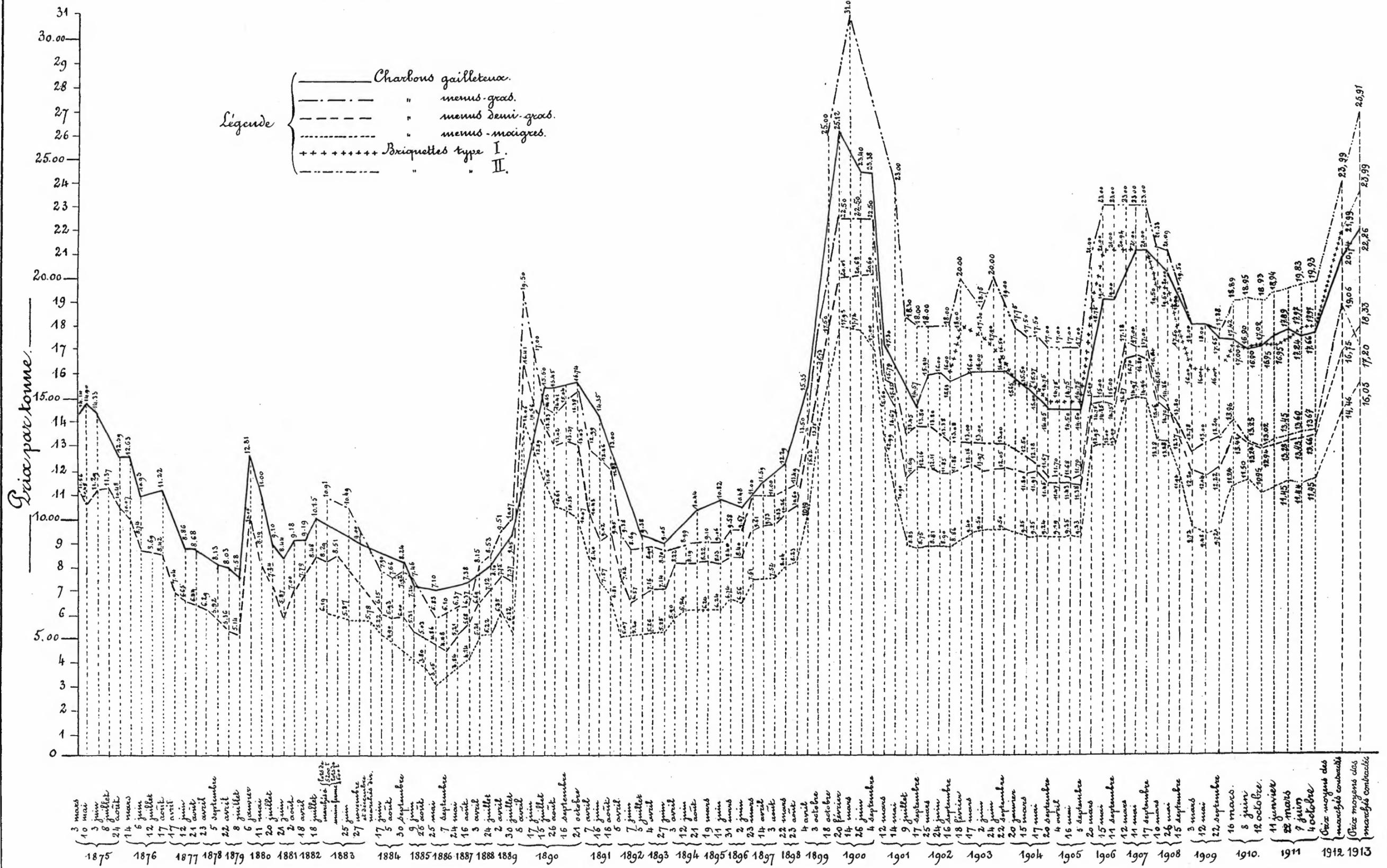
Les prix moyens des différents charbons pour locomotives acquis aux adjudications qui ont eu lieu de 1875 à 1913 sont renseignés au second diagramme ci-après.

§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le premier diagramme ci-contre figure les consommations de charbons, MENUS ET GAILLETEUX, de briquettes et de gailleteries (1), pour les années 1898 à 1913, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

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

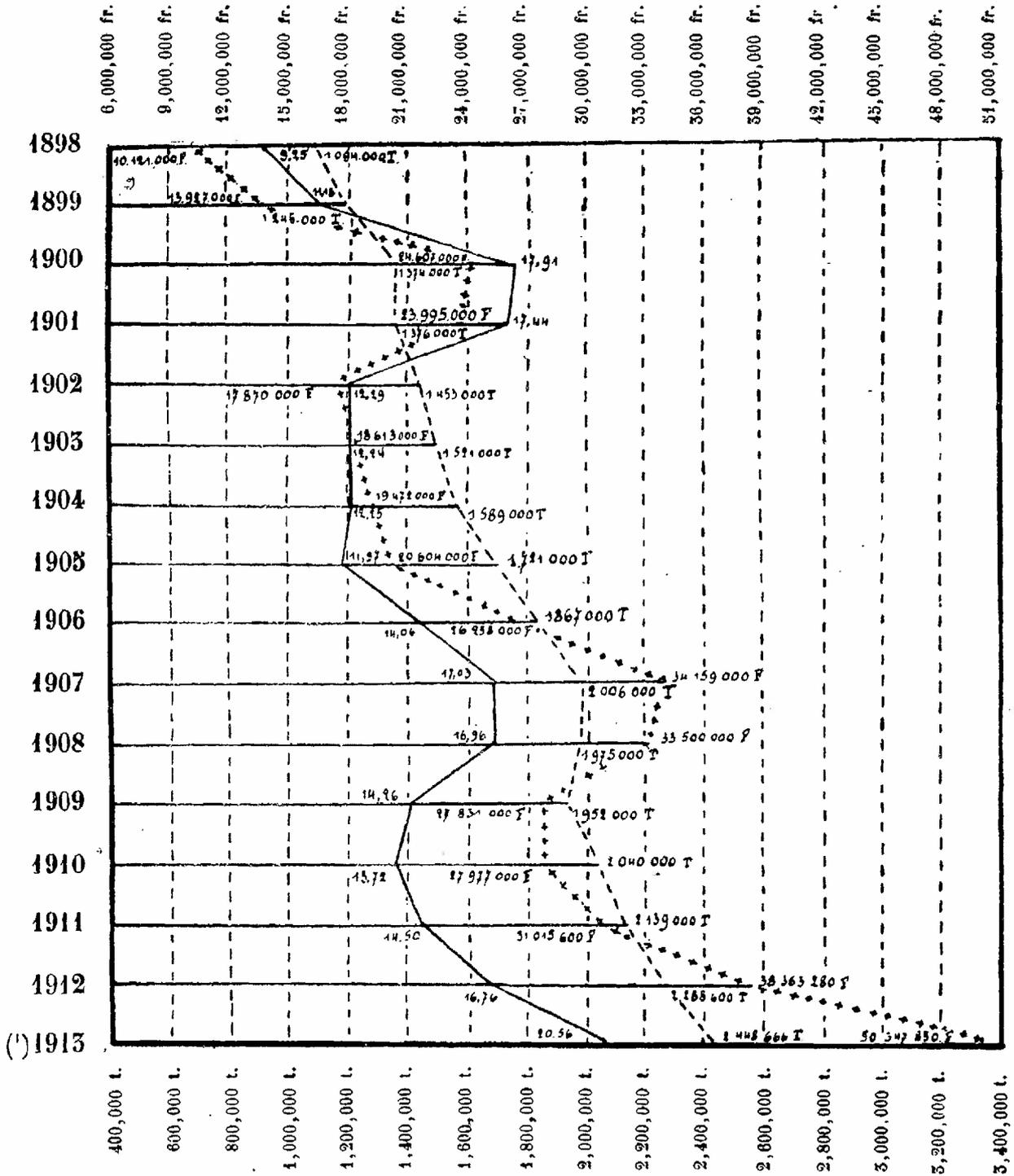
Diagrammes des prix moyens des charbons pour locomotives.



Dates des adjudications.

Consommation de combustibles.

Quantités consommées ----- (Echelle 0^m.01 par 200,000 tonnes.)
 Sommes dépensées ++++++ (- 0^m.01 par 3,000,000 francs.)
 Prix moyen par tonne ----- (- 0^m.005 par franc.)



Pour les années antérieures à 1898, voir les comptes rendus de 1884 page 59, de 1885 page 35 et de 1904 page 26.

(1) Y compris 842,821 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 21,476,766 francs.

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

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

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

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

| | En 1913. | En 1912. |
|--|--|---------------------|
| Par train-kilomètre (1). | Quantité 27 ^k .38 | 26 ^k .49 |
| | Valeur 0 ^f .568 | 0 ^f .459 |
| Par locomotive-kilomètre avec train (2). | Quantité 23 ^k .41 | 22 ^k .07 |
| | Valeur 0 ^f .479 | 0 ^f .370 |
| Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres (3). | Quantité 17 ^k .69 | 16 ^k .84 |
| | Valeur 0 ^f .367 | 0 ^f .282 |

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Gaz. — La consommation de gaz pour l'éclairage des stations a été de 4,110,898 mètres cubes; la dépense s'est élevée à fr. 514,880, soit fr. 0.125 par mètre cube. (Voir annexe XXVI, tableau B.)

Le nombre de trains éclairés au gaz riche en 1913 était de 619. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 691,826 41, soit fr. 0.358 par mètre cube. (Voir annexe XXVII.)

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 1913. | | En 1912. | |
|--------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|
| | Quantités. | Valeurs. | Quantités. | Valeurs. |
| Pétrole | 10,471,158 litres. | F. 1,514,130 55 | 10,541,925 litres. | F. 1,029,946 07 |
| Huile de colza épurée. | 851,707 kilogr. | 688,756 57 | 828,108 kilogr. | 698,012 25 |
| Torches-falots | 3,862 pièces. | 2,239 96 | 6,741 pièces. | 3,774 96 |
| Ensemble. | | F. 2,003,106 86 | | F. 1,731,753 26 |

(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.

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1913, il existait 36,004 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,373 (1) calorifères de voitures de trains légers, soit 8,596 chaufferettes de moins et 89 calorifères de plus qu'en 1912.

Par contre, 3,523 voitures étaient équipées pour le chauffage par la vapeur, soit 590 de plus qu'au 31 décembre 1912.

§ 13. — GRAISSAGE.

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

| | | En 1915. | | En 1912. | |
|---|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | QUANTITÉS. | VALEURS. | QUANTITÉS. | VALEURS. |
| | | Kil. | Fr. c. | Kil. | Fr. c. |
| Graissage du matériel de traction. | Huiles | 8,242,331 | 1,617,265 68 | 7,335,315 | 1,444,272 27 |
| | Suif et graisses. | 321,520 | 270,173 26 | 310,457 | 259,728 33 |
| | Totaux. | 8,563,851 | 1,887,438 94 | 7,645,772 | 1,404,000 60 |
| Graissage des véhicules. | Huiles | (2) 703,524 | 283,976 30 | (3) 719,889 | 285,849 07 |
| Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments. | Huiles | 612,397 | 226,518 58 | 600,230 | 221,414 38 |
| | Suif et graisses. | 19,044 | 14,656 85 | 21,926 | 16,714 46 |
| | Totaux. | 631,441 | 241,075 43 | 622,156 | 237,828 84 |
| Ensemble. | 9,898,816 | 2,412,490 67 | 8,987,817 | 1,927,678 51 | |
| Soit pour 1913 | + 910,999 | +184,812 16 | — | — | |

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

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

Locomotives. — L'administration a mis en service deux locomotives, type 13. Ce sont des machines-tenders à trois essieux accouplés, avec bogie à l'avant et bogie à l'arrière, à roues motrices de 1^m.80 de diamètre, à quatre cylindres

(1) Fin 1912, le nombre de calorifères de voitures s'élevait à 1,286 et non à 1,485 comme l'indiquait par erreur le compte rendu de 1912.

(2) Non compris 156,706 kilogrammes d'huile de rempli.

(3) — 133,889 — — —

égaux, à vapeur surchauffée. Elles ont été affectées au service des trains-blocs qui circulent entre Bruxelles et Anvers.

Voitures. — Pour améliorer le service international, l'administration a commandé 8 voitures de 3^e classe, tôlées, à bogies, du type étudié en 1909.

Wagons. — L'administration a continué à faire fournir des fourgons à marchandises et des wagons à charbon de 20 tonnes des types nouveaux commandés en 1912.

ÉCLAIRAGE.

1. Stations.

A. Gaz. — L'éclairage au gaz a été étendu dans 73 stations, ateliers, etc. L'extension comporte 937 brûleurs (Auer et ordinaires). Le nombre total des becs de gaz qui était de 23,311 fin 1912 se chiffre au 31 décembre 1913 à 24,814 (1). (Voir détail annexe XXVI, tableau B.)

B. Pétrole. — L'éclairage au pétrole au moyen de lampes belges a été étendu dans 66 stations.

Il a été placé 602 appareils en extension et 13 en remplacement de lampes ancien modèle à mèche plate.

189 lampes de ce dernier modèle ont été placées en extension dans 29 stations, haltes et points d'arrêt.

195 foyers puissants à incandescence par le pétrole ont été placés en extension dans 23 stations et ateliers. (Voir détail annexe XXVI, tableau C.)

2. Trains.

A. Gaz. — L'éclairage au gaz par brûleurs à incandescence au moyen de manchons droits a été étendu en 1913 dans 109 voitures. Le nombre de véhicules équipés de la sorte est ainsi porté à 1194.

B. Électricité. — Fin 1913, l'administration possédait 1,745 voitures appareillées à l'éclairage électrique, savoir :

| | | | |
|-------|----------|--------------|-----------------------------------|
| 1,362 | voitures | au système | « Stone » ; |
| 162 | — | — | « Série parallèle » ; |
| 18 | — | aux systèmes | « Aichelé » et « Brown-Böveri » ; |
| 1 | voiture | au système | « Kull » ; |
| 1 | — | — | « Vicarino » ; |
| et 1 | — | — | « Pintsch-Grob ». |

(1) En ajoutant les 937 brûleurs placés en extension au nombre total de brûleurs en service en 1912, on obtient 26,248 brûleurs, mais ce nombre doit être diminué de 1,434 brûleurs par suite de la substitution dans certaines gares et des ateliers de l'éclairage électrique ou de l'éclairage par incandescence au pétrole à l'éclairage au gaz.

(31)

CHAPITRE IV.

Exploitation et recettes. — Mouvement et recettes.

Exercices 1912-1913.

CHAPITRE
EXPLOITATION ET

I. — Mouvement

§ 1^{er}. —

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, pendant les

| | | NOMBRE DE VOYAGEURS | | DIFFÉRENCES POUR 1913. |
|---|----------------------------|---------------------|--------------|---------------------------|
| | | EN 1913. | EN 1912 (*). | |
| <i>a) Billets</i> | | | | |
| 1 ^{re} classe (1) | | 328,123 | 305,032 | + 23,091 |
| 2 ^e — | | 2,543,958 | 2,364,933 | + 179,025 |
| 3 ^e — | | 14,962,741 | 13,930,090 | + 1,032,651 |
| Totaux et moyennes. | | 17,834,822 | 16,600,055 | + 1,234,767 |
| <i>b) Billets « aller »</i> | | | | |
| 1 ^{re} classe (1) | | 531,302 | 493,914 | + 37,388 |
| 2 ^e — | | 7,105,320 | 6,605,298 | + 500,022 |
| 3 ^e — | | 50,839,226 | 47,244,602 | + 3,614,624 |
| Totaux et moyennes. | | 58,495,848 | 54,343,814 | + 4,152,034 |
| <i>c) Ensemble des billets</i> | | | | |
| 1 ^{re} classe (1) | | 850,425 | 798,946 | + 60,479 |
| 2 ^e — | | 9,649,278 | 8,970,231 | + 679,047 |
| 3 ^e — | | 65,821,967 | 61,174,692 | + 4,647,275 |
| Totaux et moyennes. | | 76,330,670 | 70,943,869 | + 5,386,801 |
| <i>d) Billets à prix réduits,</i> | | | | |
| Militaires, enfants, électeurs, etc. | 1 ^{re} classe (1) | 23,869 | 22,000 | + 1,869 |
| | 2 ^e — | 363,175 | 335,098 | + 28,077 |
| | 3 ^e — | 2,392,382 | 2,277,176 | + 115,206 |
| Détenus et leurs gardiens. | 3 ^e classe. | 75,863 | 75,063 | + 800 |
| Émigrants | 3 ^e classe. | 147,054 | 136,705 | + 10,349 |
| Sociétaires | 1 ^{re} classe (1) | 1,709 | 1,589 | + 120 |
| | 2 ^e — | 51,707 | 48,069 | + 3,638 |
| | 3 ^e — | 1,370,440 | 1,273,998 | + 96,442 |
| Trains de plaisir | 1 ^{re} classe (1) | 94 | » | + 94 |
| | 2 ^e — | 22,590 | 17,798 | + 4,792 |
| | 3 ^e — | 141,904 | 111,688 | + 30,216 |
| Voyages circulaires | 1 ^{re} classe (1) | 44,658 | 41,515 | + 3,143 |
| | 2 ^e — | 146,390 | 136,089 | + 10,301 |
| | 3 ^e — | 75,314 | 70,041 | + 5,303 |
| Totaux. | 1 ^{re} classe (1) | 70,330 | 65,104 | + 5,226 |
| | 2 ^e — | 583,862 | 537,054 | + 46,808 |
| | 3 ^e — | 4,202,987 | 3,944,671 | + 258,316 |
| Totaux et moyennes. | | 4,857,179 | 4,546,829 | + 310,350 |

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

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

(*) Non compris les résultats de la gestion provisoire du 1^{er} semestre 1912 de la ligne de Hasselt à Maeseyck, exploitée pour compte de l'Etat.

IV.

RECETTES.

et recette.

VOYAGEURS.

exercices 1913 et 1912, sont résumés dans le tableau suivant :

| RECETTES | | DIFFÉRENCES POUR 1913. | PARCOURS MOYEN PAR VOYAGE | | RECETTE MOYENNE PAR VOYAGE | |
|--|---------------|---------------------------|------------------------------|------------|-------------------------------|-----------|
| EN 1913. | EN 1912 (*). | | EN 1913. | EN 1912. | EN 1913. | EN 1912. |
| <i>simples.</i> | | | | | | |
| 2,572,472.71 | 2,307,709.33 | + 264,763.38 | Kil. 83.59 | Kil. 80.67 | Fr. 7,844 | Fr. 7,565 |
| 8,630,527.79 | 7,750,332.18 | + 880,195.61 | 53.24 | 51.38 | 3,396 | 3,277 |
| 13,934,788.29 | 12,602,950.07 | + 1,331,838.22 | 24.64 | 23.93 | 0,933 | 0,905 |
| 25,146,788.79 | 22,660,991.58 | + 2,485,797.21 | 29.80 | 28.89 | 1,410 | 1,365 |
| <i>et retour ».</i> | | | | | | |
| 2,582,894.18 | 2,317,058.10 | + 265,836.08 | 64.79 | 62.52 | 4,861 | 4,691 |
| 11,988,619.52 | 10,754,729.41 | + 1,233,890.11 | 33.06 | 31.91 | 1,637 | 1,628 |
| 32,517,458.17 | 29,174,625.44 | + 3,342,832.73 | 21.15 | 20.42 | 0,640 | 0,618 |
| 47,088,971.87 | 42,246,412.95 | + 4,842,558.92 | 22.99 | 22,20 | 0,805 | 0,777 |
| <i>simples et « aller et retour ».</i> | | | | | | |
| 5,155,366.89 | 4,624,767.43 | + 530,599.46 | 71.97 | 69.45 | 5,999 | 5,789 |
| 20,628,147.31 | 18,505,061.59 | + 2,123,085.72 | 38.38 | 37.04 | 2,138 | 2,063 |
| 46,452,246.46 | 41,777,575.51 | + 4,674,670.95 | 21.94 | 21.22 | 0,706 | 0,623 |
| 72,235,760.66 | 64,907,404.53 | + 7,328,356.13 | 24.59 | 23.76 | 0,947 | 0,915 |
| <i>hormis les abonnements.</i> | | | | | | |
| 73,703.20 | 65,567.86 | + 8,135.34 | 65.05 | 63.56 | 3,087 | 2,980 |
| 522,682.09 | 462,771.32 | + 59,910.77 | 45.12 | 43.80 | 1,439 | 1,381 |
| 2,167,464.13 | 1,945,679.56 | + 221,784.57 | 47.94 | 45.21 | 0,906 | 0,854 |
| 179,794.45 | 182,008.45 | - 2,214 » | 50.32 | 50.24 | 0,906 | 0,949 |
| 410,840.56 | 368,556.08 | + 42,284.48 | 147.08 | 142.65 | 2,790 | 2,696 |
| 14,714.58 | 13,207.30 | + 1,507.28 | 183.61 | 177.25 | 8,610 | 8,311 |
| 184,014.14 | 165,075.08 | + 18,939.06 | 111.58 | 107.67 | 3,554 | 3,434 |
| 1,556,052.28 | 1,393,900.61 | + 160,151.67 | 60.08 | 57.97 | 1,135 | 1,096 |
| 181.10 | » | + 181.10 | 41.06 | » | 1,925 | » |
| 66,366.34 | 53,215.52 | + 13,150.82 | 92.11 | 93.75 | 2,938 | 2,990 |
| 243,341.33 | 189,587.37 | + 53,753.96 | 90.73 | 89.81 | 1,715 | 1,697 |
| 359,666.58 | 322,649.05 | + 37,017.53 | 87.34 | 84.28 | 8,053 | 7,712 |
| 830,960.12 | 745,436.23 | + 85,523.89 | 90.06 | 86.90 | 5,676 | 5,478 |
| 280,678.29 | 251,790.38 | + 28,887.91 | 100.73 | 97.21 | 3,725 | 3,594 |
| 448,265.46 | 401,424.21 | + 46,841.25 | 82.32 | 79.54 | 6,374 | 6,165 |
| 1,604,022.69 | 1,426,498.15 | + 177,524.54 | 64.10 | 61.79 | 2,747 | 2,656 |
| 4,838,171.04 | 4,333,522.45 | + 504,648.59 | 57.82 | 54.98 | 1,151 | 1,098 |
| 6,890,459.19 | 6,161,444.81 | + 729,014.38 | 58.93 | 56.14 | 1,418 | 1,355 |

| NOMBRE DE VOYAGEURS | | DIFFÉRENCES POUR 1913. |
|---------------------|--------------|---------------------------|
| EN 1913. | EN 1912 (*). | |

c) Ensemble des billets ordinaires

| | | | |
|----------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| 1 ^{re} classe (1) | 929,755 | 864,050 | + 65,705 |
| 2 ^e — | 10,233,140 | 9,507,285 | + 725,855 |
| 3 ^e — | 70,024,954 | 65,119,363 | + 4,905,591 |
| Totaux et moyennes | 81,187,849 | 75,490,698 | + 5,697,151 |

f) Abonne

| | | | | |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------|-------------|
| Ordinaires | 1 ^{re} classe (1) | 1,083,278 | 1,002,057 | + 81,221 |
| | 2 ^e — | 9,345,657 | 8,820,517 | + 495,140 |
| | 3 ^e — | 21,343,975 | 20,249,174 | + 1,094,801 |
| Scolaires | 1 ^{re} — (1) | 39,908 | 40,035 | — 127 |
| | 2 ^e — | 3,245,893 | 3,025,155 | + 220,738 |
| | 3 ^e — | 3,213,523 | 3,068,435 | + 145,088 |
| Ouvriers. | 3 ^e — | 83,111,453 | 81,064,675 | + 2,046,778 |
| Totaux | 1 ^{re} classe (1) | 1,123,186 | 1,042,092 | + 81,094 |
| | 2 ^e — | 12,561,550 | 11,845,672 | + 715,878 |
| | 3 ^e — et ouvriers. | 107,668,951 | 104,382,284 | + 3,286,667 |
| Totaux et moyennes | 121,353,687 | 117,270,048 | + 4,083,639 | |

g) Ligne vicinale de

| | | | | |
|---------------------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|
| Billets | simples. | 893,476 | 831,255 | + 62,221 |
| | aller et retour | 916,158 | 887,204 | + 28,954 |
| Abonnements | | 189,928 | 184,434 | + 5,494 |
| Totaux et moyennes | | 1,999,562 | 1,902,893 | + 96,669 |

h) Tickets d'entrée

| | | |
|---|---|---|
| » | » | » |
|---|---|---|

i) Résultats

| | | | |
|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1 ^{re} classe (1) | 2,052,941 | 1,906,142 | + 146,799 |
| 2 ^e — | 22,794,690 | 21,352,957 | + 1,441,733 |
| 3 ^e — | 179,693,467 | 171,404,540 | + 8,288,927 |
| Tickets d'entrée | » | » | » |
| Totaux et moyennes | 204,541,098 | 194,663,639 | + 9,877,459 |

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

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

(*) Non compris les résultats de la gestion provisoire du 1^{er} semestre 1912 de la ligne de Hasselt à Maeseyck, exploitée pour compte de l'État.

| RECETTES | | DIFFÉRENCES POUR 1913. | PARCOURS MOYEN PAR VOYAGE | | RECETTE MOYENNE PAR VOYAGE | |
|----------|--------------|---------------------------|------------------------------|----------|-------------------------------|----------|
| EN 1913. | EN 1912 (*). | | EN 1913. | EN 1912. | EN 1913. | EN 1912. |

et à prix réduits.

| | | | | | | |
|---------------|---------------|----------------|-------|-------|-------|-------|
| 5,603,632.35 | 5,026,191.64 | + 577,440.71 | 72.75 | 70.21 | 6,027 | 5,817 |
| 22,232,170 » | 19,931,559.74 | + 2,300,610.26 | 39.85 | 38.44 | 2,173 | 2,096 |
| 51,290,417.50 | 46,411,097.96 | + 5,179,319.54 | 24.09 | 23.27 | 0,732 | 0,708 |
| 79,126,219.85 | 71,068,849.34 | + 8,057,370.51 | 26.64 | 25.71 | 0,975 | 0.941 |

ments (2).

| | | | | | | |
|---------------|---------------|----------------|--------|--------|-------|-------|
| 1,724,678.09 | 1,564,818.11 | + 159,859.98 | 101.99 | 103.82 | 1,591 | 1,562 |
| 9,509,742.65 | 8,786,755.29 | + 722,987.36 | 94.17 | 93.38 | 1,021 | 0,996 |
| 9,911,024.69 | 9,182,125.70 | + 728,898.99 | 67.46 | 68.57 | 0,464 | 0,453 |
| 13,364.82 | 11,820.20 | + 1,544.62 | 19.00 | 15.81 | 0,335 | 0,295 |
| 525,278.34 | 498,504.25 | + 26,774.09 | 16.08 | 16.04 | 0,162 | 0,165 |
| 308,220.20 | 298,753.49 | + 9,466.71 | 11.65 | 11.47 | 0,096 | 0,097 |
| 11,555,403.04 | 11,178,546.75 | + 376,856.29 | 18.79 | 18.79 | 0,138 | 0,138 |
| 1,738,042.91 | 1,576,638.31 | + 161,404.60 | 99.04 | 100.44 | 1,547 | 1,513 |
| 10,035,020.99 | 9,285,259.54 | + 749,761.45 | 73.99 | 73.63 | 0,799 | 0,784 |
| 21,774,647.93 | 20,659,425.94 | + 1,115,221.99 | 28.22 | 28.24 | 0,202 | 0,198 |
| 33,547,711.83 | 31,521,323.79 | + 2,026,388.04 | 33.62 | 33.46 | 0,276 | 0,269 |

Mons à Boussu.

| | | | | | | |
|------------|------------|-------------|---|---|-------|-------|
| 133,333.30 | 123,940.25 | + 9,393.05 | » | » | 0,149 | 0,149 |
| 139,888.30 | 132,992.10 | + 6,896.20 | » | » | 0,153 | 0,150 |
| 12,734.03 | 11,826.19 | + 907.84 | » | » | 0,067 | 0,064 |
| 285,955.63 | 268,758.54 | + 17,197.09 | » | » | 0,143 | 0,141 |

dans les stations.

| | | | | | | |
|------------|-----------|-------------|---|---|---|---|
| 387,371.50 | 349,596 » | + 37,775.50 | » | » | » | » |
|------------|-----------|-------------|---|---|---|---|

généraux.

| | | | | | | |
|----------------|----------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|
| 7,341,675.26 | 6,602,829.95 | + 738,845.31 | 87.13 | 86.77 | 3,576 | 3,464 |
| 32,267,190.99 | 29,216,819.28 | + 3,050,371.71 | 58.67 | 57.95 | 1,415 | 1,368 |
| 73,351,021.06 | 67,039,282.44 | + 6,311,738.62 | 26.30 | 26.03 | 0,408 | 0,390 |
| 387,371.50 | 349,596 » | + 37,775.50 | » | » | » | » |
| 113,347,258.81 | 103,208,527.67 | + 10,138,731.14 | 30.51 | 30.13 | 0,554 | 0,529 |

(2) Les renseignements concernant les abonnements sont établis d'après des moyennes conventionnelles, à défaut d'éléments statistiques certains. Ces moyennes ont été soumises à révision pour les exercices 1912 et 1913 en tenant compte de l'accroissement du nombre et de l'étendue des voyages effectués par les abonnés à la faveur du développement du nombre de trains et de l'augmentation de leur vitesse.

Du tableau qui précède, il résulte que par rapport à 1912, l'année 1913 a produit en plus :

| | |
|--|-------------------|
| Pour les billets simples | fr. 2,488,797 21 |
| — « aller et retour » | 4,842,558 92 |
| — à prix réduits | 729,014 38 |
| Pour les abonnements | 2,026,388 04 |
| Pour la ligne vicinale de Mons à Boussu. | 17,197 09 |
| Pour la totalité des voyageurs transportés | 10,100,955 64 (1) |

Les voyageurs munis de billets simples, c'est-à-dire à prix plein (17,834,822 sur le grand réseau et 893,476 sur la ligne vicinale de Mons à Boussu) ne représentent que les 9.16 p. c. du nombre total (204,541,098) de voyageurs transportés, tandis que les voyageurs munis de billets « aller et retour » (39,412,006), pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. c., représentent les 29.05 p. c. de ce nombre total.

Les voyageurs porteurs de billets à prix réduits (4,857,179) et les voyageurs abonnés (121,543,615) représentent respectivement les 2.37 p. c. et 59.42 p. c. du dit nombre.

Dans cette dernière catégorie de voyageurs, les ouvriers abonnés à la semaine (83,111,453), qui jouissent d'un tarif très réduit, dominant dans une forte proportion ; ils représentent les 68.38 p. c. du nombre des voyageurs abonnés (121,543,615) et les 40.63 p. c. du nombre total des voyageurs transportés (204,541,098).

Les annexes XXX, XXXI et XXXII donnent la progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements depuis l'année 1872.

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

| | | 1913. | 1912. |
|-----------------------------|--------------------------------|---------------|---------------|
| En première classe. { | voyageurs ordinaires | 67,643,364 | 60,666,351 |
| | — abonnés | 111,246,075 | 104,662,930 |
| En deuxième classe. { | — ordinaires | 407,796,911 | 363,435,856 |
| | — abonnés. | 929,419,872 | 872,137,806 |
| En troisième classe. { | — ordinaires | 1,687,410,117 | 1,515,093,217 |
| | — abonnés. | 3,038,590,289 | 2,947,545,415 |
| Ensemble. { | — ordinaires | 2,162,850,392 | 1,941,195,424 |
| | — abonnés. | 4,079,256,236 | 3,924,346,151 |
| Totaux. | | 6,242,106,628 | 5,865,541,575 |
| En plus pour 1913 | | 376,565,053 | |

(1) Non compris les tickets d'entrée dans les gares.

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 | 1882 . . . | 0.81 | 1899 . . . | 0.56 |
| 1866 . . . | 1.15 | 1885 . . . | 0.79 | 1900 . . . | 0.551 |
| 1867 . . . | 1.10 | 1884 . . . | 0.78 | 1901 . . . | 0.548 |
| 1868 . . . | 1.19 | 1883 . . . | 0.81 | 1902 . . . | 0.550 |
| 1869 . . . | 1.18 | 1886 . . . | 0.75 | 1905 . . . | 0.514 |
| 1870 . . . | 1.14 | 1887 . . . | 0.74 | 1904 . . . | 0.511 |
| 1871 . . . | 1.12 | 1888 . . . | 0.75 | 1905 . . . | 0.555 |
| 1872 . . . | 0.93 | 1889 . . . | 0.72 | 1906 . . . | 0.534 |
| 1873 . . . | 0.87 | 1890 . . . | 0.70 | 1907 . . . | 0.531 |
| 1874 . . . | 0.84 | 1891 . . . | 0.68 | 1908 . . . | 0.546 |
| 1875 . . . | 0.84 | 1892 . . . | 0.68 | 1909 . . . | 0.552 |
| 1876 . . . | 0.80 | 1893 . . . | 0.66 | 1910 . . . | 0.587 |
| 1877 . . . | 0.78 | 1894 . . . | 0.69 | 1911 . . . | 0.545 |
| 1878 . . . | 0.76 | 1895 . . . | 0.66 | 1912 . . . | 0.529 |
| 1879 . . . | 0.75 | 1896 . . . | 0.64 | 1913 . . . | 0.554 |
| 1880 . . . | 0.88 | 1897 . . . | 0.62 | | |
| 1881 . . . | 0.82 | 1898 . . . | 0.59 | | |

Le produit moyen par voyageur en 1912 et en 1913 a été établi d'après de nouvelles bases, conséquence de la revision apportée dans le calcul des voyageurs abonnés (voir renvoi 2 de la page 35).

Le relèvement pour 1913 est dû à l'exposition de Gand.

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES
DE L'ÉTAT, EN 1913. — 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 1913, fait l'objet des tableaux annexes XXXIII à XXXVIII. 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 XXXIX.

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

| | | MOUVEMENT. | | | RECETTES. | | |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------------------|----------------|----------------|------------------------|
| | Unité. | 1913. | 1912. | Différences pour 1913. | 1913. | 1912. | Différences pour 1913. |
| Voyageurs | Voyage. | 204,541,098 | 194,663,639 | + 9,877,459 | 112,959,887 31 | 102,858,931 67 | +10,100,955 64 |
| Tickets d'entrée | Coupon. | 3,873,715 | 3,493,960 | + 377,755 | 387,371 50 | 349,596 " | + 37,775 50 |
| Bagages | Quintal. | 670,179 | 638,588 | + 31,591 | 2,957,738 57 | 2,808,833 97 | + 148,904 60 |
| Petites marchandises | Id. | 7,878,804 | 7,901,011 | — 22,207 | 19,832,398 72 | 19,824,072 09 | + 8,326 63 |
| Grosses — | Tonne (1). | 66,541,975 | 66,011,442 | + 530,533 | 204,333,334 71 | 202,160,456 49 | + 2,172,878 22 |
| Finances | — | — (2) | — (2) | — | 304,843 11 | 307,031 74 | — 2,188 63 |
| Équipages | Nombre. | 6,561 | 6,693 | — 102 | 220,047 24 | 220,825 92 | — 778 68 |
| Chevaux et bestiaux | Expédition. | 137,553 | 138,132 | — 579 | 3,123,890 71 | 3,149,729 43 | — 25,838 72 |
| Produits extraord.(3) | — | — | — | — | — 3,044,118 18 | — 1,113,086 28 | — 1,931,031 90 |
| Ensemble | | | | | 341,075,393 69 | 330,566,391 02 | +10,509,002 67 |
| Produits divers | | | | | 791,070 49 | 925,110 82 | — 134,040 33 |
| Totaux . . . fr. | | | | | 341,866,464 18 | 331,491,501 84 | +10,374,962 34 |

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

| | 1913. | | | | 1912. |
|--|--------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|
| | SERVICE Intérieur. | SERVICES mixtes. | SERVICES Internationaux. | SERVICES réunis. | SERVICES réunis. |
| | Sommes. | Sommes. | Sommes. | Sommes | Sommes. |
| Voyageurs fr. | 79,374,019 93 | 18,512,242 23 | 15,043,625 15 | 112,959,887 31 | 102,858,931 67 |
| Tickets d'entrée dans les stations | 387,371 50 | " | " | 387,371 50 | 349,596 " |
| Bagages | 1,251,846 50 | 67,459 42 | 1,838,432 65 | 2,957,738 57 | 2,808,833 97 |
| Petites marchandises | 13,867,498 16 | 827,608 92 | 5,137,293 64 | 19,832,398 72 | 19,824,072 08 |
| Grosses — | 107,438,619 20 | 13,565,392 47 | 83,319,323 04 | 204,333,334 71 | 202,160,456 49 |
| Finances | 224,972 41 | 33,604 71 | 46,265 99 | 304,843 11 | 307,031 74 |
| Équipages | 164,068 28 | 11,492 59 | 44,486 44 | 220,047 24 | 220,825 92 |
| Chevaux et bestiaux | 2,593,990 55 | 109,397 16 | 415,503 01 | 3,123,890 71 | 3,149,729 43 |
| Produits extraordinaires (3) | — 3,044,118 18 | " | " | — 3,044,118 18 | — 1,113,086 28 |
| Ensemble . . . fr. | 202,263,268 35 | 33,157,195 42 | 105,654,329 92 | 341,075,393 69 | 330,566,391 02 |
| Produits divers fr. | | | | 791,070 49 | 925,110 82 |
| Total . . . fr. | | | | 341,866,464 18 | 331,491,501 84 |

(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. (taxés au poids et à la valeur cumulées), ainsi que les « remboursements ».

(3) Voir à la page suivante.

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

| | <i>Services : intérieur,</i> | <i>mixtes,</i> | <i>internationaux.</i> |
|---------------------------------|------------------------------|----------------|------------------------|
| En 1912, de | 60.28 | 9.77 | 29.95 |
| Elle est, en 1913, de | 59.30 | 9.72 | 30.98 |
| Différences pour 1913 | — 0.98 | — 0.05 | + 1.03 |

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

| | En 1913. | En 1912. |
|--|--------------|--------------|
| Garde de bagages. fr. | 218,580 90 | 190,045 62 |
| Loyer des buffets. | 150,502 41 | 129,585 51 |
| Droit d'affichage | 41,826 50 | 37,139 » |
| Remise à domicile des articles « bureau restant », 2 ^e remise, 3 ^e remise, etc. | 96,535 64 | 93,694 63 |
| Amendes pour surcharge | 27,539 82 | 17,630 20 |
| Formalités en douane | 483,536 13 | 479,391 76 |
| Dépôt et magasinage | 175,038 18 | 177,533 61 |
| Retard dans le chargement et le déchargement. | 1,150,053 74 | 1,060,776 68 |
| Location de locomotives, tenders, matériel, etc. | 13,220 45 | 80,970 77 |
| — de tapissières. | 330 45 | 359 90 |
| Déchargement d'office | 35,679 20 | 36,732 02 |
| Entretien et traction sur raccordements. | 1,864,301 44 | 610,718 43 |
| Redevances pour usage de quais | 3,131 64 | 5,843 59 |
| Location de terrains, produits des vidanges, et | 171,495 89 | 152,348 94 |
| Surtaxes non remboursées | 2,464 20 | 2,239 98 |
| Recettes diverses | 772,022 42 | 544,427 59 |
| Total. . fr. | 5,164,298 99 | 5,619,038 03 |

A déduire :

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères et du matériel étranger sur les lignes de l'État; usage foncier de stations de l'État par des sociétés (solde passif) fr. | 8,208,417 17 | 4,732,124 51 |
| En moins. . . fr. | 5,044,118 18 | 1,115,086 28 |

§ 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.

| | | | |
|-------------------------|------------|-------------------------|------------|
| <small>En 1913.</small> | 791,070 49 | <small>En 1912.</small> | 925,110,82 |
|-------------------------|------------|-------------------------|------------|

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

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

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

| | En 1913. | En 1912 |
|--|--------------|--------------|
| Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr. | 1,524,258 19 | 1,505,552 17 |
| Ouvriers allant travailler hors frontière | 255,858 25 | 211,565 54 |
| Détenus et leurs gardiens (1) | 544,794 45 | 182,008 45 |
| Émigrants | 410,840 36 | 568,556 08 |
| Sociétaires | 1,734,781 » | 1,574,182 99 |
| Trains de plaisir | 270,659 67 | 242,802 89 |
| Transports militaires en débet. | | |
| Hommes | 1,005,773 » | 757,121 53 |
| Chevaux | 156,685 40 | 65,855 70 |
| Bagages et matériel de guerre. | 210,554 20 | 149,140 74 |
| Transports militaires soldés par les intéressés | | |
| Bagages et mobiliers. | 15,627 85 | 8,405 80 |
| Équipages et chevaux | 16,612 20 | 10,220 » |
| Transports d'objets et d'approvisionnements pour | | |
| départements ministériels | 509,644 55 | 60,056 40 |
| armée et prisons. | 211,644 16 | 154,158 65 |
| divers | 10,690 50 | 6,516 20 |
| Ensemble. fr. | 6,454,565 76 | 5,295,680 72 |

II. — Stations.

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

| | 1913. | 1912. | Différence en 1913. |
|--|-------|-------|---------------------|
| Stations (2) | 782 | 782 | — |
| Haltes. | 271 | 265 | + 6 |
| Points d'arrêt (3) | 280 | 279 | + 1 |
| Dépendances | 79 | 78 | + 1 |
| Bureaux intérieurs de ville et bureaux auxiliaires (4) | 27 | 27 | — |
| Ensemble. | 1,439 | 1,431 | + 8 |

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

- 1° La halte de Froyennes a été transformée en station; par contre, la station d'Opoeteren-Dilsen a été transformée en halte;
- 2° Des haltes ont été créées à Moulins et à Glain-Montegnée;
- 3° Les points d'arrêt de Cierreux, Aelbeke, La Préalte et Melsele ont été transformés en haltes;

(1) Y compris, pour 1913, une somme de fr. 107,631.43, et pour 1912, une somme de fr. 110,768.90, représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

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

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

4° Des points d'arrêt ont été établis à De Biest, Bois-de-Lessines, Schelle, Senselberg, Pont d'Harchies et Grandchamp ; par contre, le point d'arrêt de Waesmunster (Biestraat) a été supprimé ;

5° Une dépendance a été créée à Jambes (gare de secours).

*
* *

Il existe 20 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 chemin de fer.

*
* *

Des extensions de service ont été réalisées aux haltes de Bastogne (nord) et de Gemmenich.

*
* *

Des modifications ont été apportées aux dénominations de certaines installations désignées ci-après :

| | |
|--------------------------|----------------------|
| <i>Il y avait :</i> | <i>Il y a :</i> |
| Angleur (raccordements), | Angleur (Grivegnée), |
| Keselberg, | Moorseele-Kezelberg, |
| Weelde-Merxplas. | Weelde (Etat). |

*
* *

La halte de Petit-Enghien, qui relevait de la station d'Enghien, dépend de la station de Bierghes ;

La halte de Cierreux, qui dépendait de la station de Vielsalm, dépend de la station de Bovigny ;

Le point d'arrêt de Pont d'Harchies, qui relevait de la station de Bernisart, dépend de la station de Blaton.

*
* *

Les bureaux mixtes d'Alost (Central) et d'Etterbeek (chaussée Saint-Pierre) ont été transformés en bureaux auxiliaires, dépendant respectivement de la station d'Alost (Nord) et du bureau intérieur de Bruxelles (rue de l'Arbre Bénit).

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

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

§ 1^{er}. — 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 1913 à fr. 2,678,645.10 contre fr. 2,514,157.70 en 1912, soit une augmentation de fr. 164,487.40.

Ces dépenses se détaillent comme suit :

| | 1913. | 1912. |
|---|--------------|--------------|
| a) Camionnage (déclarations). fr. | 2,510,452.24 | 2,144,875.83 |
| b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867) | 66,829.74 | 69,935.50 |
| c) Remise à domicile des colis par porteurs à Bruxelles | 41,417.65 | 43,936.45 |
| d) Port à domicile des colis exprès dans les autres localités et remise d'avis d'arrivée. | 233,531.67 | 230,234.57 |
| e) Remise à domicile par la poste | 26,413.80 | 25,155.35 |
| Total fr. | 2,678,645.10 | 2,514,157.70 |

Un service de camionnage a été instauré à Micheroux, Vieux-Dieu et Walcourt le 1^{er} janvier 1913, à Visé le 1^{er} février, à Beauraing, Hamme, Londerzeel (Ouest) et Melle le 1^{er} juin.

La dépense occasionnée de ce chef s'est élevée à fr. 17,144.40.

Le surplus de l'augmentation des dépenses, comparativement à 1912, soit 147,343 francs, est dû en partie au développement des services existants et en partie aux résultats moins favorables de certaines adjudications publiques.

§ 2. — BUFFETS ET BUVETTES.

Le 1^{er} janvier 1913, il existait, indépendamment des buffets établis à bord des paquebots de la ligne Ostende-Douvres, 4 buffets, 10 buffets avec buvettes et 19 buvettes fonctionnant dans les stations de l'État.

Une buvette a été fermée provisoirement.

Par contre, il a été ouvert à la station d'Ostende (Quai) un hôtel pour voyageurs, avec buffet-restaurant.

L'exploitation de ces deux installations a été confiée à la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens, moyennant abandon de 10 p. c. de la recette brute.

§ 5. — TRAINS DE VOYAGEURS.

Quelques trains nouveaux ont été organisés pour satisfaire aux demandes du public et répondre aux besoins du trafic, tant en service intérieur qu'en service international.

Des modifications ont, en outre, été apportées aux horaires des trains existants en vue de créer des arrêts nouveaux, d'établir de nouvelles correspondances, etc.

Les améliorations les plus importantes sont les suivantes :

1^{er} mai.

Le train n° 72, partant d'Ostende (Quai) pour Verviers à 6 heures 27, a été prolongé sur Cologne; il atteint cette dernière ville à 2 heures 24 (soir) et y donne correspondance aux trains de 2 heures 27 (soir) vers Dusseldorf et Duisbourg et de 2 heures 31 (soir) vers Mayence, Francfort-s/-Mainz et Karlsruhe. Un service de voitures directes Ostende-Cologne fonctionne dans ce train.

Le train n° 8, quittant Bruxelles (Nord) vers Strasbourg à 10 heures 20, a été accéléré afin d'être mis en coïncidence, à Strasbourg, avec un train rapide Berlin-Francfort-s/-Mainz-Bâle-Milan-Gênes-Vintimille.

Un nouveau train a été créé, à titre d'essai, pendant la saison des voyages, entre Amsterdam et Bruxelles et vice-versa, suivant l'horaire ci-après :

N° 20. — Amsterdam, D. 10 heures 8 (matin); Bruxelles (Nord), A. 13 heures 37;

N° 21. — Bruxelles (Nord), D. 13 heures 22; Amsterdam, A. 8 heures (soir).

Les voitures effectuent le trajet complet Amsterdam-Bruxelles et retour.

Un nouveau service de voiture directe a été établi entre Bruxelles-Ulm et Ulm-Ostende, dans les trains n° 12 (Bruxelles (Nord), D. 7 heures 49) et n° 9 (Ostende (Quai), A. 7 heures 28).

1^{er} juillet.

Les relations entre la Hollande et Liège, via Visé, ont été facilitées par la mise en marche de trains directs quittant Maestricht pour Liège (Longdoz) à midi 33 et Liège (Longdoz) pour Maestricht à 12 heures 13.

Ces trains ont à Maestricht des correspondances immédiates de et vers Rotterdam, La Haye et Amsterdam.

1^{er} octobre.

Un service de voiture directe été créé entre Amsterdam Bruxelles-Vintimille et vice-versa dans les trains nos 122 (Bruxelles (Midi), arrivée : 12 heures 44; départ : 13 heures 1) et n° 143 (Bruxelles (Midi), arrivée : 16 heures 38; départ : 16 heures 54).

§ 4. — TRAINS DE MARCHANDISES

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

A. — *Ligne du Luxembourg.*

Dix trains nouveaux à marche rapide, sans relais de locomotives à Jemelle, ni à Namur, ont été organisés entre Arlon, d'une part, Anvers, Bruges et Gand, d'autre part, en remplacement de trains extraordinaires à marche lente qui changeaient régulièrement de machines dans les gares précitées.

En vue de dégager la gare de Namur, de nouveaux trains de marchandises y ont été supprimés à la faveur de la mise en service de la gare de secours de Jambes.

B. — *Ligne d'Athus à la Meuse.*

Deux trains de marchandises de Muysen à Athus et un train d'Athus à Muysen ont été organisés via Bertrix-Dinant-Tamines-Fleurus-Louvain à la décharge de la grande ligne du Luxembourg.

C. — *Ligne de la Basse-Sambre.*

Deux nouveaux trains de marchandises ont été détournés via Ermeton-sur-Biert-Florennes-Walcourt à la décharge de la ligne de la Basse-Sambre.

D. — *Ligne de l'Est.*

Six trains de marchandises ont été détournés via Liège (Guill.)-Liers-Ans en vue de dégager les plans inclinés de Liège.

E. — *Ligne de Châtelineau-Châtelet à Givet.*

Le service de nuit a été organisé sur cette ligne en vue de la circulation de six nouveaux trains nécessaires pour faire face à l'accroissement des transports de minerais.

F. — *Ligne d'Ecaussines (Carrières) à Lembeek (Hal).*

Le service de nuit a été organisé sur ce tronçon en vue de dégager la section très chargée de Braine-le-Comte à Hal et de faire desservir la gare de Clabecq par des trains directs à long parcours.

G. — *Ligne de Hasselt à Maeseyck.*

Le service des trains de marchandises a été réorganisé de façon à accélérer l'évolution du matériel de transport et à mieux desservir les établissements raccordés qui s'implantent le long de la ligne.

H. — *Ligne de Pepinster à Trois-Vierges.*

D'importantes modifications ont été apportées à l'itinéraire et à l'horaire de la plupart des trains desservant cette section, en vue de rendre son exploitation moins onéreuse et de réduire le nombre des wagons faisant escale à Trois-Ponts.

I. — *Sur les autres lignes.*

De nombreuses modifications d'itinéraires et d'horaires ont été introduites afin de supprimer des escales, des trains extraordinaires et des difficultés dans l'exécution du service.

En outre, des trains nouveaux, locaux, directs ou omnibus, suivant les circonstances, ont été organisés sur les lignes où l'accroissement des transports en nécessitait la mise en marche.

J. — *Service de nuit.*

Outre les sections précitées de Châtelineau-Châtelet à Givet et d'Ecausines (Carrières) à Lembeek (Hal), le service de nuit a été organisé sur les sections de Tubize à Clabecq, de Fleurus à Tamines, de Liers à Ans et de Couillet à Jamioux, ainsi que dans les stations de Forrière, Bouffioux, Acoz, Gerpinnes, Hanzinne, Oret, Pavillons, Florennes (Est), Villers-le-Gambon, Merlemont, Romedenne-Surice, Doische, Anseremme, Clabecq, Izel, Lembeek (Hal), Meix-devant-Virton, Ponderôme, Ronquières, Saint-Médard et Signeulx.

§ 5. — MESURES PRISES EN VUE DE RENDRE PLUS RÉGULIÈRE LA MARCHÉ DES TRAINS ET D'OBTENIR UNE PLUS GRANDE RÉGULARITÉ DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Comme les années précédentes, de nouvelles mesures ont été prises, au cours de l'année 1913, dans le but :

1° D'assurer le transport des marchandises en général avec plus de célérité et de régularité, notamment des expéditions de détail, d'animaux vivants, de poissons, de pigeons voyageurs, de denrées alimentaires et en général des transports de toute nature ;

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

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

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

5° De faciliter l'exportation des produits nationaux par l'accélération des transports vers l'étranger ;

6° De dégager, autant que possible, les trains de voyageurs du transport des marchandises, tout en sauvegardant les intérêts des expéditeurs. Les mesures qui ont été prises dans ce sens, notamment sur certaines lignes des Flandres et du Brabant, ne tarderont pas à être appliquées aux autres lignes du réseau.

* * *

Le transbordement des marchandises charges incomplètes, importées d'Allemagne en petite vitesse par la voie d'Aix-la-Chapelle-Gemmenich, qui s'effectuait à Bleyberg, est assuré actuellement à Welkenraedt.

Cette mesure permet d'accélérer le transport des marchandises susdites ; elle améliore l'utilisation du matériel et, grâce à elle, on a pu éviter une extension de personnel.

Ensuite d'une entente avec le département des Finances, on a pu améliorer l'organisation du service à Welkenraedt en ce qui concerne la continuation régulière des expéditions importées de l'Allemagne par charges complètes ; le séjour dans cette station est, de ce chef, réduit de vingt-quatre heures.

De notables améliorations ont encore été apportées aux horaires internationaux des marchandises de grande et de petite vitesse, par les délégués aux commissions réunies à Munich, Gratz, Magdebourg et Cassel, pour la création de ces horaires.

* * *

Les essais des barrières mobiles dites « du système allemand » destinées à remplacer les barrières roulantes en usage jusqu'ici aux wagons affectés au transport du petit bétail sont actuellement terminés. Quelques modifications apportées à cet engin l'ont rendu très pratique et son adoption est actuellement décidée.

Indépendamment de la sécurité qu'elles présentent pour les animaux vivants transportés, les barrières dont il s'agit permettent d'utiliser un grand nombre de wagons qui ne pouvaient être affectés aux expéditions de cette nature.

* * *

Afin de sauvegarder les intérêts de l'administration et aussi dans le but d'utiliser rationnellement les trains spéciaux mis en marche pendant la période des concours de pigeons voyageurs, il a été décidé d'appliquer à ces transports les prix du tarif n° I exprès, lorsqu'ils ne sont pas annoncés dans les conditions prescrites par les règlements ;

§ 6. — PUBLICITÉ COMMERCIALE.

De même que les années précédentes, il a été distribué en Belgique et à l'étranger quantité de brochures touristiques (Ostende, Spa, Zoute, Vallée de la Meuse, etc.) et des affiches illustrées de nos plages, des Ardennes, des villes d'eaux, du panorama de Waterloo, de l'exposition de Gand, etc.

Les panoramas Ostende et le littoral, Meuse de Namur à Givet, Lesse, Semois et Amblève ont été réédités sous un aspect nouveau et il a été créé un dépliant distinct pour « Spa et ses environs ».

Une nouvelle affiche illustrée a été répandue en Belgique et à l'étranger pour annoncer nos cinq turbiniers à l'occasion de la mise en ligne du *Stad Antwerpen* et du *Ville de Liège*.

Une publicité spéciale dans les journaux belges et étrangers a été faite pour annoncer l'ouverture de l'hôtel d'Ostende-Quai. Un cliché représentant l'hôtel occupe toute une face de la couverture de l'indicateur officiel de l'édition du 1^{er} juillet 1914.

La brochure de luxe illustrée *Angleterre via Ostende-Douvres* a été réimprimée à 25,000 exemplaires et complétée par les deux turbiniers *Stad Antwerpen* et *Ville de Liège*. Deux aquarelles de Cassiers représentant ces paquebots ont été insérées au commencement et à la fin de la brochure.

La plaquette *Belgium* imprimée jusqu'ici en Angleterre, en anglais exclusivement, et destinée principalement aux succursales de la maison Cook, sera tirée en Belgique, en trois langues (français, anglais, allemand).

Un correspondant officiel a été nommé à Rome et un crédit annuel de 3,000 francs mis à sa disposition pour la publicité.

5,000 exemplaires de la brochure illustrée en langue allemande publiée par la *Ligue belge de propagande pour attirer les visiteurs étrangers* ont été achetés pour être distribués dans la forme ordinaire.

§ 7. — AMÉLIORATIONS DIVERSES.

Tickets d'entrée. — Distributeurs automatiques.

A l'occasion de l'Exposition internationale de Gand et en vue de dégager les guichets de vente des billets, quatre nouveaux distributeurs électriques de tickets d'entrée ont été mis en service : deux ont été installés à la station de Gand (Saint-Pierre) et deux ont été fournis en extension à la station de Gand (Sud).

§ 8. — TARIERS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

Améliorations et modifications.

a) Services intérieur et mixte.

Publication d'un 5^e, 6^e et 7^e suppléments aux conditions réglementaires en services intérieur et mixte comportant :

1^o L'octroi, sous certaines conditions, de la réduction de 50 p. c. sur le prix des billets simples sur les chemins de fer et paquebots de l'État Belge, aux journalistes professionnels attachés avec rémunération à la rédaction d'un journal quotidien belge d'information ;

2^o L'extension aux électeurs pour les conseils de prud'hommes d'appel, de la gratuité de transport pour le compte du département de l'industrie et du travail ;

3° L'admission au transport au prix d'un barème spécial comportant une réduction de 75 p. c. sur le prix des billets simples, les brigadiers, caporaux et soldats en permission dominicale.

Admission des bouviers au bénéfice du tarif d'abonnements pour ouvriers.

b) Services internationaux.

Publication :

1° D'un 2^e supplément au tarif belge-français. Additions et modifications diverses;

2° D'une nouvelle édition du fascicule 2 des tarifs spéciaux des voyages circulaires et d'un 1^{er} supplément à ce recueil;

3° D'un nouveau tarif entre la Belgique, d'une part, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie et l'Orient, d'autre part, via Eschen, Hamont, Herbesthal et Sterpenich;

4° D'un 1^{er} supplément au tarif belge-néerlandais;

5° D'un 2^e supplément au tarif entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre, d'une part, et l'Italie, d'autre part, via Sterpenich, Bâle, Saint-Gothard et Simplon.

§ 9. — 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 mixtes.

Modifications aux prix et conditions de transport.

1^{er} janvier.

1° Extension de l'affranchissement avec timbres à tous les envois des tarifs n^{os} 1 et 2, quels que soient leurs poids et le nombre de colis les composant;

2° Création d'un tarif uniforme par coupures de poids et par zones pour les envois des tarifs n^{os} 1 et 2;

3° Mise en vigueur d'une taxe supplémentaire quand le poids moyen requis par colis n'est pas atteint, pour les envois du tarif n^o 2 et les charges incomplètes du tarif n^o 3;

4° Mise en vigueur d'un droit d'enregistrement de 10 centimes par colis, avec minimum de 50 centimes par expédition, pour les envois des tarifs n^{os} 1 et 2 non affranchis avec timbres.

Classification générale des marchandises.

6 janvier.

Classification des *déchets d'accumulateurs* :

a) *vieilles plaques en plomb* à la 2^e classe et au tarif n^o 8;

b) *boues* à la 4^e classe et au tarif spécial n^o 23.

- 24 janvier. Classification du *carton d'amiante* à la 2^e classe et au tarif spécial n° 8.
- 13 avril. Classification des *eaux résiduaires acidulées provenant du décapage du fer, de l'acier ou de la fonte* à la 4^e classe et au tarif spécial n° 36.
- Admission des *marbres en blocs* au tarif spécial n° 14.
- 5 mai. Admission du *pain d'épices* au tarif spécial n° 30.
- 24 mai. Classification des *briques et panneaux en carton ondulé (dits aérolithe ondulium)* à la 2^e classe.
- 1^{er} juillet. Classification du *poudro (boues et immondices des villes broyées mécaniquement)* à la 4^e classe et au tarif spécial n° 37.
- Classification des *cendres provenant de l'incinération des boues et immondices des villes* à la 4^e classe et au tarif spécial n° 37.
- 13 août. Classification du *cuivre en verges* à la 2^e classe et aux tarifs spéciaux n° 9 et 15.
- 18 août. Classification de l'*acide sulfo-nitrique ou nitro-sulfurique (mélange d'acide nitrique et d'acide sulfurique)* à la 2^e classe et au tarif spécial n° 9.
- Classification de l'*acide sulfo-nitrique ou nitro-sulfurique (mélange d'acide nitrique et d'acide sulfurique), en wagons réservoirs* à fournir par l'expéditeur et pour lesquels le chemin de fer n'aura à payer aucune redevance de parcours ni de séjour, à la 5^e classe.
- 5 septembre. Classification des *minerais d'antimoine* à la 4^e classe et au tarif spécial n° 23.
- 18 septembre. Classification des *bois (en rouleaux) pour filets de pêche et des rouleaux (avec ou sans bourrelets) pour filets de pêche* à la 2^e classe.
- 10 octobre. Classification des *mastelles* à la 1^{re} classe et au tarif spécial n° 30.
- Classification des *tuyaux en ciment* à la 3^e classe et au tarif spécial n° 12.
- 5 décembre. Classification de l'*outré-mer bleu pâle* à la 1^{re} classe et au tarif spécial n° 9.
- 27 décembre. Classification des *pierres à bossages brutes* à la 4^e classe et aux tarifs spéciaux n° 2 et 5.
- Classification des *pierres à organeaux avec jatte* à la 4^e classe et aux tarifs spéciaux n° 2 et 5.
- Classification du *verre moulu* à la 4^e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 21.

- 12 septembre. Extension du tarif à la station de Havré-ville.

Tarif spécial n° 26.

24 mai. Extension du tarif aux relations Huccorgne à Esemael, Hougaerde, Hougaerde (sucrerie de la Ghète), Lincent, Neerwinden, Saint-Trond et Waremmes.

Tarif spécial n° 27.

12 mars. Extension du tarif à la relation Monceau (Charbonnages de Monceau-Fontaine, puits n° 18) à Mons (Bassin).

Tarif spécial n° 45.

10 juin. Extension du tarif à la station de Gand (Nouveau Bassin).

Tarif spécial provisoire de transit.

4 octobre. Extension du tarif à la station de Gand (Nouveau Bassin).

Tarifs exceptionnels provisoires.

4 avril. Publication du tarif exceptionnel applicable aux produits et objets destinés à l'Exposition universelle et internationale de Gand en 1913, ainsi qu'aux concours temporaires organisés à cette occasion.

*
* *

4 octobre. Mise en vigueur de la mesure concernant la perception des frais d'avis d'arrivée pour le renvoi au bureau de départ en petite vitesse :

a) Des bâches appartenant aux expéditeurs (article 33 des conditions réglementaires des tarifs intérieur et mixte);

b) Des réservoirs à glace et de la glace ayant accompagné les transports de bières ou de beurres (article 39bis des conditions réglementaires);

c) Des emballages (cages, paniers et caisses) ayant servi au transport d'animaux de petite taille, d'oiseaux, de pigeons, d'abeilles, etc. (article 49 des conditions réglementaires précitées).

31 octobre. Mise en vigueur d'une mesure accordant au chemin de fer le droit de renvoyer à l'expéditeur, pour le paiement des remboursements, les fonds mêmes reçus du destinataire. L'application de cette mesure est limitée, jusqu'à nouvel ordre, aux envois accompagnés de lettres de voiture directes, grevés de remboursements, expédiés de la France vers la Belgique, même quand il y a réinscription à la frontière belge.

b) SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Conditions réglementaires.

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

Classification des marchandises

- 17 mars. Classification des *pierres de Gothland* à la 3^e section.
24 mars. Classification des *maquereaux saurs* à la 1^{re} section et au tarif spécial n^o XII.
— Classification des *poissons fumés* non dénommés à la 1^{re} section.
31 juillet. Classification des *haricots secs* au tarif exceptionnel provisoire A.
12 septembre. Classification des *cosses (pelures) de cacao* à la 3^e section.
— Déclassement des *coques, feuilles et pelures de cacao (entières et moulues)* de la 2^e à la 3^e section.
31 décembre. Classification de l'*essence de térébenthine* à la 1^{re} section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o IV.

- 15 mai. Extension du tarif aux gares de Nieuwolda et de Noordbroek.
15 août. Extension du tarif à la station de Zulte.
15 novembre. Extension du tarif à la station de Beveren (Lys).

Tarifs spéciaux nos VII, VIII, XII et XIV.

- 1^{er} octobre. Extension de ces tarifs à la gare de Kampen.

Tarif spécial n^o XXIV.

- 27 janvier. Extension du § 5 de ce tarif aux gares néerlandaises ci-après :

Aalten, Akkrum, Almelo, Arnhem, Baflo, Bathmen, Bedum, Beilon, Bergentheim, Berkum, Beugen-Rijkevoort, Blerik, Boekelo, Boerveenschemond, Boreculo, Borne, Boxmeer, Bozum, Broedevoort, Broekheume, Brummen, Buinen, Buitenpost, Colmeschate, Cuijk, Dalen, Dalerveen, Dalfen, Dedemsvaart, Delden, Delfzijl, Deventer, Didam, Diepenheim, Diepenveen (Est), Diepenveen (Ouest), Dieren-Doesburg, Dinxperlo, Doetinchem, Dronrijp, Drouwen, Duiven, Dijkerhoek, Echten, Eibergen, Ekelhof, Elsener-

broek, Elst, Emmen, Enschedé, Enter, Exlo, Franeker (Halte), Gasselte, Gasselternijveen, Gelselaar, Gennep, Gieten, Goor, Gorssel, Gramsbergen, Groenlo, Groesbeek, Grouw-Irnsom, Grubbenvorst-Lottum, Grijskerk, Haeksbergen, Haarle, Den Ham-Vroomshoop, Hardegarijp, Hardenberg, Haren, Harlingen, Heerenveen, Heino, Hellendoorn, Hellendoorn-Nijverdal, Hengelo, de Heurne, Hindeloopen, Holten, Hoogeveen, Hooghalen, Junne, Kampen, Kisveld, Koekange, Koudum-Molkwerum, Laren, Lemelerveld, Lichtenvoorde-Groenlo, Lochem, Lonneker, Loppersum, Mantgum, Mariënberg, Markelo, Meeden-Muntendam, Meerle-Tienraij, Miste, Mook-Middelaar, Neede, Nieuw-Amsterdam, Nieuwolda, Nimègue, Noordbroek, Noordijk, Nijeveen, Nijverdael, Oeffelt, Oldenzaal, Olst, Ommen, Oosterbeek, Oudega, Oudemolen, Peperga, de Punt, Raalte, Rolde, Roodeschool, Ruinerwold, Ruurlo, Rijssen, Sauwerd, Sneek, Staphorst, Stavoren, Stedum, de Steeg, Steenwijk, Stiens, Terborg, Uithuistermeeden, Uithuizen, Usquert, Valthe, Varsseveld, Veendam, Veenwouden, Velp, Venlo, Venraij, Vierlingsbeek, Vilteren, Vorden, Vries-Zuidlaren, Vriezenveen, Warffum, Weerdinge, Wehl, Weiwerd, Westervoort, Wezepe, Wierden, Wildervank, Willemsoord, Windesheim, Winsum, Winterswijk, Wirdum, Wolvega, Workum, Wijhe, Wijster, Ylst, Zelhem, Zevenaar, Zuid-Barge, Zuidhorn et Zutphen.

- 7 avril. Extension du § 5° de ce tarif à la gare de Zaandam.
15 mai. Extension du § 5° de ce tarif aux gares de Groningue et de Leeuwarden.
13 août. Extension du § 5° de ce tarif à la gare de Gorinchem.
5 septembre. Extension du § 5° de ce tarif aux gares de Beekbergen et de Loenen.

Tarif spécial n° XXXI.

- 18 août. Extension du tarif aux stations d'Anvers (Bassins et Entrepôt) (local) et d'Anvers (Sud).
31 décembre. Extension du tarif à la station de Winschoten.

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGES-LUXEMBOURGEOIS.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} août. Introduction :
1° De l'éther sulfurique et de l'ammoniaque dans la nomenclature des marchandises admises au transport en wagons-citernes et en wagons-réservoirs ;
2° Des articles suivants : aliments pour bétail formés d'un mélange de son de froment et de sang ; carreaux en

béton armé, laine artificielle, son d'arachides (tarif spécial III pour l'exportation maritime, tarif exceptionnel n° 4 pour le trafic local); objets en *béton armé* non rangés au tarif spécial III ou au tarif exceptionnel n° 4; *chaises pliantes et pliants en bois, garnis de sangles; fonds de chaises à cadres en bois et cannés* (tarif spécial II); *objets en béton armé, même recouverts d'asphalte ou de goudron; couleur bois de noyer, fabriquée au moyen de brun de Cassel et de lessives, pour la peinture sur bois; déchets de cuisine, torréfiés et moulus; déchets de jute pour rembourrage; produits résultant du mélange de déchets provenant du travail ou de la mise en œuvre de la laine ou du coton, soit entre eux, soit avec d'autres matières pour engrais; levure sèche pour l'alimentation des animaux; cages de cheminées, vases de latrines et vases d'urinoirs* (tarif exceptionnel n° 4); *cosses de haricots; débris (tessons) de creusets en graphite; superphosphate d'ammoniaque; produits résultant du mélange d'engrais rangés au tarif spécial III avec des sels pour engrais; éponge de fer; mélange moulu de tourbe menue et de sulfate de fer; poussier de mottes (de tourbe)* (tarif spécial III); *hydrogène condensé destiné au gonflement des ballons* (tarif exceptionnel n° 4 en cas d'exportation); *magnétos pour moteurs à explosion ou à combustion* (tarif spécial I pour le trafic local, tarif exceptionnel n° 2 pour l'exportation maritime); *tambours d'enfants* (tarif spécial I); *galles d'Inde* (tarif exceptionnel n° 2); *vitriol de fer déshydraté* (tarif exceptionnel n° 3).

1^{er} août.

Déclassement des *caroubes* (rangés du tarif spécial I au tarif exceptionnel n° 2).

SERVICE BELGE-NORD ALLEMAND.

Tarif général.

1^{er} juillet.

Publication :

1^o D'un 2^o supplément au fascicule A, comprenant, notamment, des additions et des modifications au tableau d'assimilation des stations belges;

2^o D'un 3^o supplément au fascicule B, contenant des additions et des modifications aux tableaux des taxes additionnelles et des prix directs;

3^o D'un 15^o supplément au fascicule III (tome I), comprenant des additions et des modifications aux tableaux de prix.

Tarifs exceptionnels.

1^{er} mai.

Extension à de nouvelles stations belges et allemandes du tarif pour envois de *charbon* de l'Allemagne vers la Belgique.

- 1^{er} juillet. Extension à de nouvelles stations des tarifs exceptionnels n^{os} 5, 11ⁱ, 11ⁱⁱ, 12, 18, 19ⁱ, 21ⁱⁱⁱ, 22, 23ⁱ, 27, 33, 36 et 38 ainsi que du tarif exceptionnel pour le transport de *véhicules de chemin de fer* (trafic local).
- Création d'un tarif exceptionnel n^o 8 pour le transport de la *craie brute* par expéditions de 10,000 ou de 60,000 kilogrammes (trafic local).
- Extension à de nouvelles stations des tarifs exceptionnels n^{os} 11ⁱ, 12, 16ⁱ, 19ⁱ et 19ⁱⁱ, 22, 23ⁱⁱ ainsi que du tarif exceptionnel pour le transport de *véhicules de chemin de fer* (trafic de transit).
- Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n^o 29ⁱ pour le transport du *café, de l'huile de poisson, du poivre, etc.*, par wagon complet de 10,000 kilogrammes (trafic de transit).

SERVICE BELGE-SUD-OUEST ALLEMAND Y COMPRIS BÂLE.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

Extension de certains tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges et allemandes...

- 1^{er} février. Réimpression du tarif exceptionnel pour le transport de *combustibles minéraux* à effectuer de la Belgique vers Bâle.
- 1^{er} juin. Révision du tarif exceptionnel pour les transports de *combustibles minéraux* à effectuer de la Belgique à destination des gares des chemins de fer Prince Henri.
- Modification des taxes du tarif exceptionnel pour les transports de *combustibles minéraux* à effectuer de la Belgique à destination des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.
- Relèvement des prix exceptionnels applicables aux transports de *guano des pays d'outre-mer* et du *nitrate de soude brut* (salpêtre du Chili) à effectuer entre les stations belges, d'une part, et les gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, d'autre part (trafic local et de transit).

SERVICE BELGE-PRINCE HENRI.

Tarifs exceptionnels.

Extension de certains tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges.

- 1^{er} juin. Création d'un tarif exceptionnel pour le transport des *fers façonnés, laminés, etc.*, de certaines gares des chemins de fer Prince Henri vers les ports de mer belges et celui de Terneuzen et destinés à l'exportation maritime.

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

Additions et modifications à la nomenclature des marchandises du tarif général et des tarifs exceptionnels.

Extension du tarif général et de certains tarifs exceptionnels à de nouvelles stations allemandes.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} avril. Suppression du tarif exceptionnel pour le transport des sels potassiques de Reichweiler vers les stations néerlandaises (trafic local et de transit).
- 1^{er} novembre. Modification des taxes exceptionnelles applicables aux transports de fonte brute, de fers façonnés, laminés, etc., à effectuer d'Esch (Alzette) vers les ports néerlandais et destinés à l'exportation maritime.

SERVICE-NÉERLANDO-PRINCE HENRI.

- 1^{er} juin. Mise en vigueur de nouvelles taxes exceptionnelles applicables aux transports de fers façonnés, laminés, etc., à effectuer de certaines stations des chemins de fer Prince Henri vers les ports de mer néerlandais et destinés à l'exportation maritime.
- Réduction des taxes exceptionnelles applicables aux transports de fonte brute, etc., à effectuer de certaines stations des chemins de fer Prince Henri vers les ports de mer néerlandais et destinés à l'exportation maritime.

SERVICE BELGE-BAVAROIS.

- 1^{er} février. Publication d'un 9^e supplément à la 2^e partie, comprenant notamment, des additions et des modifications au tableau d'affectation des stations bavaroises non ouvertes au trafic en général et à la nomenclature générale des stations, ainsi que des additions et modifications au tableau des gares bavaroises.
- Extension de certains tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges et bavaroises.
- Revision du tarif exceptionnel pour le transport des véhicules de chemin de fer.
- 29 août. Introduction de la station de Beigrheinfeld dans le tarif général.
- 1^{er} décembre. Publication d'un 10^e supplément à la 2^e partie, comprenant, notamment, des additions au tableau d'assimilation de stations bavaroises et des additions et modifications à la nomenclature générale des stations belges.
- La station de Sandbach a été introduite dans le tarif général.

1^{er} décembre. Revision du tarif exceptionnel n° 16 pour le transport d'engrais.

SERVICE BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

- 1^{er} février. Publication d'un nouveau fascicule 1 à la 2^e partie, annulant et remplaçant les fascicules 1 et 2 du 1^{er} juin 1901 de la 2^e partie du tarif, ainsi que leurs suppléments.
- 25 avril. Modifications et additions aux tarifs exceptionnels n° 91 (*pétrole, benzine, etc.*), n° 93 (*fers et aciers*), n° 113 (*verres*) du fascicule 1 de la 2^e partie; introduction de la relation Mouscron-Treusen dans le tarif exceptionnel n° 47 (*laine*) du fascicule 3.
- 4 juillet. Modification au fascicule B de la 1^{re} partie (tarif des frais accessoires).
- 19 novembre. Modifications et additions au fascicule 1 de la 2^e partie; introduction de nouvelles relations dans le tarif exceptionnel n° 103 (*bières*).

SERVICE BELGE-ALLEMAND-RUSSE.

- 1^{er} avril. Publication d'un 3^e supplément à la 1^{re} partie comprenant quelques modifications, notamment, aux conditions complémentaires (10), (11) et (12) à l'article 10.
- Publication d'un 3^e supplément à la 2^e partie comprenant, notamment, des additions et des modifications à la classification des marchandises.
- 1^{er} novembre. Publication d'un nouveau tarif dit de réexpédition (2^e partie) aux frontières allemandes-russes d'Eydtkuhnen (transit), Prostken (transit), Illovo (transit), Thon (transit), Skalmierzyce (transit), Preussisch Herby (transit) et Kattowitz (transit), annulant et remplaçant celui paru le 1^{er} septembre 1905 et son supplément.

SERVICE BELGE-SUISSE.

- 1^{er} février. Publication d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes*, contenant les prix réduits obtenus en transit, pour la France.
- 1^{er} juillet. Additions et modifications au susdit tarif nécessitées par l'ouverture du chemin de fer du Loetschberg et par la mise en exploitation du chemin de fer alpin de Sursee-Triengen.

SERVICE BELGO-ITALIEN PAR LE SAINT-GOTHARD ET LE LOETSCHBERG-SIMPLON.

- 1^{er} mars. Introduction de taxes pour : *os broyés ou concassés; phosphate de chaux sous forme de précipité d'os ou de poudre d'os pour nourriture d'animaux; viande séchée et pulvérisée pour nourriture d'animaux.*

- 1^{er} mai. Publication du fascicule B de la 1^{re} partie du tarif belge-italien par le Saint-Gothard contenant les prescriptions générales relatives à l'application du tarif, la classification des marchandises, le tarif des frais accessoires, etc.
- Publication du 7^e supplément à la 2^e partie; ce supplément comprend notamment :
- a) Des additions aux dispositions en vigueur pour les envois soumis à réexpédition ou réinscription à Chiasso (transit) ou à Pino (transit);
- b) De nouveaux prix consacrant des réductions de fr. 0.12 à fr. 0.35 par 100 kilogrammes pour certains tarifs, notamment ceux applicables *aux produits métallurgiques*.
- Publication d'un 2^e supplément au fascicule A (1^{re} partie) du tarif belge-italien par le Saint-Gothard. Ce supplément prescrit la fourniture pour les envois devant transiter par l'Allemagne de deux déclarations en douane supplémentaires.
- Mise en vigueur de réductions de fr. 0.09 à fr. 0.13 par 100 kilogrammes sur les prix des tarifs exceptionnels pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* de l'Italie vers la Belgique et l'Angleterre. Ces réductions résultent de la diminution de 35 p. c. des suppléments dits « de montagne » sur l'ancienne ligne du Gothard.
- 15 juillet. Publication de deux nouveaux tarifs exceptionnels pour le transport des *denrées alimentaires* au départ de l'Italie vers la Belgique et l'Angleterre via le Saint-Gothard, le Brenner et le Loetschberg-Simplon. Ces tarifs consacrent l'introduction de la voie du Loetschberg dans le service direct des denrées alimentaires et la substitution du point de transit d'Iselle à celui de Pino.
- 1^{er} août. Publication de la 2^e partie du tarif belge-italien par le Saint-Gothard et le Loetschberg-Simplon.
- Ce fascicule remplace le fascicule I de la 2^e partie du tarif du 1^{er} septembre 1900. Il consacre des réductions de taxes consenties sur la ligne du Saint-Gothard et contient des taxes applicables par le point de transit d'Iselle qui est introduit dans le tarif par suite de l'ouverture du Loetschberg.
- Publication d'un 1^{er} supplément au fascicule B de la 1^{re} partie du tarif belge-italien par le Saint-Gothard et le Loetschberg-Simplon. Ce supplément comprend les additions et modifications résultant de l'admission de la voie de Loetschberg-Simplon, à participer au trafic direct belge-italien.
- 16 août. Publication du 3^e supplément au fascicule A de la 1^{re} partie du tarif belge-italien par le Saint-Gothard et le Loetsch-

berg-Simplon. Ce supplément comprend les conditions complémentaires uniformes adoptées à partir du 1^{er} mai 1915 dans les services internationaux régis par la convention de Berne.

- 16 septembre. Introduction de taxes pour les *déchets de laine provenant de la fabrication du drap et des chapeaux*, savoir : *déchets de cordage (lainage), déchets provenant du tissage, bourre ou toutisse, flocons et poils de tondage.*
- 1^{er} octobre. Publication du 1^{er} supplément de la 2^e partie du tarif belge-italien par le Saint-Gothard et le Loetschberg-Simplon. Ce supplément contient des additions et modifications diversés, ainsi que la réimpression de la nomenclature des stations italiennes avec les distances jusque Chiasso, Pino et Iselle.
- 1^{er} novembre. Publication d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* en trafic belge-italien par le Saint-Gothard et le Loetschberg-Simplon. Ce tarif comprend l'introduction de la voie de Loetschberg-Simplon et consacre des réductions de taxes accordées sur la ligne du Saint-Gothard.

SERVICE FRANCO-BELGE-NORD.

- 1^{er} novembre. Publication d'un supplément aux fascicules II, III, IV et V du tarif des marchandises franco-belge-nord, concernant les prescriptions générales d'application du tarif, la classification des marchandises, le tableau des distances et d'affectation des gares, etc.

SERVICE FRANCO-BELGE-EST.

- 1^{er} février. Publication d'un 5^e supplément au tarif des houilles avec la compagnie de l'Est. (Nouveau tableau A indiquant les prix applicables sur le parcours belge.)
- 1^{er} novembre. Publication d'un supplément aux fascicules II, III, IV et V du tarif des marchandises franco-belge-est, concernant les prescriptions générales d'application du tarif, la classification des marchandises, le tableau des distances et d'affectation des gares, etc.

SERVICE FRANCO-BELGE-ANZIN.

- 1^{er} juin. Publication d'un 14^e supplément au tarif avec la compagnie d'Anzin. Changements de distances et d'affectation des gares survenus en Belgique.

SERVICE FRANCO-BELGE DE GRANDE VITESSE.

1^{er} juin. Publication d'un 2^e supplément au tarif général commun international franco-belge de grande vitesse. Changements de distances et d'affectation des gares survenus en France et en Belgique:

SERVICE ANGLO-BELGE, VIA OSTENDE-DOUVRES.

1^{er} octobre. Publication d'un 1^{er} supplément aux tarifs anglo-belges via Ostende-Douvres. Additions et modifications aux prix et conditions de transport.

SERVICE ANGLO-BELGE VIA OSTENDE-TILBURY.

24 décembre. Modifications et additions à la classification des marchandises.

SERVICE INTERNATIONAL DES COLIS POSTAUX.

15 octobre. Publication d'un 3^e supplément au tarif de l'Union postale universelle pour le transport des colis postaux. Additions et modifications aux prohibitions ainsi qu'aux prix et conditions de transport.

SERVICE INTERNATIONAL DES PETITS PAQUETS.

15 juillet. Publication du 1^{er} supplément aux fascicules I et II du Recueil des tarifs internationaux applicables aux colis dits « petits paquets ». Additions et modifications aux prohibitions, ainsi qu'aux prix et conditions de transport.

1^{er} octobre. Publication d'un 2^e supplément au fascicule III du Recueil des tarifs internationaux applicables aux colis dits « petits paquets ». Additions, suppressions et modifications à la nomenclature des bureaux allemands et austro-hongrois.

§ 10. — ARRANGEMENTS DE SERVICE ENTRE LES ADMINISTRATIONS
DE CHÉMINS DE FER.

Installations communes avec la compagnie du Nord.

La plupart des conventions régissant l'usage en commun de ces installations n'étant plus adéquates à la situation actuelle, des études sont entreprises en vue de conclure de nouveaux arrangements.

Transfert à Malines-Neckerspoel du service local des marchandises de Malines.

Les travaux d'aménagement de la station de Malines nécessitent le transfert à Malines-Neckerspoel du service local des marchandises de la station commune de Malines.

Des pourparlers sont engagés avec la compagnie du chemin de fer de Malines à Terneuzen pour régler cette question.

Embranchement du port de Renory entre les stations d'Ougrée et de Kinkempois.

La concession de cet embranchement a été octroyée à la compagnie du Nord par application de l'article 53 du cahier des charges régissant la ligne de Liège à Namur. Préalablement à cet acte, une convention avait été conclue avec cette compagnie pour régler certaines particularités concernant l'exploitation.

Station d'Esschen.

L'aménagement définitif de cette station a entraîné la passation d'une nouvelle convention avec les compagnies néerlandaises intéressées à l'effet de régler le service d'échange établi à Esschen.

IV. — Accidents.

Statistique comparative.

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1904 à 1913.

| ANNÉES. | Trains de voyageurs. | | | Trains de marchandises. | | | ENSEMBLE. | | | NOMBRE de PERSONNES tuées. | | |
|-------------------------|---|-----------------------|--------------------|---|-----------------------|--------------------|---|-----------------------|--------------------|---|------------|---------|
| | Nombre de collisions et de déraillements de trains. | Un accident par | | Nombre de collisions et de déraillements de trains. | Un accident par | | Nombre de collisions et de déraillements de trains. | Un accident par | | Nombre de collisions et de déraillements de trains ayant fait des victimes. | Voyageurs. | Agents. |
| | | kilomètres exploités. | trains-kilomètres. | | kilomètres exploités. | trains-kilomètres. | | kilomètres exploités. | trains-kilomètres. | | | |
| 1904 | 46 | 87,1 | 812,255 | 77 | 52,1 | 367,648 | 123 | 32,6 | 533,924 | 43 | 3 | 1 |
| 1905 | 58 | 69,3 | 684,713 | 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 | 326,937 | 160 | 25,4 | 454,202 | 37 | » | » |
| 1908 | 81 | 52,9 | 520,543 | 61 | 70,2 | 522,594 | 142 | 30,2 | 521,553 | 37 | 44 | 3 |
| 1909 | 60 | 72 » | 704,777 | 63 | 66,5 | 483,420 | 125 | 34,6 | 589,675 | 34 | » | » |
| 1910 | 62 | 69,8 | 702,209 | 66 | 50,3 | 373,791 | 148 | 29,3 | 511,400 | 34 | 1 | 2 |
| 1911 | 51 | 81,9 | 856,296 | 114 | 38 » | 291,214 | 165 | 36,2 | 468,967 | 42 | » | 4 |
| 1912 | 58 | 75 » | 785,391 | 100 | 43,5 | 346,709 | 158 | 27,5 | 507,744 | 33 | » | 2 |
| 1913 | 80 | 54,6 | 531,214 | 99 | 44,1 | 366,983 | 179 | 24,4 | 462,729 | 45 | 1 | 7 |
| Moyenne des dix années. | 61 | 70,4 | 700,966 | 83 | 52,7 | 397,146 | 145 | 29,6 | 518,712 | 38 | | |

Les causes des collisions et déraillements de trains survenus pendant les années 1912 et 1913 sont indiquées en détail dans l'annexe XL. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1892 à 1913.

| | 1892 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897- |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) * | 5,247 | 5,250 | 5,260 | 5,270 | 5,502 | 5,511 |
| Nombre de voyageurs embarqués (milliers). | 68,516 | 70,970 | 74,773 | 76,937 | 82,677 | 91,560 |
| Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—). { Voyageurs et marchandises . . (—). | 22,881 | 22,955 | 25,960 | 24,810 | 25,560 | 26,784 |
| | 59,954 | 40,568 | 41,287 | 42,633 | 44,544 | 48,601 |
| Nombre de collisions de trains { de voyageurs { de marchandises | 14 | 11 | 11 | 15 | 14 | 8 |
| | 52 | 54 | 54 | 19 | 27 | 29 |
| Ensemble | 66 | 45 | 45 | 32 | 41 | 37 |
| Nombre de déraillements de trains { de voyageurs { de marchandises | 50 | 26 | 8 | 29 | 17 | 52 |
| | 49 | 56 | 16 | 55 | 27 | 33 |
| Ensemble | 79 | 62 | 24 | 64 | 44 | 67 |
| Total général des collisions et déraillements de trains. | 143 | 107 | 69 | 96 | 85 | 104 |

Causes des collisions et déraillements. —

| | 1892 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897- | | |
|--|--|--|------|------|------|-------|----|---|
| Voie. | Rails cassés D. | 2 | 5 | » | » | 2 | 1 | |
| | Défectuosité des appareils spéciaux de la voie { C. | » | » | » | » | » | » | |
| | Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails) D. | » | » | » | 2 | 2 | 1 | |
| | Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux). { C. | 2 | 1 | » | 2 | » | » | |
| | Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances D. | » | » | 1 | 3 | 1 | 2 | |
| | Matériel roulant. | Attelages rompus ou défauts { C. | 3 | 8 | 4 | 2 | 3 | 5 |
| Avaries aux essieux D. | | 3 | 1 | » | 1 | 1 | » | |
| Avaries ou dérangements au mécanisme des freins { C. | | 7 | 12 | 5 | 4 | 3 | 8 | |
| Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues D. | | » | » | » | 1 | 3 | 1 | |
| Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive D. | | 7 | 4 | » | 2 | 5 | 2 | |
| Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension D. | | 2 | 10 | 3 | 15 | 3 | 8 | |
| Autres défauts ou avaries au matériel roulant { C. | | » | » | » | » | » | » | |
| 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. | 3 | 1 | 1 | » | » | 1 |
| | | Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main. D. | 1 | 1 | » | » | » | 1 |
| | | Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes. { C. | 4 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| | Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement. D. | » | 2 | 3 | » | 3 | » | |
| | Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train. C. | » | 2 | » | 1 | » | » | |
| | Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux d'arrêt ou arrêt tardif. D. | 10 | 3 | 1 | 1 | 6 | 7 | |
| | Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel. C. | » | 1 | » | » | 1 | » | |
| | Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente D. | 2 | 1 | 5 | 3 | 5 | 1 | |
| | Autres négligences { C. | 18 | 5 | 6 | » | 4 | 4 | |
| | | 11 | 3 | 4 | 5 | 1 | 3 | |
| | | 7 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | |
| | Causes diverses et indéterminées { C. | » | 1 | » | 2 | 5 | » | |
| | | 3 | 4 | 5 | 10 | 7 | 19 | |
| | | 9 | 3 | 3 | 5 | 2 | 8 | |
| | Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont indué sur la production des accidents. D. | 4 | » | » | 3 | » | 2 | |

C : Collision.
D : Déraillement.

* Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État, ni les lignes rachetées en 1896, en 1897, en 1907, en 1908 et en 1912, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État.

| 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1915 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 3,695 | 4,011 | 4,051 | 4,020 | 4,021 | 4,024 | 4,008 | 4,019 | 4,056 | 4,064 | 4,285 | 4,519 | 4,529 | 4,550 | 4,518 | 4,508 |
| 101,958 | 114,858 | 125,710 | 124,454 | 127,110 | 132,605 | 136,410 | 145,472 | 152,258 | 161,185 | 160,520 | 161,915 | 175,315 | 180,840 | 191,844 | 201,114 |
| 29,560 | 32,260 | 33,726 | 35,974 | 35,055 | 36,620 | 37,564 | 38,355 | 39,855 | 40,510 | 42,164 | 42,287 | 45,545 | 44,181 | 45,555 | 46,497 |
| 50,874 | 55,851 | 58,512 | 59,185 | 61,891 | 64,540 | 65,675 | 68,672 | 71,615 | 72,682 | 74,061 | 75,696 | 75,689 | 77,580 | 80,224 | 82,828 |
| 19 | 20 | 20 | 18 | 26 | 19 | 15 | 18 | 27 | 12 | 52 | 22 | 27 | 18 | 17 | 22 |
| 27 | 32 | 27 | 24 | 31 | 36 | 25 | 20 | 34 | 44 | 27 | 25 | 36 | 38 | 41 | 42 |
| 40 | 52 | 47 | 42 | 57 | 55 | 38 | 58 | 61 | 56 | 59 | 47 | 65 | 74 | 58 | 64 |
| 22 | 28 | 31 | 30 | 35 | 34 | 31 | 40 | 29 | 49 | 40 | 58 | 55 | 53 | 41 | 58 |
| 27 | 35 | 32 | 35 | 31 | 45 | 34 | 48 | 31 | 55 | 54 | 40 | 50 | 58 | 59 | 57 |
| 40 | 65 | 65 | 65 | 66 | 77 | 85 | 88 | 60 | 101 | 85 | 78 | 85 | 91 | 100 | 115 |
| 95 | 113 | 110 | 103 | 125 | 132 | 125 | 126 | 121 | 160 | 142 | 125 | 148 | 165 | 158 | 179 |

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| » | » | » | 2 | 1 | 5 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 6 | 6 | 2 | 8 | » |
| » | » | 1 | » | » | » | » | 1 | 1 | 1 | 1 | » | » | 1 | » | » |
| » | 1 | 1 | » | 1 | 3 | 4 | 4 | 2 | 8 | 3 | 5 | 5 | 2 | 1 | 2 |
| » | » | » | » | » | 1 | 2 | 6 | » | 1 | 1 | » | 1 | » | 3 | 1 |
| » | » | » | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 2 | » | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 | 5 | 2 | 5 | » | » | » | 1 | 3 |
| » | » | 1 | 1 | 6 | 5 | 1 | » | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | » | 2 |
| 2 | 2 | 5 | 3 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 1 | 8 | 5 | 16 |
| » | » | » | » | » | » | 2 | 1 | 1 | » | » | » | » | » | 1 | 1 |
| 7 | 9 | 9 | 9 | 9 | 12 | 18 | 14 | 9 | 5 | 10 | 6 | 7 | 6 | 10 | 15 |
| 1 | 1 | » | » | » | 1 | » | » | » | 1 | 2 | » | » | » | 1 | » |
| 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | » | » | » | » | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 4 | 15 | 6 | 8 | 12 | 3 | 8 | 5 | 5 | 8 | 5 | 6 | 6 | 5 | 7 | 3 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » |
| 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 5 | » | 2 | 1 | 6 | 5 |
| » | » | » | » | » | » | » | 1 | 1 | » | » | 1 | » | » | » | » |
| 3 | 4 | 2 | 4 | » | 5 | 3 | 1 | 2 | 4 | 6 | 7 | 7 | 11 | 3 | 9 |
| 9 | 5 | 15 | 8 | 12 | 11 | 5 | 12 | 5 | 12 | 9 | 5 | 10 | 12 | 15 | 7 |
| 12 | 14 | 13 | 14 | 20 | 25 | 22 | 21 | 15 | 35 | 16 | 27 | 16 | 18 | 17 | 19 |
| 15 | 15 | 9 | 16 | 21 | 15 | 16 | 16 | 19 | 16 | 21 | 19 | 19 | 19 | 11 | 22 |
| » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | 1 |
| 1 | 3 | 1 | » | 9 | 8 | 4 | 7 | 8 | 9 | 16 | 8 | 9 | 5 | 7 | 12 |
| 1 | » | 1 | » | » | 1 | 1 | » | 1 | 1 | » | 1 | 1 | 2 | » | 1 |
| 1 | » | 1 | » | 2 | » | 1 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | » | 2 |
| 7 | 12 | 10 | 5 | 1 | 2 | » | 1 | » | » | 1 | 1 | » | » | 1 | » |
| » | » | » | » | 7 | 6 | 4 | » | » | 10 | 10 | 8 | 6 | 16 | 19 | 7 |
| 8 | 6 | 5 | 4 | 9 | 15 | 11 | 5 | 14 | 9 | 7 | 9 | 20 | 16 | 7 | 6 |
| » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » |
| 3 | 4 | 2 | 1 | 2 | 6 | » | 2 | 7 | 5 | 9 | 6 | 5 | 1 | 4 | 5 |
| » | » | 4 | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 2 | » | 2 | 5 | 4 | 4 | 1 | 9 | 5 | 6 | 6 | 11 | 8 | » | » |
| 4 | 2 | 5 | 1 | 9 | 22 | 11 | 15 | 30 | 18 | 35 | 21 | 4 | 9 | 11 | 27 |
| » | 2 | 1 | 2 | 1 | 5 | 4 | 8 | 6 | 11 | 16 | 15 | 3 | 4 | 1 | 10 |
| 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | » | » | » | » | 1 | » | » | 2 | » | » | 1 |
| 18 | 17 | 22 | 19 | 12 | 21 | 16 | 22 | 12 | 35 | 19 | 15 | 20 | 57 | 41 | 49 |
| 5 | 15 | 1 | 3 | 11 | 3 | 5 | 4 | 13 | 9 | 13 | 6 | 3 | 8 | 5 | 13 |
| 2 | » | 1 | » | 6 | 1 | 4 | » | 2 | 2 | » | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 |

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

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

Des 179 collisions et déraillements de trains constatés en 1913, 58 ont fait des victimes, savoir (annexe XL) :

| | | 1913. | 1912 | |
|--------------------------------------|-----------------|------------------------|------|----|
| Voyageurs . . . | { | Tués | 1 | » |
| | | Blessés | 163 | 55 |
| | | Contusionnés | 200 | 92 |
| | Totaux. | 364 | 427 | |
| Agents du chemin de fer | { | Tués | 7 | 2 |
| | | Blessés | 42 | 26 |
| | | Contusionnés | 50 | 34 |
| | Totaux. | 79 | 62 | |
| Ensemble. | | 443 | 189 | |

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

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

| | 1913. | 1912. |
|------------------------|-------|-------|
| Tués | 7 | 9 |
| Blessés | 11 | 24 |
| Contusionnés | 410 | 500 |
| Totaux. | 428 | 530 |

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

| | 1913. | 1912. |
|------------------------|-------|-------|
| Tuées | 29 | 45 |
| Blessées. | 29 | 27 |
| Contusionnées. | 53 | 42 |
| Totaux. | 91 | 114 |

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

| | 1913. | 1912. |
|------------------------|-------|-------|
| Tués. | 76 | 70 |
| Blessés | 66 | 54 |
| Contusionnés | 504 | 431 |
| Totaux. | 646 | 555 |

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

| | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dans les stations . . . | 6 | 12 | 14 | 22 | 12 | 10 | 16 | 28 | 25 | 19 |
| Dans les ateliers . . . | » | » | » | 1 | » | » | » | » | 1 | 1 |
| En accrochant des véhicules | » | 2 | 5 | 3 | 3 | 4 | 5 | 6 | 5 | 5 |
| En décrochant des véhicules | » | » | 1 | » | » | 1 | 5 | 1 | » | 2 |
| Gardes-barrières . . . | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 5 | 5 | 1 |
| Gardes-route | 2 | 3 | 5 | » | » | 4 | 4 | 2 | 4 | 1 |
| Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . . | » | » | » | 2 | 1 | 1 | 1 | » | 1 | 1 |
| Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . . | 5 | 5 | 5 | 8 | 4 | 4 | 7 | 9 | 12 | 11 |
| Agents atteints en dehors de tout service. | 7 | 10 | 10 | 20 | 11 | 9 | 19 | 11 | 11 | 10 |
| En réparant les voies et les bâtiments | 7 | 7 | 7 | 5 | 7 | 5 | 9 | 16 | 8 | 18 |
| Agents d'autres administrations | 2 | » | 1 | 3 | 2 | 1 | 5 | 2 | » | 2 |
| Ensemble . . | 28 | 40 | 45 | 63 | 41 | 42 | 60 | 78 | 70 | 76 |

Résumé pour 1913.

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 | 463 | 200 | 564 |
| | par leur imprudence, par la faute des agents de l'administration ou par suite de défauts d'installations ou de défauts au matériel | 7 | 41 | 410 | 498 |
| Employés et ouvriers du chemin de fer atteints | dans les collisions et déraillements de trains | 7 | 42 | 50 | 79 |
| | 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 défauts au matériel | 76 | 66 | 504 | 646 |
| 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 | 20 | 29 | 33 | 91 | |
| Ivresse, folie et suicide | 47 | 2 | » | 49 | |
| Ensemble pour l'année 1913 . . | 167 | 513 | 1,177 | 1,657 | |

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLII.

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. |
| 1904 | 56 | 245 | 939 | 1,240 | 1,172,725 | 268,051 | 89,939 | 52,962 |
| 1905 | 67 | 134 | 924 | 1,125 | 1,024,955 | 512,477 | 74,320 | 61,042 |
| 1906 | 86 | 169 | 944 | 1,199 | 832,707 | 423,744 | 75,861 | 59,727 |
| 1907 | 101 | 176 | 846 | 1,123 | 719,623 | 412,966 | 85,912 | 64,721 |
| 1908 | 129 | 192 | 1,392 | 1,713 | 574,113 | 385,732 | 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 | 106,764 | 72,360 |
| 1911 | 122 | 250 | 713 | 1,085 | 634,258 | 309,518 | 108,527 | 71,318 |
| 1912 | 126 | 163 | 899 | 1,188 | 636,695 | 492,169 | 89,237 | 67,528 |
| 1913 | 120 | 311 | 1,177 | 1,608 | 690,237 | 266,329 | 70,372 | 51,510 |
| Moyenne pour 10 années. | 100 | 202 | 944 | 1,240 | 785,421 | 386,650 | 81,648 | 60,957 |

(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 231 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 127 voyageurs et 104 agents de l'administration (annexe XLII).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 292 voyageurs et 2,949 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,677 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. ; 1,147 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

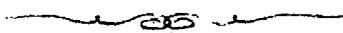
(1) Pour l'année 1913, l'annexe XLI donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1913, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 1,192 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

| | |
|---|--------------|
| Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains. | 174 |
| Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer. | 8 |
| FausseS déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées | 12 |
| Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus | 92 |
| Voyageurs dépourvus de billets réguliers | 245 |
| Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement. | 116 |
| Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit. | 36 |
| Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs | 509 |
| Total. | <u>1,192</u> |

Les contraventions constatées en 1912 étaient au nombre de 1,404.



(A)

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation ⁽¹⁾.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1913 ⁽¹⁾.

| MÈTRES COURANTS. | | | |
|---|--|-----------|---------|
| sections belges. | Prolongements sur territoire étranger. | Ensemble. | |
| Chimay | 59,685 | • | 59,685 |
| Gand à Terneuzen | 26,488 | 44,590 | 41,078 |
| Malines à Terneuzen | 44,446 | 23,586 | 67,732 |
| Nord-Belge | 168,212 | 3,769 | 171,981 |
| Tavièrs à Embresin ⁽²⁾ | 9,433 | • | 9,433 |
| Longueur totale exploitée (voir annexe XLIII) | 307,964 | 41,945 | 349,909 |

⁽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 1913 :

| | Sections belges. | | Prolongements sur territoire étranger. | | Réseau entier. | |
|---|------------------|-------|---|-------|----------------|-------|
| | Mètres. | P. %. | Mètres. | P. %. | Mètres. | P. %. |
| 1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises | 306,001 | 99.36 | 41,945 | 100 » | 347,946 | 99.44 |
| 2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . . . | 1,963 | 0.64 | » | » | 1,963 | 0.56 |
| Totaux . . . | 307,964 | 100 » | 41,945 | 100 » | 349,909 | 100 » |

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 158,529 mètres, représentant 45.30 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 191,380 mètres, représentant 54.70 p. c. de cette longueur.

L'annexe XLIII 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 1913. | En 1912. |
| Voies principales. | Sections belges | 456,196 | 456,196 |
| | Prolongements sur territoire étranger . . . | 52,242 | 52,242 |
| | Ensemble . . . | 508,438 | 508,438 |
| Voies accessoires, de garage, de service, etc. | | 276,599 | 272,993 |
| Totaux . . . | | 784,837 | 781,431 |

Les voies principales parcourues par les trains représentent 64.78 p. c. et les voies accessoires 55.22 p. c. du réseau exploité en 1913.

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

L'annexe XLIV indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1913.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1912 :

| | SUR les sections belges. | | SUR les sections étrangères. | | Ensemble. | | |
|--------------------------|-----------------------------|------|---------------------------------|------|-----------|------|---------------------------|
| | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 | Différences pour 1913. |
| Stations | 78 | 78 | 11 | 11 | 89 | 89 | » |
| Haltes | 13 | 13 | » | » | 13 | 13 | » |
| Points d'arrêt | 43 | 43 | » | » | 43 | 43 | » |
| Totaux | 134 | 134 | 11 | 11 | 145 | 145 | » |

Les 89 stations existant fin 1913 comprennent 39 ⁽¹⁾ *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLIV montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés à la fin de l'année 1913.

Elle peut se résumer comme il suit :

| | 1913 | 1912 | Différences pour 1913. |
|--|------|------|---------------------------|
| Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées) | 42 | 41 | + 1 |
| Établissements reliés aux stations des compagnies | 94 | 90 | + 4 |
| Totaux | 136 | 131 | + 5 |

Ces établissements se trouvent en Belgique; il y a en outre trois raccordements industriels reliés à la section étrangère du chemin de fer de Gand à Terneuzen et deux reliés 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 1913, neuf raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés et l'on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux; il y avait donc un raccordement de plus qu'au 31 décembre 1912.

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

II.

Situation du matériel roulant.

L'annexe XLV 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 1913. | En 1912. | Différence pour 1913. |
|-----------------------------------|----------|-------------------|--------------------------|
| Locomotives | 248 | 250 | — 2 |
| Tenders. | 156 | 154 | + 2 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Véhiculés { à voyageurs | 532 | 516 | + 16 |
| { à bagages | 195 | 209 | — 14 |
| { à marchandises | 8,706 | 8,580 | + 126 |
| { pour services divers | 55 | 56 ⁽¹⁾ | — 1 |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| Ensemble des véhicules. | 9,288 | 9,161 | + 127 |

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année (349^r,909), il y avait :

| | | Par kilomètre de ligne. | | |
|------------------------|---|---------------------------------|----------|---------------------|
| | | En 1913 | En 1912. | |
| Matériel de traction. | { | Locomotives | 0.71 | 0.71 |
| | | Tenders | 0.45 | 0.44 |
| | | <hr/> | <hr/> | |
| Matériel de transport. | { | Voitures à voyageurs | 0.95 | 0.90 |
| | | Fourgons à bagages | 0.56 | 0.60 |
| | | Wagons à marchandises | 24.88 | 24.52 |
| | | Véhicules divers | 0.16 | 0.16 ⁽¹⁾ |
| | | <hr/> | <hr/> | |
| | | Ensemble. | 26.55 | 26.18 |

(1) Chiffre rectifié.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVI montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1913, 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 1913. . . | 2,779,558 | » | 2,779,558 |
| | En 1912. . . | 2,754,869 | » | 2,754,869 |
| | Différences pour 1913 | + 24,689 | » | + 24,689 |
| Trains de marchandises | En 1913. . . | 2,177,496 | 12,124 | 2,189,320 |
| | En 1912. . . | 2,122,263 | 12,044 | 2,134,307 |
| | Différences pour 1913 | + 54,933 | + 80 | + 55,013 |
| Trains mixtes. | En 1913. . . | 425,472 | 33,580 | 459,052 |
| | En 1912. . . | 426,746 | 33,672 | 460,418 |
| | Différences pour 1913 | - 1,274 | - 92 | - 1,366 |
| TOTAUX. | En 1913. . . | 5,382,226 | 45,704 | 5,427,930 |
| | En 1912. . . | 5,303,878 | 45,716 | 5,349,594 |
| | Différences pour 1913 | + 78,348 | - 12 | + 78,336 |

IV.

Mouvement et recette des transports (1).

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

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1913 et en 1912, se résument ainsi (voir annexe XLVII) :

| | MOUVEMENT. | | | RECETTE. | | | PRODUIT MOYEN par voyageur. | | |
|-----------------------------------|------------|------------|------------------------|-----------|-----------|------------------------|-----------------------------|-------|------------------------|
| | 1913. | 1912. | Différences pour 1913. | 1913. | 1912. | Différences pour 1913. | 1913. | 1912. | Différences pour 1913. |
| 1 ^{re} classe, | 456,324 | 443,950 | + 12,374 | 913,288 | 901,336 | + 11,952 | 2,000 | 2,030 | - 0.030 |
| 2 ^e — | 2,650,660 | 2,585,413 | + 65,247 | 2,130,465 | 2,058,605 | + 71,860 | 0.804 | 0.796 | + 0.008 |
| 3 ^e — | 16,601,760 | 16,203,569 | + 398,191 | 5,214,796 | 4,964,189 | + 250,607 | 0.314 | 0.306 | + 0.008 |
| Ensemble | 19,708,944 | 19,232,932 | + 476,012 | 8,258,549 | 7,924,130 | + 334,419 | 0.419 | 0.412 | + 0.007 |

En 1913, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté respectivement de 2,47 et de 4,22 p. c. par rapport aux données correspondantes de 1912.

Le nombre des voyageurs a progressé en 1913, sur les railways concédés du Nord-Belge (345,107 voyageurs), de Gand à Terneuzen (121,489 voyageurs), de Chimay (26,075 voyageurs) et de Tavier à Embresin (2,236 voyageurs); il a diminué de 18,895 sur la ligne de Malines à Terneuzen.

Les recettes se sont accrues sur le Nord-Belge (de 262,189 francs), sur Gand à Terneuzen (de 63,405 francs), sur Chimay (de 8,714 francs) et sur Tavier à Embresin (de 578 francs); elles ont diminué de 467 francs sur Malines à Terneuzen.

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

| | Par kilomètre de ligne : | |
|-------------------------------|--------------------------|-----------|
| | Mouvement. | Recette. |
| | Voyageurs. | Francs. |
| En 1913 | 56,326 | 23,601 99 |
| En 1912 | 54,966 | 22,646 25 |
| Différence pour 1913. | + 1,360 | + 955 74 |

(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 41,945 mètres, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

| | Mouvement. | | Recette. | |
|----------------------------------|------------|------------|-------------|-------------|
| | En 1913. | En 1912. | En 1913. | En 1912. |
| 1 ^{re} classe | 2.32 p. c. | 2.31 p. c. | 11.06 p. c. | 11.37 p. c. |
| 2 ^e — | 13.45 — | 13.44 — | 25.80 — | 25.98 — |
| 3 ^e — | 84.23 — | 84.25 — | 63.14 — | 62.65 — |
| | 100. » | 100. » | 100. » | 100. » |

La recette des voyageurs représente 22.64 p. c. du produit total de l'exploitation en 1913 et 22.50 p. c. en 1912.

§ 2. — BAGAGES.

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

| | | MOUVEMENT | | | RECEITE | | | | |
|------------|------------------------|---------------------------|---------|-----------------------|---------|-------|----------------------|---------|---------|
| | | 1913. | 1912. | Différences pour 1913 | 1913. | 1912. | Différence pour 1913 | | |
| Transports | } | taxés au minimum (colis). | 8,767 | 8,569 | + 198 | } | 508,929 | 389,407 | + 9,522 |
| | — au poids (quintaux). | 183,911 | 123,838 | +58,073 | | | | | |

Le produit de ces transports s'est accru, en 1913, de 9,522 francs ou de 2.45 p. c. ; il entre pour 1.09 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1913, contre 1.11 p. c. en 1912.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

| | | MOUVEMENT | | | RECEITE | | | | |
|--------|------------------------|---------------------------|-----------|-----------------------|---------|-------|----------------------|-----------|----------|
| | | 1913. | 1912. | Différences pour 1913 | 1913. | 1912. | Différence pour 1913 | | |
| Envois | } | taxés au minimum (colis). | 94,181 | 84,991 | + 9,190 | } | 2,276,730 | 2,310,775 | - 34,045 |
| | — au poids (quintaux). | 1,794,089 | 1,874,513 | - 80,424 | | | | | |

La recette produite par cette catégorie de transports a diminué en 1913 de 34,045 francs ou de 1.47 p. c. ; elle forme 6.24 p. c. de la recette totale en 1913 et 6.56 p. c. en 1912.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

| MOUVEMENT | | | RECETTE. | | | | |
|-------------|-----------------------------|-----------------------|------------|-----------|-----------------------|------------|-----------|
| 1913. | 1912. | Différence pour 1913. | 1913. | 1912. | Différence pour 1913. | | |
| Expéditions | taxées au minimum (nombre). | 14,228 | 14,967 | — 739 | 21,780,615 | 21,138,751 | + 641,884 |
| | — au poids . . (tonnes). | 20,884,586 | 21,257,906 | — 353,320 | | | |

La recette provenant des grosses marchandises en 1913 présente donc une augmentation de 641.884 francs ou de 3.04 p. c. comparativement au chiffre correspondant de 1912.

Les accroissements de produits accusés pour 1913 sont : Nord-Belge (261,152 francs), Malines à Terneuzen (200,275 francs), Chimay (140,852 fr.) et Gand à Terneuzen (46,361 francs). Pour Tavier à Embresin, il y a une diminution de 10,756 francs.

*
* *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 59.73 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1913 et 60.02 p. c. en 1912.

§ 5. — FINANCES.

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

| MOUVEMENT. | | | RECETTE. | | | |
|------------------|---------|-----------------------|----------|--------|-----------------------|-------|
| 1913. | 1912. | Différence pour 1913. | 1913. | 1912. | Différence pour 1913. | |
| Groupe | 106,918 | 106,375 | + 543 | 24,972 | 25,752 | — 780 |

La recette des articles de finances correspond à 0.07 p. c. du produit total de l'exploitation en 1913 comme en 1912.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

| | | MOUVEMENT. | | | RECETTE. | | |
|--------------------|--|------------|-------|----------------------|----------|--------|----------------------|
| | | 1913. | 1912. | Différence pour 1913 | 1913. | 1912. | Différence pour 1913 |
| Équipages | transportés à grande vitesse | " | " | " | " | " | " |
| | — à petite — | 6,161 | 4,953 | + 1,208 | 53,833 | 44,011 | + 9,822 |
| Ensemble | | 6,161 | 4,953 | + 1,208 | 53,833 | 44,011 | + 9,822 |

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.15 p. c. de la recette générale en 1913; en 1912, ce produit a été de 0.12 p. c. de la dite recette.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

| | | MOUVEMENT. | | | RECETTE. | | | |
|--------------------------|------------------|---|--------|-----------------------|----------|--------|-----------------------|---------|
| | | 1913. | 1912. | Différences pour 1913 | 1913. | 1912. | Différences pour 1913 | |
| Transports effectués (1) | à grande vitesse | taxés par envoi (expéditions) | 391 | 316 | + 75 | 6,784 | 5,833 | + 946 |
| | | — par tête (animaux) | " | " | " | " | " | " |
| | à petite vitesse | taxés par envoi (expéditions) | 4,627 | 4,051 | + 676 | 80,658 | 78,903 | + 1,755 |
| | | — par tête (animaux) | 14,500 | 15,600 | - 1,100 | " | " | " |
| Ensemble : Transports | | taxés par envoi (expéditions) | 5,018 | 4,367 | + 651 | 87,442 | 84,741 | + 2,701 |
| | | — par tête (animaux) | 14,500 | 15,600 | - 1,100 | " | " | " |

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.24 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1913 comme en 1912.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

| | | |
|--------------------------------|----------------------|-------------------|
| Ces produits se sont élevés : | en 1913, à | fr. 3,587,312 |
| | en 1912, à | <u>3,302,175.</u> |
| Augmentation en 1913 | | fr. 285,137 |

(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*.

Les produits extraordinaires forment 9.84 p. c. de la recette totale en 1913 et 9.38 p. c. en 1912.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

| | En 1913. | En 1912. | | Différences pour 1913. | |
|------------------------------------|-------------------|------------|------------|------------------------|---------|
| Voyageurs fr. | 8,258,549 | 7,924,130 | + | 334,419 | |
| Bagages | 598,929 | 589,407 | + | 9,522 | |
| Marchandises | petites | 2,276,730 | 2,510,775 | - | 34,045 |
| | grosses | 21,780,615 | 21,138,751 | + | 641,884 |
| Finances | 24,972 | 25,752 | - | 780 | |
| Équipages. | 53,853 | 44,011 | + | 9,822 | |
| Chevaux et bestiaux | 87,442 | 84,741 | + | 2,701 | |
| Ensemble fr. | 52,881,070 | 51,917,547 | + | 963,523 | |
| Produits extraordinaires | 3,587,512 | 3,302,175 | + | 285,137 | |
| Totaux fr. | 56,468,582 | 55,219,722 | + | 1,248,660 | |

Les recettes totales opérées en 1913 ont ainsi augmenté de 1,248,660 francs ou de 5.55 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1912.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1913 présentent, par rapport aux produits perçus en 1912, les différences ci-après :

| | MONTANT TOTAL DES RECETTES. | | Différences pour 1913. | |
|-----------------------------|-----------------------------|------------|------------------------|-------------------|
| | EN 1913. | EN 1912. | Absolues. | Proportionnelles. |
| | Francs. | Francs. | Francs. | P. %. |
| Chimay | 1,106,086 | 1,045,515 | + 152,553 | + 14.62 |
| Gand-Terneuzen. | 1,091,229 | 967,389 | + 125,840 | + 12.80 |
| Malines-Terneuzen | 2,895,714 | 2,656,905 | + 238,809 | + 9.74 |
| Nord-Belge. | 51,236,191 | 50,509,551 | + 726,840 | + 2.38 |
| Taviers-Embresin | 51,182 | 62,564 | - 11,382 | - 18.19 |
| TOTAUX. | 56,468,582 | 55,219,722 | + 1,248,660 | + 5.55 |

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation en 1913 se sont accrus sur toutes les lignes concédées, à l'exception de celle de Taviers à Embresin : pour cette ligne il y a eu diminution.

Proportionnellement, la plus forte augmentation se constate sur la ligne de Chimay.

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

| | En 1913. | | En 1912 |
|-----------------------------------|------------------------|----------|---------|
| Voyageurs | 22.64 | } 100. „ | 22.80 |
| Bagages. | 1.09 | | 1.11 |
| Marchandises { | petites. 6.24 | | 6.56 |
| | grosses. 59.75 | | 60.02 |
| Finances | 0.07 | | 0.07 |
| Équipages | 0.15 | | 0.12 |
| Chevaux et bestiaux | 0.24 | | 0.24 |
| Produits extraordinaires. | 9.84 | 9.38 | |

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1913.

Ces dépenses sont, ci-après, comparées aux chiffres correspondants de 1912 :

| | MONTANT TOTAL DES DÉPENSES. | | DIFFÉRENCES POUR 1913. | |
|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|
| | EN 1913. | EN 1912. | Absolues. | Proportionnelles. |
| | Francs. | Francs. | Francs. | P. %. |
| Chimay | 646,239 | 585,600 | + 60,639 | + 10.38 |
| Gand-Terneuzen | 743,189 | 630,000 ⁽¹⁾ | + 93,189 ⁽¹⁾ | + 14.34 ⁽¹⁾ |
| Malines-Terneuzen | 1,819,085 | 1,561,544 | + 257,539 | + 16.49 |
| Nord-Belge | 12,310,807 | 11,752,267 | + 558,540 | + 4.75 |
| Taviers-Embresin | 38,420 | 38,955 | - 535 | - 1.37 |
| TOTAUX . . . | 15,557,758 | 14,588,366 | + 969,392 | + 6.64 |

Ainsi que le montre ce tableau, l'augmentation totale des dépenses en 1913, par rapport à celles de 1912, est de 969,392 francs ou de 6.64 p. c.

Les frais d'exploitation ont augmenté en 1913 sur tous les chemins de fer concédés, sauf sur celui de Taviers à Embresin, où ils ont légèrement diminué.

Proportionnellement, la plus forte augmentation se constate sur la ligne de Malines à Terneuzen.

(1) Chiffre approximatif.

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1913 par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont, ci-dessous, comparés à ceux de l'exercice 1912 :

| | MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES. | | DIFFÉRENCES POUR 1913. | |
|-----------------------------|------------------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| | En 1913. | En 1912. | Absolues. | Proportionnelles. |
| | Francs | Francs. | Francs. | P. %. |
| Chimay | 540,807 | 457,913 | + 91,894 | + 20.07 |
| Gand-Terneuzen | 548,040 | 517,580 ⁽¹⁾ | + 30,651 ⁽¹⁾ | + 9.66 ⁽¹⁾ |
| Malines-Terneuzen | 1,074,631 | 1,075,361 | - 730 | - 0.07 |
| Nord-Belge | 18,925,584 | 18,757,084 | + 168,500 | + 0.90 |
| Taviers-Embresin | 12,762 | 23,609 | - 10,847 | - 43.94 |
| TOTAUX | 20,910,624 | 20,631,556 | + 279,268 | + 1.35 |

L'accroissement total des recettes nettes en 1913, en comparaison de celles de 1912, est de 279,268 francs ou de 1.35 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1913 ont augmenté, par rapport au rendement de l'exploitation en 1912, sur les railways concédés : Nord-Belge (de 168,500 francs), Chimay (de 91,894 francs), Gand à Terneuzen (de 30.651 francs); ils ont diminué sur les lignes de Taviers à Embresin (de 10,847 francs) et de Malines à Terneuzen (de 730 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a été la plus forte pour la ligne de Chimay (20.07 p. c.); elle a été de 9.66 p. c. pour la ligne de Gand à Terneuzen et de 0.90 p. c. pour le Nord-Belge. Le chemin de fer de Taviers à Embresin accuse une diminution de 43.94 p. c. et celui de Malines à Terneuzen de 0.07 p. c.

(1) Chiffre approximatif.

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation en 1913 est indiqué à l'annexe XLVII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1912 :

| | COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION. | | DIFFERENCES POUR 1913. | |
|-----------------------------|------------------------------------|-----------|------------------------|-----------|
| | En 1913. | En 1912. | En plus. | En moins. |
| | P. C. | P. C. | P. C. | P. C. |
| Chimay | 54.03 | 56.11 | » | 2.08 |
| Gand-Terneuzen | 68.10 | 67.19 (1) | 0.91 (1) | » |
| Malines-Terneuzen | 62.86 | 59.22 | 3.64 | » |
| Nord-Belge. | 39.41 | 38.52 | 0.89 | » |
| Taviers-Embresin | 75.06 | 62.26 | 12.80 | » |
| Réseaux réunis. | 42.66 | 41.42 | 1.24 | » |

D'après les chiffres de ce tableau, le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1913, comparativement aux résultats de l'exercice 1912, a augmenté sur quatre lignes : Gand à Terneuzen (de 0.91 p. c.), Malines à Terneuzen (de 3.64 p. c.); Nord-Belge (de 0.89 p. c.) et Taviers à Embresin (de 12.80 p. c.); il a diminué sur le chemin de fer de Chimay (de 2.08 p. c.).

Pour l'ensemble de ces chemins de fer, il a augmenté de 1.24 p. c.

(1) Chiffre approximatif.

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1913, comparés à ceux de l'exercice 1912, peuvent se résumer comme il suit :

| | En 1913. | En 1912. | Différences pour 1913. |
|---|-------------------------------|--|---------------------------|
| Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée | 549km.909 | 549km.909 | » |
| Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLVI). | <u>5,427,950^{km}</u> | <u>5,349,594^{km}</u> + <u>78,356^{km}</u> | |
| Recettes brutes (voir annexe XLVII). . fr. | 36,468,382 | 35,219,722 | + 1,248,660 fr. |
| Dépenses d'exploitation (—) | <u>15,557,758</u> | <u>14,588,566</u> + <u>969,592 fr.</u> | |
| Recettes nettes (—) . . fr. | 20,910,624 | 20,631,556 | + 279,268 fr. |
| Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes. | 42.66 p. % | 41.42 p. % | + 1.24 p. %. |

Par unité de trafic, ces résultats donnent en 1913, 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. | |
| Chimoy | 20,040 | 10,828 | 9,212 | 2.8777 | 1.5549 | 1.3228 | |
| Gand à Terneuzen | 26,563 | 18,092 | 8,473 | 4.0524 | 2.7599 | 1.2925 | |
| Malines à Terneuzen | 42,723 | 26,857 | 15,866 | 4.7198 | 2.9670 | 1.7528 | |
| Nord-Belge. | 181,626 | 71,582 | 110,044 | 7.6373 | 3.0100 | 4.6273 | |
| Taviers à Embresin | 5,426 | 4,073 | 1,353 | 1.2796 | 0.9605 | 0.3191 | |
| Pour l'ensemble des lignes. { | En 1913. | 404,222 | 44,462 | 359,760 | 6.7187 | 2.8662 | 3.8525 |
| | En 1912. | 400,634 | 41,692 | 358,962 | 6.5336 | 2.7270 | 3.8566 |
| Différences en 1913. | + 3,588 | + 2,770 | + 798 | + 0.1851 | + 0.1392 | - 0.0044 | |

IX.

Personnel.

L'annexe XLVIII présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1913.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1912 :

| | En 1913. | En 1912. | Différences pour 1913. |
|--|--------------|--------------|---------------------------|
| Fonctionnaires et employés de tous grades. | 1,204 | 1,185 | + 19 |
| Agents divers et ouvriers | <u>4,051</u> | <u>3,679</u> | + 372 |
| Totaux. | 5,255 | 4,864 | + 391 |

X.

Accidents.

L'annexe XLIX donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes en 1913 sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1912, peut se résumer comme il suit :

| | | NOMBRE DE VICTIMES | | | |
|---|--|--------------------|----------|---------------|--------|
| | | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. |
| A. Par le fait du service (collisions et déraillements) | Voyageurs | » | » | 2 | 2 |
| | Agents des compagnies | » | 2 | 4 | 3 |
| | Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs | » | » | 7 | 7 |
| | Ensemble. { En 1913. . . | » | 2 | 10 | 12 |
| | { En 1912. . . | 2 | 4 | » | 3 |
| | Différences pour 1913. . . | - 2 | + 4 | + 10 | + 9 |
| B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.) | Voyageurs | » | 9 | 3 | 12 |
| | Agents des compagnies | » | 15 | 25 | 40 |
| | Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs. | 6 | 5 | 9 | 20 |
| | Ensemble. { En 1913. . . | 6 | 29 | 37 | 72 |
| | { En 1912. . . | 8 | 26 | 41 | 75 |
| | Différences pour 1913. . . | - 2 | + 3 | - 4 | - 3 |
| TOTALS . . . | { En 1913. . . | 6 | 31 | 47 | 84 |
| | { En 1912. . . | 10 | 27 | 44 | 78 |
| | Différences pour 1913. . . | - 4 | + 4 | + 6 | + 6 |

XI.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1913 et 1912 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

| | En 1913 | En 1912 |
|--|---------|---------|
| Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations. | 16 | 11 |
| Entraves apportées à la circulation des trains | 2 | » |
| Erection 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 | 13 | 17 |
| Voyageurs descendus des trains ou montés sur des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration | 6 | 8 |
| Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public. | 2 | » |
| Voyageurs ayant fumé dans des compartiments réservés aux non-fumeurs ou ayant ouvert, malgré les protestations des autres voyageurs, des glaces de portières du côté d'où venait le vent | 8 | 2 |
| Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs. | 3 | 2 |
| Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées par chemin de fer | 1 | 2 |
| Totaux. | 52 | 43 |
| Augmentation pour 1913. | 9 | |

XII.

Améliorations et innovations.

D'une manière générale, les Compagnies ont introduit, dans leurs tarifs intérieurs, les modifications apportées par l'Administration des chemins de fer de l'Etat, à son tarif de même nature; elles ont acquiescé aux changements introduits par l'Etat dans les tarifs mixtes et internationaux.

CHIMAY.

Substitution de rails en acier du modèle vignole en 43 kilos au mètre et de 24 mètres de longueur, à ceux du même type, mais en 30 kilos acier de 8 mètres, au viaduc de l'Eau blanche, sur le 18° kilomètre.

Construction au P. N. n° 37, d'une maison de garde avec étage et annexe en remplacement d'une loge de deux places, à simple rez-de-chaussée, devenue insuffisante.

Application d'un nouveau mode de chauffage à la vapeur aux voitures à voyageurs.

Renforcement des attelages et des pièces de traction des wagons.

Généralisation de l'emploi de l'acier coulé pour boisseaux et pistons de buttoirs, boîtes à huile, plaques de garde, etc.

Continuation du remplacement des essieux en fer du matériel roulant par des essieux en acier, type renforcé.

GAND A TERNEUZEN.

Augmentation de l'effectif des voitures mixtes de 3 unités.

MALINES A TERNEUZEN.

Substitution, sur une longueur de 3,533 mètres courants de voie, de rails de 40^r.650 par mètre courant à des rails, type Nord, de 30 kilogrammes.

Extension des voies des stations de La Clinge et d'Axel.

Reliement de la station de Sluiskil à la voie provisoire établie sur la contredigue du canal de Terneuzen, laquelle a été prolongée de 712 mètres.

Installation dans la gare de Tamise d'un nouveau pont à peser les wagons, de 50 tonnes.

Construction à La Clinge d'un quai, avec voie, destiné à faciliter l'importation du bétail.

Extension de l'éclairage à l'acétylène à la gare de La Clinge.

Etablissement à Axel d'un pont à peser les chariots.

Pavage sur une longueur de 572 mètres et une largeur de 3 mètres de l'accès du « Oude Zeedijk » à la cour aux marchandises de la gare d'Axel.

Placement à onze passages à niveau de barrières métalliques roulantes.

Installation de la lumière électrique, dans la station de Thisselt, sur les quais à voyageurs et dans le bâtiment des recettes provisoire de la station de Willebroeck, dans la station de Bornhem, sur les quais et dans le bâtiment des recettes de la station de Terneuzen.

Transformation en magasins à l'usage de la station et de la douane des anciennes habitations douanières de La Clinge.

Installation de l'éclairage électrique à toutes les dépendances de la station de Saint-Nicolas.

Amélioration de différentes habitations de gardes-barrières.

Acquisition de 40 wagons découverts en augmentation de l'effectif.

NORD-BELGE.

Exploitation.

Extension de service aux haltes de Tailfer et de Beez (acceptation et réception des envois des tarifs 1 et 2 affranchis avec timbres, comportant 3 colis d'un poids de 60 kilos chacun).

Mise en marche, à l'occasion de l'Exposition de Gand, les dimanches et fêtes, du 1^{er} mai au 30 septembre, entre Flémalle-Haute et Liège (Guillemins) d'un train supplémentaire, n° 1003, en correspondance à cette gare avec le train n° 881 de l'Etat pour Gand; en outre, afin de procurer à Liège (Guillemins) une correspondance pour Flémalle aux voyageurs venant de Gand par le train n° 882 de l'Etat, le train d'été n° 1.000 D. a été retardé de 5 minutes.

Modification à l'horaire du train n° 219, afin de supprimer le train n° 4 entre Namur et Huy, l'horaire de ce dernier train étant trop matinal.

Création, entre Charleroi et Erquelines, de deux trains nouveaux n° 191 et 202; le premier avec correspondance à Charleroi vers Piéton, Luttre, Châtelain et Bruxelles-Midi; le second y relevant les correspondances de Louvain, Bruxelles-Midi et Liège.

Octroi d'arrêts nouveaux: du train-tramway n° 41, au point d'arrêt de Corphalie; du train-tramway n° 68, à Hermalle; du train-express n° 130, à Frameries.

Voies et travaux.

Liège (Longdoz). — Etablissement de chassis vitrés dans la halle aux marchandises; aménagement d'un local destiné au service sanitaire; élargissement de l'entrée de la cour des marchandises; extension du service d'incendie.

Kinkempois. — Construction d'un bâtiment pour le service médical; amélioration des bureaux et du dortoir du dépôt; modification des voies et signaux; allongement des quais à voyageurs.

Flémalle-Haute. — Revision de la signalisation; modification de la distribution du logement du chef de gare; installation d'une consigne dans le magasin.

Tilleur. — Amélioration du bureau de la petite vitesse.

Flémalle-Grande. — Alimentation en eau potable de la gare.

Huy. — Amélioration des voies et signaux; aménagement d'un local destiné au service sanitaire; construction d'un bâtiment pour dortoir à 11 lits pour les agents des trains; installation de deux prises d'eau et extension du service d'incendie.

Stalle. — Agrandissement de la lampisterie.

Andenne. — Revision de la signalisation.

Dinant. — Modification des installations du service de la petite vitesse; installation d'un corps de garde pour les équipes.

Hastière. — Installation complémentaire de signaux et enclenchements.

Héer-Agimont. — Installation complémentaire de signaux et enclenchements; construction d'un local pour le service sanitaire.

Kilomètres 0 à 106,965. — Passage à niveau n° 21 à Jemeppe: construction d'une maison de garde. Passage à niveau n° 4 à Renory: installation de l'eau potable à la maison de garde.

| | | |
|----------------------------------|---|---------------------------------------|
| Point d'arrêt de Garde-Dieu, | } | Allongement des quais à voyageurs. |
| — Renory, | | |
| — Hauts-Fourneaux, | | |
| — Pont du Val Saint-Lambert, | | |
| — Haute-Flône, | | |
| — Corphalie, — Profondeville, | | |

Saint-Martin. — Installation de nouvelles voies pour le garage du matériel; agrandissement du bureau des pointeurs et du corps de garde des équipes; construction d'un local pour les visiteurs, etc.; installation d'un signal de refoulement.

Erquelines. — Construction de trois maisons pour sous-chef de gare, receveur-chef et chef de district.

Ligne d'Erquelines à Charleroi. — Reconstruction de huit ponts sur la Sambre.

Traction et matériel.

Amélioration :

Remplacement par un nouveau générateur timbré à 10 kilos, de la chaudière de la locomotive à quatre essieux accouplés, n° 619, timbrée à 7 kilos; transformation en locomotive-tender d'une locomotive à marchandises à quatre essieux accouplés à tender séparé.

Quatre voitures de 1^{re} classe à portières ont été transformées en mixtes 1^{re} et 3^e classe à portières en remplacement du matériel arrivé à limite d'usure.

Deux voitures de 1^{re} classe et cinq voitures de 2^e classe (ancien type), ont été transformées en 3^e classe pour trains-tramways et affectées à la section de Charleroi-Erquelines.

Augmentation d'effectif :

4 voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classes, 4 voitures mixtes 2^e et 3^e classes, 2 voitures 3^e classe-fourgon, toutes à lanterneau et pour trains-tramways et une voiture mortuaire.

89 wagons plate-formes de 40 tonnes, à 2 bogies, munis chacun d'un frein à main à 4 sabots et 1 wagon plate-forme de 20 tonnes, à ranchers et à côtés se rabattant extérieurement, avec 2 freins à mains.

Services électriques.

Kinkempois. — Réalisation des installations électriques, par suite de la modification des voies et signaux; modification du contrôle électrique des signaux carrés n^{os} 18-19 et 22-23 déplacés et du disque à distance, côté nord, manœuvrés du poste n^o 3; établissement d'un nouveau dispensaire.

Haute-Flône. — Modification du contrôle électrique d'un disque à distance déplacé.

Ougrée. — Installation d'une trompe électrique.

Flémalle-Haute. — Dédoublément du contrôle électrique des signaux n^{os} 22 et 23 bis ; réalisation des installations électriques, par suite de la modification des voies et signaux.

Hermalle. — Installation d'une relation téléphonique entre la guérite pour agents de manœuvre côté nord et le bureau télégraphique.

Andenne. — Modification des installations électriques de block-système et de contrôle.

Saint-Martin. — Contrôle électrique d'un nouveau signal de refoulement côté Landelies.

Lobbes. — Contrôle électrique de la 2^e manœuvre installée au disque n^o 15¹ de la gare de Lobbes.

Erquelines. — Relation téléphonique entre le bureau du chef et le bureau du télégraphe ; entre la cabine 1 et la cabine 2,

Installations d'enclenchements électriques entre les P. S. terminus et les signaux avancés dans les gares suivantes gérées par l'Etat Belge : Liège-Guillemins, Namur, La Sambre.

Éclairage des gares

Tilleur. — Eclairage électrique du bureau de la petite vitesse.

Amay. — Eclairage électrique du passage à niveau n^o 52.

Val Saint-Lambert et Point d'arrêt des Hauts-Fourneaux. — Développement de l'éclairage électrique sur les quais prolongés.

Huy. — Installation de l'éclairage électrique du nouveau dortoir pour agents des trains.

Saint-Martin. — Eclairage électrique du bureau des pointeurs et du corps de garde des équipes de la formation côté sud agrandis ; installation de 23 lampes à incandescence et de 2 lampes à arc dans les ateliers ; éclairage électrique du nouveau chantier de réparations du matériel.

Sobre-sur-Sambre, Thuin et Marche-les-Dames. — Installation de lampes Washington.

TAVIERS ET EMBRESIN.

Réfection complète de 500 mètres de voies par des rails type vicinaux de 23 kilogrammes au mètre en remplacement des rails primitifs de 14 kilogrammes au mètre ; construction de pilastres de soutènement à l'aubette-abri du viaduc de Branchon.

(89)

ANNEXES
DE LA PARTIE A

ACTIF.

N° I. -- *Bilan général*

| | | |
|--|----------------|--------------------------|
| A. — Premier établissement. | | |
| A. — Lignes construites directement par l'État : | | |
| a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif fr. | 636,089,404 03 | } 805,593,550 36 |
| b) — en construction (voir page 13). | 122,798,094 21 | |
| c) Travaux en cours d'exécution | 31,367,935 36 | |
| d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc | 12,440,096 74 | |
| B. — Lignes construites à forfait : | | |
| a) Lignes en exploitation | 156,007,124 10 | } 182,068,573 29 |
| b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation | 24,413,848 13 | |
| — en cours d'exécution | 1,643,603 04 | |
| C. — Lignes rachetées : | | |
| a) Coût des lignes (voir détails annexe IX) | 818,102,538 94 | } 1,019,132,132 61 |
| b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation | 194,127,707 80 | |
| — en cours d'exécution | 6,922,105 37 | |
| D. — Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes : | | |
| a) Parachèvement effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation | 11,820,904 17 | } 12,119,020 10 |
| — en cours d'exécution | 298,115 93 | |
| 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. | | |
| | | 84,074,956 44 |
| F. — Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc. | | |
| | | 21,932,598 51 |
| 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 | 713,377,348 98 | } 809,859,804 89 |
| Repris aux compagnies. | 94,282,255 91 | |
| Ensemble du capital du premier établissement fr. | | 2,932,822,456 20 |
| 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) | | 8,042,565,188 15 |
| b) Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer | | 13,671,246 56 |
| IV. Approvisionnements en dépôts. (Annexes XVII et XXIX.) | | 87,923,531 56 |
| Total de l'actif fr. | | 11,087,872,861 26 |

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

au 31 décembre 1913.

PASSIF.

| I. Capital. | | |
|---|----------------|-------------------|
| Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement (annexe IV) : | | |
| a) de la dette consolidée fr. | 546,809,445 22 | |
| b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1). | 74,793,226 25 | 421,604,671 47 |
| | | 434,044,768 21 |
| Amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.) (annexe VII) | | 12,440,096 74 |
| Reste à amortir : | | |
| a) de la dette consolidée | | 2,172,917,540 69 |
| b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) | | 323,860,147 30 |
| | | 2,498,777,687 99 |
| <i>Montant du capital de premier établissement. . . fr.</i> | | 2,932,822,456 20 |
| II. Charges financières du capital. (Annexe IV). | | |
| Intérêts et amortissement | | 2,732,393,186 21 |
| III. Redevances et loyers. (Annexe IV.) | | |
| Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes | | 284,316,064 46 |
| Loyer de la ligne de Spa à la frontière | | 13,501,538 83 |
| Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam | | 8,263,480 » |
| IV. Dépenses. (Annexe V.) | | |
| Dépenses d'exploitation. | | 4,971,236,402 93 |
| Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique | | 33,601,468 » |
| <i>Total du passif fr.</i> | | 10,976,136,396 63 |
| Pour balance. | { | |
| Parachèvement sur compte d'exploitation de 1846 à 1886 . . . fr. | 11,090,438 79 | |
| Approvisionnements en réserve dans les dépôts | 87,923,531 56 | 111,736,464 63 |
| Solde actif fin 1913 | 12,722,494 28 | |
| <i>Ensemble fr.</i> | | 11,087,872,861 26 |

(1) 74,793,226 25 + 323,860,147 30 = 400,653,373 55 montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 214 de la Situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1914.

| Chapitres et articles du budget. | | |
|--|--|-------------------|
| Services communs. | | |
| 7 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr. | 742,275 50 |
| 8 | Salaires des ouvriers | 175,613 » |
| 9 | Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau | 1,571,250 71 |
| 10 | Subsides aux caisses 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 | 375,500 » |
| 11 | Secours exceptionnels aux ouvriers, etc. | 200,146 64 |
| 12 | Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales; congrès des chemins de fer | 15,158 08 |
| | | 2,877,945 95 |
| Voies et travaux. | | |
| 13 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés } entretien fr. | 3,033,556 81 |
| 14 | Salaires des agents de surveillance et de police de la route | (1) 610,838 74 |
| 15 | Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie | 11,425,552 45 |
| 16 | Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc. | (2) 16,654,635 70 |
| | | 39,063,147 09 |
| Traction et matériel. | | |
| 17 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr. | 3,751,256 67 |
| 18 | Salaires des ouvriers | 37,417,561 50 |
| 19 | Primes d'économie et de régularité | 1,861,122 59 |
| 20 | Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois | 40,047,665 78 |
| 21 | Entretien, réparation et renouvellement du matériel | 35,472,680 24 |
| | | 118,565,066 58 |
| Transports. | | |
| 22 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr. | 25,989,017 87 |
| 23 | Salaires des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvres par chevaux | 15,694,154 15 |
| 24 | Primes de régularité | 1,419,300 45 |
| 25 | Frais d'exploitation | (3) 3,541,256 80 |
| 26 | Publicité commerciale | 304,076 50 |
| 27 | Pertes et avaries | 7,290,984 40 |
| 28 | Primes pour constatation de fausses déclarations | 9,970 06 |
| | | 54,248,740 52 |
| Perception des recettes et contrôles. | | |
| 29 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr. | 2,895,948 88 |
| 30 | Salaires des ouvriers | 141,145 56 |
| | | 3,037,094 44 |
| Direction de l'électricité. | | |
| 53 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés (part du chemin de fer). | 166,088 18 |
| 54 | Salaires des ouvriers et autres agents subalternes, etc. (part du chemin de fer) | 708,434 50 |
| 55 | Fournitures de bureau, impressions, etc. (part du chemin de fer) | 26,400 » |
| 56 | Entretien et réparation des installations électriques et des usines à gaz riche; entretien et renouvellement des voies et bâtiments de la ligne vicinale Mons-Boussu (part du chemin de fer) | 1,977,013 77 |
| | | 2,877,936 54 |
| Traitements de disponibilité. | | |
| VI. 57 | Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer) fr. | 89,369 49 |
| Caisse des ouvriers. | | |
| IX. 60 | Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) fr. | 4,155,548 05 |
| X. 61 | Exécution des obligations résultant de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail (part du chemin de fer) | 1,969,530 25 |
| Dépenses imprévues. | | |
| XI. 62 | Dépenses diverses et imprévues aux articles précédents | 95,088,26 |
| | Ensemble fr. | 226,933,084 92 |
| | A déduire pour être reporté au capital | 610,838 74 |
| | Reste pour les dépenses définitives de 1912 fr. | 226,342,246 18 |
| | Pensions des anciens fonctionnaires et employés | 2,589,820 » |
| | Ensemble des dépenses fr. | 228,732,066 18 |
| | Excédent des recettes sur les dépenses fr. | 102,808,910 39 |
| | Total fr. | 331,540,976 57 |

(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 incombait.

(2) Y compris un transfert d'allocation de fr. 293,995.42 provenant d'exercices clos.

(3) Y compris un transfert d'allocation de fr. 391.83 provenant d'un exercice clos.

| Produits de l'exploitation (droits constatés). | | |
|--|--|-----------------------|
| Recettes du trafic. | Voyageurs fr. | 103,838,051 67 |
| | Tickets d'entrée dans les stations. | 549,896 » |
| | Bagages. | 2.808.833 07 |
| | Petites marchandises. | 19,824,072 08 |
| | Grosses marchandises | 202,160,456 40 |
| | Finances | 507,051 74 |
| | Équipages. | 220,825 92 |
| | Chevaux et bestiaux | 5,149,729 45 |
| | Produits extraordinaires (Voir page 59). | — 1,115,086 28 |
| | | 550,566,591 02 |
| 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) | | 925,110 82 |
| Total. fr. | | 331,491,501 84 |
| Recette accidentelle de la Trésorerie. | | |
| Produit net de l'exploitation du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck, pour compte de l'Etat, par la société concessionnaire pendant le 1^{er} semestre 1912. | | 49,474 73 |
| Recettes totales. fr. | | 331,540,976 57 |

DÉPENSES

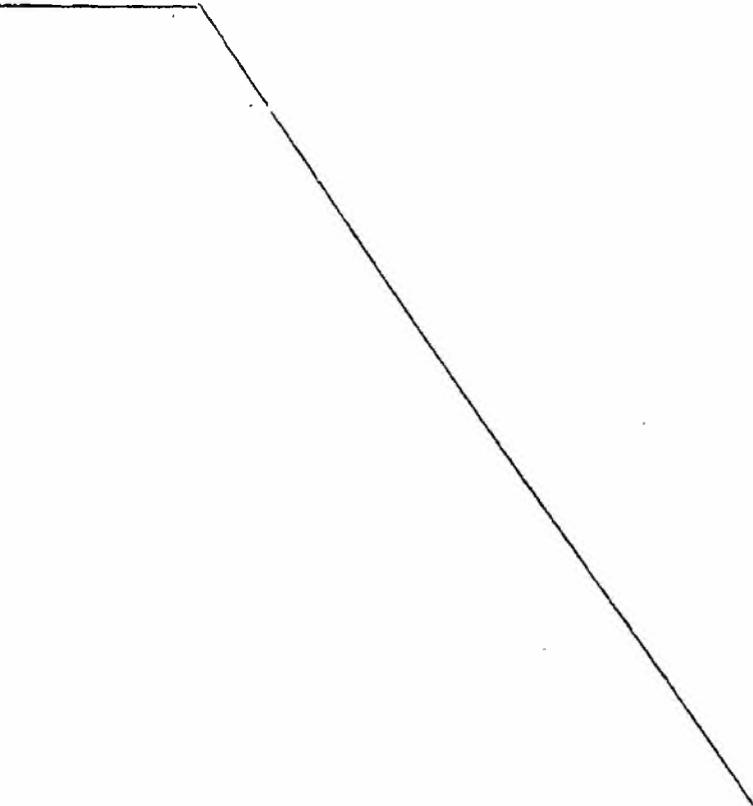
N^o II^{bis}. — *Compte approximatif de*

| Chapitres et articles du budget. | Services communs. | |
|---|--|-----------------------|
| 8 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr. | 759,070 » |
| 9 | Rémunérations des gens de service et salaires des ouvriers | 158,682 » |
| 10 | Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau | 1,238,405 » |
| 11 | Subsides aux caisses 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 | 265,500 » |
| 12 | Secours exceptionnels aux ouvriers, etc. | 250,097 » |
| 13 | Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales; congrès des chemins de fer | 14,544 » |
| 14 | Honoraires des médecins (part du chemin de fer). | 150,800 » |
| | 2,816,896 » | |
| | Voies et travaux. | |
| 15 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés } entretien . . . fr. | 5,142,932 » |
| 16 | Rémunérations des agents de surveillance et de police de la route. | (1) 604,578 » |
| 17 | Bâties, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie. | 12,082,026 » |
| 18 | Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc. | (2) 17,781,704 » |
| | 40,474,048 » | |
| II. | Traction et matériel. | |
| 19 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr. | 5,922,270 » |
| 20 | Rémunérations des ouvriers | 41,477,400 » |
| 21 | Primes d'économie et de régularité | 1,958,116 » |
| 22 | Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois. | 48,344,855 » |
| 23 | Entretien, réparation et renouvellement du matériel | (3) 41,155,679 » |
| | 136,854,120 » | |
| | Transports. | |
| 24 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr. | 24,946,440 » |
| 25 | Rémunérations des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvres par chevaux | 16,820,200 » |
| 26 | Primes de régularité | 1,500,252 » |
| 27 | Frais d'exploitation | (4) 6,468,268 » |
| 28 | Publicité commerciale | 530,401 » |
| 29 | Pertes et avaries | 4,200,000 » |
| 30 | Primes pour constatations de fausses déclarations | 10,000 » |
| | 54,275,541 » | |
| | Perception des recettes et contrôles. | |
| 31 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr. | 2,487,230 » |
| 32 | Rémunérations des gens de service et salaires des ouvriers | 155,524 » |
| | 2,642,754 » | |
| | Direction de l'électricité. | |
| III. { 33 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés (part du chemin de fer). | 211,628 » |
| 34 | Rémunérations des ouvriers et autres agents subalternes, etc. (part du chemin de fer) | 306,221 » |
| 35 | Fournitures de bureau, impressions, etc. (part du chemin de fer) | 54,900 » |
| 36 | Objets de consommation pour le service, l'entretien et la réparation des installa- tions électriques et les usines à gaz riche; entretien et renouvellement des voies et bâtiments de la ligne vicinale Mons-Boussu (part du chemin de fer). | 2,667,650 » |
| | 3,720,399 » | |
| IV. 37 | Traitements de disponibilité. | |
| | Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer) | 82,448 » |
| | Caisse des ouvriers. | |
| VII. 40 | Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) fr. | 4,455,755 » |
| VIII. 41 | Exécution des obligations résultant de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail (crédit non limitatif) (part du chemin de fer) fr. | 1,498,020 » |
| | Dépenses imprévues. | |
| IX. 42 | Dépenses diverses et imprévues aux articles précédents fr. | 104,952 » |
| | Ensemble . . . fr. | 246,902,889 » |
| | A déduire pour être reporté au capital fr. | 604,578 » |
| | Reste pour les dépenses approximatives de 1913 . . . fr. | 246,298,311 » |
| | Pensions des anciens fonctionnaires et employés fr. | 2,572,524 » |
| | Ensemble des dépenses . . . fr. | 248,870,835 » |
| | Excédent des recettes sur les dépenses . . . fr. | 92,995,629 18 |
| | Total . . . fr. | 341,866,464 18 |

(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, atq. el elle incombé.
(2) Y compris un transfert d'allocation de fr. 173,631,96, provenant d'exercices clos.
(3) Y compris un transfert d'allocation de 318 francs, provenant d'un exercice clos.
(4) Y compris un transfert d'allocation de fr. 862,06, provenant d'un exercice clos.

l'exploitation. — Exercice 1913.

RECETTES.

| Produits de l'exploitation (droits constatés). | | |
|--|---|-----------------------|
| Recettes du trafic. | Voyageurs fr. | 412,959,887 34 |
| | Tickets d'entrée dans les stations | 387,374 59 |
| | Bagages | 2,987,738 57 |
| | Petites marchandises | 49,832,398 72 |
| | Grosses marchandises | 204,333,334 74 |
| | Finances. | 304,843 44 |
| | Equipages | 220,047 24 |
| | Chevaux et bestiaux | 3,423,890 74 |
| | Produits extraordinaires (Voir page 39) | — 3,044,448 18 |
| | | 341,075,393 69 |
| 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) | | |
| Total fr. | | 791,070 49 |
|  | | |
| Total fr. | | 341,866,464 18 |

DOIT.

N° III. — *Compte de profits et pertes. — Exercice 1913.*

AVOIR.

| | | Réseau exploité par l'État. | | |
|--|-----------------|---|--|----------------|
| Dépenses approximatives de l'exploitation (annexe II ^{bis}). fr. | | 246,298,311 » | Produits de l'exploitation (recouvrements effectués) fr. | 341,075,331 40 |
| Pensions des anciens fonctionnaires et employés fr. | | 2,572,524 » | Produits divers (annexe II ^{bis}). | 791,070 49 |
| Charges financières (Annexe IV) | Intérêts | de la dette consolidée. . . fr. 67,632,740 83 | | |
| | | des annuités de rachat . . fr. 11,877,314 75 | | |
| | Amortissements. | de la dette consolidée. . . fr. 17,230,278 30 | | |
| | | des annuités de rachat . . fr. 4,507,651 94 | | |
| Parts des recettes des sociétés dont l'État exploite les lignes et loyer de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale fr. | | 7,152,504 68 | | |
| Ensemble des dépenses et des charges . . . fr. | | 357,271,325 45 | | |
| Mali (approximatif de l'exercice.) . . . | | 15.404,903 56 | | |
| Somme égale au montant des recettes . . fr. . | | 341,866,421 89 | Tota! . . fr. | 341,866,421 89 |

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

| ANNÉES. | DÉPENSES effectuées à la fin de chaque exercice. Capital de premier établissement.) | CHARGES DES | | | | | | |
|---------|---|-----------------------|------------------|---------------------|------------------|-------------------------|---------------------|----------------|
| | | A LA DETTE CONSOLIDÉE | | | | AUX RENTES ET ANNUITÉS. | | |
| | | Intérêts | | Amortisse- ment. | Total. | Intérêts. | Amortisse- ment. | Total. |
| Taux. | Montant. | 7 | 8 | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1835 | (1) 4,911,458 02 | 4.39 | 181,462 08 | 1,925 82 | 129,838 20 | " | " | " |
| 1836 | 13,488,139 21 | 4.39 | 463 800 13 | 14 801 14 | 418,661 27 | " | " | " |
| 1837 | 26,400,676 01 | 4.39 | 871 832 81 | 40 967 28 | 915,800 12 | " | " | " |
| 1838 | 40,274,114 81 | 4.32 | 1 437 090 22 | 50,932 86 | 1,518,623 08 | " | " | " |
| 1839 | 57,281,621 47 | 4.32 | 2,101 287 14 | 124 982 15 | 2,226,269 29 | " | " | " |
| 1840 | 77,908,808 12 | 4.88 | 3 285 855 50 | 179 762 14 | 3,465,617 64 | " | " | " |
| 1841 | 102,801,740 76 | 4.89 | 4,326 321 18 | 247 027 58 | 4,643,351 74 | " | " | " |
| 1842 | 133,976,405 45 | 4.89 | 5 504,153 32 | 329 072 06 | 5,833,225 38 | " | " | " |
| 1843 | 137,572,221 22 | 4.00 | 6 337 456 70 | 401,722 67 | 6,739,179 43 | " | " | " |
| 1844 | 14,745,810 20 | 4.66 | 6 483 553 70 | 453 629 21 | 6,937,167 91 | " | " | " |
| 1845 | 149,713,614 35 | 4.06 | 6 740 145 60 | 428,568 81 | 7,228,714 41 | " | " | " |
| 1846 | 186,292,012 06 | 4.06 | 6 975 610 90 | 517 056 44 | 7,493,267 10 | " | " | " |
| 1847 | 160,236,776 03 | 4 07 | 7 203 335 92 | 552,004 41 | 7,755,240 36 | " | " | " |
| 1848 | 163,515,614 23 | 4.71 | 7,406,067 88 | 530 187 01 | 7,936,254 89 | " | " | " |
| 1849 | 166,116,659 52 | 4.71 | 7,520,211 70 | 607 219 42 | 8,126,061 18 | " | " | " |
| 1850 | 16,477,263 02 | 4.71 | 7 569,969 20 | 633 915 99 | 8,214,885 19 | " | " | " |
| 1851 | 167,877,125 71 | 4.71 | 7 583,937 87 | 655,782 23 | 8,239,730 20 | " | " | " |
| 1852 | 168,050,020 10 | 4.73 | 7 620,229 44 | 676 788 61 | 8,297,018 05 | " | " | " |
| 1853 | 170,147,427 32 | 4.73 | 7,641,820 72 | 700,212 71 | 8,342,039 43 | " | " | " |
| 1854 | 174,021,037 66 | 4.51 | 7,418,721 40 | 724 898 99 | 8,143,620 39 | " | " | " |
| 1855 | 179,009,720 56 | 4.51 | 7,560 675 02 | 752,250 19 | 8,311,925 21 | " | " | " |
| 1856 | 183,360,576 66 | 4.51 | 7 741 432 21 | 795,039 37 | 8,537,372 18 | " | " | " |
| 1857 | 199,878,747 89 | 4.51 | 7,795,240 30 | 829 877 96 | 8,625,118 26 | 661,643 34 | 10,680 66 | 672,330 " |
| 1858 | 203,011,870 81 | 4 51 | 7 892 729 39 | 863,453 48 | 8,756,182 87 | 661 102 33 | 11,287 67 | 672,330 " |
| 1859 | 204,018,410 " | 4.51 | 7,939,008 64 | 898 626 88 | 8,837,635 52 | 660,533 93 | 11,706 07 | 672,330 " |
| 1860 | 206,369,870 80 | 4 51 | 7,966 278 67 | 927 653 49 | 8,893,932 16 | 659 936 75 | 12, 93 25 | 672,330 " |
| 1861 | 211,122,114 09 | 4.52 | 8 101,182 81 | 962 435 " | 9,063,617 81 | 659 309 33 | 13,020 67 | 672,330 " |
| 1862 | 217,142,682 47 | 4 52 | 8 300 513 30 | 1,005 484 07 | 9,305,093 27 | 658 650 17 | 13,679 83 | 672,330 " |
| 1863 | 223,802,118 91 | 4.53 | 8 500 371 36 | 1 053 707 01 | 9,614,081 37 | 657,957 62 | 14,372 38 | 672,330 " |
| 1864 | 229,203,813 11 | 4.53 | 8 782 158 57 | 1,105,280 01 | 9,887,438 58 | 657,230 02 | 15,090 08 | 672,330 " |
| 1865 | 238,271,036 13 | 4 53 | 9 055 965 96 | 1,154,171 20 | 10,210,140 22 | 656,465 59 | 15,864 41 | 672,330 " |
| 1866 | 253,703,720 45 | 4.53 | 9 535 516 22 | 1,215 061 30 | 10,751,428 02 | 655,662 45 | 16,607 55 | 672,330 " |
| 1867 | 261,165,937 70 | 4.51 | 9 978 217 49 | 1,285,730 03 | 11,271,967 52 | 651,818 05 | 17,511 85 | 672,330 " |
| 1868 | 265,428,727 15 | 4.52 | 10 201 655 74 | 1 359,005 69 | 11,561,561 43 | 653,932 15 | 18,397 85 | 672,330 " |
| 1869 | 270,310,518 17 | 4 51 | 10 392 656 67 | 1,413,482 81 | 11,806,139 48 | 653 000 76 | 19,329 24 | 672,330 " |
| 1870 | 279,402,064 89 | 4 54 | 10 612,333 35 | 1 470 145 31 | 12,112,478 66 | 652 022 21 | 20,307 79 | 672,330 " |
| 1871 | 310,432,301 63 | 4 50 | 11 636,198 13 | 1,541,469 47 | 13,177,667 60 | 1,191 309 13 | 48,090 87 | 1,230,330 " |
| 1872 | 350,547,028 43 | 4.51 | 12,736,581 25 | 1,606,957 43 | 14,403,538 68 | 1,193,311 " | 51,269 " | 1,244,580 " |
| 1873 | 518,681,013 03 | 4.29 | 16 091 403 51 | 1,837 297 91 | 17,931,701 72 | 1,197,037 19 | 408,687 81 | 1,605,705 " |
| 1874 | 650,069,972 88 | 4.29 | 17 619 316 62 | 2,182 710 39 | 19,832,027 01 | 4,927,702 93 | 434,139 07 | 5,361,835 " |
| 1875 | 697,600,700 10 | 4.29 | 18 601 030 03 | 2,342,388 83 | 20,913,308 91 | 4,909,459 31 | 452,080 69 | 5,362,040 " |
| 1876 | 671,450,692 60 | 4.20 | 21,585,277 82 | 2,461 692 " | 24,050,039 82 | 4,891,480 28 | 470,309 72 | 5,361,890 " |
| 1877 | 900,925,331 03 | 4.26 | 22 408 113 73 | 2,760 131 63 | 25,163,218 36 | 12 924 749 32 | 960,073 36 | 13,881,822 68 |
| 1878 | 954,381,450 07 | 4 23 | 23,281 169 96 | 2,931,141 48 | 26,812,311 41 | 12 834 549 08 | 938,387 02 | 13,832,927 " |
| 1879 | 994,213,727 68 | 4.23 | 25 723 809 18 | 3 178,761 36 | 28,997,070 54 | 12,815,688 36 | 1,042,033 22 | 13,857,131 58 |
| 1880 | 1,014,686,814 26 | 3.96 | 25,737 167 87 | 3,393 321 76 | 29,136,189 63 | 12,751 99 31 | 1,081,090 60 | 11,833,012 " |
| 1881 | 1,104,034,952 03 | 3.96 | 28,001,366 87 | 3,645 870 97 | 31,647,237 81 | 12,708,249 70 | 1,125,669 30 | 13,833,912 " |
| 1882 | 1,171,211,096 11 | 3.91 | 30 085,961 45 | 3 949,636 12 | 34,035,650 57 | 12 602 697 77 | 1,170,699 23 | 13,833,397 " |
| 1883 | 1,201,140,331 09 | 3.93 | 31,618 026 01 | 4,252 832 32 | 35,900,258 93 | 12,615,318 26 | 1,218,778 74 | 13,834,092 " |
| 1884 | 1,362,674,063 66 | 3 03 | 32,445,383 01 | 4 469,609 69 | 36,914,989 53 | 12,565 990 60 | 1,267,476 40 | 13,832,467 " |
| 1885 | 1,232,293,669 41 | 3.03 | 32,878 697 41 | 4,661 757 01 | 37,510,454 45 | 12 514 686 04 | 749,880 96 | 13,264,567 " |
| 1886 | 1,214,037,049 24 | 3.01 | 36 404,483 55 | 4,836,512 93 | 41,210,996 48 | 9 001,607 57 | 777,934 43 | 9,770,542 " |
| 1887 | 1,257,989,300 20 | 3.67 | 33,515 483 15 | 5,279,918 42 | 38,795,401 57 | 8,961,831 93 | 809,635 07 | 9,771,467 " |
| 1888 | 1,270,075,008 25 | 3 67 | 33 991 356 32 | 5,476,988 " | 39,268,344 32 | 8,928,784 59 | 842,632 41 | 9,771,417 " |
| 1889 | 1,285,788,566 61 | 3 67 | 33,998,372 18 | 5,630,670 36 | 39,679,012 51 | 8,874 382 74 | 876,984 26 | 9,771,367 " |
| 1890 | 1,303,086,423 33 | 3 67 | 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 61 | 3.56 | 34 670 291 66 | 6 123,929 66 | 40,794,281 32 | 8,818,250 82 | 949,306 18 | 9,767,617 " |
| 1892 | 1,339,193,033 45 | 3.53 | 34,885,342 73 | 6 359 130 19 | 41,247,472 92 | 8,776 425 61 | 988,116 39 | 9,764,512 " |
| 1893 | 1,352,995,485 84 | 3 52 | 35,133 820 96 | 6,605 420 53 | 41,739,310 49 | 8,736 060 58 | 1,028,458 42 | 9,764,517 " |
| 1894 | 1,376,830,709 71 | 3 52 | 35,558,249 12 | 6 844,913 12 | 42,403,162 24 | 8 691,042 29 | 1,071,049 71 | 9,765,092 " |
| 1895 | 1,391,553,016 02 | 3 16 | 32 357 944 96 | 7,120 080 25 | 39,478,925 21 | 8,650 275 03 | 1,114,166 07 | 9,764,442 " |
| 1896 | 1,473,001,559 31 | 3 16 | 33,356,779 52 | 7,387,807 81 | 40,744,587 33 | 8 604 742 29 | 1,160,874 71 | 9,765,017 " |
| 1897 | 1,776,402,621 61 | 3.16 | 39 070,614 06 | 7,730 409 12 | 47,701,053 18 | 11,004 702 71 | 2,355,678 22 | 13,450,470 98 |
| 1898 | 1,815,168,016 83 | 3.13 | 40,598 461 28 | 8,040 253 53 | 49,238,714 81 | 11 229 649 82 | 2,426,374 68 | 13,356,024 50 |
| 1899 | 1,902,090,601 28 | 3.13 | 42,326 809 35 | 9,030,438 77 | 51,317,248 12 | 10 878 885 39 | 1,994,321 61 | 12,873,207 01 |
| 1900 | 1,911,704,661 20 | 3 13 | 43 493,659 67 | 9 522 963 62 | 53,416,228 20 | 11,609 686 51 | 2,317,053 18 | 13,826,739 69 |
| 1901 | 2,008,066,376 20 | 3 13 | 45,442,232 22 | 9,961,754 93 | 55,403,987 15 | 11,591,108 50 | 2,330,256 19 | 13,021,364 69 |
| 1902 | 2,072,016,910 36 | 3.126 | 47,101 067 10 | 10,461,202 30 | 57,562,209 40 | 11,505,745 82 | 2,418,676 37 | 12,924,152 19 |
| 1903 | 2,136,233,977 66 | 3 12 | 48 669,152 72 | 10,966,018 01 | 59,635,800 73 | 11,416,577 95 | 2,503,141 74 | 13,919,719 69 |
| 1904 | 2,204,632,834 72 | 3.115 | 50 205 381 02 | 11,482,852 60 | 61,779,233 60 | 11,324,400 85 | 2,596,758 34 | 13,921,157 10 |
| 1905 | 2,275,310,289 16 | 3.11 | 52 325 931 33 | 12,031,386 97 | 64,063,321 30 | 11,237 951 58 | 2,698,868 11 | 13,936,819 69 |
| 1906 | 2,330,072,930 77 | 3 11 | 53 607 815 68 | 12 607 096 95 | 66,314,912 63 | 11,131,040 34 | 2,793,969 25 | 13,925,009 69 |
| 1907 | 2,480,326,074 38 | 3.108 | 55 053,858 40 | 13,150 415 12 | 68,301,303 52 | 14,069,500 19 | 4,112,450 19 | 18,174,920 19 |
| 1908 | 2,583,292,302 35 | 3 109 | 58,110,291 24 | 13,833,807 58 | 71,973,098 82 | 12,621,165 59 | 3,684,70 66 | 18,305,868 19 |
| 1909 | 2,669,046,337 92 | 3.113 | 60,412,705 07 | 14,545 571 95 | 74,958,277 02 | 12,384,644 48 | 3,790,805 21 | 16,175,449 69 |
| 1910 | 2,731,076,636 60 | 3 117 | 62 372 351 53 | 15,162 292 28 | 77,560,553 81 | 12 207 040 10 | 3,975,617 09 | 16,183,557 19 |
| 1911 | 2,790,009,216 13 | 3 12 | 64,124 254 73 | 15,833 693 33 | 80,007,918 06 | 12 065,092 22 | 4,117,269 97 | 16,182,362 19 |
| 1912 | 2,860,267,100 04 | 3 12 | 65,656,252 58 | 16,537,239 62 | 82,192,421 60 | 12 033 504 23 | 4,351,564 46 | 16,385,068 69 |
| 1913 | 2,932,822,456 30 | 3.121 | 67,632,740 32 | 17,239 278 30 | 84,583,019 12 | 11,877,314 76 | 4,507,651 04 | 16,384,060 69 |
| | | | 1,871,686,817 61 | 346 809 415 22 | 2,218,496,292 83 | 439,103,607 13 | 74,795,226 25 | 513,898,923 38 |

(1) Dont fr. 611,911 50 engagés fin 1834.

et charges financières depuis l'origine.

| CAPITAUX CORRESPONDANT | | | Parts des compagnies concessionnaires. | Loyer de la ligne de Spa à la frontière. | Loyer de la ligne Anters-Rotterdam. | Total général. | ANNÉES. |
|------------------------|----------------|----------------|--|--|-------------------------------------|----------------|---------|
| ENSEMBLE. | | | | | | | |
| Intérêts. | Amortissement. | Total. | | | | | |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 121,962 08 | 4,925 32 | 126,888 80 | " | " | " | 123,888 80 | 1835 |
| 403,860 43 | 14,801 14 | 418,661 27 | " | " | " | 418,661 27 | 1836 |
| 874,532 84 | 40,967 28 | 915,800 42 | " | " | " | 915,800 42 | 1837 |
| 1,437,630 22 | 80,932 86 | 1,518,623 08 | " | " | " | 1,518,623 08 | 1838 |
| 2,401,287 44 | 124,932 15 | 2,526,269 29 | " | " | " | 2,526,269 29 | 1839 |
| 3,285,865 60 | 179,762 14 | 3,465,647 64 | " | " | " | 3,465,647 64 | 1840 |
| 4,396,394 48 | 247,027 56 | 4,643,351 74 | " | " | " | 4,643,351 74 | 1841 |
| 5,604,453 22 | 329,072 06 | 5,933,225 38 | " | " | " | 5,933,225 38 | 1842 |
| 6,937,456 76 | 401,722 67 | 7,339,179 43 | " | " | " | 7,339,179 43 | 1843 |
| 8,483,538 70 | 483,829 21 | 8,937,167 91 | " | " | " | 8,937,167 91 | 1844 |
| 10,240,145 60 | 578,588 84 | 10,818,744 44 | " | " | " | 10,818,744 44 | 1845 |
| 12,211,610 95 | 688,656 43 | 12,900,267 40 | " | " | " | 12,900,267 40 | 1846 |
| 14,398,336 12 | 815,004 44 | 15,213,340 30 | 46,368 32 | " | " | 15,213,340 30 | 1847 |
| 16,800,087 83 | 958,187 04 | 17,758,254 89 | 149,890 58 | " | " | 17,758,254 89 | 1848 |
| 19,420,814 75 | 1,117,219 42 | 20,538,034 18 | 305,540 87 | " | " | 20,538,034 18 | 1849 |
| 22,260,989 20 | 1,292,915 99 | 23,553,905 19 | 8,214,885 18 | " | " | 23,553,905 19 | 1850 |
| 25,318,937 87 | 1,485,732 33 | 26,804,670 20 | 402,076 49 | " | " | 26,804,670 20 | 1851 |
| 28,590,229 44 | 1,697,768 64 | 30,288,038 08 | 8,297,018 05 | " | " | 30,288,038 08 | 1852 |
| 32,084,826 72 | 1,930,212 74 | 34,015,039 43 | 8,348,039 43 | " | " | 34,015,039 43 | 1853 |
| 35,898,724 40 | 2,184,898 99 | 38,083,623 39 | 899,853 64 | " | " | 38,083,623 39 | 1854 |
| 39,938,675 02 | 2,460,250 49 | 42,398,925 51 | 1,204,437 75 | " | " | 42,398,925 51 | 1855 |
| 44,211,412 81 | 2,755,939 37 | 46,967,352 18 | 8,537,472 48 | " | " | 46,967,352 18 | 1856 |
| 48,728,583 61 | 3,072,564 62 | 51,801,148 23 | 9,297,418 26 | " | " | 51,801,148 23 | 1857 |
| 53,483,834 72 | 3,410,684 15 | 56,894,518 87 | 9,428,512 87 | " | " | 56,894,518 87 | 1858 |
| 58,483,642 87 | 3,770,422 05 | 62,254,064 92 | 9,509,965 62 | " | " | 62,254,064 92 | 1859 |
| 63,728,215 42 | 4,152,048 74 | 67,880,264 16 | 9,508,262 46 | " | " | 67,880,264 16 | 1860 |
| 69,216,492 44 | 4,555,057 | 73,771,549 51 | 9,735,917 81 | " | " | 73,771,549 51 | 1861 |
| 74,949,183 47 | 4,978,404 86 | 79,927,588 33 | 9,978,325 27 | " | " | 79,927,588 33 | 1862 |
| 80,928,334 98 | 5,421,079 39 | 86,349,414 37 | 10,236,441 37 | " | " | 86,349,414 37 | 1863 |
| 87,159,398 69 | 5,884,379 99 | 93,043,778 68 | 10,559,768 63 | " | " | 93,043,778 68 | 1864 |
| 93,642,434 65 | 6,367,038 67 | 100,009,473 32 | 10,882,470 22 | " | " | 100,009,473 32 | 1865 |
| 100,374,479 27 | 6,870,688 75 | 107,245,167 02 | 11,223,808 62 | " | " | 107,245,167 02 | 1866 |
| 107,351,056 14 | 7,394,234 33 | 114,745,290 47 | 11,584,297 62 | " | " | 114,745,290 47 | 1867 |
| 114,968,687 89 | 7,937,303 54 | 122,905,991 43 | 11,964,891 43 | " | " | 122,905,991 43 | 1868 |
| 122,818,857 43 | 8,498,842 05 | 131,317,699 48 | 12,378,489 36 | " | " | 131,317,699 48 | 1869 |
| 130,924,355 66 | 9,078,423 40 | 140,002,779 06 | 12,824,508 66 | " | " | 140,002,779 06 | 1870 |
| 139,287,607 26 | 9,675,400 34 | 148,963,007 60 | 13,294,687 76 | " | " | 148,963,007 60 | 1871 |
| 147,920,892 25 | 1,028,326 43 | 150,018,418 64 | 8,947,687 76 | " | " | 150,018,418 64 | 1872 |
| 156,831,414 | 2,245,905 72 | 159,077,320 72 | 10,933,325 51 | 148,639 93 | " | 159,077,320 72 | 1873 |
| 166,027,019 55 | 2,616,812 46 | 168,643,832 01 | 10,944,315 02 | 500,000 | " | 168,643,832 01 | 1874 |
| 175,510,979 31 | 2,794,369 67 | 178,305,348 98 | 10,944,315 02 | 500,000 | " | 178,305,348 98 | 1875 |
| 185,278,853 40 | 2,935,071 72 | 188,213,925 12 | 10,934,785 75 | 500,000 | " | 188,213,925 12 | 1876 |
| 195,328,363 05 | 3,120,207 99 | 198,448,571 04 | 3,261,682 49 | 500,000 | " | 198,448,571 04 | 1877 |
| 205,715,719 94 | 3,320,524 50 | 209,036,244 44 | 3,464,483 63 | 500,000 | " | 209,036,244 44 | 1878 |
| 216,448,853 64 | 3,520,794 58 | 220,009,648 22 | 3,620,424 41 | 500,000 | " | 220,009,648 22 | 1879 |
| 227,429,459 18 | 3,724,342 45 | 231,153,801 63 | 3,804,422 39 | 500,000 | 298,630 | 231,153,801 63 | 1880 |
| 238,769,616 67 | 3,931,533 27 | 242,701,149 94 | 4,000,500 83 | 500,000 | 497,800 | 242,701,149 94 | 1881 |
| 250,478,809 22 | 4,152,395 35 | 254,631,204 57 | 4,210,746 28 | 500,000 | 497,800 | 254,631,204 57 | 1882 |
| 262,563,344 84 | 4,387,606 06 | 266,950,950 90 | 4,433,359 31 | 500,000 | 497,800 | 266,950,950 90 | 1883 |
| 275,011,379 54 | 4,637,077 62 | 280,008,457 16 | 4,678,456 63 | 500,000 | 497,800 | 280,008,457 16 | 1884 |
| 287,823,393 48 | 4,899,637 97 | 292,723,031 45 | 4,938,796 97 | 500,000 | 497,800 | 292,723,031 45 | 1885 |
| 299,908,091 12 | 5,174,447 30 | 305,082,538 42 | 5,209,999 44 | 500,000 | 497,800 | 305,082,538 42 | 1886 |
| 312,277,315 05 | 5,464,547 30 | 317,741,862 35 | 5,494,382 00 | 500,000 | 497,800 | 317,741,862 35 | 1887 |
| 324,940,110 01 | 5,769,020 41 | 330,709,130 42 | 5,791,734 73 | 500,000 | 497,800 | 330,709,130 42 | 1888 |
| 337,899,754 92 | 6,088,654 62 | 343,988,409 54 | 6,100,939 43 | 500,000 | 497,800 | 343,988,409 54 | 1889 |
| 351,151,065 78 | 6,424,164 50 | 357,575,230 28 | 6,424,164 50 | 500,000 | 497,800 | 357,575,230 28 | 1890 |
| 364,798,542 48 | 6,775,265 84 | 371,573,808 32 | 6,775,265 84 | 500,000 | 497,800 | 371,573,808 32 | 1891 |
| 378,824,763 31 | 7,140,216 58 | 385,964,979 89 | 7,140,216 58 | 500,000 | 497,800 | 385,964,979 89 | 1892 |
| 393,239,881 64 | 7,520,945 95 | 400,760,827 59 | 7,520,945 95 | 500,000 | 497,800 | 400,760,827 59 | 1893 |
| 408,054,291 44 | 7,916,982 83 | 415,971,274 27 | 7,916,982 83 | 500,000 | 497,800 | 415,971,274 27 | 1894 |
| 423,188,920 89 | 8,328,430 32 | 431,517,351 21 | 8,328,430 32 | 500,000 | 497,800 | 431,517,351 21 | 1895 |
| 438,644,621 81 | 8,755,082 62 | 447,399,704 43 | 8,755,082 62 | 500,000 | 497,800 | 447,399,704 43 | 1896 |
| 454,520,430 80 | 9,197,067 34 | 463,717,497 14 | 9,197,067 34 | 500,000 | 497,800 | 463,717,497 14 | 1897 |
| 470,828,114 10 | 9,654,628 21 | 480,482,742 31 | 9,654,628 21 | 500,000 | 497,800 | 480,482,742 31 | 1898 |
| 487,569,691 74 | 10,137,760 34 | 497,707,452 08 | 10,137,760 34 | 500,000 | 497,800 | 497,707,452 08 | 1899 |
| 504,754,240 48 | 10,647,616 80 | 515,401,857 28 | 10,647,616 80 | 500,000 | 497,800 | 515,401,857 28 | 1900 |
| 522,293,340 72 | 11,184,011 12 | 533,477,351 84 | 11,184,011 12 | 500,000 | 497,800 | 533,477,351 84 | 1901 |
| 540,196,512 92 | 11,746,878 07 | 551,943,390 99 | 11,746,878 07 | 500,000 | 497,800 | 551,943,390 99 | 1902 |
| 558,463,730 67 | 12,337,789 76 | 570,801,520 43 | 12,337,789 76 | 500,000 | 497,800 | 570,801,520 43 | 1903 |
| 577,102,784 94 | 12,958,008 94 | 589,960,793 88 | 12,958,008 94 | 500,000 | 497,800 | 589,960,793 88 | 1904 |
| 596,118,935 91 | 13,608,056 08 | 609,726,991 99 | 13,608,056 08 | 500,000 | 497,800 | 609,726,991 99 | 1905 |
| 615,503,850 02 | 14,287,056 30 | 629,790,906 32 | 14,287,056 30 | 500,000 | 497,800 | 629,790,906 32 | 1906 |
| 635,258,658 69 | 14,994,805 12 | 649,253,463 81 | 14,994,805 12 | 500,000 | 497,800 | 649,253,463 81 | 1907 |
| 655,384,456 77 | 15,730,510 24 | 669,114,967 01 | 15,730,510 24 | 500,000 | 497,800 | 669,114,967 01 | 1908 |
| 675,887,349 55 | 16,495,377 16 | 689,382,726 71 | 16,495,377 16 | 500,000 | 497,800 | 689,382,726 71 | 1909 |
| 696,760,204 63 | 17,289,810 37 | 709,050,017 00 | 17,289,810 37 | 500,000 | 497,800 | 709,050,017 00 | 1910 |
| 717,908,146 95 | 18,113,300 30 | 729,021,447 25 | 18,113,300 30 | 500,000 | 497,800 | 729,021,447 25 | 1911 |
| 739,328,756 84 | 18,966,863 48 | 748,295,620 32 | 18,966,863 48 | 500,000 | 497,800 | 748,295,620 32 | 1912 |
| 761,030,055 58 | 19,850,930 24 | 768,080,985 82 | 19,850,930 24 | 500,000 | 497,800 | 768,080,985 82 | 1913 |
| 783,014,004 74 | 20,765,671 47 | 793,779,676 21 | 20,765,671 47 | 500,000 | 497,800 | 793,779,676 21 | 1914 |
| 805,278,014 46 | 21,700,604 46 | 826,978,618 92 | 21,700,604 46 | 500,000 | 497,800 | 826,978,618 92 | 1915 |

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

N° V. — RÉSULTATS FINANCIERS de l'exploitation des chemins de fer par l'État, d'après

| ANNÉES. | LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.) | RECouvreMENTS | | PARTS DES RECETTES versées aux sociétés conces- sionnaires. | ENSEMBLE ou recettes brutes. | DÉPENSES D'EXPLOITATION. | PENSIONS. | ENSEMBLE. |
|----------|--|--------------------------------|-------------------------------------|--|---------------------------------------|-----------------------------|--------------|------------------|
| | | effectués au profit du Trésor. | | | | | | |
| 1 | 2 | Recettes du trafic. | Produits divers (annexe VII). | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1835 | 13.5 | 283,997 50 | 365 " | " | 283,997 50 | 168,817 44 | " | 168,817 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 21 | " | 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 01 | 83,061 82 | " | 4,282,886 86 | 3,082,991 23 | " | 3,082,991 23 |
| 1840 | 324.7 | 5,335,167 05 | 20,779 33 | " | 5,355,946 38 | 3,077,994 68 | " | 3,077,994 68 |
| 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 | 4,496,359 13 | " | 4,496,359 13 |
| 1843 | 435.5 | 8,994,439 33 | 34,382 54 | " | 9,028,821 87 | 5,393,554 52 | " | 5,393,554 52 |
| 1844 | 539.8 | 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 | 7,133,278 78 | 1,263 " | 7,134,541 78 |
| 1847 | 569.6 | 14,659,367 39 | 79,652 48 | 46,368 32 | 14,776,388 10 | 9,290,956 09 | 1,319 " | 9,292,275 09 |
| 1848 | 594.9 | 12,077,895 03 | 76,050 64 | 149,890 58 | 12,302,826 29 | 8,857,512 47 | 1,768 " | 8,859,280 47 |
| 1849 | 624.6 | 12,933,920 91 | 50,096 75 | 305,510 87 | 13,291,528 53 | 8,164,166 73 | 1,930 " | 8,166,026 73 |
| 1850 | 624.6 | 14,663,625 10 | 47,250 06 | 385,155 61 | 15,099,030 77 | 9,194,667 39 | 4,113 " | 9,198,780 39 |
| 1851 | 624.6 | 15,895,488 47 | 49,826 62 | 402,976 40 | 16,338,291 49 | 8,608,922 94 | 5,871 " | 8,614,793 94 |
| 1852 | 624.6 | 16,913,297 54 | 70,829 46 | 421,031 15 | 17,405,068 15 | 8,485,317 18 | 5,246 " | 8,500,672 18 |
| 1853 | 631.4 | 19,070,468 26 | 67,683 10 | 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 | 699,833 64 | 22,748,574 52 | 11,204,448 49 | 5,281 " | 11,209,729 49 |
| 1855 | 652.4 | 23,230,743 73 | 114,083 72 | 1,201,437 75 | 24,546,265 20 | 13,058,256 70 | 4,759 " | 13,063,015 70 |
| 1856 | 713.1 | 23,991,188 25 | 126,548 44 | 1,424,423 00 | 24,612,160 59 | 14,038,268 67 | 7,335 " | 14,045,603 67 |
| 1857 | 744.6 | 24,143,051 94 | 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 | 102,860 30 | 1,683,066 06 | 27,407,124 47 | 14,981,071 94 | 27,050 " | 14,989,021 94 |
| 1859 | 745.7 | 29,313,346 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 13 | 81,026 45 | 1,600,374 68 | 29,441,505 28 | 14,272,624 50 | 28,163 " | 14,300,787 50 |
| 1861 | 748.0 | 30,919,514 04 | 81,927 03 | 1,990,516 15 | 32,991,937 22 | 14,623,661 37 | 31,501 " | 14,655,162 37 |
| 1862 | 748.6 | 30,588,840 21 | 113,456 61 | 2,000,941 10 | 32,703,286 92 | 15,209,556 36 | 32,319 " | 15,241,905 36 |
| 1863 | 748.6 | 31,721,261 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 | 230,014 32 | 2,357,471 18 | 36,329,916 09 | 17,373,110 15 | 43,410 " | 17,416,520 15 |
| 1865 | 749.2 | 35,608,687 78 | 104,868 80 | 3,480,408 34 | 38,193,962 92 | 19,762,265 54 | 53,519 " | 19,815,804 54 |
| 1866 | 789.8 | 34,091,537 91 | 117,901 64 | 3,080,420 11 | 37,889,919 66 | 23,401,115 07 | 72,061 " | 23,473,179 07 |
| 1867 | 802.7 | 36,814,562 40 | 165,165 72 | 8,372,368 88 | 40,359,035 " | 24,242,467 66 | 81,936 " | 24,324,404 66 |
| 1868 | 862.7 | 38,194,890 83 | 155,492 58 | 3,671,291 68 | 42,001,675 09 | 24,075,064 05 | 79,526 " | 24,151,590 05 |
| 1869 | 892.7 | 39,349,772 91 | 122,274 75 | 3,662,695 18 | 43,534,642 84 | 24,681,372 77 | 78,391 " | 24,759,763 77 |
| 1870 | 898.7 | 41,825,030 89 | 68,195 36 | 3,473,182 97 | 45,366,395 22 | 25,470,738 87 | 87,291 " | 25,558,032 87 |
| 1871 | 1,422.2 | 67,172,844 33 | 64,409 47 | 8,947,687 76 | 66,185,030 56 | 35,305,235 06 | 91,997 " | 35,397,142 06 |
| 1872 | 1,469.6 | 68,428,526 16 | 172,988 04 | 9,988,803 3 | 68,599,317 51 | 42,629,106 65 | 91,199 " | 42,720,305 65 |
| 1873 | 1,471.1 | 61,780,273 03 | 163,768 14 | 10,933,325 51 | 72,867,368 73 | 54,622,667 29 | 102,232 " | 54,724,899 29 |
| 1874 | 1,925.1 | 77,182,405 81 | 125,834 43 | 10,914,515 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 | 58,789,881 50 | 121,582 " | 58,908,463 50 |
| 1876 | 2,053.2 | 80,470,164 97 | 109,735 42 | 10,034,785 75 | 90,614,666 14 | 57,946,882 91 | 127,747 " | 58,074,629 91 |
| 1877 | 2,144.7 | 87,179,948 82 | 107,050 09 | 3,261,085 10 | 90,649,290 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 03 | 94,473,169 17 | 56,291,548 37 | 189,130 " | 56,479,678 37 |
| 1879 | 2,552.0 | 96,187,064 46 | 105,708 99 | 3,620,424 41 | 99,913,197 86 | 58,069,393 71 | 193,161 " | 58,263,587 71 |
| 1880 | 2,724.0 | 109,317,042 72 | 88,786 01 | 4,501,122 39 | 113,909,951 12 | 68,857,314 40 | 193,346 " | 68,830,650 40 |
| 1881 | 2,860.5 | 108,953,600 62 | 102,343 69 | 4,590,590 83 | 113,646,593 14 | 71,664,551 55 | 202,645 " | 71,867,399 83 |
| 1882 | 3,004.0 | 115,133,863 74 | 90,131 37 | 4,210,746 23 | 119,434,741 39 | 74,808,908 32 | 217,070 " | 75,025,938 32 |
| 1883 | 3,074.1 | 117,599,308 14 | 101,086 02 | 4,293,359 31 | 121,953,764 07 | 73,571,033 27 | 258,207 " | 73,829,240 27 |
| 1884 | 3,129.0 | 118,099,536 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 | 116,700,015 10 | 104,474 24 | 3,920,998 44 | 119,725,487 78 | 70,454,673 50 | 309,240 " | 70,761,913 50 |
| 1886 | 3,199.9 | 113,467,194 40 | 89,887 36 | 3,824,387 90 | 117,381,484 88 | 65,916,550 15 | 351,731 " | 66,288,281 15 |
| 1887 | 3,216.6 | 120,135,735 50 | 79,081 89 | 4,054,734 73 | 124,280,452 12 | 68,847,567 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 06 | 386,182 " | 70,371,432 06 |
| 1889 | 3,235.4 | 132,469,463 73 | 84,714 47 | 4,395,906 14 | 136,920,684 34 | 74,714,532 50 | 437,617 " | 75,152,149 80 |
| 1890 | 3,248.6 | 130,614,780 22 | 80,923 32 | 4,576,115 53 | 141,251,919 07 | 84,045,523 46 | 461,579 " | 84,510,102 46 |
| 1891 | 3,269.4 | 138,086,302 " | 80,344 48 | 4,653,667 91 | 142,820,314 40 | 84,224,514 76 | 482,550 " | 84,701,064 76 |
| 1892 | 3,275.8 | 136,288,975 10 | 89,247 02 | 4,495,225 91 | 140,853,451 93 | 82,480,428 76 | 509,266 " | 82,989,724 76 |
| 1893 | 3,278.7 | 140,735,760 88 | 62,857 08 | 4,789,256 27 | 145,597,964 23 | 81,593,514 69 | 633,238 " | 82,126,752 68 |
| 1894 | 3,288.6 | 147,811,249 50 | 84,829 18 | 5,079,797 30 | 152,975,875 08 | 83,307,962 42 | 661,209 " | 83,869,171 42 |
| 1895 | 3,298.8 | 149,543,834 71 | 67,853 73 | 5,083,513 98 | 154,695,992 42 | 90,831,177 25 | 615,012 " | 91,446,189 25 |
| 1896 | 3,502.1 | 155,079,703 21 | 86,647 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 | 180,165,783 73 | 103,008,679 60 | 724,113 " | 103,730,792 60 |
| 1898 | 4,003.9 | 182,910,902 13 | 50,477 47 | 5,120,539 56 | 188,111,913 16 | 108,141,324 68 | 764,366 " | 108,903,690 68 |
| 1899 | 4,039.6 | 198,993,989 97 | 88,418 62 | 6,530,348 14 | 204,612,736 73 | 120,871,091 30 | 809,395 " | 121,680,486 30 |
| 1900 | 4,090.1 | 204,394,676 83 | 101,571 41 | 4,725,848 56 | 209,162,095 60 | 141,034,479 39 | 919,620 " | 141,954,099 39 |
| 1901 | 4,048.5 | 203,114,952 23 | 126,269 08 | 4,595,669 56 | 207,816,738 77 | 160,488,210 86 | 906,209 " | 141,391,510 86 |
| 1902 | 4,049.3 | 210,716,113 33 | 226,212 74 | 4,863,391 73 | 215,605,720 80 | 135,304,948 60 | 960,387 " | 136,265,315 60 |
| 1903 | 4,052.0 | 220,094,070 03 | 312,694 47 | 4,787,841 97 | 225,104,506 47 | 131,223,878 78 | 1,170,789 " | 135,394,667 78 |
| 1904 | 4,056.0 | 227,279,145 31 | 468,414 79 | 5,035,022 07 | 232,783,182 12 | 138,472,807 92 | 1,256,390 " | 139,728,997 92 |
| 1905 | 4,048.5 | 242,443,523 36 | 567,371 31 | 6,125,205 14 | 248,138,102 83 | 153,963,908 33 | 1,376,016 " | 155,338,924 33 |
| 1906 | 4,064.1 | 253,424,407 15 | 716,420 24 | 5,409,512 96 | 259,550,370 35 | 164,109,137 31 | 1,497,869 " | 165,607,006 31 |
| 1907 | 4,239.2 | 263,233,246 44 | 700,796 17 | 5,742,025 65 | 269,736,668 26 | 183,094,448 74 | 1,578,317 " | 184,580,760 74 |
| 1908 | 4,300.8 | 262,822,603 56 | 802,728 46 | 6,738,407 34 | 269,361,739 36 | 180,700,643 31 | 1,690,121 " | 182,399,770 31 |
| 1909 | 4,319.4 | 274,905,883 33 | 658,837 32 | 5,859,168 02 | 281,740,488 69 | 188,101,470 02 | 1,802,279 " | 189,963,749 02 |
| 1910 | 4,329.1 | 302,085,243 09 | 897,050 51 | 6,514,590 24 | 309,496,883 81 | 200,050,663 05 | 2,081,717 " | 203,072,380 05 |
| 1911 | 4,329.5 | 306,448,394 53 | 749,705 73 | 6,804,132 74 | 314,042,203 " | 207,794,060 34 | 2,283,685 " | 210,077,745 34 |
| (1) 1912 | 4,348.2 | 323,357,652 42 | 925,110 82 | 7,019,102 72 | 331,321,865 96 | 225,342,216 18 | 2,389,820 " | 228,732,065 18 |
| (2) 1913 | 4,368.5 | 333,922,816 77 | 791,070 49 | 7,152,501 03 | 341,060,421 89 | 240,298,311 " | 2,572,521 " | 248,870,832 " |
| | | 7,751,049,123 69 | 13,671,240 86 | 984,316,064 46 | 8,038,038,434 71 | 4,971,236,402 93 | 33,001,468 " | 5,004,837,870 93 |

(1) Chiffres définitifs -- (2) Chiffres provisoires.

les recouvrements effectués depuis 1833 jusque fin 1913. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

| RECETTES NETTES. | CHARGES FINANCIÈRES. (Voir annexe IV.) | SOLDES ANNUELS. | | SOLDES ACCUMULÉS. | | COEFFICIENT D'EXPLOITATION. | ANNÉES. |
|---------------------|--|-----------------|----------------|-------------------|---------------|--------------------------------|---------|
| | | ACTIF. | PASSIF. | ACTIF. | PASSIF. | | |
| | | | | | | | |
| 100,515 06 | 123,888 80 | " | 23,373 74 | " | 23,373 74 | 02 68 | 1835 |
| 394,458 34 | 418,661 27 | " | 24,202 93 | " | 47,576 67 | 53 22 | 1836 |
| 227,856 46 | 915,800 12 | " | 687,918 66 | " | 735,490 33 | 83 03 | 1837 |
| 339,651 02 | 1,518,823 08 | " | 1,188,972 06 | " | 1,924,462 39 | 89 30 | 1838 |
| 1,199,692 63 | 2,226,269 29 | " | 1,026,376 66 | " | 2,950,539 05 | 71 98 | 1839 |
| 2,277,952 30 | 3,465,617 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 84 | 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 36 | " | 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 87 | " | 19,049,032 29 | 59 94 | 1847 |
| 3,443,545 82 | 8,136,145 47 | " | 4,692,599 65 | " | 23,741,631 91 | 69 94 | 1848 |
| 5,125,501 80 | 8,433,572 05 | " | 3,308,070 25 | " | 27,040,702 19 | 60 09 | 1849 |
| 5,900,050 38 | 8,603,040 80 | " | 2,702,990 42 | " | 29,752,692 61 | 69 93 | 1850 |
| 7,723,537 55 | 8,612,690 60 | " | 919,159 05 | " | 30,671,851 66 | 51 28 | 1851 |
| 8,907,395 97 | 8,721,049 20 | 186,348 77 | " | " | 30,985,504 89 | 47 46 | 1852 |
| 9,727,224 98 | 8,949,800 07 | 777,424 91 | " | " | 29,708,079 99 | 49 57 | 1853 |
| 11,450,645 03 | 9,043,474 03 | 2,407,371 " | " | " | 27,800,708 98 | 48 52 | 1854 |
| 11,483,249 60 | 9,548,362 98 | 1,936,886 54 | " | " | 25,363,822 44 | 51 71 | 1855 |
| 9,966,546 92 | 9,961,796 09 | 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 | 51 53 | 1857 |
| 12,418,102 53 | 11,111,618 95 | 1,306,683 68 | " | " | 23,657,831 71 | 53 25 | 1858 |
| 13,643,926 97 | 11,277,618 29 | 2,366,308 68 | " | " | 21,291,526 03 | 50 07 | 1859 |
| 15,313,717 78 | 11,366,836 84 | 3,977,080 94 | " | " | 17,314,445 09 | 47 57 | 1860 |
| 18,330,391 85 | 11,726,463 96 | 6,600,930 89 | " | " | 10,704,514 20 | 43 74 | 1861 |
| 17,461,331 58 | 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 | " | 496,009 01 | " | 46 11 | 1863 |
| 18,913,390 75 | 12,917,230 76 | 5,096,150 99 | " | 8,492,250 " | " | 47 70 | 1864 |
| 18,378,158 38 | 13,362,878 56 | 5,015,279 82 | " | 11,507,529 82 | " | 51 39 | 1865 |
| 14,415,740 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 85 | " | 12,131,129 23 | " | 60 29 | 1867 |
| 17,817,085 04 | 15,008,183 11 | 1,938,901 93 | " | 14,070,031 16 | " | 57 36 | 1868 |
| 18,774,879 07 | 16,041,064 68 | 2,733,314 41 | " | 16,803,845 57 | " | 56 30 | 1869 |
| 19,808,326 35 | 16,257,941 63 | 3,550,364 72 | " | 20,334,230 29 | " | 55 66 | 1870 |
| 30,787,858 50 | 23,394,685 36 | 7,423,203 14 | " | 27,777,433 43 | " | 52 41 | 1871 |
| 25,870,011 86 | 25,763,400 82 | 80,551 04 | " | 27,863,984 47 | " | 60 37 | 1872 |
| 18,142,487 41 | 30,970,732 23 | " | 12,828,264 79 | 15,035,719 68 | " | 72 01 | 1873 |
| 27,543,740 19 | 36,608,177 03 | " | 9,064,438 84 | 5,971,282 81 | " | 69 06 | 1874 |
| 28,833,635 17 | 38,045,657 20 | " | 9,211,972 03 | " | 3,240,689 19 | 65 75 | 1875 |
| 32,510,056 23 | 39,916,715 67 | " | 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 26 | 1877 |
| 37,993,490 80 | 44,609,732 07 | " | 6,016,241 27 | " | 25,109,135 32 | 59 06 | 1878 |
| 41,059,643 15 | 46,880,210 53 | " | 5,820,573 36 | " | 30,929,708 70 | 68 08 | 1879 |
| 45,059,290 72 | 48,256,804 02 | " | 3,207,013 30 | " | 34,136,722 " | 60 03 | 1880 |
| 41,779,135 29 | 51,069,510 67 | " | 9,290,405 38 | " | 43,427,127 38 | 62 79 | 1881 |
| 44,469,803 07 | 53,077,593 85 | " | 8,668,790 78 | " | 52,095,918 16 | 62 59 | 1882 |
| 48,154,513 60 | 55,016,110 24 | " | 0,861,596 44 | " | 58,957,514 60 | 60 26 | 1883 |
| 47,607,298 36 | 55,885,053 50 | " | 8,277,756 14 | " | 67,235,269 74 | 60 16 | 1884 |
| 48,961,574 28 | 55,723,819 89 | " | 0,762,245 61 | " | 73,997,515 36 | 58 26 | 1885 |
| 51,113,183 51 | 55,812,721 39 | " | 6,729,537 87 | " | 78,727,053 22 | 56 92 | 1886 |
| 57,079,098 71 | 53,649,403 39 | 3,459,695 41 | " | " | 75,267,447 81 | 54 07 | 1887 |
| 61,067,855 89 | 51,167,585 75 | 6,900,270 14 | " | " | 68,367,177 67 | 53 44 | 1888 |
| 61,767,934 54 | 54,814,115 68 | 6,933,815 86 | " | " | 61,433,358 81 | 54 89 | 1889 |
| 56,741,718 61 | 55,703,145 90 | 1,038,570 71 | " | " | 60,394,788 10 | 59 53 | 1890 |
| 58,113,249 64 | 56,213,366 23 | 1,899,883 41 | " | " | 58,404,904 63 | 59 31 | 1891 |
| 57,863,727 17 | 56,505,043 81 | 1,358,683 34 | " | " | 57,136,221 36 | 59 27 | 1892 |
| 63,461,111 54 | 57,290,833 76 | 6,170,227 78 | " | " | 50,965,993 57 | 56 40 | 1893 |
| 67,106,701 56 | 57,965,451 54 | 9,141,253 02 | " | " | 41,834,740 55 | 56 13 | 1894 |
| 63,248,813 17 | 55,041,281 19 | 8,204,531 98 | " | " | 33,030,208 57 | 59 20 | 1895 |
| 68,190,372 65 | 56,517,084 66 | 11,673,287 99 | " | " | 21,916,920 58 | 57 51 | 1896 |
| 76,374,091 13 | 60,653,831 23 | 9,721,159 90 | " | " | 12,225,760 68 | 60 87 | 1897 |
| 79,206,222 48 | 67,934,872 87 | 11,271,319 61 | " | " | 933,411,07 | 56 87 | 1898 |
| 82,932,269 43 | 69,970,403 26 | 12,961,847 17 | " | " | " | 60 47 | 1899 |
| 67,207,090 41 | 72,188,411 64 | " | 4,980,415 13 | 12,007,430 10 | " | 67 86 | 1900 |
| 66,452,278 91 | 74,140,518 40 | " | 7,638,239 43 | 7,627,020 57 | " | 68 05 | 1901 |
| 79,340,405 30 | 76,369,416 32 | 2,970,988 98 | " | " | 661,218 52 | 63 23 | 1902 |
| 89,799,894 60 | 78,562,962 39 | 11,236,870 30 | " | 2,309,770 46 | " | 60 12 | 1903 |
| 93,054,184 20 | 80,935,612 95 | 12,093,571 25 | " | 13,546,616 76 | " | 60 03 | 1904 |
| 92,597,178 50 | 83,244,749 13 | 11,452,429 37 | " | 25,645,218 01 | " | 61 60 | 1905 |
| 93,943,364 04 | 85,730,005 28 | 8,174,208 76 | " | 35,097,047 88 | " | 63 81 | 1906 |
| 85,155,907 52 | 82,121,849 36 | " | 6,963,911 84 | 43,271,046 14 | " | 69 18 | 1907 |
| 89,870,969 02 | 94,015,374 35 | " | 7,014,403 33 | 36,306,004 30 | " | 67 74 | 1908 |
| 91,779,739 67 | 97,019,894 73 | " | 5,243,155 06 | 20,201,598 97 | " | 67 46 | 1909 |
| 106,421,593 73 | 100,258,701 21 | 6,165,892 49 | " | 24,018,443 01 | " | 65 61 | 1910 |
| 103,964,457 66 | 102,994,432 99 | 970,014 67 | " | 30,184,246 40 | " | 66 89 | 1911 |
| 102,589,799 78 | 103,616,603 61 | " | 3,024,863 83 | 31,154,291 07 | " | 69 " | 1912 |
| 92,695,591 59 | 108,406,490 45 | " | 15,404,007 56 | 28,127,397 81 | " | 72 80 | 1913 |
| 3,051,168,563 78 | 3,018,376,069 51 | 209,126,794 81 | 187,761,300 53 | 12,782,491 28 | " | | |

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. | | TAUX D'INTÉRÊT. | BALANCE du COMPTE D'INTÉRÊTS. | | SOLDE en tenant compte des intérêts | | |
|---------|---|----------------|--------------------|-------------------------------------|----------------|--|----------------|-----------------------|
| | ANNUELS. | | | ACTIF. | PASSIF. | ANNUELS. | | ACCUMULÉS. PASSIF. |
| | ACTIF. | PASSIF. | | | | ACTIF. | PASSIF. | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1835 | > | 23,373 74 | 4.39 | 2,206 31 | " | " | 21,167 43 | 21,167 43 |
| 1836 | " | 24,202 93 | 4.39 | 7,729 10 | " | " | 16,473 83 | 37,641 26 |
| 1837 | " | 637,913 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 | " | 1,081,062 01 | 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 | > | 2,627,762 02 | 4.89 | " | 283,269 78 | " | 3,111,031 80 | 10,406,601 49 |
| 1843 | > | 3,104,212 03 | 4.90 | " | 420,866 77 | " | 3,525,078 85 | 13,931,680 34 |
| 1844 | > | 1,666,814 19 | 4.66 | " | 526,417 06 | " | 2,193,231 25 | 16,124,911 59 |
| 1845 | > | 1,114,975 35 | 4.66 | " | 608,970 76 | " | 1,723,946 14 | 17,848,857 73 |
| 1846 | > | 1,048,237 96 | 4.66 | " | 681,587 68 | " | 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 | " | 990,633 49 | " | 5,683,433 14 | 28,367,065 25 |
| 1849 | > | 3,368,070 25 | 4.71 | " | 1,222,577 98 | " | 4,590,648 23 | 32,957,713 48 |
| 1850 | > | 2,702,990 42 | 4.71 | " | 1,419,677 17 | " | 4,122,667 59 | 37,080,381 07 |
| 1851 | > | 919,159 05 | 4.71 | " | 1,571,260 78 | " | 2,490,419 78 | 39,570,800 85 |
| 1852 | 186,346 77 | > | 4.73 | " | 1,668,229 31 | " | 1,481,882 54 | 40,992,683 39 |
| 1853 | 777,424 91 | > | 4.73 | " | 1,723,278 50 | " | 945,853 08 | 41,938,537 07 |
| 1854 | 2,407,971 > | > | 4.54 | " | 1,664,502 08 | 742,868 92 | " | 41,195,668 15 |
| 1855 | 1,936,886 54 | > | 4.54 | " | 1,636,886 21 | 300,000 33 | " | 40,895,667 82 |
| 1856 | 4,750 84 | > | 4.54 | " | 1,662,757 12 | " | 1,658,006 28 | 42,553,674 10 |
| 1857 | 394,653 31 | > | 4.51 | " | 1,700,613 81 | " | 1,305,960 50 | 43,859,634 60 |
| 1858 | 1,306,583 58 | > | 4.51 | " | 1,735,993 10 | " | 429,400 52 | 44,289,044 12 |
| 1859 | 2,366,308 68 | > | 4.51 | " | 1,729,625 91 | 636,682 77 | " | 43,652,361 35 |
| 1860 | 3,977,030 94 | > | 4.51 | " | 1,663,319 11 | 2,318,761 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 10 | > | 4.52 | " | 1,288,089 77 | 4,193,972 42 | " | 32,033,781 05 |
| 1863 | 5,718,551 02 | > | 4.53 | " | 1,088,618 02 | 4,620,933 " | " | 27,405,851 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 | > | 87,387 54 | 4.53 | " | 554,453 69 | " | 641,041 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 | 2,369,011 " | " | 14,644,034 21 |
| 1870 | 3,550,364 72 | > | 4.54 | " | 294,484 26 | 3,255,900 46 | " | 11,398,138 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 81 |
| 1873 | > | 12,328,264 79 | 4.29 | " | 16,333 86 | " | 12,344,598 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 02 | 4.29 | " | 710,161 10 | " | 9,901,133 13 | 35,970,784 49 |
| 1876 | > | 7,406,659 34 | 4.29 | " | 1,071,133 59 | " | 3,477,792 93 | 44,445,577 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 | 61,683,453 99 |
| 1879 | > | 5,820,573 38 | 4.23 | " | 1,827,945 81 | " | 7,648,519 22 | 69,331,978 21 |
| 1880 | > | 3,207,030 30 | 3.96 | " | 1,958,367 36 | " | 5,165,381 16 | 74,497,359 37 |
| 1881 | > | 9,290,405 38 | 3.96 | " | 2,233,513 69 | " | 11,523,924 07 | 86,021,283 44 |
| 1882 | > | 6,668,790 73 | 3.94 | " | 2,038,193 82 | " | 11,304,084 60 | 97,326,268 04 |
| 1883 | > | 6,861,596 44 | 3.93 | " | 3,054,592 28 | " | 9,916,168,72 | 107,242,456 76 |
| 1884 | > | 8,277,755 14 | 3.93 | " | 3,455,679 27 | " | 11,736,434 41 | 118,978,891 17 |
| 1885 | > | 6,762,245 61 | 3.93 | " | 3,889,029 88 | " | 10,651,275 40 | 129,630,166 66 |
| 1886 | > | 4,729,537 87 | 3.91 | " | 4,225,453,79 | " | 8,954,996 66 | 138,585,163 32 |
| 1887 | 3,459,605 41 | > | 3.57 | " | 4,042,617 76 | " | 583,012 85 | 139,168,175 67 |
| 1888 | 6,900,270 14 | > | 3.57 | " | 3,957,624 31 | 2,012,645 83 | " | 136,255,529 84 |
| 1889 | 6,933,818 86 | > | 3.56 | " | 3,864,857 00 | 3,068,961 26 | " | 133,186,568 58 |
| 1890 | 1,038,570 71 | > | 3.57 | " | 3,859,265 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 | > | 4,380,415 13 | 3.13 | " | 1,944,245 12 | " | 6,924,660 25 | 99,672,391 48 |
| 1901 | > | 7,688,239 49 | 3.13 | " | 2,160,862 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 | 11,236,376 30 | > | 3.12 | " | 2,072,292 87 | 9,164,583 43 | " | 99,651,256 24 |
| 1904 | 12,698,571 25 | > | 3.115 | " | 1,736,567 85 | 10,361,003 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 | " | 1,152,711 40 | 7,020,587 36 | " | 74,233,352 69 |
| 1907 | > | 6,965,041 84 | 3.108 | " | 1,078,090 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 | > | 5,243,155 06 | 3.113 | " | 1,483,860 06 | " | 6,737,015 12 | 97,338,862 36 |
| 1910 | 6,165,802 49 | > | 3.117 | " | 1,470,956 34 | 4,688,846 15 | " | 92,650,016 21 |
| 1911 | 970,014 67 | > | 3.13 | " | 1,374,079 44 | " | 404,964 77 | 93,054,980 98 |
| 1912 | > | 3,026,863 23 | 3.12 | " | 1,412,724 53 | " | 4,430,587 76 | 97,484,568 74 |
| 1913 | > | 15,401,903 56 | 3.121 | " | 1,773,224 19 | > | 17,108,127 75 | 114,602,696 49 |
| | 200,426,794 81 | 187,704,300 53 | | 187,862 34 | 127,513,653 11 | 136,084,401 75 | 250,687,098 24 | |

(103)

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

1835-1913.

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 journaliers. | COLIS par exprs. (Services intérieurs et mixtes.) | PETITS PAQUETS (Services internationaux.) | FINANCES. | ÉQUIPAGES. | CHEVAUX. |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1835 | 268,997 50 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| 1836 | 825,132 85 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| 1837 | 1,399,988 59 | " | 16,994 36 | " | " | " | " | " | " |
| 1838 | 2,935,817 73 | " | 103,421 39 | " | " | " | " | " | " |
| 1839 | 3,636,344 24 | " | 132,514 48 | " | " | " | " | " | " |
| 1840 | 4,016,930 33 | " | 132,253 60 | " | " | " | 4,577 61 | 123,978 " | " |
| 1841 | 4,113,751 78 | " | 127,249 40 | " | " | " | " | 25,113 97 | 130,718 60 |
| 1842 | 4,682,134 64 | " | 297,570 89 | " | " | " | 26,607 " | 176,932 " | " |
| 1843 | 5,454,906 10 | " | 339,131 17 | " | " | 5,001 12 | 29,289 05 | 170,515 97 | " |
| 1844 | 6,166,548 94 | " | 394,731 12 | " | " | 33,098 95 | 38,616 90 | 201,334 " | " |
| 1845 | 6,393,309 20 | " | 421,525 24 | " | " | 59,990 34 | 43,960 60 | 192,379 " | " |
| 1846 | 6,893,047 51 | " | 484,136 65 | " | " | 48,721 64 | 41,338 07 | 201,630 30 | " |
| 1847 | 6,835,748 14 | " | 530,050 37 | " | " | 91,891 98 | 48,047 65 | 170,985 " | " |
| 1848 | 6,097,225 " | " | 415,786 88 | " | " | 105,390 22 | 45,035 06 | 97,186 45 | " |
| 1849 | 6,461,472 " | " | 486,182 " | " | " | 71,255 22 | 55,076 01 | 71,976 " | " |
| 1850 | 7,312,524 07 | " | 608,915 99 | " | " | 62,393 49 | 58,244 57 | 89,826 60 | " |
| 1851 | 8,233,810 12 | " | 691,708 46 | " | " | 95,025 29 | 72,124 52 | 81,750 30 | " |
| 1852 | 8,285,339 49 | " | 617,703 34 | " | " | 129,624 04 | 76,865 79 | 60,339 30 | " |
| 1853 | 8,763,922 " | " | 631,309 " | " | " | 172,169 36 | 75,405 " | 57,508 " | 17,851 63 |
| 1854 | 9,248,630 " | " | 608,193 50 | " | " | 182,631 37 | 121,054 25 | 34,956 " | 31,775 10 |
| 1855 | 9,755,740 32 | " | 670,546 42 | " | " | 227,131 10 | 124,601 " | 33,783 " | 60,530 05 |
| 1856 | 10,100,181 18 | " | 623,796 21 | " | " | 286,784 " | 121,933 98 | 24,608 " | 61,768 45 |
| 1857 | 10,429,324 47 | " | 627,043 24 | " | " | 323,225 34 | 112,406 20 | 21,703 80 | 88,027 85 |
| 1858 | 10,458,462 86 | " | 556,392 61 | " | " | 319,062 01 | 144,465 53 | 15,173 20 | 88,179 90 |
| 1859 | 10,721,142 36 | " | 519,707 31 | " | " | 332,207 52 | 168,538 81 | 19,331 50 | 87,917 07 |
| 1860 | 11,305,873 53 | " | 516,015 36 | " | " | 380,816 93 | 169,336 38 | 18,221 00 | 103,150 70 |
| 1861 | 11,908,810 58 | " | 522,992 04 | " | " | 339,426 30 | 144,713 91 | 16,669 50 | 124,345 40 |
| 1862 | 12,405,172 44 | " | 518,502 64 | " | " | 417,491 36 | 113,376 39 | 14,919 30 | 114,535 55 |
| 1863 | 12,888,147 28 | " | 544,136 59 | " | " | 457,996 95 | 131,976 93 | 16,679 30 | 142,250 84 |
| 1864 | 13,477,305 79 | " | 557,492 99 | " | " | 462,010 67 | 146,921 05 | 14,925 60 | 119,446 97 |
| 1865 | 14,589,835 70 | " | 598,940 05 | " | " | 491,055 91 | 156,625 10 | 15,990 70 | 47,094 20 |
| 1866 | 13,335,386 39 | " | 508,092 10 | " | 221,704 62 | 499,018 09 | 168,959 40 | 12,256 91 | 55,129 06 |
| 1867 | 15,043,107 " | " | 628,746 03 | " | 276,591 53 | 523,458 84 | 217,671 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 11 | 46,325 30 |
| 1869 | 16,022,440 95 | " | 653,261 05 | " | 325,594 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 92 | 16,784 87 | 66,525 94 |
| 1871 | 20,468,189 81 | " | 961,268 91 | " | 490,576 40 | 1,144,950 07 | 353,321 87 | 24,483 22 | 75,212 66 |
| 1872 | 21,648,243 43 | " | 805,543 45 | " | 503,232 01 | 851,303 23 | 334,900 12 | 18,117 37 | 60,166 04 |
| 1873 | 23,258,092 83 | " | 749,774 58 | " | 600,148 47 | 377,988 39 | 338,427 74 | 16,480 05 | 66,077 11 |
| 1874 | 27,809,549 16 | " | 881,514 84 | " | 782,042 22 | 975,014 61 | 313,664 24 | 24,974 38 | 77,716 23 |
| 1875 | 29,269,933 54 | " | 878,118 28 | " | 822,130 42 | 1,021,714 47 | 317,529 19 | 21,639 03 | 95,185 55 |
| 1876 | 29,605,565 55 | " | 853,295 62 | " | 835,125 56 | 963,727 72 | 339,457 01 | 19,968 " | 94,110 24 |
| 1877 | 29,159,970 10 | " | 804,630 96 | " | 804,072 47 | 873,201 10 | 302,271 17 | 18,285 67 | 91,831 03 |
| 1878 | 29,881,415 61 | " | 837,824 21 | " | 867,906 66 | 374,476 81 | 262,022 40 | 22,040 43 | 92,682 80 |
| 1879 | 30,476,132 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 | " | 961,991 " | 1,179,435 59 | 238,509 52 | 39,311 69 | 119,073 46 |
| 1881 | 36,183,888 33 | " | 900,808 55 | " | 954,504 83 | 1,337,960 39 | 213,045 73 | 43,605 27 | 115,158 13 |
| 1882 | 38,707,690 01 | " | 937,031 03 | " | 973,618 88 | 1,121,977 97 | 225,877 63 | 40,316 20 | 117,260 95 |
| 1883 | 39,425,171 80 | " | 967,797 45 | 14,272 " | 1,084,162 73 | 2,142,782 12 | 215,152 17 | 48,824 77 | 151,197 25 |
| 1884 | 39,491,760 99 | " | 1,022,363 52 | 21,619 56 | 1,089,904 10 | 1,735,225 22 | 203,209 11 | 53,079 49 | 110,574 14 |
| 1885 | 61,723,313 05 | " | 1,043,268 60 | 28,196 50 | 999,286 32 | 1,867,652 78 | 212,961 23 | 50,435 12 | 157,575 05 |
| 1886 | 33,731,149 60 | 99,519 50 | 974,431 98 | 33,455 50 | 1,021,424 51 | 1,875,434 18 | 206,235 29 | 45,011 36 | 170,669 22 |
| 1887 | 40,003,119 46 | 121,377 10 | 990,135 20 | 35,829 50 | 1,041,189 07 | 1,843,581 78 | 198,511 24 | 45,780 21 | 167,758 59 |
| 1888 | 42,132,745 83 | 133,565 20 | 1,030,412 56 | 32,535 50 | 1,054,707 43 | 1,891,699 19 | 209,731 11 | 56,030 31 | 174,050 11 |
| 1889 | 43,114,318 91 | 143,414 99 | 1,023,981 26 | 35,115 " | 1,065,687 29 | 1,974,796 40 | 218,405 59 | 47,545 60 | 173,570 39 |
| 1890 | 44,939,856 56 | 151,100 60 | 1,080,336 90 | 41,728 " | 1,115,543 27 | 1,917,148 51 | 219,083 33 | 53,031 85 | 184,413 02 |
| 1891 | 46,090,527 15 | 155,870 60 | 1,108,914 92 | 43,064 " | 1,149,377 76 | 2,030,088 78 | 234,976 73 | 57,901 46 | 174,504 96 |
| 1892 | 46,343,215 46 | 185,516 10 | 1,239,631 41 | 37,977 50 | 1,184,979 17 | 2,075,134 31 | 252,934 36 | 60,150 47 | 177,846 96 |
| 1893 | 47,123,501 81 | 163,308 70 | 1,306,002 77 | 61,658 70 | 1,191,049 39 | 2,185,174 90 | 234,378 59 | 69,061 51 | 191,931 55 |
| 1894 | 51,369,632 14 | 170,331 40 | 1,541,544 91 | 72,516 64 | 1,231,930 05 | 2,231,609 97 | 179,465 30 | 72,403 30 | 202,263 06 |
| 1895 | 50,411,339 43 | 171,333 90 | 1,635,394 63 | 63,940 07 | 1,235,118 22 | 2,093,577 76 | 236,026 72 | 63,387 05 | 193,703 76 |
| 1896 | 52,677,800 11 | 182,393 60 | 1,723,496 17 | 67,016 84 | 1,294,551 58 | 2,048,974 76 | 269,436 18 | 86,433 82 | 207,833 98 |
| 1) 1897 | 57,160,274 65 | 197,517 " | 1,877,608 13 | 70,408 07 | 1,409,357 52 | 2,192,513 03 | 282,868 27 | 69,849 43 | 218,659 86 |
| 1) 1898 | 53,977,629 81 | 208,134 80 | 1,836,242 30 | 77,804 03 | 1,559,965 " | 2,402,494 90 | 315,453 50 | 78,071 63 | 243,950 85 |
| 1899 | 64,011,570 72 | 232,201 30 | 2,028,875 " | 86,137 20 | 1,719,613 52 | 2,705,921 69 | 349,931 73 | 86,817 85 | 271,292 12 |
| 1900 | 68,590,602 61 | 233,440 70 | 2,157,523 51 | 88,328 09 | 1,723,534 69 | 2,984,816 98 | 346,261 78 | 88,820 62 | 278,401 97 |
| 1901 | 69,512,292 93 | 234,200 10 | 2,032,531 36 | 87,882 15 | 1,722,231 41 | 2,961,239 99 | 351,625 50 | 83,465 04 | 277,212 73 |
| 1902 | 70,083,242 59 | 236,513 10 | 2,090,718 98 | 91,544 67 | 1,757,342 73 | 3,312,870 22 | 368,032 57 | 91,901 76 | 288,926 73 |
| 1903 | 72,181,916 33 | 241,464 20 | 1,998,838 51 | 95,010 11 | 1,841,101 16 | 3,470,597 92 | 383,979 81 | 95,311 91 | 302,507 27 |
| 1904 | 74,274,290 46 | 249,351 90 | 2,025,499 61 | 99,350 66 | 1,978,000 99 | 3,619,091 31 | 397,258 55 | 99,582 82 | 313,227 82 |
| 1905 | 80,875,581 52 | 262,929 30 | 2,196,190 62 | 104,943 11 | 1,988,983 63 | 3,955,655 63 | 418,093 59 | 105,094 16 | 331,092 88 |
| 1) 1906 | 81,421,974 67 | 271,602 60 | 2,231,081 12 | 111,924 22 | 2,109,363 99 | 4,297,819 20 | 444,242 65 | 111,833 70 | 352,691 02 |
| 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 | 359,291 01 |
| 1) 1908 | 87,690,490 55 | 291,991 60 | 2,432,860 73 | 113,575 38 | 2,165,050 72 | 4,204,616 88 | 455,704 65 | 114,559 90 | 350,275 31 |
| 1909 | 89,480,530 31 | 295,704 90 | 2,544,158 24 | 115,558 91 | 2,094,729 12 | 3,493,955 56 | 258,192 75 | 184,407 54 | 308,409 11 |
| 1910 | 103,103,081 66 | 306,073 " | 3,009,501 85 | 148,555 84 | 2,249,417 78 | 3,752,922 40 | 275,729 78 | 197,688 69 | 324,515 30 |
| 1911 | 99,219,896 57 | 324,481 60 | 2,740,816 50 | 150,796 42 | 2,343,216 86 | 3,898,426 87 | 281,048 03 | 201,787 36 | 331,415 96 |
| 1) 1912 | 102,568,031 67 | 319,593 " | 2,818,833 97 | 154,161 93 | 2,525,598 78 | 4,217,615 32 | 307,931 74 | 210,825 92 | 360,014 07 |
| 1913 | 112,939,867 31 | 367,371 50 | 2,957,235 57 | 155,390 96 | 2,596,647 60 | 4,211,381 72 | 301,836 11 | 250,047 21 | 357,060 71 |
| | 2,667,410,526 31 | 6,274,403 89 | 82,881,274 32 | 1,264,547 83 | 60,132,419 32 | 109,812,567 87 | 14,226,476 17 | 5,444,070 81 | 10,307,344 71 |

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

trains de voyageurs et trains de marchandises.
1913.

| | | 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 60 | » | » | » | » | » | 268,997 60 | 1835 | |
| » | 825,132 85 | » | » | » | » | » | 825,132 85 | 1836 | |
| » | 1,416,982 94 | » | » | » | » | » | 1,416,982 94 | 1837 | |
| » | 3,039,239 12 | » | 58,594 28 | » | » | » | 3,097,833 40 | 1838 | |
| » | 3,837,656 22 | » | 412,183 82 | » | » | » | 4,249,825 04 | 1839 | |
| » | 4,307,759 54 | 92,448 22 | 908,287 51 | 17,199 40 | 9,472 38 | 412,164 82 | 5,335,107 05 | 1840 | |
| » | 4,398,836 95 | 310,615 09 | 1,446,078 27 | 42,960 50 | 442 85 | 1,629,496 71 | 6,226,333 66 | 1841 | |
| » | 5,185,214 63 | 408,164 13 | 1,758,027 47 | 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 | 2,995,591 92 | 8,994,439 33 | 1843 | |
| » | 6,839,319 91 | 806,449 10 | 3,288,162 84 | 124,810 » | 107,539 02 | 4,396,990 96 | 11,226,310 87 | 1844 | |
| » | 7,109,634 38 | 949,748 32 | 4,131,208 16 | 87,621 85 | 113,642 51 | 5,202,115 84 | 12,401,750 22 | 1845 | |
| » | 7,656,934 10 | 930,380 96 | 4,672,771 33 | 91,803 90 | 200,682 74 | 5,915,638 91 | 13,572,673 03 | 1846 | |
| » | 7,676,726 14 | 930,511 12 | 5,781,622 76 | 98,973 » | 178,902 60 | 7,020,609 48 | 14,696,735 62 | 1847 | |
| 20,350 » | 6,186,976 61 | 715,990 19 | 4,679,949 54 | 98,033 67 | 46,871 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 » | 8,156,392 82 | 572,910 66 | 6,997,302 23 | 133,517 » | 92,628 » | 6,886,337 89 | 15,051,780 71 | 1850 | |
| 14,610 » | 9,188,927 69 | 578,102 93 | 6,207,397 49 | 148,909 13 | 164,827 63 | 7,099,537 18 | 16,288,464 87 | 1851 | |
| 15,092 50 | 9,187,104 46 | 821,303 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 | 1,013,617 82 | 11,029,130 » | 181,293 19 | 202,732 » | 12,426,739 01 | 22,697,739 23 | 1854 | |
| 13,097 50 | 10,873,438 39 | 1,133,492 90 | 11,984,451 » | 230,151 95 | 288,562 50 | 13,636,678 35 | 24,510,116 74 | 1855 | |
| 14,462 50 | 11,233,552 30 | 1,127,327 09 | 11,882,342 » | 190,904 55 | 344,413 84 | 13,344,988 08 | 24,578,549 38 | 1856 | |
| 21,010 » | 11,654,230 90 | 1,111,310 44 | 12,085,996 02 | 205,152 68 | 400,927 28 | 13,853,388 42 | 25,507,617 32 | 1857 | |
| 16,980 » | 11,601,716 11 | 1,237,959 09 | 13,717,133 00 | 201,528 23 | 519,588 93 | 15,676,209 90 | 27,277,926 01 | 1858 | |
| 18,220 90 | 11,891,527 27 | 1,300,285 37 | 14,128,704 30 | 255,651 24 | 501,931 52 | 16,186,472 43 | 28,080,999 70 | 1859 | |
| 23,200 55 | 12,519,639 05 | 1,394,321 86 | 14,968,608 60 | 247,103 97 | 474,320 90 | 17,082,355 33 | 29,601,934 38 | 1860 | |
| 23,265 » | 13,069,222 82 | 1,596,794 19 | 17,430,685 97 | 283,472 60 | 529,851 61 | 19,819,073 37 | 32,910,030 19 | 1861 | |
| 10,995 65 | 13,038,085 23 | 1,618,757 95 | 16,408,538 52 | 290,332 43 | 602,591 63 | 18,920,180 53 | 32,528,265 76 | 1862 | |
| 10,161 90 | 14,191,549 79 | 2,013,958 30 | 16,759,094 87 | 296,159 91 | 607,672 72 | 19,678,985 80 | 33,868,435 59 | 1863 | |
| 11,092 » | 14,789,244 27 | 2,086,181 86 | 18,063,305 06 | 352,014 11 | 808,197 29 | 21,309,758 31 | 36,099,002 58 | 1864 | |
| 10,914 99 | 15,910,196 76 | 2,088,608 55 | 18,618,025 80 | 426,896 92 | 1,276,792 15 | 22,408,323 42 | 38,318,780 18 | 1865 | |
| 10,939 91 | 14,840,396 62 | 1,866,106 95 | 19,760,880 06 | 480,230 79 | 1,265,260 94 | 23,316,577 74 | 38,138,974 36 | 1866 | |
| 12,404 51 | 16,763,201 18 | 2,072,214 48 | 19,566,661 10 | 445,539 10 | 1,153,774 09 | 23,236,191 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 | 24,733,698 53 | 41,852,330 98 | 1868 | |
| 17,162 » | 17,966,518 04 | 2,456,438 41 | 20,704,235 18 | 484,614 71 | 1,899,423 56 | 25,420,741 86 | 43,387,234 90 | 1869 | |
| 25,264 60 | 18,285,650 06 | 2,452,424 09 | 22,136,638 03 | 481,939 54 | 1,949,827 56 | 27,020,829 22 | 45,306,470 28 | 1870 | |
| 22,190 31 | 23,543,132 44 | 3,189,611 06 | 34,609,824 87 | 634,230 62 | 4,929,440 30 | 43,363,128 85 | 66,906,259 20 | 1871 | |
| 21,224 74 | 24,245,832 41 | 3,013,996 67 | 36,574,124 70 | 615,168 65 | 3,216,199 03 | 45,418,456 05 | 69,664,288 48 | 1872 | |
| 68,612 39 | 25,476,401 00 | 3,755,853 87 | 40,560,646 60 | 580,011 89 | 1,871,680 47 | 47,168,173 03 | 72,644,574 63 | 1873 | |
| 170,949 67 | 31,018,424 25 | 3,762,871 84 | 49,041,687 50 | 739,166 70 | 2,638,041 73 | 66,181,767 81 | 87,200,192 06 | 1874 | |
| 187,374 35 | 32,613,658 83 | 3,993,416 94 | 49,950,672 21 | 835,224 88 | 1,731,047 95 | 58,510,394 98 | 89,124,045 81 | 1875 | |
| 220,404 02 | 32,921,755 32 | 3,959,870 15 | 50,926,393 33 | 822,991 33 | 1,858,972 71 | 57,596,197 52 | 90,519,922 84 | 1876 | |
| 232,802 00 | 33,333,061 69 | 4,008,959 29 | 50,858,632 12 | 887,849 72 | 2,211,249 12 | 57,976,610 25 | 90,309,704 81 | 1877 | |
| 236,835 67 | 32,598,224 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 | 33,200,936 30 | 4,943,395 25 | 58,475,619 35 | 895,622 07 | 1,910,813 42 | 66,215,650 00 | 99,425,586 39 | 1879 | |
| 274,682 29 | 41,474,689 22 | 4,697,766 05 | 61,466,188 32 | 1,062,220 32 | 2,126,016 49 | 72,352,191 78 | 113,826,881 » | 1880 | |
| 360,185 36 | 40,151,065 89 | 4,913,535 52 | 65,556,716 17 | 1,003,185 07 | 1,673,681 17 | 73,149,117 53 | 113,303,183 63 | 1881 | |
| 317,770 96 | 42,801,823 61 | 5,156,598 52 | 69,590,247 14 | 1,012,940 75 | 1,716,012 26 | 76,481,798 67 | 119,283,622 31 | 1882 | |
| 372,300 77 | 44,429,861 06 | 5,203,355 95 | 69,276,702 65 | 1,113,838 91 | 1,858,8-8 88 | 77,452,806 38 | 121,882,681 45 | 1883 | |
| 446,252 89 | 44,209,683 37 | 5,703,919 65 | 67,269,807 29 | 1,199,724 87 | 1,916,098 58 | 70,028,650 37 | 120,238,337 74 | 1884 | |
| 468,934 22 | 46,553,070 92 | 5,219,047 98 | 61,648,714 44 | 1,088,111 20 | 1,913,472 » | 73,067,342 62 | 119,621,013 54 | 1885 | |
| 443,196 36 | 43,690,561 81 | 5,331,670 78 | 64,175,169 31 | 1,176,364 90 | 2,038,646 30 | 72,724,841 20 | 116,326,402 80 | 1886 | |
| 470,716 25 | 44,924,108 40 | 6,437,896 63 | 70,355,527 43 | 1,136,781 13 | 2,326,536 64 | 70,276,271 83 | 124,300,470 23 | 1887 | |
| 466,675 73 | 47,182,773 70 | 5,508,300 26 | 75,022,341 95 | 1,199,668 21 | 2,438,458 02 | 84,169,008 43 | 131,351,782 14 | 1888 | |
| 470,716 23 | 48,297,581 57 | 5,565,849 39 | 79,065,600 35 | 1,196,391 89 | 2,739,980 96 | 88,587,788 30 | 138,865,369 87 | 1889 | |
| 448,748 29 | 50,150,989 98 | 5,826,231 91 | 81,070,947 11 | 1,271,100 34 | 2,871,628 41 | 91,039,905 77 | 141,190,895 75 | 1890 | |
| 448,041 57 | 51,506,622 95 | 6,002,941 85 | 80,975,111 60 | 1,232,028 35 | 3,019,506 59 | 91,229,588 38 | 142,736,211 33 | 1891 | |
| 442,850 90 | 51,976,126 06 | 6,188,880 » | 77,667,765 87 | 1,224,460 21 | 2,883,879 14 | 87,960,975 22 | 139,937,101 68 | 1892 | |
| 468,424 85 | 57,067,582 83 | 6,220,984 41 | 81,856,771 16 | 1,343,596 83 | 3,058,604 74 | 92,479,550 16 | 145,547,138 92 | 1893 | |
| 461,301 19 | 57,538,744 08 | 6,449,353 31 | 81,828,963 46 | 1,394,130 58 | 2,679,654 47 | 95,392,301 82 | 152,891,046 80 | 1894 | |
| 439,109 17 | 66,537,893 76 | 6,653,180 66 | 86,302,149 99 | 1,869,618 12 | 3,537,454 84 | 97,862,403 61 | 161,400,287 37 | 1895 | |
| 416,018 20 | 69,152,887 24 | 7,089,588 03 | 90,006,157 44 | 1,432,542 74 | 2,606,481 25 | 101,191,704 46 | 160,347,651 70 | 1896 | |
| 431,910 62 | 63,910,068 59 | 7,360,757 71 | 94,778,292 59 | 1,507,148 05 | 2,787,833 41 | 106,534,931 79 | 170,315,000 37 | 1897 | |
| 444,551 52 | 67,204,338 37 | 8,147,346 73 | 103,050,988 97 | 1,681,470 26 | 3,769,365 26 | 116,589,171 22 | 183,793,509 59 | 1898 | |
| 444,021 76 | 72,546,292 90 | 8,981,155 09 | 113,758,904 37 | 1,898,924 26 | 3,966,520 48 | 128,596,504 20 | 201,142,737 10 | 1899 | |
| 451,770 85 | 76,933,435 83 | 9,032,971 19 | 117,769,075 23 | 1,918,930 11 | 3,404,955 71 | 132,160,932 24 | 209,096,365 07 | 1900 | |
| 450,058 77 | 70,729,942 01 | 8,904,827 95 | 117,033,024 04 | 1,910,733 02 | 2,975,832 85 | 130,917,317 86 | 207,647,256 87 | 1901 | |
| 487,230 15 | 78,726,022 48 | 9,178,206 28 | 123,203,423 02 | 1,991,473 89 | 2,173,351 15 | 136,548,455 14 | 215,271,477 62 | 1902 | |
| 754,291 08 | 81,367,089 37 | 9,616,127 76 | 129,192,181 35 | 2,085,079 85 | 2,021,434 67 | 143,514,823 03 | 221,881,912 » | 1903 | |
| 407,580 49 | 83,528,337 61 | 9,866,231 05 | 134,044,961 47 | 2,158,972 74 | 2,716,364 51 | 148,785,529 77 | 232,314,767 38 | 1904 | |
| 532,224 74 | 90,771,765 18 | 10,389,014 67 | 142,269,032 26 | 2,282,110 56 | 1,860,808 83 | 158,796,968 32 | 247,598,731 50 | 1905 | |
| 524,106 57 | 91,873,542 81 | 11,091,065 92 | 152,164,158 16 | 2,430,979 78 | 1,364,203 44 | 160,940,407 30 | 259,833,950 11 | 1906 | |
| 513,819 29 | 96,499,171 01 | 11,194,358 04 | 154,893,237 78 | 2,475,850 73 | 171,183 85 | 168,389,262 70 | 264,879,433 71 | 1907 | |
| 516,947 16 | 98,567,876 58 | 10,401,300 18 | 164,427,804 89 | 2,511,793 90 | 3,845,954 12 | 170,066,315 12 | 268,352,413 95 | 1908 | |
| 460,542 10 | 114,145,113 61 | 11,169,510 73 | 177,319,282 08 | 2,583,841 57 | 3,980,945 19 | 181,161,229 05 | 280,729,103 68 | 1909 | |
| 413,673 31 | 109,287,450 28 | 11,633,156 89 | 188,021,927 54 | 2,583,841 57 | 3,421,092 98 | 194,454,719 69 | 308,599,832 20 | 1910 | |
| 459,264 60 | 114,918,462 01 | 12,549,718 » | 202,160,356 49 | 2,749,715 36 | 1,761,120 99 | 201,005,046 00 | 313,292,497 27 | 1911 | |
| 487,243 45 | 124,960,645 17 | 12,545,975 44 | 201,333,334 71 | 2,766,830 » | 1,563,750 84 | 215,927,529 01 | 331,548,391 62 | 1912 | |
| 17,25,980 76 | 2,927,683 63 21 | 73,912 85 71 | 4,511 08 13 32 | 71,000 88 17 | 115,004,79 18 | 1,012,931,372 91 | 6,000 64 18 96 | 1913 | |

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

| ANNEES. | 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'oseraies, etc. | de vidanges. | du mobilier et du matériel hors d'usage. | d'objets non réclamés. | d'arbres, de plantations d'her- bages. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1835 | " | " | " | " | " | " | " | " | 365 " | " | " |
| 1836 | " | " | " | 461 16 | " | " | " | " | " | " | " |
| 1837 | " | " | " | 892 24 | " | " | " | " | " | " | " |
| 1838 | " | " | " | 25 " | " | " | " | " | " | 409 26 | " |
| 1839 | " | " | " | 1,170 69 | " | " | " | " | 30,997 90 | 893 23 | " |
| 1840 | " | " | " | 11,258 65 | " | " | " | " | 8,814 10 | 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 43 | " |
| 1843 | " | 310,862 07 | 310,862 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 00 | 305,630 00 | 13,512 40 | " | 26 " | " | 306 50 | 208 " | 2,450 18 | " |
| 1847 | " | 70,619 61 | 70,619 61 | 18,988 44 | " | 22,853 46 | " | 782 24 | 2,272 80 | 3,853 00 | " |
| 1848 | " | 59,933 38 | 59,933 38 | 17,025 86 | " | 22,188 47 | " | 712 18 | 12,839 70 | 3,473 20 | " |
| 1849 | " | 86,651 54 | 86,651 54 | 9,904 64 | " | 13,041 93 | 9,818 95 | 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 | 651 10 |
| 1851 | " | 25,591 17 | 25,591 17 | 8,787 65 | " | 12,285 37 | 8,918 15 | 583 " | 3,988 25 | 2,900 32 | 3,450 25 |
| 1852 | " | 2,745 50 | 2,745 50 | 8,700 19 | " | 27,021 87 | 11,545 45 | 612 50 | 5,740 35 | 7,838 22 | 3,955 83 |
| 1853 | " | 775 " | 775 " | 8,817 89 | " | 25,815 60 | 7,733 35 | 562 50 | 2,907 20 | 2,007 00 | 5,090 " |
| 1854 | " | 4,533 22 | 4,533 22 | 8,879 49 | " | 25,738 65 | 10,334 10 | 577 " | 5,371 80 | 3,346 70 | 4,977 60 |
| 1855 | " | 9,130 30 | 9,130 30 | 9,028 14 | " | 28,236 65 | 10,391 15 | 647 50 | 4,362 50 | 8,705 40 | 47,537 25 |
| 1856 | " | 6,385 50 | 6,385 50 | 10,313 62 | 86 50 | 28,238 05 | 12,508 15 | 833 " | 14,526 40 | 1,156 20 | 61,189 50 |
| 1857 | (2) 1,361,882 90 | 18,709 74 | 1,380,692 73 | 10,403 68 | 355 " | 26,870 99 | 12,088 32 | 813 " | 13,803 70 | 5,119 70 | 12,884 50 |
| 1858 | " | 43,187 92 | 43,187 92 | 11,173 33 | 374 84 | 28,145 63 | 10,394 05 | 919 " | 2,154 50 | 4,171 50 | 7,130 55 |
| 1859 | 278,299 24 | 30,903 13 | 317,302 37 | 10,185 07 | 241 67 | 29,435 58 | 9,228 30 | 1,951 " | 3,893 70 | 3,779 40 | 8,849 11 |
| 1860 | " | 34,139 02 | 34,139 02 | 9,688 12 | 3,759 " | 30,328 75 | 11,780 30 | 1,984 " | 199 " | 3,429 80 | 3,978 50 |
| 1861 | " | 26,593 03 | 26,593 03 | 9,149 60 | 877 25 | 32,251 05 | 11,460 13 | 2,454 " | 2,461 70 | 3,234 93 | 3,694 50 |
| 1862 | " | 1,306 11 | 1,306 11 | 8,006 14 | 2,114 34 | 30,912 08 | 12,256 61 | 1,108 63 | 17,910 40 | 1,990 " | 5,975 50 |
| 1863 | 104,000 " | 1,905 83 | 105,905 83 | 12,084 57 | 1,145 93 | 29,867 10 | 9,147 76 | 1,015 " | 18,248 30 | 3,842 20 | 5,237 20 |
| 1864 | 3,000 " | 53,113 28 | 56,113 28 | 9,320 19 | 1,247 78 | 29,003 57 | 10,661 28 | 1,101 50 | 10,661 28 | 1,366 30 | 3,260 50 |
| 1865 | " | 13,306 60 | 13,306 60 | 10,060 02 | 934 33 | 30,211 32 | 12,553 38 | 1,306 " | 9,438 75 | 4,145 65 | 6,541 27 |
| 1866 | 744 14 | 6,231 39 | 6,028 53 | 11,417 70 | 6,927 05 | 50,217 59 | 7,739 " | 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 " | 84,844 56 | 10,633 06 | 1,241 50 | 10,633 06 | 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 65 | 55,653 08 | 7,663 50 | 1,322 59 | 7,670 10 | 9,027 75 | 6,761 " |
| 1870 | " | 18,250 69 | 18,250 69 | 10,970 24 | 1,632 88 | " | 8,901 96 | 1,573 75 | 20,586 20 | 9,168 60 | 14,309 " |
| 1871 | " | 15,308 49 | 15,308 49 | 11,235 57 | 1,834 18 | " | 13,504 53 | 3,879 30 | 9,406 " | 13,457 76 | 11,089 70 |
| 1872 | " | 5,344 09 | 5,344 09 | 11,823 27 | 20,295 61 | " | 15,521 41 | 2,609 26 | 15,521 41 | 16,629 05 | 7,750 40 |
| 1873 | " | 2,423 48 | 2,423 48 | 11,417 02 | 9,248 47 | " | 12,297 71 | 2,651 79 | 70,141 25 | 32,374 70 | 5,551 80 |
| 1874 | " | 11,229 65 | 11,229 65 | 12,749 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 | 2,094 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 " | 25,898 15 | 5,484 72 |
| 1877 | " | 45,233 89 | 45,233 89 | 24,198 77 | 20,115 79 | " | 13,291 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 | 5,607 " | 11,334 80 | 5,493 85 |
| 1879 | " | 100,057 16 | 100,057 16 | 28,230 64 | 16,388 94 | " | 21,438 50 | 2,165 20 | 16,386 " | 12,314 30 | 7,243 51 |
| 1880 | " | 123,263 86 | 123,263 86 | 29,202 65 | 15,175 52 | " | 18,556 11 | 2,122 45 | 6,348 50 | 8,868 25 | 5,174 66 |
| 1881 | " | 235,102 05 | 235,102 05 | 29,062 87 | 13,260 13 | " | 16,388 27 | 1,070 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 01 |
| 1884 | " | 77,598 36 | 77,598 36 | 21,588 10 | 16,525 35 | " | 13,278 95 | 344 34 | 6,949 " | 18,139 10 | 10,721 50 |
| 1885 | " | 80,212 78 | 80,212 78 | 24,114 12 | 17,764 27 | " | 13,838 41 | " | 16,822 23 | 18,000 70 | 10,575 85 |
| 1886 | " | 69,853 21 | 69,853 21 | 26,219 55 | 15,292 91 | " | 13,127 66 | " | 10,811 50 | 13,507 30 | 6,685 70 |
| 1887 | " | 161,589 43 | 161,589 43 | 22,084 43 | 14,429 95 | " | 11,865 93 | " | 11,812 " | 12,475 20 | 4,094 70 |
| 1888 | " | 111,474 39 | 111,474 39 | 23,326 38 | 11,089 19 | " | 11,673 34 | " | 15,707 81 | 13,437 08 | 5,982 01 |
| 1889 | " | 86,079 63 | 86,079 63 | 22,137 85 | 4,744 07 | " | 10,059 96 | " | 10,559 50 | 12,215 73 | 2,930 60 |
| 1890 | " | 63,168 35 | 63,168 35 | 29,976 08 | 6,464 56 | " | 7,460 54 | " | 5,700 " | 13,120 42 | 2,161 50 |
| 1891 | " | 43,780 79 | 43,780 79 | 19,783 25 | 7,129 21 | " | 7,424 75 | " | 19,058 62 | 13,824 " | 6,432 " |
| 1892 | 356,970 24 | 37,105 88 | 394,076 12 | 21,442 90 | 6,921 87 | " | 7,501 85 | " | 6,415 " | 19,543 35 | 23,071 16 |
| 1893 | " | 49,479 95 | 49,479 95 | 19,171 57 | 6,797 85 | " | 8,309 61 | " | 7,566 15 | 12,745 91 | 5,140 83 |
| 1894 | 200,400 37 | 52,571 56 | 261,980 93 | 19,520 27 | 7,137 43 | " | 6,781 45 | " | 23,338 45 | 13,290 31 | 6,832 06 |
| 1895 | " | 19,617 11 | 19,617 11 | 18,430 46 | 7,575 15 | " | 7,432 92 | " | 4,973 " | 13,783 94 | 11,916 70 |
| 1896 | 1,886,108 22 | 48,047 78 | 1,934,156 " | 28,531 30 | 10,844 92 | " | 6,964 82 | " | 12,097 40 | 15,326 09 | 7,817 75 |
| 1897 | " | 19,706 38 | 19,706 38 | 20,706 14 | 7,077 42 | " | 6,923 40 | " | 11,526 " | 12,737 50 | 6,556 20 |
| 1898 | " | 60,015 02 | 60,015 02 | 20,229 00 | 12,223 20 | " | 6,103 47 | " | 10,180 90 | 13,785 01 | 7,372 20 |
| 1899 | " | 30,728 13 | 30,728 13 | 20,269 00 | 11,014 56 | " | 4,868 32 | " | 9,880 30 | 24,911 23 | 14,380 23 |
| 1900 | (1) 1,361,892 90 | 19,874 64 | 1,381,767 54 | 18,209 49 | 7,619 64 | " | 4,135 07 | " | 18,171 32 | 21,783 " | 20,551 50 |
| 1901 | 44,639 84 | 51,203 64 | 95,903 48 | 19,690 55 | 30,932 23 | " | 3,583 88 | " | 29,276 " | 26,775 40 | 19,241 40 |
| 1902 | 84,478 98 | 27,206 36 | 111,685 34 | 21,471 64 | 146,231 93 | " | 2,912 68 | " | 14,756 14 | 24,992 52 | 10,400 36 |
| 1903 | 99,697 20 | 85,739 55 | 185,436 75 | 23,157 14 | 210,008 68 | " | 3,038 56 | " | 32,918 90 | 21,614 39 | 10,568 88 |
| 1904 | 134,133 49 | 69,877 79 | 204,011 28 | 117,674 11 | 287,325 23 | " | 6,138 49 | " | 28,500 80 | 21,108 10 | 23,125 21 |
| 1905 | 157,039 76 | 69,284 " | 226,323 76 | 34,259 98 | 429,341 82 | " | 3,326 82 | " | 59,922 10 | 24,174 83 | 11,545 85 |
| 1906 | 26,973 93 | 281,586 60 | 308,560 53 | 31,630 42 | 542,931 05 | " | 2,444 35 | " | 82,068 80 | 28,626 73 | 23,216 80 |
| 1907 | 2,291,448 44 | 61,059 54 | 2,352,507 98 | 31,853 85 | 195,033 75 | " | 3,121 45 | " | 82,873 12 | 30,091 32 | 20,768 12 |
| 1908 | 16,137 69 | 612,722 51 | 628,860 10 | 39,948 06 | 661,504 05 | " | 2,235 29 | " | 134,402 12 | 29,969 75 | 39,270 40 |
| 1909 | 5,941 23 | 39,814 01 | 45,755 84 | 66,694 19 | 659,635 95 | " | 3,417 87 | " | 74,363 87 | 25,082 20 | 34,989 63 |
| 1910 | 120,216 83 | 82,655 21 | 182,872 04 | 54,983 12 | 687,552 31 | " | 3,032 30 | " | 87,334 60 | 29,582 19 | 18,910 00 |
| 1911 | 916,875 98 | 37,358 15 | 954,234 13 | 64,573 49 | 601,615 33 | " | 2,175 62 | " | 34,422 49 | 30,481 06 | 10,726 85 |
| 1912 | 6,297 86 | 86,721 77 | 92,019 63 | 69,583 93 | 715,147 38 | " | 2,109 01 | " | 72,535 94 | 36,919 59 | 12,871 55 |
| 1913 (3) | 11,633 98 | 411,459 38 | 423,093 36 | 69,046 51 | 336,919 25 | " | 1,993 31 | " | 75,010 10 | 39,827 60 | 41,635 65 |
| | 8,770,146 05 | 5,899,940 19 | 12,440,096 74 | 1,650,875 82 | 6,399,219 80 | 790,803 42 | 616,832 81 | 68,940 83 | 1,629,017 16 | 1,039,922 81 | 789,636 71 |

(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 1913.

| 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). | ANNEES. |
|---------------------|-------------------------|---|---|---|---------------------------|--|--|-------------------------|---------|
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| " | " | " | " | " | " | " | 305 " | 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 84 | 345,241 61 | 1843 |
| " | " | " | " | " | " | " | 21,149 88 | 84,488 41 | 1844 |
| " | " | " | " | " | " | " | 19,099 99 | 176,724 04 | 1845 |
| " | " | " | " | " | " | " | 26,998 19 | 332,629 09 | 1846 |
| " | " | " | " | " | " | 10,465 11 | 79,652 48 | 150,272 09 | 1847 |
| " | " | 2,245 44 | " | " | " | 31,171 64 | 16,589 83 | 75,050 68 | 1848 |
| " | " | 48 42 | " | " | " | 10,771 36 | 80,096 75 | 136,748 29 | 1849 |
| 178 50 | " | 124 81 | " | " | " | 15,073 08 | 47,260 06 | 85,235 96 | 1850 |
| 87 79 | " | 101 81 | " | " | " | 9,023 " | 49,826 62 | 76,417 79 | 1851 |
| 285 77 | " | " | " | " | " | 5,376 05 | 70,829 46 | 73,574 96 | 1852 |
| 146 87 | " | " | " | " | " | 14,381 " | 67,683 16 | 68,458 16 | 1853 |
| " | " | " | " | " | " | 20,493 08 | 80,835 20 | 85,368 51 | 1854 |
| 015 75 | " | " | " | " | " | 9,575 13 | 114,083 72 | 123,214 02 | 1855 |
| 228 60 | " | " | " | " | " | 7,082 67 | 126,548 44 | 132,933 94 | 1856 |
| 2,089 81 | " | " | " | " | " | 9,300 02 | 97,327 42 | 1,471,930 16 | 1857 |
| 673 46 | " | " | " | " | " | 30,327 10 | 102,880 30 | 140,068 22 | 1858 |
| 992 06 | " | " | " | " | " | 29,222 11 | 96,469 40 | 413,771 77 | 1859 |
| 1,032 " | " | " | " | " | " | 17,910 02 | 84,026 45 | 118,165 47 | 1860 |
| 730 57 | " | " | " | " | " | 15,411 81 | 81,927 03 | 108,520 06 | 1861 |
| 330 81 | " | " | " | " | " | 32,449 94 | 113,455 61 | 114,701 72 | 1862 |
| 1,067 56 | " | " | " | " | " | 27,059 77 | 107,978 72 | 213,884 55 | 1863 |
| 279 95 | " | " | " | " | " | 19,998 24 | 230,914 32 | 287,037 60 | 1864 |
| 666 59 | 1,425 60 | " | " | " | " | 9,276 13 | 20,000 " | 104,886 80 | 1865 |
| 1,160 60 | 13,468 85 | " | " | " | " | 730 06 | 20,000 " | 117,951 64 | 1866 |
| 1,509 70 | 16,296 55 | " | " | " | " | 189 63 | 20,000 " | 165,165 72 | 1867 |
| 1,976 24 | 19,398 85 | " | " | " | " | 122 64 | " | 135,492 58 | 1868 |
| 772 73 | " | " | " | " | " | 48 " | " | 122,274 75 | 1869 |
| 511 43 | " | " | " | " | " | " | " | 68,195 35 | 1870 |
| 2,920 74 | " | " | " | " | " | " | " | 84,498 47 | 1871 |
| 2,601 60 | " | " | 7,483 80 | " | " | " | " | 172,988 04 | 1872 |
| 1,325 27 | " | " | 22,233 97 | " | " | " | " | 153,768 14 | 1873 |
| 2,010 99 | " | " | 22,568 42 | " | " | " | " | 125,834 43 | 1874 |
| 1,899 94 | " | " | 21,915 47 | " | " | " | " | 107,889 78 | 1875 |
| 2,628 51 | " | " | " | " | " | " | " | 109,735 42 | 1876 |
| 1,547 47 | " | " | " | " | " | " | " | 107,656 99 | 1877 |
| 1,556 90 | " | " | " | " | " | " | " | 93,794 68 | 1878 |
| 3,245 87 | " | " | " | " | " | " | " | 105,708 99 | 1879 |
| 1,271 46 | " | " | " | " | " | " | " | 83,786 01 | 1880 |
| 1,785 67 | " | " | " | " | " | " | " | 102,343 69 | 1881 |
| 2,177 43 | " | " | " | " | " | " | " | 90,131 37 | 1882 |
| 2,779 05 | " | " | " | " | " | " | " | 101,086 62 | 1883 |
| 2,738 65 | " | " | " | " | " | " | " | 90,285 39 | 1884 |
| 1,919 23 | " | " | " | " | " | " | " | 104,474 24 | 1885 |
| 1,947 86 | " | " | " | 323 61 | " | " | " | 89,887 30 | 1886 |
| 1,802 40 | " | " | " | 371 80 | " | " | " | 79,981 89 | 1887 |
| 1,482 95 | " | " | " | 487 27 | " | " | " | 87,506 41 | 1888 |
| 2,127 26 | " | " | " | 563 88 | " | " | " | 64,714 47 | 1889 |
| 2,210 32 | " | " | " | 912 38 | " | " | " | 60,923 32 | 1890 |
| 2,930 69 | " | " | " | 2,031 34 | " | " | " | 80,344 49 | 1891 |
| 2,345 95 | " | " | " | 1,499 06 | " | " | " | 80,247 92 | 1892 |
| 3,178 48 | " | " | " | 979 21 | " | " | " | 62,857 08 | 1893 |
| 3,065 10 | " | " | " | 732 73 | " | " | " | 84,829 18 | 1894 |
| 4,781 65 | " | " | " | 678 46 | " | " | " | 67,853 73 | 1895 |
| 3,827 18 | " | " | " | 282 43 | " | " | " | 68,647 29 | 1896 |
| 3,723 26 | " | " | " | 296 32 | " | " | " | 68,639 86 | 1897 |
| 2,931 82 | " | " | " | 859 78 | " | " | " | 80,477 47 | 1898 |
| 4,064 33 | " | " | " | 782 54 | " | " | " | 83,418 62 | 1899 |
| 3,910 49 | " | " | " | 1,036 46 | " | " | " | 101,571 41 | 1900 |
| 3,166 86 | " | " | " | 2,927 03 | " | " | " | 136,269 93 | 1901 |
| 2,749 10 | " | " | " | 2,068 66 | " | " | " | 226,212 74 | 1902 |
| 3,072 24 | " | " | " | 2,838 82 | " | " | " | 312,594 47 | 1903 |
| 3,361 23 | " | " | " | 2,375 80 | " | " | " | 488,414 74 | 1904 |
| 4,217 45 | " | " | " | 1,439 90 | " | " | " | 507,371 33 | 1905 |
| 3,485 96 | " | " | " | 1,284 61 | " | " | " | 716,420 24 | 1906 |
| 3,660 74 | " | " | " | 2,127 06 | " | " | " | 769,796 17 | 1907 |
| 3,153 02 | " | " | " | 2,932 04 | " | " | " | 802,728 46 | 1908 |
| 4,062 34 | " | " | " | 2,200 59 | " | " | " | 858,837 32 | 1909 |
| 5,608 94 | " | " | " | 675 03 | " | " | " | 897,050 61 | 1910 |
| 4,116 72 | " | " | " | 802 25 | " | " | " | 749,705 73 | 1911 |
| 4,187 58 | " | " | " | 1,573 70 | " | " | " | 925,110 82 | 1912 |
| | " | " | " | 1,066 30 | " | " | " | 791,070 49 | 1913 |
| 137,978 20 | 50,889 85 | 2,520 51 | 74,131 66 | 34,987 89 | 342,037 42 | 200,000 " | 13,671,246 15 | 28,111,313 80 | |

| ANNÉES. | DROITS CONSTATÉS. | | | RECOUVREMENTS | |
|----------------|-----------------------------------|---|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| | RECETTES de l'exploitation. | Parts des lignes concedées et exploitées par L'ÉTAT. | RESTE pour le Trésor. | AU COURS de l'exercice. | APRÈS LA FIN de l'exercice. |
| | (a) | (b) | (a) | | |
| 1835 . . . | 265,997 50 | » | 265,997 50 | 265,997 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 | 407,927 09 |
| 1840 . . . | 5,335,167 05 | » | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | » |
| 1841 . . . | 6,226,333 66 | » | 6,226,333 66 | 6,226,333 66 | 708 10 |
| 1842 . . . | 7,458,774 29 | » | 7,458,774 29 | 7,458,774 29 | » |
| 1843 . . . | 8,994,439 33 | » | 8,994,439 33 | 8,994,284 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 | 12,322,632 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 | 159,890 58 | 12,077,885 03 | 11,923,332 43 | 154,552 60 |
| 1849 . . . | 13,241,431 78 | 305,510 87 | 12,935,920 91 | 12,594,467 42 | » |
| 1850 . . . | 15,051,780 71 | 336,155 01 | 14,693,625 16 | 14,663,625 10 | » |
| 1851 . . . | 16,269,464 87 | 492,976 40 | 15,885,488 47 | 15,885,488 47 | » |
| 1852 . . . | 17,317,238 69 | 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 | 21,266,619 90 | 501,265 69 |
| 1855 . . . | 24,510,116 74 | 1,201,437 75 | 23,308,678 99 | 22,802,360 83 | 428,362 90 |
| 1856 . . . | 24,578,540 38 | 1,424,423 90 | 23,154,116 48 | 22,433,177 81 | 608,010 44 |
| 1857 . . . | 25,507,617 32 | 1,509,080 71 | 23,998,536 61 | 23,061,930 54 | 1,981,151 40 |
| 1858 . . . | 27,277,926 01 | 1,683,006 08 | 25,594,919 93 | 24,559,007 73 | 1,062,230 38 |
| 1859 . . . | 28,080,999 70 | 1,767,652 77 | 26,313,346 93 | 25,601,874 37 | 651,472 56 |
| 1860 . . . | 29,691,994 38 | 1,809,374 68 | 27,801,619 70 | 26,606,046 32 | 1,154,057 83 |
| 1861 (c) . . . | 32,910,030 19 | 1,980,516 15 | 30,919,514 04 | 29,744,328 64 | 1,175,185 40 |
| 1862 . . . | 32,648,265 76 | 2,000,941 10 | 30,547,324 66 | 29,095,873 70 | 1,492,368 42 |
| 1863 . . . | 33,868,415 59 | 2,147,171 22 | 31,721,264 37 | 30,242,274 77 | 1,478,089 60 |
| 1864 . . . | 36,099,002 55 | 2,357,471 18 | 33,741,531 40 | 32,396,931 » | 1,344,600 40 |
| 1865 . . . | 38,318,780 18 | 2,489,408 34 | 35,829,371 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 . . . | 49,001,392 95 | 3,372,306 88 | 36,629,086 07 | 32,166,933 95 | 6,645,628 45 |
| 1868 . . . | 41,852,330 98 | 3,671,291 63 | 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 | 36,574,577,82 | 2,975,193 09 |
| 1870 . . . | 45,306,479 28 | 3,473,132 97 | 41,833,346 31 | 38,413,318 69 | 3,411,712 20 |
| 1871 . . . | 66,906,259 29 | 8,947,687 76 | 57,958,571 53 | 49,945,954 42 | 7,205,859 91 |
| 1872 . . . | 69,664,268 46 | 9,984,603 31 | 59,679,485 15 | 54,163,427 34 | 4,265,098 82 |
| 1873 . . . | 72,644,574 63 | 10,933,325 51 | 61,711,249 12 | 54,985,538 90 | 6,784,714 09 |
| 1874 . . . | 87,200,192 06 | 10,914,315 02 | 76,285,877 04 | 69,617,469 99 | 7,584,935 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 | 3,577,066 07 |
| 1877 . . . | 91,809,704 84 | 3,261,685 10 | 87,048,019 74 | 83,873,058 58 | 3,306,860 24 |
| 1878 . . . | 94,205,915 14 | 3,454,483 63 | 90,741,431 51 | 86,705,476 35 | 4,204,414 51 |
| 1879 . . . | 99,425,585 39 | 3,620,424 41 | 95,805,161 98 | 91,428,519 79 | 4,758,544 67 |
| 1880 . . . | 113,826,981 » | 4,504,122 39 | 109,322,758 61 | 103,123,670 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 63 | 3,758,184 06 |
| 1883 . . . | 121,882,667 45 | 4,253,359 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 | 3,929,998 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 | 2,817,500 57 |
| 1887 . . . | 124,200,470 23 | 4,054,734 73 | 120,145,735 50 | 116,970,065 90 | 3,175,669 60 |
| 1888 . . . | 131,351,782 14 | 4,130,024 43 | 127,221,757 71 | 124,524,097 90 | 2,607,659 81 |
| 1889 . . . | 136,855,369 87 | 4,385,908 14 | 132,469,463 73 | 128,549,772 27 | 3,920,691 46 |
| 1890 . . . | 141,100,895 75 | 4,576,115 53 | 136,524,780 22 | 133,479,651 34 | 3,135,128 88 |
| 1891 . . . | 142,736,211 33 | 4,633,667 91 | 138,082,543 42 | 135,333,216 13 | 2,753,091 87 |
| 1892 . . . | 139,937,101 88 | 4,495,228 91 | 135,441,872 97 | 133,143,332 31 | 3,125,642 79 |
| 1893 . . . | 145,517,138 99 | 4,789,256 27 | 140,737,882 72 | 137,133,511 61 | 3,602,209 27 |
| 1894 . . . | 152,891,048 50 | 5,079,797 30 | 147,811,249 50 | 145,330,053 62 | 2,481,189 88 |
| 1895 . . . | 154,409,287 37 | 5,083,513 98 | 149,316,773 39 | 146,097,265 71 | 3,146,369 » |
| 1896 . . . | 160,347,651 70 | 5,290,030 33 | 155,057,571 37 | 151,469,754 74 | 3,009,918 47 |
| 1897 (d) . . . | 180,177,173 39 | 5,282,707 09 | 174,694,166 30 | 171,060,874 28 | 3,693,662 50 |
| 1898 . . . | 194,427,029 81 | 6,120,533 55 | 188,306,196 25 | 177,674,365 48 | 5,231,530 67 |
| 1899 . . . | 201,142,737 10 | 5,530,348 14 | 195,612,388 95 | 195,176,238 89 | 3,817,731 09 |
| 1900 . . . | 203,098,368 07 | 4,725,848 56 | 204,370,519 51 | 201,175,634 86 | 3,159,040 97 |
| 1901 . . . | 207,647,259 87 | 4,505,566 56 | 203,031,693 31 | 199,783,376 46 | 3,331,575 77 |
| 1902 . . . | 215,274,477 02 | 4,663,394 73 | 210,611,082 89 | 206,183,518 48 | 4,517,594 85 |
| 1903 . . . | 224,981,912 » | 4,787,841 97 | 220,094,070 03 | 216,628,410 21 | 3,265,659 82 |
| 1904 . . . | 232,314,767 38 | 5,035,622 07 | 227,279,145 31 | 223,994,115 90 | 3,284,999 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 | 6,742,625 65 | 263,233,246 44 | 258,834,354 84 | 4,308,991 60 |
| 1908 (f) . . . | 268,537,413 95 | 5,736,407 34 | 263,801,006 61 | 260,770,981 » | 2,051,622 56 |
| 1909 (g) . . . | 269,881,851 37 | 6,8-6,168 02 | 273,095,683 75 | 272,685,099 11 | 2,400,684 24 |
| 1910 . . . | 368,519,833 30 | 6,514,590 24 | 302,085,243 06 | 297,506,912 90 | 4,578,330 10 |
| 1911 . . . | 313,292,497 27 | 6,804,132 74 | 308,488,364 53 | 304,839,440 62 | 1,618,923 01 |
| 1912 (h) . . . | 330,615,865 76 | 7,039,102 72 | 313,576,763 63 | 312,388,306 68 | 990,315 54 |
| 1913 . . . | 341,075,393 69 | 7,152,504 63 | 333,922,898 06 | 333,095,181 18 | 826,665 59 |
| | 8,012,584,311 45 | 281,316,064 41 | 7,768,268,276 50 | | |

sement des recettes brutes.

| EFFECTUÉS. | | SOMMES à RECQUVREK. | Parts du Trésor dans les recettes du chemin de fer. (a) | ANNÉES. | Observations. |
|--------------------------|----------------------|---------------------------|---|---------|---------------|
| POUR chaque exercice. | DEPUIS L'ORIGINE. | | | | |
| 268,997 50 | 268,997 50 | " | 268,997 50 | 1833 | |
| 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 | |
| 4,219,815 04 | 9,858,771 73 | " | 9,858,771 73 | 1839 | |
| 6,335,107 05 | 15,193,938 78 | " | 15,193,938 78 | 1840 | |
| 6,226,313 68 | 21,420,272 44 | " | 21,420,272 44 | 1841 | |
| 7,458,774 29 | 28,879,046 73 | " | 28,879,046 73 | 1842 | |
| 8,994,439 33 | 37,873,486 06 | " | 37,873,486 06 | 1843 | |
| 11,226,310 87 | 49,099,796 93 | " | 49,099,796 93 | 1844 | |
| 12,401,750 22 | 61,501,547 15 | " | 61,501,547 15 | 1845 | |
| 13,572,573 03 | 75,074,120 18 | " | 75,074,120 18 | 1846 | |
| 14,650,367 30 | 89,724,487 48 | " | 89,724,487 48 | 1847 | |
| 12,077,885 43 | 101,802,372 51 | " | 101,802,372 51 | 1848 | |
| 12,935,920 91 | 114,738,293 42 | " | 114,738,293 42 | 1849 | |
| 14,663,825 10 | 129,401,918 52 | " | 129,401,918 52 | 1850 | |
| 15,885,484 47 | 145,287,406 00 | " | 145,287,406 00 | 1851 | |
| 16,913,207 54 | 162,200,614 53 | " | 162,200,614 53 | 1852 | |
| 18,070,468 26 | 181,271,082 79 | " | 181,271,082 79 | 1853 | |
| 21,767,885 59 | 203,038,968 38 | " | 203,038,968 38 | 1854 | |
| 23,330,741 73 | 226,269,712 11 | 77,935 26 | 226,347,647 37 | 1855 | |
| 23,061,186 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 | |
| 30,019,514 04 | 384,088,186 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 | |
| 33,711,531 60 | 480,139,821 40 | " | 480,139,821 40 | 1864 | |
| 35,608,637 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 | |
| 36,816,562 40 | 587,256,609 58 | 461,224 07 | 587,725,833 65 | 1867 | |
| 38,194,890 83 | 625,440,500 41 | 447,372 64 | 625,896,872 05 | 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 | |
| 57,172,814 33 | 764,297,148 54 | 1,216,301 97 | 765,513,450 51 | 1871 | |
| 58,428,529 10 | 822,725,674 70 | 2,463,260 96 | 825,188,935 68 | 1872 | |
| 61,780,273 03 | 884,505,947 78 | 2,394,237 " | 887,900,181 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 | 2,937,405 06 | 1,041,069,709 34 | 1875 | |
| 80,470,164 07 | 1,118,552,469 25 | 3,002,467 18 | 1,121,554,931 43 | 1876 | |
| 87,179,918 82 | 1,205,732,418 07 | 2,870,538 10 | 1,208,603,956 17 | 1877 | |
| 90,901,890 66 | 1,295,612,306 93 | 1,299,314,387 68 | 1,299,314,387 68 | 1878 | |
| 95,187,064 46 | 1,392,829,373 39 | 2,320,176 27 | 1,395,149,549 66 | 1879 | |
| 109,317,044 72 | 1,502,146,416 11 | 2,321,592 16 | 1,504,472,708 27 | 1880 | |
| 108,953,600 62 | 1,611,100,016 73 | 2,084,681 24 | 1,613,181,900 97 | 1881 | |
| 115,134,863 74 | 1,726,233,880 47 | 2,023,896 53 | 1,728,257,777 " | 1882 | |
| 117,589,308 14 | 1,843,833,189 61 | 2,023,896 53 | 1,845,857,085 14 | 1883 | |
| 118,089,536 77 | 1,959,932,725 38 | 2,023,896 53 | 1,961,956,621 91 | 1884 | |
| 115,700,015 10 | 2,075,632,740 48 | 2,023,896 53 | 2,077,656,637 01 | 1885 | |
| 113,467,194 40 | 2,189,089,934 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 | 2,436,467,426 00 | 1,057,722 03 | 2,437,525,150 12 | 1888 | |
| 132,489,453 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 | |
| 134,086,302 " | 2,843,617,974 01 | 1,053,983 45 | 2,844,691,957 46 | 1891 | |
| 136,266,975 19 | 2,977,908,949 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 | 3,268,453,919 52 | 248,493 16 | 3,268,702,612 68 | 1894 | |
| 149,343,634 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 | 3,930,742,926 35 | 3,583,823 64 | 3,934,328,241 99 | 1898 | |
| 198,983,969 97 | 4,129,736,596 32 | 154,042 63 | 4,129,890,638 95 | 1899 | |
| 201,334,676 83 | 4,334,071,272 15 | 169,886 31 | 4,334,241,158 46 | 1900 | |
| 203,114,952 23 | 4,537,186,224 38 | 126,627 39 | 4,537,312,861 77 | 1901 | |
| 210,716,113 33 | 4,747,902,337 71 | 21,596 95 | 4,747,923,934 66 | 1902 | |
| 220,094,070 03 | 4,967,991,407 74 | 21,596 95 | 4,968,018,004 69 | 1903 | |
| 227,276,145 31 | 5,195,275,553 05 | 21,596 95 | 5,195,297,150 " | 1904 | |
| 242,443,523 36 | 5,437,718,076 41 | 21,596 95 | 5,437,740,673 36 | 1905 | |
| 243,124,407 15 | 5,681,143,483 56 | 21,596 95 | 5,681,165,080 51 | 1906 | |
| 263,238,246 44 | 5,964,376,730 " | 21,596 95 | 5,964,398,326 95 | 1907 | |
| 262,622,693 58 | 6,217,199,333 56 | " | 6,217,199,333 56 | 1908 | |
| 274,002,681 36 | 6,492,196,016 91 | " | 6,492,195,016 91 | 1909 | |
| 302,81,213 06 | 6,791,280,259 67 | " | 6,791,280,259 67 | 1910 | |
| 306,488,364 53 | 7,109,768,024 50 | " | 7,109,768,024 50 | 1911 | |
| 323,357,652 42 | 7,434,126,276 02 | 219,110 01 | 7,434,345,387 53 | 1912 | |
| 333,022,816 77 | 7,758,049,123 69 | 319,152 90 | 7,758,368,276 59 | 1913 | |

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

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

c) Y compris fr. 978,498-73 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 ces lignes pour compte de l'Etat 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'Etat.

g) Y compris les soldes des produits nets de l'exploitation des lignes de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, pour compte de l'Etat, par les sociétés concessionnaires, respectivement fr. 27,927 87 et 124,817 37.

h) Y compris le produit net de l'exploitation de la ligne de Hasselt à Maeseyck pendant le 1^{er} semestre 1912 pour compte de l'Etat par la société concessionnaire, fr. 49,474 76.

N° IX. — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement des lignes exploitées moyennant Pour les années antérieures à 1902,

| | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 |
|--|--|--|---|---|---|
| A. Lignes construites directement par l'Etat: | | | | | |
| Lignes exploitées. { Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation. Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice | 435,221,943 99 (a) 25,771,368 04 | 446,005,019 94 (a) 28,963,929 51 | 452,929,784 31 (a) 38,401,009 74 | 466,733,158 56 (a) 26,651,918 33 | 502,769,438 23 (a) 28,987,165 52 |
| Lignes en construction | (a) 18,400,168 65 | (a) 20,918,705 94 | (a) 30,302,072 40 | (a) 37,965,072 » | (a) 47,225,015 75 |
| Ensemble pour lignes construites directement par l'Etat. | 470,393,480 08 | 495,888,655 39 | 521,633,786 45 | 551,350,148 89 | 578,981,619 50 |
| B. Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat. | | | | | |
| Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 20 juin 1877 et 9-10 juin 1878 : Para- { Travaux livrés à l'exploitation chèvement. { — d'extension non achevés à fin d'exercice | 156,007,124 10 15,611,379 16 (a) 98,680 62 | 156,007,124 10 16,273,445 73 » | 156,007,124 10 17,039,028 87 (a) 29,600 86 | 156,007,124 10 17,864,465 16 (a) 60,085 95 | 156,007,124 10 18,162,432 57 (a) 67,394 » |
| Ensemble pour lignes construites à forfait | 171,747,183 88 | 172,280,560 83 | 173,075,753 83 | 173,931,675 21 | 174,236,950 67 |
| 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 |
| Peplinstor 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-Guislain à Erbisoult | 2,385,000 » | 2,385,000 » | 2,385,000 » | 2,385,000 » | 2,385,000 » |
| Lierre à Turnhout | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 |
| Marbehan à Virton et à Lamorteau, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,927,645 59 |
| Réseau des Plandres | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 |
| Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités) (2) | 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 » |
| Litgeols-Limbourgeois | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 | 34,998,416 50 |
| Gand-Eecloo | 7,734,600 » | 7,734,600 » | 7,734,600 » | 7,734,600 » | 7,734,600 » |
| Grand Central Belge | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 | 216,218,884 27 |
| Plateaux de Herro | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 |
| Sichem à Montalgu | 353,371 26 | 353,371 26 | 353,371 26 | 353,371 26 | 353,371 26 |
| Liège à Visé | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 |
| Lauden à Ciney (capital représentatif des annuités) | 24,738,160 » | 24,738,160 » | 24,738,160 » | 24,738,160 » | 24,738,160 » |
| Salat-Trond-Hasselt idem | 4,180,600 » | 4,180,600 » | 4,259,169 08 | 4,259,166 08 | 4,259,166 08 |
| Flandre Occidentale | » | » | » | » | » |
| Termonde à Saint-Nicolas idem | » | » | » | » | » |
| Hasselt à Maeseyck | » | » | » | » | » |
| Para- { Travaux prévus lors du rachat chèvement. { Autres travaux livrés à l'exploitation Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice | 13,193,665 38 87,012,003 50 (a) 2,457,084 34 | 13,193,665 38 93,567,791 40 (a) 2,075,159 87 | 13,193,665 38 100,891,913 68 (a) 3,185,387 73 | 13,193,665 38 111,464,023 84 (a) 2,462,026 26 | 13,193,665 38 117,322,651 46 (a) 2,548,783 73 |
| Ensemble pour lignes rachetées | 861,475,210 77 | 867,049,074 20 | 876,162,020 42 | 880,051,639 11 | 891,956,124 20 |
| D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes : | | | | | |
| Para- { Travaux livrés à l'exploitation chèvement. { — non achevés à fin d'exercice | 8,449,208,88 (a) 88,667 59 | 8,724,595 42 » | 9,073,281 11 » | 9,444,483 67 » | 9,605,347 86 » |
| Ensemble pour lignes louées par l'Etat | 8,537,876 47 | 8,724,595 42 | 9,073,281 11 | 9,444,483 67 | 9,605,347 86 |
| E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs caudatros, délatrage électrique et au gaz, etc. | | | | | |
| | 52,014,985 20 | 53,201,186 43 | 54,798,877 03 | 57,566,643 97 | 61,463,017 81 |
| F. Dépenses générales pour études de projets de construction. | | | | | |
| | 14,044,308 35 | 14,725,966 69 | 15,365,878 49 | 15,796,113 30 | 16,216,683 75 |
| 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'Etat | 395,260,630 37 | 432,590,684 97 | 464,249,092 76 | 491,005,314 38 | 508,039,922 35 |
| 2° Repris aux compagnies (3) | 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. | 485,433,895 » | 522,763,949 60 | 554,423,257 39 | 581,178,579 01 | 598,213,186 98 |
| Total du capital de premier établissement | 2,072,646,940 35 | 2,136,233,997 56 | 2,204,632,834 72 | 2,275,319,283 16 | 2,330,672,930 77 |
| 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 littéra a ci-dessus) | 46,815,969 24 | 51,937,795 33 | 71,918,970 73 | 67,160,002 54 | 78,623,359 00 |
| 2° Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc (Amortissements lin directs) | 7,052,565 00 | 7,237,912 65 | 7,441,923 93 | 7,669,907 69 | 7,977,489 22 |
| Reste capital utile fr. | 2,018,778,405 21 | 2,076,038,289 59 | 2,125,171,840 06 | 2,200,490,372 93 | 2,243,867,103 55 |

(1) Déduction faite d'une somme de fr. 2.698,349-24 afférente au matériel et comprise au littéra G, 2°.
(2) Déduction faite des bonifications dues par la compagnie en vertu de l'article 37 de la convention du 1^{er} juin 1877, soit fr. 5.819,700, et de la somme de 13,600,000 francs montant du capital représentatif de l'annuité de 612,000 francs due pour rachat de matériel et comprise au litt. G, 2° (voir Situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1914, page 214.)

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.

| 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | Différences entre 1912-1913 |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|---------------------|-----------------------------------|
| 547,265,362 79 | 574,977,186 42 | 589,410,623 44 | 605,387,204 45 | 619,011,357 74 | 635,370,162 21 | 649,429,600 79 | 14,050,338 58 |
| (a) 18,560,609 86 | (a) 22,215,490 16 | (a) 24,220,933 93 | (a) 24,921,147 35 | (a) 27,866,566 91 | (a) 31,479,724 21 | (a) 31,897,955 36 | (a) - 111,768 85 |
| (a) 51,830,800 54 | (a) 50,530,462 09 | (a) 63,033,051 23 | (a) 79,300,193 73 | (a) 92,568,489 90 | (a) 111,706,885, 95 | (a) 122,798,094, 21 | (a) 11,0 1,208 26 |
| 617,956,773 19 | 648,023,158 67 | 675,654,676 65 | 709,608,545 53 | 739,143,414 55 | 778,556,772 37 | 803,595,550 36 | 25,038,777 99 |
| 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 | " |
| 19,075,535 19 | 19,549,979 31 | 19,977,073 15 | 21,173,666 43 | 22,238,734 83 | 23,291,714 18 | 24,415,848 15' | 1,124,133 97 |
| (a) 67,079 29 | (a) 169,627 29 | (a) 332,944 29 | (a) 221,758 " | (a) 144,604 75 | (a) 935,307 43 | (a) 1,645,603 04 | (a) 710,293 61 |
| 175,149,739 58 | 175,726,630 70 | 176,317,141 54 | 177,402,748 53 | 178,380,463 68 | 189,231,145 71 | 182,068,573 29 | 1,834,429 58 |
| 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | 10,537,156 27 | " |
| 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | 6,782,031 08 | " |
| 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | 52,703,069 51 | " |
| 2,385,000 " | 2,385,000 " | 2,385,000 " | 2,385,000 " | 2,385,000 " | 2,385,000 " | 2,385,000 " | " |
| 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | 4,396,117 40 | " |
| 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | 6,937,645 59 | " |
| 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | 17,441,982 42 | " |
| 194,208,800 " | 194,208,800 " | 194,208,800 " | 194,208,800 " | 194,208,800 " | 194,208,800 " | 194,208,800 " | " |
| 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | 127,355,106 80 | " |
| 14,709,550 " | 14,709,550 " | 14,709,550 " | 14,709,550 " | 14,709,550 " | 14,709,550 " | 14,709,550 " | " |
| 31,998,416 50 | 31,998,416 50 | 31,998,416 50 | 31,998,416 50 | 31,998,416 50 | 31,998,416 50 | 31,998,416 50 | " |
| 7,719,600 " | 7,719,600 " | 7,719,600 " | 7,719,600 " | 7,719,600 " | 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 | 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 | 23,116,178 25 | 23,116,178 25 | " |
| 353,371 26 | 353,371 26 | 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 | 10,024,788 20 | 10,024,788 20 | " |
| 24,738,160 " | 24,738,160 " | 24,738,160 " | 24,738,160 " | 24,738,160 " | 24,738,160 " | 24,738,160 " | " |
| 4,259,166 08 | 4,259,166 08 | 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 " | 52,257,569 " | 52,257,569 " | 52,257,569 " | (4) 52,056,569 " | 52,056,569 " | " |
| " | 3,520,746 31 | 3,520,746 31 | 3,520,746 31 | 3,520,746 31 | 3,520,746 31 | 3,520,746 31 | " |
| " | " | " | " | " | 3,649,000 " | 3,649,000 " | " |
| 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 | " |
| 126,140,936 86 | 135,262,418 51 | 143,163,121 16 | 157,872,637 77 | 165,329,275 79 | 172,838,320 44 | 180,934,012 42 | 8,085,721 08 |
| (a) 3,572,076 03 | (a) 5,686,368 36 | (a) 7,005,022 10 | (a) 3,003,088 40 | (a) 3,592,220 60 | (a) 5,687,407 23 | (a) 6,922,105 87 | (a) 1,214,608 84 |
| 954,041,172 90 | 968,106,811 19 | 978,017,027 58 | 988,723,730 40 | 996,769,500 80 | 1,009,821,821 93 | 1,019,162,152 61 | 9,330,330 63 |
| 9,893,354 73 | 10,047,573 65 | 10,232,621 05 | 10,533,197 85 | 10,891,113 79 | 11,378,595 55 | 11,820,904 17 | 448,308 62 |
| " | " | " | " | (a) 5,141 10 | (a) 133,688 19 | (a) 298,115 58 | (a) 144,427 71 |
| 9,893,354 73 | 10,047,573 65 | 10,292,621 05 | 10,533,197 85 | 10,896,254 89 | 11,532,283 74 | 12,119,020 10 | 586,736 36 |
| 61,987,074 43 | 69,922,461 56 | 72,927,668 56 | 75,686,982 29 | 77,382,074 34 | 80,338,272 69 | 84,074,956 44 | 3,736,683 73 |
| 17,143,275 39 | 17,672,818 73 | 18,547,385 34 | 19,443,338 97 | 20,236,975 04 | 21,157,370 73 | 21,952,506 51 | 795,225 78 |
| 517,437,588 51 | 599,983,939 22 | 625,173,678 65 | 655,820,850 28 | 674,061,192 88 | 694,334,182 90 | 715,577,348 98 | 31,243,166 08 |
| 93,719,095 63 | 93,719,095 63 | 94,015,142 65 | 94,015,142 65 | 94,039,338 95 | 94,259,255 91 | 94,288,255 91 | " |
| 641,134,684 14 | 693,702,934 85 | 719,188,821 30 | 749,635,932 93 | 769,100,531 83 | 778,616,438 81 | 809,859,604 89 | 31,243,166 08 |
| 2,480,326,074 36 | 2,583,292,392 35 | 2,650,946,337 92 | 2,731,076,536 59 | 2,790,909,215 13 | 2,860,267,106 04 | 2,932,822,466 20 | 72,665,350 16 |
| 74,331,467 72 | 78,301,687 90 | 94,582,893 60 | 107,446,187 49 | 123,874,023 35 | 149,963,103 01 | 163,031,874 41 | 13,068,771 40 |
| 10,330,573 20 | 10,559,433 30 | 10,905,169 14 | 11,088,081 18 | 12,039,325 21 | 11,937,303 58 | 12,440,096 74 | 472,793 16 |
| 2,385,664,033 44 | 2,494,131,071 15 | 2,545,457,255 18 | 2,612,542,287 93 | 2,654,995,866 57 | 2,698,326,699 45 | 2,757,350,485 05 | 69,023,786 60 |

3) Y compris une somme de fr. 2,658,349 24, montant de la partie du capital représentatif de l'annuité de rachat de la ligne de Mons à Manège affectée au matériel et 13,600,000 francs, montant du capital représentatif de l'annuité de 612,000 francs due pour rachat de matériel aux Bassins Houillers.

(4) Déduction faite d'une somme de 201,000 francs, retenue sur le prix de rachat pour le règlement des indemnités dues à l'État du chef de l'extinction des servitudes et autres irrégularités concédées illégalement sur les lignes de la Société. Celle-ci a en plus versé 50,000 francs du même chef dans le cas de l'État pour être rattachée au budget pour ordre « fonds de rempli ».

N° X. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1909-1913) et de la dernière année (1913) de la période précédente.

| | | 1909. | 1909. | 1910. | 1911. | 1912. | 1913. | | |
|---|--|-------------------|--------------------------------|-----------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|
| Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, au 31 décembre. | double voie. | 2,010,448 | 2,016,048 | 2,140,088 | 2,160,180 | 2,185,570 | 2,207,251 | | |
| | simple voie. | 2,285,970 | 2,278,093 | 2,100,208 | 2,169,486 | 2,185,445 | 2,161,222 | | |
| | Ensemble. | 4,296,417 | 4,322,038 | 4,550,296 | 4,529,666 | 4,569,015 | 4,568,476 | | |
| Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes appartenant à l'État | double voie. | 1,845,440 | 1,879,057 | 1,972,151 | 1,992,225 | 2,017,613 | 2,039,607 | | |
| | simple voie. | 2,105,628 | 2,185,642 | 2,099,912 | 2,078,425 | 2,092,580 | 2,069,492 | | |
| | Ensemble. | 4,059,068 | 4,064,699 | 4,072,045 | 4,070,646 | 4,109,995 | 4,109,999 | | |
| Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État. | | 4,285,478 | 4,519,422 | 4,529,155 | 4,529,512 | 4,548,257 | 4,568,476 | | |
| Mètres courants de rails | en acier | voies principales | de 57 kilog. par mètre | 60,142 | 78,637 | 155,572 | 241,941 | 571,470 | 677,878 |
| | | | de 52 — — — | 2,944,254 | 2,937,704 | 2,880,815 | 2,785,529 | 2,681,908 | 2,593,155 |
| | | | de 50 — — — | " | " | " | 75,024 | 659,699 | 1,266,221 |
| | | | de 40.6 — — — | 4,786,620 | 5,270,674 | 6,059,526 | 6,552,141 | (1) 6,580,655 | 6,554,901 |
| | | | de 38 kilog. — — — | 4,278,572 | 5,999,759 | 5,425,278 | 5,097,053 | (1) 2,597,614 | 2,079,985 |
| | | | de 35 kilog. et moins par mèt. | 102,682 | 108,528 | 102,882 | 82,962 | 55,468 | 28,980 |
| | | | de 57 kilog. par mètre | " | " | " | " | " | 451 |
| | | | de 52 kilog. par mètre | 61,982 | 95,742 | 118,177 | 156,729 | 209,755 | 316,682 |
| | | | de 50 — — — | " | " | " | " | (1) 19,415 | 25,156 |
| | | | de 40.6 — — — | 168,098 | 201,557 | 265,565 | 328,405 | 397,756 | 481,969 |
| | | | de 38 kilog. — — — | 4,680,479 | 4,959,207 | 5,129,492 | 5,501,825 | 5,464,489 | 5,580,822 |
| | | | de 35 kilog. et moins par mèt. | 555,894 | 542,062 | 554,098 | 526,374 | 289,522 | 276,102 |
| | | | de 57 kilog. par mètre | 60,142 | 78,637 | 155,572 | 241,941 | 571,470 | 678,529 |
| | | | de 52 — — — | 5,006,216 | 5,055,446 | 2,998,992 | 2,942,058 | 2,891,641 | 2,709,857 |
| | | | de 50 — — — | " | " | " | 75,024 | (1) 659,112 | 1,291,577 |
| en général. | de 40.6 — — — | 4,954,718 | 5,472,031 | 6,522,891 | 6,680,544 | (1) 6,778,408 | 6,816,870 | | |
| | de 38 kilog. — — — | 8,958,851 | 8,958,966 | 8,552,770 | 8,598,858 | (1) 8,062,105 | 7,660,807 | | |
| | de 35 kilog. et moins par mèt. | 458,576 | 450,590 | 456,980 | 409,556 | 524,790 | 505,082 | | |
| | voies principales de 38 kilog par mètre. | 87,245 | 62,967 | 46,112 | 52,980 | 52,999 | 25,680 | | |
| | voies de garage, de chargement et de déchargement | 1,626,555 | 1,562,595 | 1,455,527 | 1,551,270 | 1,292,812 | 1,225,766 | | |
| en général. | | 4,715,780 | 4,625,562 | 4,501,459 | 4,584,250 | 4,325,811 | 4,249,446 | | |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Consommation annuelle de rails d'acier | } quantités totales (tonnes) | | 59,500 | 21,200 | 54,000 | 59,000 | 49,500 | 105,600 | |
| | | } sommes totales dépensées | | 6,500,250 | 2,968,800 | 7,086,000 | 4,080,000 | 6,828,050 | 15,488,200 |
| | | | | | 159.50 | 140.04 | 142.35 | 140.00 | 158.50 |
| Nombre de billes en bois existant dans les voies | } chêne | voies principales | 6,996,283 | 7,210,194 | 7,553,115 | 7,552,917 | 7,477,893 | 7,504,525 | |
| | | voies accessoires | 5,144,052 | 5,552,061 | 5,459,490 | 5,574,555 | 5,711,659 | 5,914,288 | |
| | | Ensemble | 10,140,515 | 10,562,835 | 10,792,605 | 10,927,270 | 11,189,554 | 11,418,811 | |
| | } sapin | voies principales | 42,020 | 57,424 | 50,205 | 25,316 | 16,560 | 12,800 | |
| voies accessoires | | 184,022 | 172,758 | 165,550 | 149,845 | 145,575 | 157,953 | | |
| | Ensemble | 226,042 | 210,182 | 195,764 | 175,159 | 161,935 | 150,753 | | |
| } hêtre | voies principales | 151,827 | 157,188 | 197,105 | 256,125 | 252,506 | 509,441 | | |
| | voies accessoires | 2,270 | 4,722 | 6,656 | 6,587 | 9,704 | 12,667 | | |
| | Ensemble | 154,097 | 161,910 | 203,761 | 262,710 | 262,210 | 522,108 | | |
| | Frêne | voies principales | " | " | " | " | " | 11,500 | |
| Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0 ^m .28 sur 0 ^m .14 acquises dans l'année | | | 6.58 | 6.56 | 6.47 | 6.54 | 6.10 | 6.57 | |
| Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques | } voies principales (mètres courants) | | 15,599 | 12,747 | 10,701 | 10,249 | 9,475 | 6,009 | |
| | | } voies accessoires (—) | | 122,986 | 117,676 | 113,205 | 107,318 | 104,161 | 102,717 |
| | | | Ensemble (—) | 138,585 | 130,423 | 123,906 | 117,567 | 113,634 | 108,726 |
| Longueur des lignes armées | } du block-system (—) | | 1,355,176 | 1,552,062 | 1,652,406 | 1,689,729 | 1,867,501 | 1,707,441 | |
| | | } de grosses sonneries (—) | | 605,079 | 605,079 | 605,079 | 584,879 | 410,269 | 528,165 |
| | | | munis de barrières manœuvrées sur place et à la main. | 5,422 | 5,588 | 5,337 | 5,502 | (1) 5,295 | 5,277 |
| Nombre de passages à niveau | } — — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance | | 926 | 959 | 950 | 951 | 963 | 976 | |
| | | } ouverts et non surveillés | | 2,145 | 2,150 | 2,125 | 2,125 | 2,093 | 2,058 |
| | | | Ensemble | 6,495 | 6,465 | 6,410 | 6,578 | (1) 6,351 | 6,511 |
| Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau | | | 5,175,069 | 5,142,629 | 5,547,128 | 5,553,470 | 5,502,120 | 5,675,827 | |
| Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année | | | 50 | 51 | 58 | 25 | 58 | 43 | |
| Nombre de raccordements et gares privées | | | 1,368 | 1,400 | 1,440 | 1,475 | 1,514 | 1,534 | |
| Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État | | | 114 | 121 | 125 | 128 | 151 | 154 | |
| Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales | | | 92 | 94 | 94 | 95 | 94 | 94 | |
| Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux | | | 24,869,081 | 19,512,463 | 19,946,807 | 25,062,167 | 27,275,815 | 40,710,565 | |

(1) Chiffres rectifiés.

N° XI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1909-1915) et de la dernière année (1908) de la période précédente.*

| | 1908. | 1909. | 1910. | 1911. | 1912. | 1913. |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Nombre de locomotives | 5,915 | 4,048 | 4,177 | 4,217 | 4,288 | 4,570 |
| — de voitures à vapeur et de voitures automotrices | 50 | 29 | 20 | 16 | 16 | 15 |
| — de tenders (indépendants de la locomotive) | 2,814 | 2,888 | 2,995 | 3,045 | 3,057 | 3,075 |
| — de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc. | 7,464 | 7,659 | 7,925 | 8,015 | 7,990 | 8,091 |
| — de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, voitures postales, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.) | 2,268 | 2,574 | 2,516 | 2,571 | 2,592 | 2,591 |
| — de voitures motrices pour ligne vicinale électrique | 16 | 16 | 16 | 16 | 18 | 18 |
| — de voitures remorquées | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| — de wagons à marchandises | 78,664 | 80,150 | 82,469 | 84,166 | 85,615 | 89,591 |
| — de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc. | 1,656 | 2,172 | 2,212 | 2,595 | 2,485 | 2,488 |
| — de bâches | 27,472 | 27,955 | 27,719 | 27,708 | 31,617 | 32,121 |
| Parcours kilométrique des locomotives de l'État | | | | | | |
| { productifs de recettes | | | | | | |
| { trains de voyageurs | 46,074,569 ⁽¹⁾ | 46,585,545 ⁽¹⁾ | 47,727,446 ⁽¹⁾ | 48,237,037 ⁽¹⁾ | 49,926,805 ⁽¹⁾ | 51,272,190 ⁽¹⁾ |
| { trains de marchandises | 39,165,561 | 39,825,479 | 41,492,746 | 43,758,721 | 45,241,875 | 46,706,827 |
| { pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre | 27,085,170 | 26,877,457 | 27,879,835 | 29,181,449 | 30,520,802 | 31,170,674 |
| Consommation de charbon des locomotives | | | | | | |
| { quantités (tonnes) | 1,819,070 | 1,785,058 | 1,875,500 | 1,969,810 | 2,116,272 | 2,234,415 |
| { prix moyen par tonne | 16.89 | 14.16 | 15.64 | 14.47 | 16.78 | 20.75 |
| { dépenses | 50,719,510 | 25,277,268 | 29,587,442 | 28,504,046 | 35,442,266 | 47,532,869 |
| Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général | | | | | | |
| { quantités (kilogr.) | 16.20 | 15.76 | 16.02 | 16.26 | 16.84 | 17.69 |
| { dépenses | 0,274 | 0,223 | 0,219 | 0,235 | 0,282 | 0,567 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|------------|-------|
| Nombre annuel de trains | { | de voyageurs | 1,126,938 | 1,130,237 | 1,155,112 | 1,167,180 | 1,195,470 | 1,212,281 | | |
| | | de marchandises | 725,082 | 725,442 | 745,585 | 755,688 | 779,128 | 788,079 | | |
| | | de service | 28,524 | 31,165 | 33,710 | 42,716 | 57,052 | 61,949 | | |
| Parcours des trains, produits de recettes | { | voyageurs | 42,065,868 ⁽¹⁾ | 42,199,298 ⁽¹⁾ | 43,367,010 ⁽¹⁾ | 44,171,999 ⁽¹⁾ | 45,550,851 ⁽¹⁾ | 46,475,418 ⁽¹⁾ | | |
| | | marchandises | 51,528,619 | 50,851,075 | 51,588,805 | 52,702,068 | 54,022,650 | 55,564,059 | | |
| Parcours des trains de service | | | 654,564 | 652,254 | 652,016 | 558,871 | 712,972 | 848,485 | | |
| Éclairage | { | électrique | nombre d'installations | 62 | 67 | 75 | 81 | 88 | 98 | |
| | | | — de lampes à arc | 5,441 | 5,598 | 5,798 | 5,455 | 5,764 | 5,871 | |
| | | | — de lampes à incandescence | 10,564 | 10,878 | 13,741 | 14,751 | 18,992 | 26,235 | |
| | | | — total de lampes | 15,805 | 14,476 | 17,539 | 18,184 | 22,756 | 30,104 | |
| | | | | puissance totale des lampes en kilowatts | 2,075 | 2,201 | 2,545 | 2,058 | 2,569 | 2,995 |
| | | gaz | nombre de becs | 26,566 | 26,874 | 26,188 | 25,254 | 25,511 | 24,814 | |
| | | | consommation totale, en mètres cubes | 4,786,250 | 4,070,296 | 4,006,798 | 4,120,985 | 4,271,129 | 4,116,898 | |
| | | | dépense totale | 589,275 | 515,435 | 505,550 | 525,259 | 537,091 | 514,880 | |
| | | pétrole | quantités consommées, en litres | 8,891,611 | 9,002,659 | 9,468,025 | 10,069,540 | 10,541,925 | 10,471,158 | |
| | | | dépense totale | 949,444 | 795,855 | 662,762 | 725,999 | 1,029,946 | 1,514,130 | |
| huile de colza épurée | quantités consommées, en kilog. | 825,109 | 842,476 | 847,259 | 818,456 | 828,108 | 851,707 | | | |
| | dépense totale | 709,458 | 598,852 | 535,879 | 554,015 | 698,012 | 688,737 | | | |
| Graissage (huiles, suif et graisses) | { | consommation totale, en kilog | 7,294,911 | 7,585,266 | 7,946,464 | 8,521,552 | 8,987,817 | 9,898,816 | | |
| | | dépense totale | 1,888,785 | 1,556,297 | 1,435,879 | 1,425,427 | 1,927,679 | 2,412,491 | | |
| Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel | | | 37,839,751 | 34,809,655 | 35,691,057 | 35,815,125 | 38,749,594 | 47,203,969 | | |

(1) Non compris 25,254 kilomètres en 1915, 6,660 en 1912, 11,564 en 1911, 16,202 en 1910 et 5,191 en 1908 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal; 494,691 kilomètres en 1915, 491,829 en 1912, 494,954 en 1911, 493,652 en 1910, 495,088 en 1909 et 495,123 en 1908 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. | 1908. | | 1909. | | |
|--|-------------------------------------|------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | | MOUVEMENT. | RECETTE. | MOUVEMENT. | RECETTE. | |
| Voyageurs sur les lignes à écartement normal. | Service intérieur . . . | Voyages. | 158,995,100 | 61,844,754 55 | 159,988,530 | 62,615,852 74 |
| | — mixtes . . . | » | 15,666,250 | 14,177,911 37 | 14,000,585 | 14,663,979 91 |
| | — internationaux . . . | » | 5,803,579 | 11,211,088 79 | 6,048,237 | 11,920,103 80 |
| Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu. | | » | 1,852,065 | 260,736 06 | 1,806,070 | 236,501 80 |
| Ensemble . . . | » | | 160,319,594 | 87,600,490 55 | 161,913,242 | 89,460,530 31 |
| Bagages. | service intérieur . . . | Quintaux | 537,676 | 1,013,187 50 | 551,452 | 1,045,470 56 |
| | — mixtes . . . | » | 20,928 | 58,454 37 | 20,987 | 57,938 91 |
| | — internationaux . . . | » | 201,199 | 1,361,221 86 | 214,007 | 1,440,720 77 |
| | Ensemble . . . | » | 559,803 | 2,432,866 73 | 590,046 | 2,544,156 24 |
| Petites marchandises. | service intérieur . . . | Quintaux | 4,850,858 | 12,674,270 15 | 5,119,200 | 12,084,926 14 |
| | — mixtes . . . | » | 254,808 | 911,020 47 | 270,020 | 724,860 58 |
| | — internationaux . . . | » | 1,116,516 | 4,204,656 88 | 1,183,172 | 3,032,557 09 |
| | Ensemble . . . | » | 6,202,182 | 17,790,836 50 | 6,572,452 | 16,442,143 81 |
| Grosses marchandises. | service intérieur . . . | Tonnes. | 29,166,120 | 86,288,859 55 | 30,907,537 | 93,628,119 59 |
| | — mixtes . . . | » | 5,315,640 | 11,428,482 80 | 5,652,934 | 11,877,988 20 |
| | — internationaux . . . | » | 16,499,038 | 51,672,209 16 | 17,484,687 | 58,921,787 10 |
| | Ensemble . . . | » | 50,981,418 | 152,389,531 31 | 54,025,008 | 164,427,894 89 |
| Finances. | service intérieur . . . | Groupe | (¹) | 373,549 15 | (¹) | 196,035 74 |
| | — mixtes . . . | » | (¹) | 16,541 03 | (¹) | 20,424 61 |
| | — internationaux . . . | » | (¹) | 65,613 57 | (¹) | 32,714 40 |
| | Ensemble . . . | » | (¹) | 455,704 65 | (¹) | 258,192 75 |
| Équipages. | service intérieur . . . | Voitures | 5,112 | 88,511 90 | 5,417 | 142,978 42 |
| | — mixtes . . . | » | 102 | 2,085 01 | 108 | 10,002 90 |
| | — internationaux . . . | » | 114 | 23,202 09 | 121 | 31,456 16 |
| | Ensemble . . . | » | 5,328 | 114,559 90 | 5,646 | 184,497 54 |
| Chevaux et bestiaux. | service intérieur . . . | Expédit. | 82,044 | 2,082,042 86 | 86,842 | 2,264,008 18 |
| | — mixtes . . . | » | 9,054 | 77,610 25 | 9,504 | 93,789 21 |
| | — internationaux . . . | » | 17,766 | 682,977 02 | 18,827 | 293,800 51 |
| | Ensemble . . . | » | 108,864 | 2,843,530 43 | 115,363 | 2,654,497 90 |
| Autres produits. | Tickets d'entrée dans les stations. | — | » | 291,991 60 | » | 295,704 90 |
| | Produits extraordinaires. | — | » | 4,452,902 28 | » | 4,461,487 20 |
| | Produits divers . . . | — | » | 802,728 46 | » | 858,637 32 |
| | Ensemble . . . | — | » | 5,527,622 34 | » | 5,615,829 51 |
| Recettes totales . . . | Francs. | » | 269,155,142 41 | » | 281,587,742 95 | |
| Recette brute kilométrique | » | » | 62,853 65 | » | 65,191 07 | |
| Dépense d'exploitation kilométrique | » | » | 42,565 31 | » | 43,077 25 | |
| Recette nette kilométrique | » | » | 20,270 34 | » | 21,213 82 | |
| Recette moyenne par voyageur embarqué | » | » | 0 846 | » | 0 552 | |
| Parcours moyen d'un voyageur | Kilom. | » | 23 75 | » | 23 95 | |
| Produit moyen par tonne de grosses marchandises | Francs. | » | 2 99 | » | 3 04 | |
| Parcours moyen d'une tonne de grosses marchandises | Kilom. | » | 79.4 | » | 79.6 | |
| Stations haltes, points d'arrêt, etc. au 31 déc. | Nombre. | » | 1,392 | » | 1,400 | |

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

(2) Chiffres rectifiés — Voir renvoi (2) de la page 35 et renvoi (8) de l'annexe XXX.

d'après les droits constatés.

(1909-1913) et de la dernière année (1908) de la période précédente.

| 1910. | | 1911. | | 1912. | | 1913 | |
|-------------|----------------|-------------|----------------|----------------------------|----------------|-------------|----------------|
| MOUVEMENT. | RECETTE. | MOUVEMENT. | RECETTE. | MOUVEMENT. | RECETTE. | MOUVEMENT. | RECETTE. |
| 150,500,505 | 69,595,605 19 | 157,000,538 | 68,825,924 58 | 160,620,050 ⁽²⁾ | 72,155,014 55 | 176,986,197 | 79,088,064 50 |
| 15,654,429 | 16,799,847 85 | 15,798,709 | 16,620,833 32 | 16,825,295 | 17,385,429 78 | 18,504,005 | 18,542,242 23 |
| 7,536,600 | 16,658,154 20 | 6,115,755 | 12,509,153 52 | 6,515,405 | 13,031,728 82 | 7,651,534 | 15,045,625 15 |
| 1,821,205 | 258,514 50 | 1,867,207 | 265,984 55 | 1,002,895 | 268,758 54 | 1,000,562 | 283,955 65 |
| 175,312,540 | 103,109,981 66 | 180,840,189 | 98,219,895 57 | 194,663,639 ⁽²⁾ | 102,858,931 67 | 204,541,098 | 112,959,887 31 |
| 581,009 | 4,126,509 60 | 585,925 | 4,117,071 27 | 593,091 | 4,148,454 60 | 422,699 | 4,251,816 50 |
| 23,483 | 65,542 18 | 21,151 | 59,816 03 | 21,526 | 60,860 58 | 22,483 | 67,450 42 |
| 232,869 | 1,810,650 07 | 217,144 | 1,565,559 20 | 225,571 | 1,599,518 79 | 221,997 | 1,658,452 68 |
| 659,161 | 3,000,501 85 | 622,220 | 2,740,826 50 | 638,588 | 2,808,833 91 | 670,179 | 2,957,738 57 |
| 5,496,550 | 12,885,523 46 | 5,560,518 | 13,055,540 02 | 6,017,800 | 14,108,541 29 | 5,915,586 | 15,867,408 16 |
| 270,551 | 750,719 62 | 287,525 | 798,412 29 | 504,011 | 844,257 09 | 298,025 | 827,606 92 |
| 1,505,420 | 4,020,535 67 | 1,477,952 | 4,358,814 15 | 1,579,200 | 4,871,492 80 | 1,665,595 | 5,157,295 64 |
| 7,070,321 | 17,656,576 75 | 7,325,775 | 18,392,597 04 | 7,901,011 | 19,824,072 08 | 7,878,804 | 19,832,398 72 |
| 55,185,211 | 99,829,203 08 | 55,570,204 | 100,991,407 95 | 56,552,250 | 109,504,554 55 | 55,743,915 | 107,458,619 20 |
| 5,059,894 | 12,505,124 20 | 5,998,108 | 15,086,800 22 | 6,342,090 | 15,857,994 07 | 6,217,172 | 15,565,592 47 |
| 19,261,700 | 65,214,949 80 | 21,810,597 | 75,946,509 59 | 23,537,116 | 79,017,008 07 | 24,610,890 | 85,329,525 04 |
| 58,086,805 | 177,349,282 08 | 61,408,969 | 188,024,927 54 | 66,011,442 | 202,160,456 49 | 66,541,975 | 204,333,334 71 |
| (1) | 200,058 59 | (1) | 211,472 32 | (1) | 228,870 61 | (1) | 224,972 41 |
| (1) | 50,482 72 | (1) | 32,419 27 | (1) | 34,280 01 | (1) | 55,604 71 |
| (1) | 36,298 47 | (1) | 41,056 44 | (1) | 45,872 12 | (1) | 46,203 99 |
| (1) | 275,729 78 | (1) | 284,948 03 | (1) | 307,031 74 | (1) | 304,843 11 |
| 5,827 | 152,448 05 | 5,895 | 154,222 90 | 6,580 | 166,917 72 | 6,272 | 164,008 28 |
| 108 | 10,424 82 | 115 | 11,087 11 | 122 | 11,723 47 | 119 | 11,402 52 |
| 155 | 34,815 84 | 151 | 39,477 35 | 161 | 42,184 75 | 170 | 44,486 41 |
| 6,068 | 197,688 69 | 6,161 | 204,787 36 | 6,663 | 220,825 92 | 6,561 | 220,047 24 |
| 95,349 | 2,414,915 42 | 94,453 | 2,445,051 05 | 102,202 | 2,644,128 50 | 100,403 | 2,598,990 55 |
| 9,806 | 99,255 80 | 10,247 | 105,538 07 | 10,802 | 111,595 53 | 10,890 | 109,597 15 |
| 20,740 | 325,179 08 | 25,517 | 568,718 45 | 25,128 | 594,005 40 | 26,800 | 418,805 01 |
| 123,695 | 2,839,329 20 | 128,167 | 2,917,287 53 | 138,132 | 3,149,729 43 | 137,553 | 3,123,890 71 |
| » | 336,073 » | » | 324,481 60 | » | 349,596 » | » | 387,571 50 |
| » | 5,854,670 20 | » | 2,182,748 10 | » | -1,115,086 38 | » | -3,044,118 18 |
| » | 897,050 51 | » | 749,705 75 | » | 925,110 82 | » | 791,070 49 |
| » | 5,067,793,80 | » | 3,256,933 43 | » | 161,620 54 | » | -1,665,676 19 |
| » | 109,496,883 81 | » | 314,042,203 » | » | 331,491,501 84 | » | 341,866,464 18 |
| 71,491 62 | | 72,553 24 | | 76,255 84 | | 78,257 00 | |
| 46,908 50 | | 48,522 11 | | 52,605 40 | | 56,909 71 | |
| 21,585 52 | | 24,015 13 | | 25,032 44 | | 21,287 89 | |
| 0 587 | | 0 545 | | 0 520 (2) | | 0 554 | |
| 24 82 | | 25 95 | | 30 51 (2) | | 30 15 | |
| 3 05 | | 3 06 | | 3 06 | | 3 32 | |
| 80.2 | | 85.2 | | 84.1 | | 86.1 | |
| 1,407 | | 1,415 | | 1,451 | | 1,459 | |

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 | 1913. | | | 1912. | |
|---|--|-----------------|--------------|-----------|-----------|-----------|
| | | DOUBLE VOIE. | SIMPLE VOIE. | Ensemble. | | |
| A. Lignes construites directement par l'Etat | — | 811,085 | (1) 233,005 | 1,044,090 | 1,044,014 | |
| B. — — — à forfait pour son compte | — | 96,580 | 618,583 | 715,163 | 715,163 | |
| C. Lignes rachetées. | Mons à Manage | 1 janv. 1857 | 24,358 | „ | 24,358 | 24,358 |
| | Luxembourg | 1 janv. 1873 | 277,455 | 30,834 | 308,289 | 308,289 |
| | Bassins-Houillers | 1 janv. 1871 | 267,364 | 337,463 | 605,027 | 605,862 |
| | 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 | 102,031 |
| | Lignes des Flandres | 1 janv. 1878 | 27,882 | 196,913 | 224,795 | 224,795 |
| | Saint-Ghislain à Erbisent | 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 | 916 | 31,096 | 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 | 14,937 | 33,657 | 48,594 | 4) 48,594 |
| | Gand à Ecloo (5) | 1 janv. 1897 | 34 | 13,865 | 13,899 | 13,899 |
| | Grand Central Belge (6) | 1 janv. 1897 | 264,008 | 159,039 | 423,047 | 422,825 |
| | Liégeois-Limbourgeois (7) | 1 janv. 1896 | 41,884 | 59,936 | 101,820 | 101,820 |
| | Sichem à Montaignu | 1 juillet 1898 | „ | 3,594 | 3,594 | 3,594 |
| Plateaux de Herve (8) | 7 sept. 1897 | „ | 32,729 | 32,729 | 32,729 | |
| Landen-Cincy (9) | 1 janv. 1900 | „ | 74,228 | 74,228 | 74,228 | |
| Liège-Longdoz à la frontière hollandaise | 1 janv. 1899 | 17,913 | „ | 17,913 | 17,913 | |
| Saint-Trond à Hasselt (10) | 1 juillet 1900 | „ | 17,393 | 17,393 | 17,301 | |
| Flandre Occidentale (11) | 1 janv. 1906 | 34,635 | 141,449 | 176,084 | 176,033 | |
| Termonde à St-Nicolas (12) | 1 janv. 1907 | „ | 17,328 | 17,328 | 17,328 | |
| Hasselt à Maseyck (13) | 1 janv. 1912 | „ | 39,930 | 39,930 | 39,930 | |
| | | 1,131,942 | 1,217,904 | 2,349,846 | 2,350,816 | |
| Longueur totale des lignes appartenant à l'Etat | | 2,039,607 | 2,069,492 | 4,109,099 | 4,109,993 | |
| D. Lignes exploitées par l'Etat moyennant parts des recettes ou loyer. | Tournai à Jurbise | 14 juillet 1847 | 44,099 | „ | 44,099 | 44,099 |
| | Ilal à Ath et Tournai à la frontière | 1 déc. 1865 | 44,878 | „ | 44,878 | 44,878 |
| | Braine-le-Comte à Gand | 29 janv. 1867 | 55,094 | „ | 55,094 | 55,404 |
| | Jonction belge-prussienne | 29 juillet 1872 | 16,134 | 2,420 | 18,554 | 18,554 |
| | Spa à la frontière grand-ducale | 16 sept. 1872 | „ | 54,773 | 54,773 | 54,773 |
| | Ecloo à Bruges (14) | 1 janv. 1897 | „ | 27,225 | 27,225 | 26,558 |
| | | 160,205 | 84,418 | 244,623 | 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'Etat (15) | | 7,442 | 4,930 | 12,372 | 12,372 | |
| Longueur totale exploitée par l'Etat | | 2,207,254 | 2,161,222 | 4,368,476 | 4,369,013 | |

(1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k 236, donnée en jouissance en 1856 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central Belge, pour compte de l'Etat, du 1er janvier 1897 au 1er juillet 1898 et directement par l'Etat jusqu'au 1er juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'Etat.

(2) Exploité par l'Etat moyennant part de recettes, du 9 juin 1855 au 1er mai 1876, et racheté à cette dernière date.

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

(4) Non compris 435 mètres de passage d'eau.

(5) Exploité pour compte de l'Etat par la compagnie concessionnaire, pendant le premier semestre 1897.

(6) — — — par le Grand Central Belge, du 1er janvier 1896 au 1er juillet 1898.

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

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

(9) Ligne exploitée par l'Etat moyennant part de recettes du 22 novembre 1875 au 1er janvier 1900 et rachetés à cette dernière date.

(10) Exploité moyennant part de recettes par le Grand Central Belge pour compte de l'Etat, du 1er janvier 1897 au 1er janvier 1898, par l'Etat du 1er juillet 1898 au 1er juillet 1900 et racheté à cette dernière date.

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

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

(13) — pour compte de l'Etat par la compagnie concessionnaire, du 1er janvier au 30 juin 1912.

(14) — moyennant part des recettes, par la Société de Gand-Ecloo, pour compte de l'Etat, pendant le premier semestre 1897.

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

N° XIV. — Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1913 et 1912.

A. Rails et billes.

| | | 1913. | | | 1912 (1). | |
|------------------------------|-----------------|--|--------------------|-----------|------------|------------|
| | | Voies principales | Voies accessoires. | Ensemble. | | |
| Longueur en mètres courants. | Rails en acier. | Vignole de 57 kilog. | 677,878 | 431 | 678,329 | 571,470 |
| | | » de 52 » | 2,595,155 | 516,682 | 2,709,837 | 2,891,641 |
| | | » de 50 » | 1,266,221 | 23,136 | 1,201,577 | 659,112 |
| | | » de 40.6 » | 6,554,901 | 481,969 | 6,816,870 | 6,778,409 |
| | | » de 38 » | 2,079,985 | 5,580,822 | 7,660,807 | 8,062,105 |
| | | Hilff de 29 kilog. | 756 | 112,974 | 115,750 | 125,187 |
| | | divers de 7, 18, 25, 30, 33, 34 et 55 kilog. | 23,224 | 165,123 | 191,552 | 199,605 |
| | | Ensemble. | 12,781,120 | 6,681,182 | 19,462,502 | 19,087,525 |
| | | Rails en fer. | 25,680 | 1,225,766 | 1,249,446 | 1,325,811 |
| | | Total. | 12,806,800 | 7,904,948 | 20,711,748 | 20,415,556 |
| Nombre de billes | en | chêne | 7,501,525 | 3,914,288 | 11,418,811 | 11,189,554 |
| | | en sapin | 12,800 | 157,955 | 150,755 | 161,955 |
| | | en hêtre | 309,441 | 12,667 | 322,108 | 262,210 |
| | | en frêne | 11,500 | » | 11,500 | » |
| | | Total. | 7,838,064 | 4,084,910 | 11,902,974 | 11,615,607 |

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

| SYSTEMES de VOIES MÉTALLIQUES. | EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE | | | | Observations. |
|--|---------------------------|-----------------------|-----------|---------|----------------------------------|
| | 1913. | | | 1912. | |
| | Voies principales (2) | Voies accessoires (2) | Ensemble. | | |
| Longrines Hilff. | 12 | 35,926 | 33,938 | 34,090 | |
| Longrines et traverses Deserres et Battig. | » | » | » | 141 | |
| Traverses De Soignies | » | 1,059 | 1,059 | 1,059 | |
| — Wautherin | 4,728 | 55,650 | 58,378 | 59,802 | 40k.17 par traverse. |
| — A en acier, mod. Post. | 1,241 | 10,518 | 11,759 | 14,096 | Type néerl. 75 k. par traverse. |
| — B — Braet. | 628 | 11,269 | 11,897 | 11,541 | Type néerl. 75 k. par traverse. |
| — C — Bernard. | » | 369 | 369 | 369 | Type néerl. 105 k. par traverse. |
| Types divers : G.C.B; L L; etc. | » | 11,926 | 11,926 | 12,446 | |
| ENSEMBLE. | 6,609 | 102,717 | 109,326 | 113,654 | |

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Mètres courants de voie simple.

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

| | | Longueur. | En p. ‰ | |
|------------------------------|---|--|-----------|--------|
| Pentes et rampes . . . | } | de 1 à 5 millimètres par mètre | 5,120,570 | 47.46 |
| | | 5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . . | 1,461,014 | 17.05 |
| | | 10 — 15 — — | 599,654 | 9.12 |
| | | 15 — 20 — — | 541,566 | 5.19 |
| | | 20 — 30 — — | 49,952 | 0.76 |
| | | au-dessus de 30 millimètres par mètre. | 78,655 | 1.20 |
| Paliers | | | 1,224,560 | 18.62 |
| | | | 6,575,731 | 100. » |
| Alignements droits | | | 4,204,475 | 65.51 |
| Courbes à rayon . . . | } | de 200 mètres et moins | 41,448 | 0.65 |
| | | 200 à 500 mètres. | 88,956 | 1.35 |
| | | 500 à 500 — | 495,016 | 7.55 |
| | | 500 à 700 — | 268,503 | 4.08 |
| | | de plus de | 1,587,495 | 21.10 |
| | | | 6,575,731 | 100. » |

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

| DÉSIGNATION DES GROUPES | Longueur des lignes armées | | | Nombre de stations, bifurcations et traversées vicinales pourvues de | | NOMBRE DE | | | NOMBRE DE LEVIERS | | |
|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|--|--------------------|---------------------|-------------|--------------|-----------------------------------|---|--|
| | du block system | de grosses sonneries de route | de nouveaux signaux franchis-sables | signaux non enclenchés | signaux enclenchés | signaux d'aiguilles | dromoscopes | dromopétards | Cabines Saxby Siemens et G. C. B. | Postes de terre ground apparatus et tous systèmes | Enclenchements directs ou serrures ou similaires |
| | kilom. | kilom. | kilom. | | | | | | | | |
| Anvers | 138,746 | » | 56,501 | 27 | 110 | 0 | 5 | 15 | 789 | 258 | 64 |
| Arlon | 224,059 | 48,013 | » | 26 | 42 | 16 | 8 | 14 | 581 | 42 | 137 |
| Bruges | 5,065 | 5,965 | » | 25 | 69 | 3 | 5 | 15 | 255 | 395 | 150 |
| Bruxelles-Midi . . . | 185,249 | 55,405 | 37,091 | 20 | 65 | 42 | 7 | 21 | 1,947 | 185 | 144 |
| Bruxelles-Nord . . . | 202,250 | 91,674 | 160,188 | 44 | 59 | 20 | 11 | 51 | 2,258 | 221 | 66 |
| Charleroy | 66,610 | 15,882 | 7,830 | 9 | 116 | 12 | 7 | 16 | 1,606 | 662 | 147 |
| Gand | 259,878 | 55,951 | 15,725 | 18 | 115 | 8 | 4 | 11 | 1,177 | 243 | 154 |
| Hasselt | 68,887 | 15,547 | 16,728 | 14 | 55 | 10 | 4 | 1 | 268 | 65 | 121 |
| Liège | 149,591 | 125,852 | 106,872 | 42 | 87 | 42 | 12 | 19 | 605 | 352 | 480 |
| Mons | 129,850 | 52,870 | 50,255 | 7 | 150 | 47 | 9 | 12 | 1,507 | 867 | 206 |
| Namur | 132,024 | » | 2,950 | 48 | 84 | 14 | 9 | 24 | 1,101 | 474 | 240 |
| Tournai | 145,225 | 84,126 | » | 65 | 80 | 11 | 9 | 25 | 1,008 | 591 | 182 |
| | 1,707,441 | 528,165 | 455,940 | 341 | 1,006 | 254 | 88 | 202 | 13,152 | 4,051 | 2,060 |

N° XVI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1913.

| N° D'ORDRE. | SITUATION. | | DÉSIGNATION DES PASSAGES À NIVEAU. | ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE. |
|-------------------|--|---|--|-----------------------------------|
| | LIGNE. | ENTRE LES STATIONS DE | | |
| 1 | Lichtervelde à Cortemarck. | Lichtervelde et Cortemarck | N° 7, privé | — |
| 2 | Bruges à Courtrai . . . | Station d'Iseghem . . . | N° 99, — | — |
| 3 | Courtrai à Poperinghe . . | Id. de Wevelghem. | N° 14, gardé | 701.60 |
| 4 | Ingelmunster à Deynze . . | Id. de Thielt | N° 36, privé | — |
| 5 | Id. | Id. | N° 37, — | — |
| 6 | Courtrai à Poperinghe . . | Courtrai et Wevelghem. | N° 15, — | — |
| 7 | Poperinghe et Hazebrouck. | Poperinghe et Abeele . . | N° 4, public | — |
| 8 | Gilly-Sart-Allet et Le Vieux Campinaire. | Gilly-Sart-Allet et Le Vieux Campinaire . . | N° 9, gardé | 1,806.75 |
| 9 | Id. | Id. | N° 10, non gardé . . . | — |
| 10 | Marchienne-Est à Châtelineau. | Charleroi (sud) et Couillet | N° 118, id. | — |
| 11 | Lodelinsart à Châtelineau. | Montigny-sur-Sambre et Châtelineau . . . | N° 15, privé. | — |
| 12 | Froidmont à Philippeville. | Janagne et Philippeville. | N° 5, chemin communal. | — |
| 13 | Charleroi à Vireux | Silenrieux et Falemprie. | N° 103, chemin d'exploitation. | — |
| 14 | Id. | Id. | N° 171, id. | — |
| 15 | Id. | Id. | N° 172, id. | — |
| 16 | Id. | Id. | N° 173, id. | — |
| 17 | Id. | Id. | N° 174, id. | — |
| 18 | Id. | Cerfontaine et Senzeille. | N° 189, chemin de Senzeille. | 1,719.30 |
| 19 | Id. | Id. | N° 190, chemin d'exploitation. | — |
| 20 | Id. | Id. | N° 191, chemin de Senzeille. | 436.70 |
| 21 | Id. | Neuville (sud) et Mariembourg | N° 207, chemin d'exploitation. | — |
| 22 | Id. | Mariembourg et Nismes. | N° 212, id. | — |
| 23 | Denderleeuw à Grammont. | Appelterre et Santhergen | N° 71, id. | — |
| 24 | Id. | Denderleeuw et Okegem. | N° 46, ch ^o de Denderleeuw à Denderhaute. | 1,792.25 |
| 25 | Denderleeuw à Audenaerde. | Station de Roohorst. . . | N° 51, chemin d'exploitation. | 1,449.20 |
| 26 | Id. | Denderleeuw et Welle. | N° 1, id. | — |
| 27 | Sottegem à Melle | Gontrode et Melle . . . | N° 107, Kauterloo . . . | — |
| 28 | Id. | Id. | N° 108, Molenstraat . . | — |
| 29 | Id. | Id. | N° 109, sentier | — |
| A reporter. . fr. | | | | 7,923.80 |

N° XVI (suite). — Relevé des passages à niveau supprimés en 1915.

| N° D'ORDRE. | SITUATION | | DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU. | ÉCONOMIE ANNUELLE RÉALISÉE. |
|----------------|---|---|--|-----------------------------------|
| | LIGNE. | ENTRE LES STATIONS DE | | |
| | | | Report. . . fr. | 7,925.80 |
| 30 | Sottegem à Melle. | Gontrode et Melle . . . | N° 110, passage pour bestiaux. | — |
| 31 | Id. | Id. | N° 111, chaussée de Gand à Grammont. | 511 » |
| 32 | Id. | Id. | N° 112, Melle-Kauterloo. | — |
| 33 | Gand à Bruges | Station de Bruges . . . | N° 64, chemin de dé- charge. | 2,872.15 |
| 34 | Hasselt à Lanaeken. . . . | Station d'Eygenbilsen . | N° 39 | — |
| 35 | Landen à Ciney | Landen et Wamont. . . | N° 5, non gardé . . . | — |
| 36 | Id. | Station de Hannut . . . | N° 21, id | — |
| 37 | Gembloux à Jemeppe-sur- Sambre | Gembloux et Mazy. . . | N° 5, chemin de Bos- sières à Mazy. | 1,199.05 |
| 38 | Basècles à Tournai | Basècles (Carrières) et Péruwelz | N° 46, privé. | — |
| 39 | Denderleeuw à Alost | Denderleeuw et Erem- bodegem | N° 49, Chemin dit Leeuwbrugge. | 2,874 » |
| 40 | Id. | Id. | N° 50, chemin d'exploit- ation. | 1,810.50 |
| 41 | Bruxelles (Nord) à Alost . . | Station de Laeken . . . | N° 7, avenue de la Reine. | 4,978.70 |
| 42 | Denderleeuw à Grammont . . | Station de Denderleeuw. | N° 42 ^{bis} , cour aux mar- chandises. | — |
| 43 | Bruxelles (Nord) à Alost . . | Id. | N° 43, chemin n° 14. | — |
| | | | TOTAL, FR. . . | 22,171.28 |

N° XVII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1913.*

Service des voies et travaux.

| DÉSIGNATION DES OBJETS. | UNITÉ. | QUANTITÉ ou TONNAGE. | VALEUR. |
|--|--------------------------------|-------------------------------|------------------------|
| <i>1° Matériaux en bon état: (neuf et remplis).</i> | | | |
| Rails | en acier | de 57 kilog | tonne 21,730 2,920,780 |
| | | de 52 — | id. 12,804 1,030,444 |
| | | de 50 — | id. 38,722 4,977,410 |
| | | de 40.6 — | id. 6,653 538,269 |
| | | de 38 — | id. 27,824 2,392,978 |
| en fer | | id. 2,008 188,192 | |
| Billes en bois | | pièce 883,841 4,018,773 | |
| Traverses métalliques. | | tonne 1,203 65,092 | |
| Bois spéciaux | | mètre cube 14,268 1,403,644 | |
| Voies système Hillf. | Rails | tonne 313 20,847 | |
| | Longrines | id. 470 9,411 | |
| Croisements et traversées | | en rails de 57 kil. | pièce 444 92,434 |
| | | en rails de 52 kil. | id. 1,220 421,236 |
| | | en rails de 40.6 kil. | id. 3,899 4,601,942 |
| | | en rails de 38 kil. | id. 2,803 692,241 |
| Excentriques | | en rails de 57 kil. | id. 443 99,741 |
| | | id. de 52 kil. | id. 447 276,392 |
| | | id. de 40.6 kil. | id. 2,758 4,073,702 |
| | | id. de 38 kil. | id. 1,680 365,469 |
| Lattes de calage. | | id. 708 8,526 | |
| Plaques tournantes. | | id. 218 611,227 | |
| Ponts à peser | | id. 28 41,401 | |
| Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, lire-fonds, verrous d'enclenchement, etc. | pour rails de 57 k. | tonne 12,917 2,089,361 | |
| | | id. 52 k. 9,070 1,551,486 | |
| | | id. 50 k. 5,471 1,018,326 | |
| | | id. 40.6 k. 5,406 1,042,722 | |
| | | id. 38 . 5,273 1,107,761 | |
| Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc. | | » » 504,267 | |
| Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc. | | » » 7,389,925 | |
| <i>2° Matériaux mis hors d'usage</i> | | » » 1,696,974 | |
| En dépôt fin 1913. | | » » 39,267,973 | |
| Vendu | restant à livrer fr. | » » 252,212 | |
| | (livré (pr mémoire). 4,274,307 | » » . | |
| A la disposition de l'administration fin 1913 | | » » 39,005,761 | |
| <i>3° Approvisionnements à la disposition des sections</i> | | » » 1,743,802 | |
| | | Ensemble fr. | 40,749,563 |

N° XVIII. — Effectif du matériel

| | | 1912. | 1911. | | |
|--|---|--|----------------------------------|--------------|--------------|
| Matériel de traction (2) | pour les lignes principales. | Locomotives à voyageurs | 1,180 | 1,155 | |
| | | " mixtes (types 28, 50, 52 et 55) | | | |
| | | " munies du frein Westinghouse (4). | 1,054 | 1,056 | |
| | | " à marchandises | 1,635 | 1,575 | |
| | | " de gare | 396 | 597 | |
| | | Total. | <u>4,245</u> | <u>4,161</u> | |
| | pour les lignes secondaires. | Locomotives-fourgons (partie « moteur ») | 25 | 25 | |
| | | " tenders type 11 | 102 | 102 | |
| | | Voitures à vapeur (partie « moteur ») | 9 | 10 | |
| | | " électriques automotrices (id. id.). | 6 | 6 | |
| | Total. | <u>140</u> | <u>145</u> | | |
| | Ensemble des moteurs (2) (3) | <u>4,385</u> | <u>4,304</u> | | |
| | Tenders indépendants (3) | <u>3,073</u> | <u>3,037</u> | | |
| Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs | pour les lignes principales. | Salons et de 1 ^{re} classe | 65 | 65 | |
| | | Voitures (4). | 2 ^e classe | 1,857 | 1,859 |
| | | | 3 ^e — | 4,562 | 4,501 |
| | | | mixtes | 582 | 556 |
| | | Fourgons à bagages | 1,440 | 1,454 | |
| | | — chaudières | 2 | 2 | |
| | | Voitures. | cellulaires | 22 | 22 |
| | | | funéraires | 9 | 10 |
| | | | postales | 79 | 80 |
| | | Wagons fermés pour petits colis | 409 | 415 | |
| | | Trucks et wagons fermés pour équipages | 156 | 157 | |
| | | Boxes et wagons pour chevaux | 414 | 415 | |
| | | Wagons pour le transport de gaz riche | 50 | 50 | |
| | | Wagon dynamomètre | 1 | 1 | |
| | | | Total. (5) | <u>9,648</u> | <u>9,545</u> |
| | pour les lignes secondaires. | Voitures légères. | 1 ^{re} classe | 8 | 8 |
| | | | 2 ^e — | 177 | 177 |
| | | | 3 ^e — | 552 | 555 |
| | | | mixtes | 126 | 126 |
| | | fourgons | 116 | 117 | |
| Fourgons à bagages indépendants | | 17 | 17 | | |
| — — adhérents aux locomotives. | | 25 | 25 | | |
| Voitures à vapeur (partie « voiture ») | | 9 | 10 | | |
| — électriques automotrices (partie « voiture ») | 6 | 6 | | | |
| | Total (5). | <u>1,034</u> | <u>1,059</u> | | |
| | ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5) (6) | <u>10,682</u> | <u>10,582</u> | | |
| Matériel de la ligne électrique de Mons à Boussu. | Voitures motrices (partie « moteur » et partie « voiture ») | 18 | 18 | | |
| | Voitures remorquées | 20 | 20 | | |
| | Ensemble. | <u>38</u> | <u>38</u> | | |

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

(2) Voir annexes n° XXII et XXII^{bis} pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

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

(4) Y compris 4 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. | 1913. | 1912. |
|--|----------|---------------|---------------|
| Fourgons | 1 1/2 | 1,840 | 1,785 |
| Wagons fermés | 5 | 104 | 125 |
| — pour coton et laine | 10 | 10,576 | 10,595 |
| — — — — — | 15 | 12,278 | 10,991 |
| — — — — — | 10 | 802 | 803 |
| — — — — — | 12 | 550 | 529 |
| — — — — — | 15 | 202 | 202 |
| — pour coke, laine et minerais | 10 | 1,875 | 1,888 |
| — — — — — | 12 | 1,114 | 1,136 |
| — — — — — | 15 | 759 | 759 |
| — pour charbon | 10 | 19,161 | 19,535 |
| — — — — — | 5 | 2 | 5 |
| — — — — — | 12 | 7,579 | 7,577 |
| — — — — — | 15 | 14,555 | 14,555 |
| — — — — — | 20 | 10,450 | 8,424 |
| — plats à 4 roues | 10 | 2,601 | 2,625 |
| — — 4 — | 15 | 5,148 | 2,665 |
| — — 6 — | 15 | 9 | 9 |
| — — 6 — | 20 | 8 | 10 |
| — — 8 — | 20 | 2,267 | 1,899 |
| — — 8 — | 25 | 56 | 56 |
| — — 8 — | 35 | 99 | 50 |
| — — 8 — | 40 | 10 | 10 |
| — bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.) | 8 | 5 | 5 |
| — pour transports spéciaux | 10 | 8 | 8 |
| — p ^r le transp. de plaques tournantes. | 10 | 15 | 15 |
| Total pour le service commercial (1) | | 89,591 | 85,615 |

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

| | | |
|---|----------------|---------------|
| Wagons pour embranch ^{ts} de charbonnages. (2) 7 1/2 | 998 | 999 |
| — pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2 | 881 | 889 |
| — — — — — de roues . . . } 5 | 5 | 5 |
| — — — — — transp ^t de combust. en paniers (2) 7 1/2 | 138 | 154 |
| — — — — — vérification de ponts à peser. " 7 1/2 | 51 | 52 |
| — bâches à eau " " | 16 | 16 |
| — de secours et leurs wagons annexes. " " | 38 | 55 |
| — citernes pour pétrole. " 10 | 109 | 107 |
| — freins pour les plans inclinés . . . " 10 | 48 | 48 |
| — pour expéditions d'approvisionne- ments entre les ateliers, dépôts et stations " 10 | 37 | 37 |
| | 487 | 181 |
| Total pour les services divers (1) | 2,488 | 2,485 |
| ENSEMBLE DES WAGONS (1) (2) | 92,079 | 88,098 |
| TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS | 102,761 | 98,680 |

Bâches pour couvrir les chargements (1) 32,121 31,617

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

(2) Tonnage moyen.

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

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

| ANNÉES. Pour les années antérieures à 1895. voir C. R. de 1896, ann. XVIII. | ENTRÉES. | | | | | SORTIES. | | | | | IDENTIFICATION ou diminution du PARC. | EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : | | BALANCE de RENOUVELLEMENT | | | |
|--|----------------------------------|---|-----------------|-------------|-----|----------|---|-------------------------|--------------|-------|---|---------------------------------|-----------|---------------------------------|----------|-----------|--|
| | PREMIER établissement. | | RENOUVELLEMENT. | | | TOTAL. | PREMIER établissement. | | A RENOUELER. | | | TOTAL. | Existant. | Devant EXISTER. | En plus. | En moins. | |
| | Extensions. Matériel neuf. | Changem ^t de classification. | MATÉRIEL | | | | Changem ^t de classification. | MATÉRIEL | | | | | | | | | |
| | | | neuf. | transformé. | | | | mis hors de service. | transformé. | | | | | | | | |
| Locomotives. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | 36 | » | 46 | » | 81 | » | 33 | » | 33 | + 48 | 1,788 | 1,764 | 24 | » | | | |
| 1890 | 74 | » | 43 | » | 117 | » | 5 | » | 5 | + 112 | 1,923 | 1,936 | » | 13 | | | |
| 1895 | 36 | » | 36 | » | 72 | » | 21 | » | 21 | + 51 | 2,430 | 2,444 | 14 | » | | | |
| 1896 | 28 | » | 22 | » | 50 | » | 23 | » | 23 | + 27 | 2,157 | 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 | 47 | 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 | 473 | » | » | » | 473 | » | 75 | » | 75 | + 98 | 3,186 | 3,436 | » | 250 | | | |
| 1905 | 70 | » | 93 | » | 163 | » | 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 | + 136 | 4,048 | 4,235 | » | 187 | | | |
| 1910 | 148 | » | 6 | » | 154 | » | 25 | » | 25 | + 129 | 4,177 | 4,383 | » | 206 | | | |
| 1911 | 39 | » | 21 | » | 60 | » | 20 | » | 20 | + 40 | 4,217 | 4,422 | » | 205 | | | |
| 1912 | 53 | » | 35 | » | 88 | » | 17 | » | 17 | + 71 | 4,298 | 4,475 | » | 187 | | | |
| 1913 | 105 | » | 3 | » | 108 | » | 26 | » | 26 | + 82 | 4,370 | 4,580 | » | (1) 210 | | | |
| Tenders (*). | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1886 | 32 | » | 8 | » | 40 | » | 59 | » | 59 | - 19 | 1,201 | 1,269 | » | 68 | | | |
| 1890 | 49 | » | 94 | » | 143 | » | 8 | » | 8 | + 105 | 1,304 | 1,373 | » | 69 | | | |
| 1895 | 31 | » | 34 | » | 65 | » | 44 | » | 44 | + 51 | 1,511 | 1,539 | » | 28 | | | |
| 1896 | 65 | » | 23 | » | 88 | » | 28 | » | 28 | + 60 | 1,571 | 1,604 | » | 33 | | | |
| 1897 | 72 | » | 62 | » | 134 | » | 27 | » | 27 | + 107 | 1,678 | 1,676 | 2 | » | | | |
| 1898 | 312 | » | 9 | » | 351 | » | 77 | » | 77 | + 274 | 1,952 | 2,018 | » | 66 | | | |
| 1899 | 82 | » | 41 | » | 93 | » | 61 | » | 61 | + 32 | 1,984 | 2,100 | » | 116 | | | |
| 1900 | 129 | » | 13 | » | 142 | » | 49 | » | 49 | + 93 | 2,077 | 2,229 | » | 152 | | | |
| 1901 | 154 | » | 31 | » | 185 | 29 | 30 | » | 59 | + 126 | 2,203 | 2,354 | » | 151 | | | |
| 1902 | 208 | » | 50 | » | 258 | 1 | 61 | 1 | 63 | + 195 | 2,398 | 2,562 | » | 164 | | | |
| 1903 | 201 | » | » | » | 201 | » | 115 | 6 | 121 | + 80 | 2,478 | 2,763 | » | 285 | | | |
| 1904 | 185 | » | » | » | 185 | » | 82 | 3 | 85 | + 100 | 2,578 | 2,948 | » | 370 | | | |
| 1905 | 153 | » | 93 | » | 245 | » | 58 | 2 | 60 | + 183 | 2,763 | 3,101 | » | 338 | | | |
| 1906 | 63 | » | 38 | » | 104 | » | 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 | | | |
| 1911 | 13 | » | 77 | » | 90 | » | 21 | 4 | 25 | + 65 | 4,208 | 4,490 | » | 282 | | | |
| 1912 | 45 | » | 3 | » | 48 | » | 22 | 4 | 26 | + 22 | 4,230 | 4,535 | » | 305 | | | |
| 1913 | 93 | » | 1 | » | 94 | » | 20 | 3 | 23 | + 71 | 4,301 | 4,628 | » | (1) 327 | | | |

(* 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.

(1) Cette balance en moins n'est toutefois qu'apparente (voir exposé page 23 et tableaux XXI bis, XXIII et XXIV).

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

| ANNÉES — Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII. | ENTRÉES. | | | | SORTIES. | | | | ACQUISITIONS ou diminution du PARC. | EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : | | BALANCE de RENOUELEMENT | | | |
|--|------------------------|------------------------------|---------------|-------------|----------------------|-------------------------------|-------------|--------|-------------------------------------|---------------------------|-----------------|-------------------------|-----------|-------|---------|
| | PREMIER établissement. | | RENOUELEMENT. | | TOTAL. | PREMIER établissement. | | TOTAL. | | Existant. | Devant EXISTER. | En plus. | En moins. | | |
| | Extensions. | Changement de Matériel neuf. | MATÉRIEL | | | Changement de classification. | MATÉRIEL | | | | | | | | |
| | | | neuf. | transformé. | mis hors de service. | | transformé. | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | 59 | 54 | 5 | | |
| 1898 | 5 | | | | 5 | | | | + | 5 | 66 | 66 | | | |
| 1899 | 12 | | | | 12 | | | | + | 12 | 71 | 66 | 5 | | |
| 1900 | | | | | | | 5 | | - | 5 | 66 | 66 | | | |
| 1901 | | | | | | | 5 | | - | 5 | 61 | 66 | | 5 | |
| 1902 | 1 | | | | 1 | | 16 | | - | 15 | 46 | 67 | | 21 | |
| 1903 | | | | | | | 6 | | - | 6 | 40 | 67 | | 27 | |
| 1904 | | | | | | | 4 | | - | 4 | 36 | 67 | | 31 | |
| 1905 | 4 | | | | 4 | | | | + | 4 | 40 | 71 | | 31 | |
| 1906 | | | | | | | 1 | | - | 1 | 39 | 71 | | 32 | |
| 1907 | | | | | | | | | | | 39 | 71 | | 32 | |
| 1908 | 7 | | | | 7 | | | | + | 7 | 46 | 78 | | 32 | |
| 1909 | | | | | | | 1 | | - | 1 | 45 | 78 | | 33 | |
| 1910 | | | | | | | 9 | | - | 9 | 36 | 78 | | 42 | |
| 1914 | | | | | | | 4 | | - | 4 | 32 | 78 | | 46 | |
| 1912 | 2 | | | | 2 | | | | + | 2 | 31 | 80 | | 46 | |
| 1913 | | | | | | | 1 | | - | 1 | 33 | 80 | | 47 | |
| Véhicules pour trains de voyageurs. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | 77 | | 5 | | 82 | | 78 | 5 | 83 | - | 1 | 4,192 | 4,068 | 124 | |
| 1890 | 44 | | 78 | 3 | 127 | | 69 | 7 | 76 | + | 61 | 4,726 | 4,668 | 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 | 400 | | 2 | 14 | 416 | | 65 | | 65 | + | 51 | 5,975 | 5,723 | 252 | |
| 1898 | 783 | | | | 783 | | 91 | | 91 | + | 692 | 6,667 | 6,506 | 161 | |
| 1899 | 219 | | 5 | 1 | 225 | | 65 | | 65 | + | 100 | 6,827 | 6,728 | 102 | |
| 1900 | 258 | | | | 258 | | 54 | | 54 | + | 204 | 7,031 | 6,983 | 48 | |
| 1901 | 649 | | 2 | 25 | 676 | | 93 | 99 | 192 | + | 484 | 7,518 | 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 | + | 407 | 8,562 | 9,089 | | 527 |
| 1905 | 401 | | | 1 | 402 | | 86 | 9 | 95 | + | 307 | 8,869 | 9,490 | | 621 |
| 1906 | 53 | | | 29 | 82 | | 69 | 4 | 65 | + | 49 | 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 | 10,404 | | 732 |
| 1909 | 325 | | 32 | | 357 | | 72 | | 72 | + | 285 | 9,954 | 10,726 | | 772 |
| 1910 | 417 | | 56 | 4 | 507 | | 68 | | 63 | + | 439 | 10,393 | 11,173 | | 780 |
| 1911 | 163 | | 38 | 1 | 202 | | 35 | | 35 | + | 167 | 10,560 | 11,336 | | 776 |
| 1912 | 33 | | 27 | 1 | 61 | | 60 | | 60 | + | 1 | 10,361 | 11,369 | | 808 |
| 1913 | 132 | | 2 | | 134 | | 27 | 4 | 31 | + | 103 | (1)10,664 | 11,501 | | (2) 837 |
| Véhicules pour trains de marchandises. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | 1 | | 104 | 6 | 111 | | 593 | | 593 | - | 482 | 41,414 | 42,814 | | 1,400 |
| 1890 | 764 | | 400 | 34 | 888 | | 411 | 9 | 420 | + | 468 | 43,523 | 44,386 | | 1,063 |
| 1895 | 683 | | 1,136 | 3 | 1,742 | | 498 | | 498 | + | 1,244 | 48,390 | 45,517 | 873 | |
| 1896 | 1,201 | | 733 | | 1,934 | | 766 | | 766 | + | 1,168 | 47,558 | 45,718 | 849 | |
| 1897 | 2,148 | | 1,197 | 55 | 3,100 | | 628 | 65 | 693 | + | 2,707 | 50,268 | 48,866 | 1,399 | |
| 1898 | 8,914 | | 710 | | 9,654 | | 621 | | 621 | + | 9,033 | 59,298 | 57,780 | 1,518 | |
| 1899 | 2,072 | | | 3 | 2,075 | | 825 | | 825 | + | 1,250 | 60,548 | 59,852 | 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 | + | 616 | 64,848 | 64,659 | 189 | |
| 1902 | 1,347 | | 3 | 26 | 1,376 | | 996 | | 996 | + | 480 | 65,328 | 65,406 | | 778 |
| 1903 | 3,237 | | | 32 | 3,269 | | 738 | | 738 | + | 2,531 | 67,850 | 69,311 | | 1,461 |
| 1904 | 2,731 | | | 10 | 2,741 | | 700 | | 700 | + | 2,041 | 69,900 | 72,071 | | 2,171 |
| 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 | 75,793 | | 2,458 |
| 1907 | 2,897 | | 130 | 7 | 3,034 | | 472 | | 472 | + | 2,862 | 76,197 | 78,692 | | 2,495 |
| 1908 | 4,259 | | | 2 | 4,261 | | 153 | | 153 | + | 1,103 | 80,300 | 82,951 | | 2,651 |
| 1909 | 1,793 | | 420 | 9 | 2,221 | | 219 | | 219 | + | 2,092 | 82,302 | 84,744 | | 2,442 |
| 1910 | 2,028 | | 563 | 2 | 2,593 | | 214 | | 214 | + | 2,379 | 84,081 | 86,772 | | 2,691 |
| 1911 | 1,230 | | 864 | 9 | 2,103 | | 222 | | 222 | + | 1,831 | 86,562 | 88,002 | | 1,440 |
| 1912 | 1,750 | | 43 | 5 | 1,768 | | 231 | 1 | 232 | + | 1,816 | 88,098 | 89,752 | | 1,654 |
| 1913 | 4,265 | | | 8 | 4,273 | | 290 | 2 | 292 | + | 3,981 | 92,079 | 94,017 | | 1,938 |

(1) Non compris 23 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 33 « parties voitures » de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

(2) Cette « balance en moins » n'est toutefois qu'apparente (voir exposé pages 23 et 24 et tableaux XX, XXI, et XXIV).

N° XX.— Situation du matériel à voyageurs

| ANNÉES. | ENTRÉES : PLACES OFFERTES. | | | | | SORTIES : PLACES OFFERTES. | | | | |
|-------------|----------------------------|-------------------------------|-----------------|-------------|---------------|---|---------------|---------|-------------|-------------|
| | PREMIER ÉTABLISSEMENT. | | RENOUVELLEMENT. | | TOTAL. | PREMIER Établissement — Changement de classification. | A RENOUVELER. | | TOTAL. | |
| | Extension Matériel neuf. | Changement de classification. | Matériel. | | | | Matériel | démoli. | | transformé. |
| | | | neuf. | transformé. | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 1874. . . . | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| 1875. . . . | 9,316 | » | 2,740 | » | 12,056 | » | 5,035 | 97 | 5,152 | |
| 1876. . . . | 2,504 94 | » | 4,175 | » | 6,767 94 | » | 3,095 | » | 5,065 | |
| 1877. . . . | 2,776 | » | 1,558 | » | 4,114 | » | 2,687 | » | 2,687 | |
| 1878. . . . | 7,454 517 | » | 4,785 | » | 12,217 517 | » | 1,589 | » | 1,589 | |
| 1879. . . . | 7,544 | » | 1,315 | » | 8,837 | » | 2,455 | » | 2,455 | |
| 1880. . . . | 9,015 47 | » | 11,060 47 | » | 21,005 94 | » | 2,265 47 | 24 | 2,289 47 | |
| 1881. . . . | 428 | » | » | 34 | 462 | » | 2,702 | 40 | 2,742 | |
| 1882. . . . | 5,255 | 54 | » | 540 | 5,029 | » | 1,805 47 | 396 | 2,199 47 | |
| 1883. . . . | 2,611 | » | 52 | » | 2,665 | » | 1,226 | 97 | 1,325 | |
| 1884. . . . | » | » | 54 | » | 54 | » | 2,016 | » | 2,016 | |
| 1885. . . . | 2,535 | 195 | 585 53 | » | 5,115 53 | » | 1,091 | » | 1,091 | |
| 1886. . . . | 597 325 | » | 180 15 | » | 585 340 | » | 2,152 | 1,654 | 5,706 | |
| 1887. . . . | 1,116 345 | » | 4,155 | » | 5,271 345 | » | 1,812 | » | 1,812 | |
| 1888. . . . | 14,880 45 | 102 | 100 | » | 15,142 45 | » | 700 | » | 700 | |
| 1889. . . . | 8,252 | » | 714 | 2,064 | 11,010 | » | 1,418 | 2,949 | 4,367 | |
| 1890. . . . | 2,524 | » | 5,206 212 | 2,075 | 7,805 212 | » | 1,068 | 2,286 | 4,254 | |
| 1891. . . . | 2,240 | » | » | 88 | 2,328 | » | 1,108 | 96 | 1,204 | |
| 1892. . . . | 9,072 | » | » | 200 | 9,362 | » | 452 | 208 | 640 | |
| 1893. . . . | » | » | 15,372 | 56 | 15,428 | » | 1,158 | 68 | 1,206 | |
| 1894. . . . | 9,148 | » | » | 54 | 9,202 | » | 982 | » | 982 | |
| 1895. . . . | 5,084 | » | 10,802 | » | 15,846 | » | 284 | 48 | 552 | |
| 1896. . . . | 12,055 | » | 725 | 24 | 15,402 | » | 2,225 | » | 2,225 | |
| 1897. . . . | 4,174 | » | » | » | 4,174 | » | 1,860 | » | 1,860 | |
| 1898. . . . | 17,092 | » | » | » | 17,092 | » | 5,218 | » | 5,218 | |
| 1899. . . . | 8,857 | » | » | » | 8,857 | » | 1,220 | » | 1,220 | |
| 1900. . . . | 12,511 | » | » | » | 12,511 | » | 1,177 | 26 | 1,203 | |
| 1901. . . . | 22,528 | » | » | 16 | 22,542 | » | 5,081 | » | 5,081 | |
| 1902. . . . | 32,280 | » | » | 1,020 | 35,509 | » | 1,478 | » | 1,478 | |
| 1903. . . . | 15,496 | » | » | 77 | 15,575 | » | 2,412 | » | 2,412 | |
| 1904. . . . | 5,202 | » | » | 1,142 | 6,454 | » | 2,632 | » | 2,632 | |
| 1905. . . . | 17,096 | » | » | 70 | 17,166 | » | 1,150 | » | 1,150 | |
| 1906. . . . | 1,860 | » | » | 526 | 2,586 | » | 1,015 | 542 | 1,557 | |
| 1907. . . . | 15,700 | » | » | 6,106 | 19,806 | » | 458 | 5,720 | 4,158 | |
| 1908. . . . | 12,365 | » | 418 | 2,285 | 15,098 | » | 662 | 1,927 | 2,589 | |
| 1909. . . . | 9,804 | » | 1,324 | 706 | 12,034 | » | 1,198 | 656 | 1,854 | |
| 1910. . . . | 17,456 | » | 1,454 | » | 18,870 | » | 1,076 | » | 1,076 | |
| 1911. . . . | 6,440 | » | 588 | 40 | 7,068 | » | 1,158 | 51 | 1,192 | |
| 1912. . . . | 1,066 | » | 420 | » | 1,486 | » | 2,035 | » | 2,035 | |
| 1913. . . . | 6,795 | » | » | 245 | 7,040 | » | 859 | 224 | 1,083 | |

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

(2) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 3, et en retranchant celles de la colonne 7.

au point de vue des places offertes.

| Augmentation ou diminution du PARC. 11 | EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE | | BALANCE de renouvellement en places offertes. | | Observations. 16 |
|---|----------------------------|---|--|---------------------|-------------------------|
| | EXISTANT ('). 12 | devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2). 13 | En plus. 14 | En moins. 15 | |
| | | | | | |
| | 71,540 | 69,475 | 1,865 | » | |
| + 8,924 | 80,264 | 78,791 | 1,473 | » | |
| + 5,702 | 85,966 | 81,385 | 2,581 | » | |
| + 94 | 85,995 | 81,479 | 2,581 | » | |
| + 1,427 | 87,422 | 82,906 | 2,522 | » | |
| + 10,628 | 98,024 | 93,428 | 4,426 | » | |
| + 517 | 98,541 | 93,945 | 4,426 | » | |
| + 6,424 | 104,965 | 100,369 | 3,506 | » | |
| + 18,716 | 123,681 | 118,881 | 12,977 | » | |
| + 47 | 123,728 | 118,928 | 12,977 | » | |
| - 2,280 | 121,448 | 116,648 | 10,269 | » | |
| + 1,450 | 122,898 | 118,103 | 8,363 | » | |
| + 47 | 122,945 | 118,150 | 8,363 | » | |
| + 1,540 | 124,485 | 120,690 | 7,092 | » | |
| - 2,882 | 121,603 | 117,808 | 4,210 | » | |
| + 1,122 | 122,725 | 118,930 | 2,633 | » | |
| + 53 | 122,778 | 118,983 | 2,633 | » | |
| - 5,185 | 117,593 | 113,798 | 910 | 910 | |
| + 340 | 118,000 | 114,138 | 910 | » | |
| + 5,439 | 123,439 | 119,577 | 1,435 | » | |
| + 345 | 123,784 | 119,922 | 1,435 | » | |
| + 14,442 | 138,226 | 135,357 | 895 | » | |
| + 45 | 138,271 | 135,402 | 895 | » | |
| + 7,545 | 145,816 | 141,857 | 204 | » | |
| + 394 | 146,210 | 142,251 | 204 | » | |
| + 5,549 | 151,759 | 147,700 | 1,441 | » | |
| + 212 | 151,971 | 147,912 | 1,441 | » | |
| + 1,124 | 153,095 | 149,036 | 525 | » | |
| + 8,722 | 161,817 | 157,757 | 525 | » | |
| + 12,222 | 174,039 | 170,978 | 12,197 | » | |
| + 8,220 | 182,259 | 179,198 | 11,269 | » | |
| + 15,614 | 197,873 | 194,412 | 21,799 | » | |
| + 11,179 | 209,052 | 207,213 | 20,325 | » | |
| + 2,514 | 211,566 | 209,727 | 18,465 | » | |
| + 15,874 | 227,440 | 223,852 | 15,247 | » | |
| + 7,617 | 235,057 | 231,469 | 14,027 | » | |
| + 11,108 | 246,165 | 242,577 | 12,824 | » | |
| + 19,261 | 265,426 | 263,341 | 9,759 | » | |
| + 31,831 | 297,257 | 297,100 | 9,310 | » | |
| + 11,161 | 308,418 | 308,261 | 6,973 | » | |
| + 3,802 | 312,220 | 312,064 | 5,483 | » | |
| + 16,056 | 328,276 | 327,581 | 4,423 | » | |
| + 1,020 | 329,296 | 328,601 | 3,394 | » | |
| + 13,708 | 343,004 | 345,995 | 5,002 | » | |
| + 12,507 | 355,511 | 368,492 | 5,746 | » | |
| + 10,200 | 365,711 | 378,692 | 6,142 | » | |
| + 17,794 | 383,505 | 400,486 | 6,500 | » | |
| + 3,876 | 387,381 | 404,362 | 3,003 | » | |
| - 849 | 386,532 | 403,513 | 1,388 | » | |
| + 3,937 | 390,471 | 407,452 | 530 | » | |

Cette situation comprend les voitures à vapeur et électriques qui sont représentées par les chiffres en italiques.

N° XXI. — Situation du matériel pour trains de

| ANNÉES. | ENTRÉES : TONNES. | | | | | SORTIES : TONNES. | | | |
|---------|----------------------------|-------------------------------|-----------------|-------------|------------|---|--------------|-------------|------------|
| | Premier établissement. | | RENOUVELLEMENT. | | TOTAL. | PREMIER établissement — Changement de classification. | A RENOUELER. | | TOTAL. |
| | Extension — Matériel neuf. | Changement de classification. | Matériel. | | | | démoli. | transformé. | |
| | | | neuf. | transformé. | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1874. | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1875. | 48,775 1/2 | » | 7,481 1/2 | » | 56,254 3/4 | 1,264 1/4 | 2,096 3/4 | 20 | 5,381 |
| 1876. | 11,367 1/2 | » | 5,880 | 10 | 17,257 1/2 | » | 4,519 1/4 | » | 4,519 1/4 |
| 1877. | 5,190 | » | 7,676 1/4 | » | 12,866 1/4 | 60 | 4,890 3/4 | » | 4,950 3/4 |
| 1878. | 10,910 | » | 2,460 | » | 13,400 | » | 5,786 | 30 | 5,816 |
| 1879. | 10,101 1/2 | » | 5,200 | » | 15,301 1/2 | » | 3,861 1/2 | 10 | 3,871 1/2 |
| 1880. | 54,811 | » | 75 | 3 | 54,889 | » | 3,000 1/2 | 690 | 3,690 1/2 |
| 1881. | 55,856 | » | 602 1/2 | 1,210 | 58,668 1/2 | » | 2,028 1/2 | 527 1/2 | 2,556 |
| 1882. | 59,018 | » | » | 217 1/2 | 59,235 1/2 | » | 3,151 1/2 | 520 | 3,471 1/2 |
| 1883. | 4,651 1/2 | » | 4,240 | » | 8,891 1/2 | » | 4,515 | 55 | 4,580 |
| 1884. | 2,000 | » | 5,860 | 785 | 8,645 | » | 5,512 1/2 | » | 5,512 1/2 |
| 1885. | » | » | 1,540 | » | 1,540 | » | 4,030 | 55 1/2 | 4,985 1/2 |
| 1886. | » | » | 2,075 | 172 1/2 | 2,247 1/2 | » | 5,761 | 140 | 5,901 |
| 1887. | » | » | » | 400 | 400 | » | 5,490 1/2 | 72 1/2 | 5,563 |
| 1888. | 2,700 | » | 17,300 | 100 | 20,100 | » | 2,411 | 157 1/2 | 2,548 1/2 |
| 1889. | 7,094 1/2 | » | 2,525 | 125 1/2 | 9,715 | » | 2,261 1/2 | 1,157 1/2 | 3,399 |
| 1890. | 7,065 1/2 | » | 1,000 | 240 | 8,005 1/2 | » | 3,415 1/2 | 472 1/2 | 3,888 |
| 1891. | » | » | » | 5,315 | 3,315 | » | 2,752 | 2,967 1/2 | 5,719 1/2 |
| 1892. | 100 | » | 7,347 1/2 | 2,300 | 9,837 1/2 | » | 2,739 1/2 | 1,801 1/2 | 4,541 |
| 1893. | 1,650 | » | 1,142 1/2 | 1,064 | 4,456 1/2 | » | 3,839 | 1,762 1/2 | 5,601 1/2 |
| 1894. | 1,060 | » | 18,025 | 525 | 19,610 | » | 3,261 1/2 | 410 | 3,674 1/2 |
| 1895. | 6,689 | » | 15,159 1/2 | 500 | 22,328 1/2 | » | 4,924 | 470 | 5,394 |
| 1896. | 16,040 | » | 9,551 1/2 | 25,619 | 49,190 1/2 | » | 8,107 | 1,165 | 9,272 |
| 1897. | 29,997 | » | 14,102 | 2,212 1/2 | 46,511 1/2 | » | 6,421 | 650 | 7,051 |
| 1898. | 94,758 | » | 11,100 | » | 105,858 | » | 5,775 1/2 | » | 5,775 1/2 |
| 1899. | 25,720 | » | 50 | » | 25,730 | » | 8,250 | » | 8,250 |
| 1900. | 51,534 | » | 9,200 | » | 60,534 | » | 4,980 1/2 | » | 4,980 1/2 |
| 1901. | 15,125 | » | » | 775 | 15,900 | » | 5,445 | 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 | » | 6,580 | 260 | 6,840 |
| 1905. | 42,069 | » | » | 100 | 42,169 | » | 3,777 | » | 3,777 |
| 1906. | 11,159 1/2 | » | 4,620 | 27,646 | 43,425 1/2 | » | 4,519 | 27,530 | 52,049 |
| 1907. | 45,064 1/2 | » | 1,950 | 16,065 1/2 | 66,078 | » | 1,589 1/2 | 15,108 | 14,787 1/2 |
| 1908. | 67,765 | » | 7 1/2 | 18,047 1/2 | 85,820 | » | 1,360 | 15,698 1/2 | 15,258 1/2 |
| 1909. | 28,661 1/2 | » | 8,375 | 7,766 | 44,805 1/2 | » | 1,959 1/2 | 8,306 | 10,265 1/2 |
| 1910. | 51,416 | » | 10,600 | 4,014 1/2 | 49,000 1/2 | » | 2,058 | 4,092 | 6,150 |
| 1911. | 20,850 1/2 | » | 12,710 | 9,527 | 43,087 1/2 | » | 2,157 | 5,025 | 5,182 |
| 1912. | 28,812 1/2 | » | 195 | 1,413 | 50,450 1/2 | » | 2,214 | 1,777 | 3,991 |
| 1913. | 75,994 1/2 | » | » | 4,502 | 80,496 1/2 | » | 2,857 1/2 | 4,454 1/2 | 7,312 |

(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 15 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées

marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

| Augmentation ou DIMINUTION du PARC. 11 | EFFETIF AU 31 DÉCEMBRE. | | BALANCE de renouvellement en tonnes de capacité. | | OBSERVATIONS. 16 |
|---|----------------------------|---|--|------------|-------------------------|
| | existant (1). | devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2). | En plus. | En moins. | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | | |
| | 211,022 | 106,812 | 14,210 | » | |
| + | 52,875 1/2 | 263,895 1/2 | 244,321 | 19,574 1/2 | » |
| + | 12,738 1/2 | 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 | 303,583 1/2 | 281,860 | 21,705 1/2 | » |
| + | 51,108 1/2 | 354,762 | 316,671 | 18,091 | » |
| + | 55,312 1/2 | 368,074 1/2 | 330,527 | 17,547 1/2 | » |
| + | 58,704 | 403,868 1/2 | 380,575 | 14,293 1/2 | » |
| + | 4,541 1/2 | 408,410 | 394,226 1/2 | 14,183 1/2 | » |
| + | 5,552 1/2 | 411,742 1/2 | 390,226 1/2 | 15,516 | » |
| - | 5,445 1/2 | 408,200 | 398,226 1/2 | 12,072 1/2 | » |
| - | 3,655 1/2 | 404,645 1/2 | 396,226 1/2 | 8,419 | » |
| - | 5,165 | 401,482 1/2 | 396,226 1/2 | 5,256 | » |
| + | 17,531 1/2 | 410,054 | 398,026 1/2 | 20,107 1/2 | » |
| + | 6,316 | 423,350 | 405,091 | 19,359 | » |
| + | 8,017 1/2 | 450,567 1/2 | 415,655 1/2 | 16,711 | » |
| - | 2,404 1/2 | 427,963 | 415,636 1/2 | 14,506 1/2 | » |
| + | 8,206 1/2 | 453,250 1/2 | 415,846 1/2 | 19,415 | » |
| - | 1,163 | 452,094 1/2 | 415,476 1/2 | 16,618 | » |
| + | 15,955 1/2 | 448,050 | 416,556 1/2 | 31,493 1/2 | » |
| + | 16,954 1/2 | 464,964 1/2 | 423,225 1/2 | 41,759 | » |
| + | 59,918 1/2 | 501,883 | 450,265 1/2 | 65,617 1/2 | » |
| + | 50,260 1/2 | 544,113 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 | » |
| + | 53,555 1/2 | 717,279 1/2 | 641,074 1/2 | 76,205 | » |
| + | 9,998 | 727,277 1/2 | 656,199 1/2 | 71,078 | » |
| + | 11,517 | 758,594 1/2 | 675,997 1/2 | 82,597 | » |
| + | 41,484 | 780,078 1/2 | 723,778 1/2 | 56,500 | » |
| + | 54,587 | 814,465 1/2 | 764,805 1/2 | 49,660 | » |
| + | 58,592 | 852,857 1/2 | 806,874 1/2 | 45,983 | » |
| + | 11,376 1/2 | 864,234 | 818,054 | 46,200 | » |
| + | 51,290 1/2 | 915,524 1/2 | 866,098 1/2 | 49,426 | » |
| + | 70,561 1/2 | 986,086 | 953,865 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 | » |
| + | 37,885 1/2 | 1,101,452 | 1,017,804 1/2 | 83,647 1/2 | » |
| + | 26,459 1/2 | 1,127,911 1/2 | 1,046,647 | 81,264 1/2 | » |
| + | 75,184 1/2 | 1,201,096 | 1,122,641 1/2 | 78,454 1/2 | » |

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

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

N° XXII. — Importance du matériel de traction en 1913.

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) | 804 | 3,084 | 377 | 101 | 3,138 | 1,228 | 4,366 | |
| Nombre d'essieux moteurs | 1,608 | 9,252 | 1,508 | 505 | 9,095 | 3,778 | 12,873 | |
| Puissance de traction en kilogrammes. | En tout | 3,889,210 | 20,569,093 | 3,062,436 | 2,090,700 | 23,306,309 | 6,305,130 | 29,611,439 |
| | Par locomotive | 4,837 | 6,669 | 8,123 | 20,700 | 7,427 | 5,134 | 6,782 |
| | Par essieu moteur | 2,419 | 2,223 | 2,031 | 4,140 | 2,563 | 1,679 | 2,303 |
| Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche. | En tout | 24,884,820 | 127,550,260 | 24,027,560 | 8,867,800 | 132,713,180 | 52,617,260 | 185,330,440 |
| | Par locomotive | 30,951 | 41,359 | 63,734 | 87,800 | 42,292 | 42,848 | 42,449 |
| Poids moyen en kilog. des locomotives à vide. | En tout | 36,377,505 | 122,548,465 | 18,745,380 | 9,483,900 | 139,173,315 | 47,981,935 | 187,155,250 |
| | Par locomotive | 45,246 | 29,737 | 49,722 | 93,906 | 44,351 | 39,073 | 42,866 |
| Poids moyen en kilog. des locomotives en service. | En tout | 41,108,120 | 136,615,740 | 24,072,520 | 10,524,200 | 151,968,780 | 60,351,800 | 212,320,580 |
| | Par locomotive | 51,129 | 44,298 | 63,853 | 104,200 | 48,428 | 49,146 | 48,630 |

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

| | |
|--|------------------------------|
| Nombre d'unités | 3,073 |
| Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide. | En tout 47,377,250 |
| | Par tender 15,417 |
| Poids moyen en kilogrammes des tenders en service. | En tout 99,730,770 |
| | Par tender 32,454 |

(1) Non compris 15 voitures automotrices, 4 locomotives électriques de gare et 18 voitures électriques de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

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 | » | 582 | » | » | 308,763,478 |
| 1890 | 1,923 | 4,709 | 37,339 | » | 698 | » | » | 329,419,130 |
| 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 | » | » | 347,946,936 |
| 1896 | 2,157 | 4,900 | 38,309 | » | 827 | » | » | 361,268,261 |
| 1897 | 2,257 | 4,988 | 38,611 | » | 860 | » | » | 399,802,174 |
| 1898 | 2,571 | 5,070 | 39,016 | 5 | 950 | » | » | 420,612,608 |
| 1899 | 2,617 | 5,034 | 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 | 1,147 | » | » | 558,468,261 |
| 1902 | 2,967 | 5,246 | 40,616 | 197 | 1,292 | » | » | 596,050,435 |
| 1903 | 3,088 | 5,358 | 41,185 | 266 | 1,409 | » | » | 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 | 3,635 | 5,897 | 44,229 | 467 | 1,890 | 125 | 74 | 822,714,783 |
| 1908 | 3,910 | 6,027 | 44,754 | 501 | 2,163 | 236 | 79 | 815,133,378 |
| 1909 | 4,045 | 6,145 | 45,332 | 548 | 2,303 | 326 | 79 | 805,259,474 |
| 1910 | 4,174 | 6,292 | 46,073 | 586 | 2,414 | 441 | 79 | 855,234,587 |
| 1911 | 4,213 | 6,412 | 46,689 | 595 | 2,455 | 490 | 79 | 904,556,741 |
| 1912 | 4,284 | 6,585 | 47,566 | 609 | 2,550 | 568 | 79 | 977,523,522 |
| 1913 | 4,366 | 6,782 | 48,630 | 627 | 2,668 | 645 | 79 | 1,064,838,413 |

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

N° XXIII. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

| DATES. | EN PLUS. KILOGRAMMES. | EN MOINS. KILOGRAMMES. | BALANCE. |
|---|--------------------------|---------------------------|-------------|
| 31 décembre 1874. | | | + 232 639 |
| — 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 | + 147,733 |
| — 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 | + 314,013 |
| — 1887. | » | 158,460 | + 155,553 |
| — 1888. | » | 139,484 | + 16,071 |
| — 1889. | 96,478 | » | + 112,549 |
| — 1890. | 119,887 | » | + 232,436 |
| — 1891. | 234,464 | » | + 486,900 |
| — 1892. | » | 39,756 | + 447,144 |
| — 1893. | 19,396 | » | + 466,540 |
| — 1894. | » | 36,668 | + 429,872 |
| — 1895. | 79,700 | » | + 369,572 |
| — 1896. | 73,470 | » | + 383,042 |
| — 1897. | 215,008 | » | + 798,050 |
| — 1898. | » | 174,252 | + 623,798 |
| — 1899. | » | 166,230 | + 457,568 |
| — 1900. | » | 133,754 | + 323,814 |
| — 1901. | » | 30,386 | + 293,428 |
| — 1902. | 40,597 | » | + 312,025 |
| — 1903. | » | 325,000 | - 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 |
| — 1911. | 114,382 | » | + 568,969 |
| — 1912. | 570,073 | » | + 1,169,042 |
| — 1913. | » | 72,219 | + 1,096,823 |
| | 2,843,590 | 1,079,426 | |
| Balance (période de 1875 à 1913). | | | 864,164 |
| Report des résultats au 31 déc. 1874. | | | + 232,639 |
| Balance au 31 décembre 1913. | | | 1,096,823 |

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6,714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle P représente la pression de marche, en atmosphères;
d — le diamètre des cylindres, en mètres;
l — la course des pistons, en mètres;
D — le diamètre des roues motrices, en mètres.
Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

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

| ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895 voir C. R. de 1896, annexes XXI et XXII.) | DÉMOLITION. | | | | RENOUVELLEMENT. | | | BALANCE. |
|--|--|--|---|------------|---|--|------------|------------------------------|
| | VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée. | VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année. | MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc. | Ensemble. | VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgétaires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée. | VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement pendant l'année considérée. | Ensemble. | — VALEUR en ARGENT. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| Matériel de traction. | | | | | | | | |
| 1880 | 42,002,988 | 597,690 | » | 42,600,678 | 46,014,073 | 483,800 | 46,494,873 | + 3,594,495 |
| 1885 | 45,254,404 | 1,930,094 | » | 47,184,498 | 49,447,030 | 2,389,521 | 51,836,574 | + 4,652,373 |
| 1890 | 23,195,326 | 285,509 | » | 23,480,835 | 24,022,952 | 2,166,408 | 26,189,060 | + 2,708,225 |
| 1895 | 26,256,704 | 1,243,521 | » | 27,500,225 | 30,262,403 | 1,832,750 | 32,095,153 | + 4,594,928 |
| 1896 | 27,500,225 | 1,327,243 | » | 28,827,468 | 32,095,153 | 1,387,700 | 33,482,853 | + 4,655,385 |
| 1897 | 28,827,468 | 1,140,362 | » | 29,937,830 | 33,482,853 | 2,960,330 | 36,443,183 | + 6,505,353 |
| 1898 | 29,937,830 | 2,105,653 | » | 32,043,483 | 36,443,183 | 486,044 | 36,929,227 | + 4,585,744 |
| 1899 | 32,043,483 | 2,108,355 | » | 34,151,838 | 36,929,227 | 232,285 | 37,161,512 | + 2,709,674 |
| 1900 | 34,151,838 | 2,439,810 | » | 36,591,648 | 36,864,842 | 549,672 | 37,414,514 | + 819,536 |
| 1901 | 36,591,648 | 2,078,222 | » | 38,669,870 | 37,414,184 | 1,945,648 | 39,359,832 | + 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 | 4,437,068 | » | 47,175,140 | 44,332,877 | » | 44,332,877 | - 2,842,260 |
| 1904 | 47,175,140 | 4,147,068 | » | 51,322,208 | 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 | 4,316,985 | » | 58,330,276 | 52,004,887 | 2,445,085 | 54,449,972 | - 910,304 |
| 1907 | 58,330,276 | 737,274 | » | 59,067,550 | 54,449,972 | 2,881,244 | 57,331,216 | + 1,233,666 |
| 1908 | 59,067,550 | 621,623 | » | 59,689,173 | 57,301,246 | 275,295 | 57,576,541 | + 887,338 |
| 1909 | 59,689,173 | 920,480 | » | 60,609,653 | 57,576,541 | 4,562,330 | 62,138,871 | + 1,529,188 |
| 1910 | 57,609,653 | 1,368,418 | » | 58,978,071 | 59,438,841 | 733,860 | 60,172,701 | + 894,630 |
| 1911 | 58,978,071 | 1,249,423 | » | 60,227,494 | 59,872,701 | 2,320,940 | 62,193,641 | + 2,466,147 |
| 1912 | 60,227,494 | 854,902 | » | 61,082,096 | 62,393,641 | 4,638,505 | 67,032,146 | + 8,950,020 |
| 1913 | 61,082,096 | 1,322,451 | » | 62,404,547 | 67,032,146 | 334,495 | 67,366,641 | + (*) 4,962,064 |
| Matériel de transport. | | | | | | | | |
| 1880 | 18,602,742 | 1,124,424 | 1,273,446 | 21,000,612 | 25,724,004 | 2,321,970 | 28,045,974 | + 7,045,449 |
| 1885 | 25,014,024 | 1,787,904 | 1,947,372 | 28,749,300 | 31,411,647 | 266,405 | 31,678,052 | + 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 | 37,438,248 | 1,117,440 | 1,265,268 | 39,820,956 | 47,213,864 | 3,644,302 | 50,858,166 | + 11,037,210 |
| 1896 | 38,255,638 | 2,177,797 | 1,397,964 | 41,831,449 | 50,858,166 | 2,445,783 | 53,303,949 | + 11,469,500 |
| 1897 | 40,433,585 | 1,950,864 | 1,389,816 | 43,774,465 | 53,300,949 | 3,782,544 | 57,083,493 | + 13,309,025 |
| 1898 | 42,384,349 | 1,918,272 | 1,642,508 | 45,945,129 | 57,083,499 | 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 | 56,575 | 59,407,549 | + 11,316,588 |
| 1900 | 46,700,281 | 1,762,296 | 1,390,980 | 49,853,557 | 59,407,854 | 2,473,844 | 61,881,698 | + 12,028,141 |
| 1901 | 48,462,577 | 1,990,804 | 1,377,012 | 51,830,393 | 61,881,668 | 97,000 | 61,978,668 | + 10,148,275 |
| 1902 | 50,453,384 | 2,982,318 | 1,377,012 | 54,812,714 | 61,978,668 | 36,540 | 62,015,208 | + 7,202,797 |
| 1903 | 53,436,690 | 2,890,355 | 1,377,012 | 57,703,066 | 62,015,208 | » | 62,015,208 | + 4,312,442 |
| 1904 | 56,326,054 | 2,608,673 | 1,377,012 | 60,311,744 | 62,015,208 | » | 62,015,208 | + 1,703,764 |
| 1905 | 58,934,732 | 1,588,235 | 1,377,012 | 61,899,979 | 62,015,208 | » | 62,015,208 | + 115,529 |
| 1906 | 60,522,967 | 1,398,729 | 1,380,504 | 63,302,200 | 62,015,208 | 4,591,130 | 66,606,338 | + 304,438 |
| 1907 | 61,921,696 | 636,068 | 1,337,436 | 63,895,200 | 63,606,638 | 379,240 | 63,985,878 | + 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 | 1,330,203 | 65,616,603 | 64,179,768 | 5,080,780 | 69,260,548 | + 3,642,945 |
| 1910 | 64,288,400 | 946,217 | 1,370,805 | 66,605,422 | 60,230,548 | 2,917,800 | 72,148,348 | + 5,542,926 |
| 1911 | 65,232,617 | 660,590 | 1,442,504 | 67,335,711 | 72,148,348 | 4,250,690 | 76,438,038 | + 9,102,327 |
| 1912 | 65,899,207 | 857,741 | 1,444,032 | 68,200,980 | 76,438,038 | 1,198,900 | 77,636,938 | + 9,437,958 |
| 1913 | 66,766,948 | 831,414 | 1,468,398 | 69,066,750 | 77,636,938 | 409,345 | 78,046,283 | + (*) 8,980,533 |

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

(2) Au 31 décembre 1913, il ne restait plus de matériel roulant à fournir sur fonds de renouvellement.

| ANNÉE. | DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES. | ACHATS. | | | CONSOUMATIONS TOTALES. | | |
|------------------|--|----------------------|--------------------------------|----------------------|------------------------|--------------------------------|----------------------|
| | | QUANTITÉS. | PRIX MOYEN par TONNE. | VALEUR. | QUANTITÉS. | PRIX MOYEN par TONNE. | VALEUR. |
| | | | | | | | |
| 1912. | Charbon menu demi-gras . . . | 808,850,678 | 18 54 | 14,834,443 40 | 864,269,000 | 18 54 | 15,850,693 46 |
| | — menu gras . . . | 210,449,879 | 19 01 | 4,745,088 78 | 271,247,000 | 19 01 | 5,156,405 47 |
| | — menu maigre . . . | 591,197,000 | 15 94 | 6,258,767 64 | 409,071,000 | 15 94 | 6,520,591 74 |
| | — gailleteux . . . | 60,299,500 | 21 95 | 1,522,166 50 | 61,258,000 | 21 95 | 1,345,587 94 |
| | Briquettes, type I . . . | 152,488,000 | 25 95 | 5,648,488 75 | 161,540,000 | 25 95 | 5,865,652 20 |
| | Briquettes, type II. . . . | 636,090,000 | 25 85 | 16,445,055 04 | 681,281,000 | 25 85 | 17,611,113 85 |
| | <i>Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.</i> | <i>2,298,352,037</i> | <i>20 55</i> | <i>47,229,988 11</i> | <i>2,448,666,000</i> | <i>20 56</i> | <i>50,517,844 66</i> |
| | Charbon « anthracite » . . . | 2,228,670 | 29 01 | 64,657 55 | 2,228,670 | 29 01 | 64,657 55 |
| | — « grains lavés » . . . | 6,219,000 | 21 89 | 136,155 00 | 6,219,000 | 21 89 | 136,155 00 |
| | — « têtes de moineaux lavées » . . . | 275,000 | 34 57 | 9,505 00 | 275,000 | 34 57 | 9,505 00 |
| | — pour forges. . . . | 185,000 | 18 00 | 3,550 00 | 185,000 | 18 00 | 3,550 00 |
| | — gailletins | 6,475,000 | 28 74 | 186,101 50 | 6,475,000 | 28 74 | 186,101 50 |
| | — p ^r fours à réchauffer. | 9,585,000 | 22 91 | 219,575 00 | 9,585,000 | 22 91 | 219,575 00 |
| | Coke pour réchauds, pour usines et pour trains légers. | 9,666,920 | 24 91 | 240,844 65 | 9,666,920 | 24 91 | 240,844 65 |
| | — spécial lavé pour fonderie. | 4,419,000 | 52 00 | 141,408 00 | 4,419,000 | 52 00 | 141,408 00 |
| Ensemble | 2,537,405,647 | 20 65 | 48,251,560 81 | 2,487,719,500 | 20 64 | 51,549,417 36 | |
| 1913. | Charbon menu demi-gras . . . | 844,411,829 | 14 66 | 12,576,136 24 | 857,248,000 | 14 66 | 12,574,055 68 |
| | — menu gras | 251,627,815 | 15 62 | 3,977,065 09 | 235,267,000 | 15 62 | 3,656,050 54 |
| | — menu maigre | 409,150,100 | 12 50 | 5,112,428 05 | 401,214,000 | 12 50 | 5,015,550 00 |
| | — gailleteux | 71,255,000 | 18 52 | 1,520,263 77 | 71,514,000 | 18 52 | 1,576,295 28 |
| | Briquettes, type I | 166,662,046 | 19 97 | 5,527,881 62 | 164,099,000 | 19 97 | 3,277,057 05 |
| | — type II. | 577,412,000 | 22 52 | 12,885,685 86 | 558,436,000 | 22 52 | 12,464,291 52 |
| | <i>Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.</i> | <i>2,525,466,790</i> | <i>16 78</i> | <i>38,999,460 05</i> | <i>2,288,608,000</i> | <i>16 78</i> | <i>38,565,280 05</i> |
| | Charbon « anthracite » . . . | 1,758,200 | 24 55 | 42,779 40 | 1,758,200 | 24 55 | 42,779 40 |
| | — « grains lavés » . . . | 7,609,800 | 18 60 | 141,553 60 | 7,609,800 | 18 60 | 141,553 60 |
| | — « têtes de moineaux lavées » . . . | 200,000 | 31 00 | 6,197 60 | 200,000 | 31 00 | 6,197 60 |
| | — pour forges. . . . | 11,814,500 | 15 58 | 181,665 20 | 11,814,500 | 15 58 | 181,665 20 |
| | — gailletins | 5,199,000 | 25 48 | 132,469 88 | 5,199,000 | 25 48 | 132,469 88 |
| | — p ^r fours à réchauffer. | 7,776,000 | 19 09 | 148,429 50 | 7,776,000 | 19 09 | 148,429 50 |
| | Coke pour réchauds, pour usines et pour trains légers. | 9,429,040 | 25 28 | 219,556 54 | 9,429,040 | 25 28 | 219,556 54 |
| | — spécial lavé pour fonderie. | 3,095,000 | 27 87 | 86,256 82 | 3,095,000 | 27 87 | 86,256 82 |
| Ensemble | 2,570,378,350 | 16 86 | 59,958,568 07 | 2,335,489,540 | 16 84 | 59,522,168 39 | |

(1) Pour les parcours, voir pages 24 et 25.

d^e combustibles.

| CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES. | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------------------|---------------|--------------------------|---------|--|---------|--|---------|
| QUANTITÉS. | PRIX MOYEN par TONNE. | VALEUR. | par train-kilomètre (1). | | par locomotive-kilomètre avec train (1). | | par locomotive-kilomètre en général (1). | |
| | | | Quantité. | Valeur. | Quantité. | Valeur. | Quantité. | Valeur. |
| Kilogrammes. | Francs. | Francs. | K. | F. | K. | F. | K. | F. |
| 797,008,500 | 18 54 | 14,617,132 22 | | | | | | |
| 244,824,600 | 19 01 | 4,654,115 65 | | | | | | |
| 402,406,400 | 15 94 | 6,414,558 02 | | | | | | |
| 905,900 | 21 95 | 19,866 49 | | | | | | |
| 159,492,200 | 25 95 | 5,816,648 35 | 27.38 | 0.568 | 25.11 | 0.470 | 17.69 | 0.367 |
| 679,777,500 | 25 85 | 17,850,748 58 | | | | | | |
| 2,284,414,900 | 20 75 | 47,332,869 11 | | | | | | |
| 770,013,500 | 14 66 | 11,287,594 08 | | | | | | |
| 258,454,500 | 15 62 | 3,724,659 29 | | | | | | |
| 594,840,000 | 12 50 | 4,935,500 00 | | | | | | |
| 9,205,000 | 18 52 | 170,476 60 | 26.19 | 0.439 | 22.07 | 0.370 | 16.84 | 0.282 |
| 165,685,500 | 19 97 | 5,268,799 44 | | | | | | |
| 510,075,500 | 22 52 | 12,054,456 06 | | | | | | |
| 2,116,271,600 | 16 78 | 35,442,266 57 | | | | | | |

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

A. — ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

| ANNÉES. | NOMBRE d'installations. | NOMBRE DE LAMPES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | PUISSANCE TOTALE des lampes en kilowatts. | PUISSANCE ÉQUIVALENTE totale en bougies. | | | | | | |
|---------|-------------------------|------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------------|----------------------|--------|---------------|---------------|---------------|---|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------|
| | | A INCANDESCENCE | | | | | | | | | | | | | | | A ARC | | | | | | | | | | | | |
| | | de 7 bougies. | de 8 bougies. | de 10 bougies. | de 12 bougies. | de 15 bougies. | de 20 bougies. | de 25 bougies. | de 32 bougies. | de 40 bougies. | de 50 bougies. | de 100 bougies. | de 200 bougies. | de 300 bougies. | de 600 bougies. | Nerost de 65 bougies. | à vapeur de mercure. | Total. | de 4 ampères. | de 6 ampères. | de 8 ampères. | | | de 10 ampères. | de 12 ampères. | de 14 ampères. | de 20 ampères. | de 26 ampères. | Total. |
| 1885 | 7 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 48 | 59 | » | 9 | » | 22 | 2 | 140 | 68 | 119,250 | |
| 1890 | 49 | » | » | » | » | 249 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 121 | 121 | 29 | 71 | 29 | 26 | 2 | 399 | 221 | 330,114 | |
| 1895 | 32 | » | » | 150 | » | 2,045 | » | 38 | 76 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 27 | 142 | 288 | 55 | 128 | 142 | 31 | 2 | 815 | 532 | 722,422 |
| 1896 | 32 | » | » | 155 | » | 2,090 | » | 38 | 147 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 31 | 143 | 322 | 56 | 130 | 159 | 31 | 2 | 874 | 638 | 772,444 |
| 1897 | 33 | » | » | 149 | » | 2,271 | » | 49 | 210 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 33 | 180 | 409 | 71 | 140 | 199 | 21 | » | 1,053 | 664 | 901,271 |
| 1898 | 35 | » | » | 130 | » | 2,784 | » | 145 | 307 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 61 | 299 | 466 | 87 | 133 | 212 | 49 | » | 1,307 | 817 | 1,093,463 |
| 1899 | 37 | » | » | 362 | » | 3,082 | » | 48 | 312 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 61 | 311 | 486 | 163 | 149 | 239 | 48 | 2 | 1,459 | 914 | 1,234,396 |
| 1900 | 40 | » | » | 395 | » | 3,267 | » | 48 | 316 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 89 | 366 | 530 | 202 | 190 | 265 | 48 | 2 | 1,692 | 1,027 | 1,413,564 |
| 1901 | 41 | » | » | 885 | » | 3,205 | » | 48 | 305 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 102 | 338 | 595 | 213 | 244 | 249 | 42 | 2 | 1,787 | 1,081 | 1,479,350 |
| 1902 | 44 | » | » | 1,106 | » | 3,524 | » | 45 | 227 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 118 | 375 | 658 | 205 | 251 | 256 | 38 | 2 | 1,903 | 1,141 | 1,548,103 |
| 1903 | 46 | » | 33 | 1,448 | » | 3,620 | » | 45 | 237 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 126 | 379 | 694 | 201 | 301 | 254 | 38 | 2 | 1,995 | 1,175 | 1,628,088 |
| 1904 | 50 | » | 66 | 1,741 | » | 4,341 | » | 23 | 249 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 135 | 588 | 726 | 215 | 312 | 266 | 34 | 2 | 2,278 | 1,346 | 1,795,547 |
| 1905 | 51 | » | 66 | 1,862 | » | 4,631 | » | 23 | 254 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 128 | 591 | 853 | 248 | 298 | 297 | 5 | 8 | 2,428 | 1,483 | 1,894,347 |
| 1906 | 56 | » | 66 | 2,052 | » | 5,159 | » | 32 | 265 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 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 | » | » | » | » | » | » | » | 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 | » | » | » | » | » | » | » | 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 | » | » | » | » | » | » | 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 | » | » | » | » | » | 127 | 775 | 1,586 | 381 | 633 | 258 | 2 | 6 | 3,768 | 2,343 | 2,964,341 |
| 1911 | 81 | » | 85 | 1,157 | » | 7,029 | 495 | 3,711 | 252 | 404 | 1,471 | 246 | 89 | » | » | » | » | » | 92 | 574 | 1,714 | 294 | 593 | 244 | » | 2 | 3,453 | 2,038 | 2,856,068 |
| 1912 | 88 | » | 2 | 1,010 | » | 6,104 | 187 | 7,169 | 317 | 415 | 2,805 | 725 | 151 | 5 | » | » | » | » | 45 | 550 | 1,848 | 403 | 675 | 235 | 2 | 6 | 3,764 | 2,569 | 3,306,044 |
| 1913 | 98 | 28 | 2 | 300 | 55 | 5,028 | 140 | 12,769 | 216 | 415 | 5,382 | 1,425 | 348 | 5 | 4 | 7 | 109 | 26,233 | 30 | 535 | 1,887 | 385 | 791 | 235 | 2 | 6 | 3,871 | 2,993 | 3,773,882 |

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

B. — Éclairage au gaz.

| ANNÉES. | NOMBRE DE BRULEURS. | | | | PUISSANCE lumineuse Totale en bougies | CONSOMMATION. | | DÉPENSE par mètre cube. |
|---------|---------------------|-----------|-------------|--------|---------------------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|
| | Voies et travaux | Traction. | Transports. | TOTAL. | | Quantités. | Dépenses. | |
| 1885 | 219 | 7,281 | 12,842 | 20,542 | 305,150 | Mètres cubes. 4,551,962 | Fr. C. 688,359 98 | Fr. C. 0.159 |
| 1890 | 597 | 8,490 | 15,950 | 23,043 | 345,645 | 5,477,045 | 754,704 51 | 0.158 |
| 1895 | 674 | 8,596 | 14,725 | 23,995 | 380,910 | 5,899,451 | 717,240 58 | 0.122 |
| 1896 | 709 | 8,781 | 14,985 | 24,475 | 388,140 | 5,825,578 | 606,145 18 | 0.120 |
| 1897 | 758 | 8,860 | 15,168 | 24,786 | 365,805 | 5,852,842 | 692,645 11 | 0.119 |
| 1898 | 787 | 9,199 | 15,517 | 25,505 | 389,515 | 5,865,455 | 682,204 48 | 0.116 |
| 1899 | 842 | 9,490 | 15,578 | 25,710 | 622,440 | 5,625,926 | 656,705 05 | 0.117 |
| 1900 | 1,050 | 9,649 | 15,340 | 26,039 | 864,885 | 5,425,075 | 659,522 54 | 0.122 |
| 1901 | 1,198 | 9,655 | 15,247 | 26,096 | 869,520 | 4,969,040 | 582,756 48 | 0.117 |
| 1902 | 1,217 | 9,751 | 15,100 | 26,048 | 928,020 | 4,501,550 | 555,891 50 | 0.122 |
| 1903 | 1,271 | 9,809 | 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 | 615,225 22 | 0.125 |
| 1905 | 1,524 | 10,588 | 14,955 | 27,065 | 1,081,845 | 4,781,421 | 579,575 95 | 0.121 |
| 1906 | 1,595 | 10,840 | 14,999 | 27,522 | 1,071,660 | 4,702,049 | 575,036 » | 0.122 |
| 1907 | 1,454 | 10,954 | 14,059 | 26,417 | 1,128,180 | 4,788,198 | 579,197 20 | 0.121 |
| 1908 | 1,530 | 10,857 | 14,179 | 26,566 | 1,116,550 | 4,786,250 | 589,275 40 | 0.123 |
| 1909 | 1,665 | 10,815 | 14,398 | 26,874 | 1,121,145 | 4,070,296 | 515,455 42 | 0.127 |
| 1910 | 1,609 | 10,588 | 15,991 | 28,188 | 1,045,548 | 4,006,796 | 505,550 17 | 0.126 |
| 1911 | 1,756 | 9,050 | 14,468 | 25,254 | 1,154,144 | 4,120,985 | 525,250 20 | 0.127 |
| 1912 | 1,815 | 8,939 | 14,559 | 25,311 | 1,144,060 | 4,271,129 | 557,090 85 | 0.125 |
| 1913 | 1,828 | 8,735 | 14,251 | 24,814 | 1,140,844 | 4,110,898 | 514,880 » | 0.125 |

C. — Éclairage au pétrole.

| ANNÉES. | LAMPES A MÈCHES | | | | | LAMPES A INCANDESCENCE. | | | | | PUISSANCE lumineuse totale en bougies. |
|---------|---|--|--|--|--------|----------------------------------|--|--|--|--------|--|
| | Lampes à mèche plate de 15 m/m (6 bougies). | Lampes à mèche plate de 22 m/m (11 bougies). | Lampes intensives petit modèle (26 bougies). | Lampes intensives grand modèle (55 bougies). | Total. | Lampes réservoirs (100 bougies). | Lampes avec réservoirs indépendants (700 bougies). | Lampes à becs renversés (300 bougies). | Lampes pour wigons de secours (700 bougies). | Total. | |
| 1905 | 5,554 | 9,728 | 9,559 | 11,293 | 35,714 | » | 18 | » | » | 18 | 789,801 |
| 1906 | 5,409 | 9,592 | 9,546 | 11,555 | 35,882 | » | 25 | » | » | 25 | 800,587 |
| 1907 | 5,422 | 9,618 | 9,818 | 11,821 | 36,679 | 46 | 109 | » | » | 155 | 915,855 |
| 1908 | 5,420 | 9,889 | 20,255 | 12,008 | 57,252 | 159 | 178 | » | 4 | 541 | 1,063,089 |
| 1909 | 5,427 | 9,604 | 10,446 | 12,212 | 57,689 | 587 | 258 | » | 19 | 641 | 1,288,022 |
| 1910 | 6,453 | 9,721 | 10,580 | 12,579 | 58,085 | 469 | 581 | » | 25 | 875 | 1,457,936 |
| 1911 | 5,451 | 9,829 | 10,775 | 12,525 | 58,576 | 448 | 557 | » | 25 | 1,025 | 1,579,828 |
| 1912 | 5,466 | 9,965 | 11,001 | 12,695 | 59,127 | 457 | 648 | » | 45 | 1,150 | 1,665,156 |
| 1913 | 5,470 | 10,150 | 11,048 | 15,076 | 59,744 | 455 | 752 | 95 | 45 | 1,325 | 1,760,272 |

N° XXVII. — 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. |
| 1885. | 130 | Mètres cubes. 288,781 | Fr. C. 105,191 72 | Fr. C. 809 17 | Fr. C. 0.564 |
| 1890. | 155 | 362,490 | 115,998 80 | 748 57 | 0.520 |
| 1895. | 218 | 455,254 | 110,026 67 | 504 71 | 0.254 |
| 1896. | 217 | 480,450 | 116,755 16 | 538 04 | 0.245 |
| 1897. | 255 | 555,567 | 156,202 81 | 554 15 | 0.245 |
| 1898. | 290 | 624,026 | 152,254 86 | 525 02 | 0.242 |
| 1899. | 510 | 692,855 | 225,153 80 | 719 80 | 0.322 |
| 1900. | 518 | 861,112 | 298,887 67 | 858 87 | 0.347 |
| 1901. | 574 | 918,866 | 2,6,118 30 | 711 55 | 0.290 |
| 1902. | 595 | 958,074 | 220,050 » | 589 37 | 0.231 |
| 1903. | 455 | 1,076,582 | 215,726 » | 495 92 | 0.200 |
| 1904. | 478 | 1,192,779 | 279,092 » | 585 87 | 0.254 |
| 1905. | 528 | 1,408,504 | 269,062 » | 509 58 | 0.191 |
| 1906. | 521 | 1,554,870 | 522,543 06 | 619 08 | 0.207 |
| 1907. | 484 | 1,730,820 | 581,649 01 | 788 55 | 0.220 |
| 1908. | 489 | 1,681,150 | 597,945 71 | 815 79 | 0.256 |
| 1909. | 508 | 1,526,194 | 536,647 03 | 645 04 | 0.214 |
| 1910. | 515 | 1,675,254 | 272,747 14 | 551 65 | 0.165 |
| 1911. | 536 | 1,729,054 | 505,606 07 | 566 43 | 0.176 |
| 1912. | 603 | 1,989,690 | 454,122 28 | 753 60 | 0.228 |
| 1913. | 619 | 2,046,045 | 691,826 11 | 4,117 65 | 0.358 |

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

| | | 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. | | | | |
| 4. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT. | | | | | | | | | | |
| Matériel pour les lignes princi- pales. | { | Locomotives à voyageurs | 37,814,468 | 1,104,003 | 73,703 | 1,379,211 | 1,911,477 | 41,782,862 | 1,130 | 36,979 |
| | | — mixtes | 10,316,068 | 18,840,864 | 268,734 | 2,386,081 | 2,971,384 | 34,733,131 | 1,037 | 33,494 |
| | | — à marchandises | 428,455 | 26,299,109 | 502,044 | 4,197,860 | 9,985,935 | 41,413,403 | 1,586 | 25,948 |
| | | — de gare | 79,622 | 318,264 | 12,863 | 248,360 | 6,616,064 | 7,305,173 | 390 | 18,731 |
| Matériel pour les lignes secon- daires. | { | Locomotives-tenders pour fortes rampes | 1,971,824 | 142,488 | 9,770 | 107,381 | 372,507 | 2,603,970 | 102 | 25,529 |
| | | Locomotives-fourgons | 210,823 | 276 | " | 30,191 | 28,062 | 269,352 | 22 | 12,243 |
| | | Voitures à vapeur | 1,168 | " | " | 145 | 44 | 1,357 | 9 | 151 |
| | | Locomotives assimilées aux moteurs légers | 949,762 | 1,823 | 250 | 26,091 | 62,517 | 1,040,443 | 35 | 29,727 |
| | | Ensemble pour 1913 (1) | (3) 51,272,191 | 46,706,827 | 867,364 | 8,325,320 | 21,977,990 | (3) 29,149,691 | 4,321 | 29,889 |
| | | | (3) 97,979,017 | | | | | | | |
| | | Ensemble pour 1912 | (4) 49,926,603 | 45,241,875 | 717,865 | 7,968,665 | 21,834,282 | (4) 25,689,480 | 4,252 | 29,560 |
| | | | (4) 91,68,678 | | | | | | | |
| 5. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES. | | | | | | | | | | |
| | | Sur le réseau de l'Etat. Ensemble pour 1913 (2) | 498,638 | 81,884 | " | 55,467 | " | 635,969 | " | " |
| | | | 580,502 | | | 55,467 | | | | |
| | | Ensemble pour 1912 | 496,675 | 65,087 | " | 52,393 | " | 614,153 | " | " |
| | | | 581,762 | | | 52,393 | | | | |
| | | (1) Y compris | 4,595,744 | 10,583,766 | 18,881 | " | " | 15,203,385 | " | " |
| | | { la multiple trac- (sur le réseau tion de l'Etat | 2,538 | 219,981 | " | " | " | 222,519 | " | " |
| | | { le parcours sur les lignes étran- gères | 699,206 | 635,253 | " | 67,072 | " | 1,401,591 | " | " |
| | | (2) Y compris la double traction | 400 | 619 | " | " | " | 1,019 | " | " |

(3) Non compris 26,254 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 491,821 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mans à Boussu.
(4) Non compris 6,600 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 491,820 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mans à Boussu.
Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises*. Depuis le 1^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale l'un ou l'autre de ces transports.

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

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

| | APPROVISIONNEMENTS | | | CHIFFRES correspondants pour 1912 (tarif de 1913). |
|--|--|--|---------------|---|
| | en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1913 (tarif de 1913). | restant à fournir en 1914 sur les marchés de 1913. | Totaux. | |
| 1^o Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1913. | | | | |
| A. Matières et objets neufs. | | | | |
| Matériel, outils, meubles et ustensiles | 1,740,241 58 | 204,910 98 | 1,945,155 56 | 1,427,986 67 |
| Combustibles | 66,177 72 | » | 66,177 72 | 76,552 28 |
| Huile d'éclairage | 191,350 75 | 141,504 91 | 332,855 64 | 385,267 43 |
| Huiles et matières de graissage | 570,048 28 | 150,231 83 | 520,280 11 | 460,585 49 |
| Bois de construction | 2,559,209 15 | 421,783 21 | 2,781,054 36 | 1,479,825 85 |
| Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons | 7,901,453 00 | 334,903 01 | 8,236,340 01 | 7,062,133 70 |
| Aciers, fontes et fers divers | 1,757,418 08 | 34,047 63 | 1,791,466 66 | 1,450,306 59 |
| Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux | 3,553,102 90 | 312,567 53 | 3,867,670 43 | 5,012,061 89 |
| Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques | 257,696 00 | 50,206 52 | 287,902 52 | 204,431 87 |
| Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc. | 876,131 87 | 64,686 87 | 940,818 74 | 1,165,784 21 |
| Matières et objets divers | 5,439,938 50 ⁽¹⁾ | 524,657 01 | 5,964,613 63 | 5,053,097 83 |
| B. Matières et objets hors d'usage. | | | | |
| Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2). | 176,160 27 | » | 176,160 27 | 156,776 81 |
| Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (2) | 1,345,725 17 | » | 1,345,725 17 | 1,154,021 50 |
| Total . . . | 26,016,717 24 | 2,239,595 38 | 28,276,310 62 | 23,988,329 94 |
| 2^o Approvisionnements à la disposition des services consommateurs. | | | | |
| Ateliers | 10,875,336 96 | » | 10,875,336 96 | 10,080,352 75 |
| Stations | 926,760 80 | » | 926,760 80 | 773,543 39 |
| Sections | 93,689 56 | » | 93,689 56 | 87,292 18 |
| Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons | 9,293,564 00 | » | 9,293,464 00 | 9,168,092 50 |
| Valeur total des approvisionnements . | 17,203,968 56 | 2,259,595 34 | 19,463,561 91 | 14,008,010 74 |

(1) Y compris pour mémoire environ 1,840,000 francs représentant la valeur d'objets et matières appartenant au service de l'électricité.

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

N° XXX. — Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours.

| ANNÉES. | MOUVEMENT. | | | PARCOURS MOYEN par voyageur. | | | RECETTE TOTALE. | | |
|------------|-----------------------------|------------|------------|---------------------------------|------------|-----------|-----------------------------|------------|---------------|
| | Voyageurs en général. | Étudiants. | Ouvriers. | Voyageurs en général. | Étudiants. | Ouvriers. | Voyageurs en général. | Étudiants. | Ouvriers. |
| 1872 . . . | 243,880 | 122,054 | 863,198 | 38.55 | 11.20 | 12.13 | 101,560 | 20,509 60 | 115,160 80 |
| 1873 . . . | 280,117 | 160,265 | 1,267,573 | 28.50 | 10.45 | 13. » | 100,622 19 | 27,042 87 | 178,729 53 |
| 1874 . . . | 257,692 | 196,682 | 1,729,456 | 28.50 | 10.45 | 13. » | 204,615 79 | 53,063 80 | 232,511 01 |
| 1875 . . . | 263,888 | 228,158 | 2,324,100 | 28.50 | 10.45 | 13. » | 228,660 » | 55,107 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 . . . | 389,322 | 508,008 | 2,604,948 | 25.75 | 10.90 | 14.05 | 285,883 03 | 50,909 » | 347,796 33 |
| 1878 . . . | 412,636 | 582,959 | 3,001,172 | 25.03 | 11.30 | 15.45 | 296,740 » | 62,015 90 | 360,044 59 |
| 1879 (1). | (2) 515,480 | 456,174 | 2,997,018 | 28.03 | 10.78 | 12.14 | 384,791 13 | 74,157 50 | 356,701 10 |
| 1880 (2). | 800,835 | 645,215 | 4,206,676 | 31.75 | 14.50 | 12.60 | 691,800 » | 96,353 » | 491,842 41 |
| 1881 . . . | 884,048 | 841,156 | 5,235,580 | 33.13 | 12.83 | 13.18 | 645,707 22 | 130,409 » | 754,632 54 |
| 1882 . . . | 1,401,170 | 1,104,064 | 6,285,984 | 36.81 | 13.27 | 13.23 | 1,020,618 08 | 178,659 » | 1,112,572 28 |
| 1883 (3). | 1,780,802 | 1,261,790 | 7,025,306 | 36.48 | 12.99 | 13.80 | 1,273,282 86 | 192,548 » | 803,229 70 |
| 1884 . . . | 2,008,088 | 1,254,874 | 7,402,392 | 37.88 | 12.93 | 15.71 | 1,802,751 12 | 187,317 » | 854,102 03 |
| 1885 . . . | 2,057,048 | 1,296,412 | 8,010,264 | 38.21 | 12.28 | 14.80 | 2,064,660 53 | 192,020 50 | 923,222 40 |
| 1886 . . . | 3,320,800 | 1,347,180 | 8,572,896 | 38.50 | 12.75 | 14.50 | 2,351,917 10 | 197,954 55 | 982,298 18 |
| 1887 . . . | 3,607,578 | 1,448,914 | 9,625,510 | 38.32 | 12.62 | 14.57 | 2,714,712 11 | 215,758 07 | 1,112,572 28 |
| 1888 . . . | 4,146,620 | 1,530,258 | 11,294,984 | 38.27 | 12.67 | 14.04 | 3,073,633 02 | 228,623 39 | 1,327,707 82 |
| 1889 . . . | 4,417,156 | 1,628,460 | 12,314,642 | 37.90 | 12.64 | 14.00 | 3,308,047 64 | 240,889 28 | 1,456,583 13 |
| 1890 . . . | 4,817,214 | 1,741,738 | 14,588,322 | 38.68 | 12.78 | 14.70 | 3,520,529 18 | 256,986 78 | 1,725,455 09 |
| 1891 . . . | 5,238,906 | 1,789,016 | 16,299,074 | 38.90 | 12.98 | 14.74 | 4,027,450 60 | 279,403 83 | 1,953,114 53 |
| 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 51 |
| 1893 (4). | 6,304,650 | 2,066,970 | 18,421,374 | 39.04 | 13.02 | 14.74 | 4,989,219 11 | 304,733 33 | 2,228,729 19 |
| 1894 . . . | 7,014,062 | 2,189,674 | 19,848,086 | 39.58 | 12.90 | 14.75 | 5,344,343 23 | 319,479 95 | 2,412,712 51 |
| 1895 . . . | 7,288,768 | 2,278,520 | 21,373,212 | 39.23 | 12.91 | 14.76 | 6,071,726 07 | 324,318 83 | 2,598,706 50 |
| 1896 . . . | 7,791,182 | 2,488,898 | 24,908,200 | 39.37 | 12.91 | 15.01 | 6,573,967 77 | 333,574 29 | 3,118,740 20 |
| 1897 (5). | 8,671,438 | 2,561,336 | 30,183,821 | 39.24 | 13.03 | 15.15 | 6,999,522 36 | 332,232 36 | 3,597,533 86 |
| 1898 . . . | 9,579,716 | 2,931,396 | 33,773,906 | 39.54 | 12.83 | 16.93 | 7,437,096 30 | 401,437 62 | 4,179,152 39 |
| 1899 . . . | 10,389,466 | 3,204,230 | 42,267,833 | 38.90 | 13.14 | 17.14 | 7,786,003 46 | 423,631 60 | 5,037,023 43 |
| 1900 . . . | 11,138,760 | 3,243,742 | 48,222,239 | 38.58 | 12.96 | 17.20 | 8,091,632 12 | 439,887 01 | 5,906,226 39 |
| 1901 . . . | 12,081,962 | 3,415,226 | 47,417,173 | 38.77 | 13.27 | 17.26 | 8,906,833 34 | 439,419 20 | 5,740,613 92 |
| 1902 . . . | 12,974,886 | 3,535,948 | 48,378,432 | 38.86 | 13.44 | 17.27 | 9,669,938 59 | 483,167 16 | 5,891,193 63 |
| 1903 (6). | 14,167,628 | 3,609,932 | 51,430,398 | 39.21 | 12.84 | 17.28 | 10,871,233 40 | 489,174 69 | 6,234,880 63 |
| 1904 . . . | 13,203,081 | 3,793,644 | 52,981,114 | 39.28 | 13.49 | 17.23 | 11,087,354 26 | 527,362 01 | 6,433,601 93 |
| 1905 . . . | 17,436,332 | 3,830,740 | 58,060,493 | 36.94 | 13.71 | 17.23 | 14,378,169 62 | 351,326 01 | 7,092,469 82 |
| 1906 . . . | 17,493,480 | 4,083,976 | 63,414,436 | 39.49 | 13.86 | 17.23 | 14,286,032 94 | 397,910 99 | 7,831,873 10 |
| 1907 . . . | 18,463,710 | 4,324,208 | 69,071,491 | 39.60 | 13.93 | 18.77 | 13,347,301 31 | 617,803 01 | 8,733,337 73 |
| 1908 . . . | 19,214,626 | 4,334,230 | 63,706,770 | 39.86 | 13.51 | 18.79 | 16,032,717 71 | 663,666 31 | 8,420,437 82 |
| 1909 . . . | 20,042,422 | 4,692,970 | 66,214,978 | 39.34 | 13.98 | 18.79 | 16,743,733 92 | 691,938 08 | 8,437,194 92 |
| 1910 . . . | 22,366,482 | 4,732,344 | 71,866,821 | 40.17 | 13.72 | 18.79 | 19,351,230 89 | 706,818 92 | 9,282,038 02 |
| 1911 . . . | 22,339,034 | 5,033,040 | 78,304,101 | 39.62 | 12.78 | 18.79 | 18,334,329 38 | 733,189 » | 10,209,308 23 |
| 1912 (7). | 30,071,748 | 6,133,623 | 81,064,673 | 77.02 | 13.92 | 18.79 | 19,333,699 10 | 809,077 94 | 11,178,316 73 |
| 1913 (8). | 31,742,910 | 6,499,324 | 83,111,433 | 76.48 | 13.91 | 18.79 | 21,143,413 43 | 846,863 36 | 11,533,403 04 |

(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 1895. (Voir annexe suivante.)
(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la 2^e classe et réduction de 10 p. c. du prix des abonnements ordinaires de 3^e classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.
(7) Institution d'abonnements de cinq jours à partir du 1er août 1903. (Voir annexe suivante.)
(8) Les renseignements concernant les abonnements sont établis d'après des moyennes conventionnelles, à défaut d'éléments statistiques certains. Ces moyennes ont été soumises à révision pour les exercices 1912 et 1913, en tenant compte de l'accroissement du nombre et de l'étendue des voyages effectués par les abonnés à la faveur du développement du nombre de trains et de l'augmentation de leur vitesse.

N° XXXI. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours.*

| ANNÉES. | DURÉE des ABONNEMENTS. | MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.) | | | | RECETTES. | | | | | | | |
|------------|------------------------------|--------------------------------------|------------------------|------------------------|-----------|-------------------------|------------------------|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 1 ^{re} classe. | 2 ^e classe. | 3 ^e classe. | Ensemble. | 1 ^{re} classe. | 2 ^e classe. | 3 ^e classe. | Ensemble. | | | | |
| 1893 (1). | 15 jours | 2,252 | 6,248 | 11,548 | 19,828 | 111,000 | 257,424 | 283,700 | 632,724 | | | | |
| 1894 | | 4,888 | 15,769 | 23,840 | 46,497 | 244,575 | 599,222 | 646,000 | 1,489,597 | | | | |
| 1895 | | 5,428 | 16,965 | 27,757 | 50,128 | 271,400 | 644,594 | 693,425 | 1,609,419 | | | | |
| 1896 | | 6,500 | 19,515 | 31,009 | 57,024 | 524,525 | 741,551 | 775,225 | 1,841,501 | | | | |
| 1897 (2). | | 6,501 | 15,782 | 45,895 | 65,978 | 558,446 | 620,798 | 1,028,851 | 1,987,875 | | | | |
| 1898 | | 5,506 | 15,461 | 48,715 | 69,682 | 502,850 | 618,440 | 1,120,445 | 2,041,715 | | | | |
| 1899 | | (5) 892 | 22,087 | 51,081 | 74,060 | 49,060 | 885,480 | 1,174,865 | 2,107,405 | | | | |
| 1900 | | | 25,640 | 49,504 | 72,944 | | 945,600 | 1,155,992 | 2,079,592 | | | | |
| 1901 | | (4) 42 | 27,098 | 56,972 | 84,112 | 2,520 | 1,085,920 | 1,510,556 | 2,396,796 | | | | |
| 1902 | | | 1,324 | 27,725 | 65,255 | 92,280 | 79,440 | 1,108,920 | 1,454,559 | 2,612,719 | | | |
| 1903 (5) | | 15 jours | 1,465 | 23,492 | 58,755 | 85,692 | 87,900 | 1,019,680 | 1,550,905 | 2,458,485 | | | |
| | | 5 » | 565 | 17,585 | 40,750 | 67,698 | 16,890 | 347,700 | 572,125 | 956,715 | | | |
| 1904 | | 15 » | 1,656 | 22,469 | 51,479 | 75,604 | 99,560 | 898,760 | 1,184,017 | 2,182,157 | | | |
| | | 5 » | 1,598 | 56,224 | 99,736 | 157,575 | 41,850 | 724,480 | 1,147,194 | 1,915,524 | | | |
| 1905 | | 15 » | 2,906 | 27,601 | 56,879 | 87,586 | 174,509 | 1,105,479 | 1,507,496 | 2,585,285 | | | |
| | 5 » | 5,110 | 69,712 | 179,495 | 252,517 | 95,247 | 1,595,640 | 2,065,459 | 5,550,327 | | | | |
| 1906 | 1 » | 2,456 | 26,055 | 59,570 | 88,059 | 144,555 | 1,029,095 | 1,555,217 | 2,528,644 | | | | |
| | 5 » | 2,858 | 35,282 | 147,456 | 205,576 | 84,668 | 1,052,519 | 1,677,084 | 2,814,072 | | | | |
| 1907 | 15 » | 2,819 | 27,799 | 69,255 | 99,855 | 167,025 | 1,008,060 | 1,570,516 | 2,655,452 | | | | |
| | 5 » | 5,405 | 92,856 | 165,825 | 229,764 | 100,815 | 1,241,011 | 1,860,096 | 5,201,921 | | | | |
| 1908 | 15 » | 2,658 | 27,502 | 62,190 | 92,150 | 159,581 | 1,002,020 | 1,450,370 | 2,681,771 | | | | |
| | 5 » | 5,406 | 81,749 | 165,505 | 230,458 | 102,140 | 1,254,980 | 1,900,984 | 5,258,104 | | | | |
| 1909 | 15 » | 2,957 | 27,770 | 64,518 | 95,025 | 176,000 | 1,110,720 | 1,479,514 | 2,766,054 | | | | |
| | 5 » | 5,641 | 62,904 | 167,566 | 235,911 | 100,210 | 1,258,060 | 1,924,709 | 5,291,079 | | | | |
| 1910 | 15 » | 3,474 | 51,980 | 72,588 | 108,042 | 208,520 | 1,270,200 | 1,669,524 | 5,157,044 | | | | |
| | 5 » | 4,506 | 87,495 | 258,902 | 350,905 | 155,170 | 1,749,890 | 2,077,375 | 4,862,455 | | | | |
| 1911 | 15 » | 5,523 | 28,625 | 67,703 | 99,819 | 211,250 | 1,144,820 | 1,557,169 | 2,915,259 | | | | |
| | 5 » | 4,505 | 66,782 | 189,984 | 261,069 | 129,090 | 1,555,610 | 2,184,816 | 5,849,516 | | | | |
| 1912 | 15 » | 5,651 | 50,096 | 70,242 | 105,989 | 218,880 | 1,205,680 | 1,615,566 | 5,058,126 | | | | |
| | 5 » | 4,220 | 69,832 | 193,551 | 269,585 | 126,525 | 1,596,580 | 2,248,606 | 5,771,711 | | | | |
| 1913 | | 1 ^{er} trimestre. | 15 jours. | 566 | 6,247 | 14,627 | 21,440 | 55,960 | 249,880 | 358,421 | 620,261 | | |
| | | | 5 » | 757 | 9,907 | 21,224 | 31,888 | 25,814 | 222,260 | 270,041 | 44 | 518,156 | |
| | | 2 ^e trimestre | 15 » | 819 | 7,488 | 17,457 | 25,744 | 18,960 | 299,440 | 401,051 | | 749,451 | |
| | | | 5 » | 1,151 | 15,171 | 35,756 | 50,058 | 38,602 | 540,599 | 65 | 429,491 | 808,493 | |
| | | 3 ^e trimestre. | 15 » | 1,825 | 14,485 | 55,120 | 49,700 | 109,200 | 578,140 | 768,602 | 50 | 1,435,942 | |
| | | | 5 » | 1,705 | 56,065 | 110,711 | 155,082 | 58,168 | 822,681 | 06 | 1,484,992 | 54 | 2,365,841 |
| | | 4 ^e trimestre. | 15 » | 538 | 6,579 | 16,080 | 22,907 | 32,130 | 255,110 | 569,840 | | 657,110 | |
| | | | 5 » | 644 | 10,054 | 25,767 | 51,465 | 21,956 | 225,590 | 49 | 502,597 | 03 | 549,045 |
| Totaux | | 15 » | 3,748 | 54,549 | 81,561 | 119,881 | 224,250 | 1,582,600 | 1,873,914 | 50 | 5,482,764 | | |
| pour 1913. | | 5 » | 4,257 | 71,795 | 195,161 | 271,493 | 144,541 | 1,610,951 | 91 | 2,480,922 | 12 | 1,242,415 | |

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

| ANNÉES. | OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVEE. — 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 | 1,551,458 | 134,002 | 1,685,438 |
| 1897 | 6,583 | 101 | 6,480 | 1,885,667 | 156,668 | 2,042,353 |
| 1898 | 11,056 | 406 | 11,532 | 2,332,008 | 189,993 | 2,522,005 |
| 1899 | 21,178 | 885 | 22,063 | 2,712,756 | 264,129 | 2,976,885 |
| 1900 | 21,133 | 925 | 22,058 | 3,167,565 | 265,375 | 3,432,958 |
| 1901 | 24,313 | 1,027 | 25,342 | 3,123,966 | 242,880 | 3,366,846 |
| 1902 | 23,042 | 862 | 24,804 | 3,198,029 | 242,637 | 3,440,666 |
| 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 | 3,744,613 | 280,701 | 4,025,316 |
| 1906 | 33,633 | 1,398 | 35,031 | 4,131,634 | 293,183 | 4,425,119 |
| 1907 | 34,626 | 1,333 | 35,959 | 4,593,833 | 286,089 | 4,879,944 |
| 1908 | 36,140 | 1,996 | 38,136 | 4,532,033 | 233,591 | 4,767,644 |
| 1909 | 34,566 | 1,618 | 36,184 | 4,343,118 | 276,613 | 4,619,731 |
| 1910 | 33,134 | 1,669 | 34,803 | 4,929,486 | 318,452 | 5,247,938 |
| 1911 | 37,639 | 1,212 | 38,851 | 5,389,131 | 346,309 | 5,735,440 |
| 1912 | 39,036 | 991 | 40,027 | 5,866,773 | 382,462 | 6,249,233 |
| 1913 | 36,244 | 1,026 | 37,270 | 6,011,883 | 407,388 | 6,419,273 |
| B. — Re | | | | | | |
| 1896 | 3,839 60 | 90 30 | 3,949 90 | 2,423,534 23 | 207,703 10 | 2,631,237 33 |
| 1897 | 4,504 23 | 81 63 | 4,585 90 | 2,783,643 61 | 218,163 70 | 3,003,809 31 |
| 1898 | 11,048 33 | 880 93 | 11,909 50 | 3,103,207 09 | 331,112 63 | 3,436,320 34 |
| 1899 | 14,569 03 | 770 63 | 15,339 70 | 3,692,671 84 | 423,278 30 | 4,115,950 14 |
| 1900 | 15,990 43 | 750 80 | 14,741 23 | 4,376,310 39 | 431,916 98 | 4,808,427 37 |
| 1901 | 16,711 50 | 891 33 | 17,602 63 | 4,280,846 92 | 390,992 80 | 4,671,839 72 |
| 1902 | 13,634 43 | 698 43 | 16,332 90 | 4,391,047 33 | 386,630 07 | 4,777,677 40 |
| 1903 | 19,409 13 | 1,034 60 | 20,443 73 | 4,608,188 70 | 412,773 82 | 5,020,962 32 |
| 1904 | 21,014 13 | 1,282 70 | 22,296 83 | 4,726,433 92 | 397,449 20 | 5,123,903 12 |
| 1905 | 21,196 30 | 1,274 73 | 22,471 03 | 5,187,632 85 | 431,682 69 | 5,639,315 52 |
| 1906 | 21,734 43 | 1,100 83 | 22,835 30 | 5,738,493 34 | 468,770 74 | 6,207,264 28 |
| 1907 | 22,383 20 | 1,083 40 | 23,470 60 | 6,400,793 16 | 437,304 47 | 6,838,299 63 |
| 1908 | 24,830 13 | 1,812 43 | 26,692 60 | 6,330,911 38 | 409,792 76 | 6,740,704 14 |
| 1909 | 22,237 04 | 1,424 13 | 23,661 19 | 6,541,992 73 | 442,798 33 | 6,784,791 26 |
| 1910 | 22,924 69 | 1,340 23 | 24,403 12 | 6,913,476 68 | 513,229 79 | 7,430,706 47 |
| 1911 | 26,108 96 | 1,033 83 | 27,142 81 | 7,614,302 37 | 337,096 86 | 8,171,439 43 |
| 1912 | 26,208 78 | 891 63 | 27,100 43 | 8,343,023 36 | 611,984 40 | 8,933,007 96 |
| 1913 | 23,167 37 | 820 03 | 23,987 62 | 8,379,783 04 | 661,417 06 | 9,241,200 10 |

des abonnements d'ouvriers.

| NORMAUX. | | AGRÉÉS ET OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION. Demi-prix. | | | | TOTAL GENERAL. |
|--|-------------------------------|---|---|---|----------------------------|-------------------|
| 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 | 1,506 | 529,121 | 2,656 | 353,173 | 2,204,613 |
| 250,822 | 2,209,643 | 1,858 | 593,298 | 2,795 | 599,951 | 2,699,594 |
| 381,847 | 2,915,402 | 5,489 | 345,798 | 2,899 | 552,186 | 3,267,588 |
| 594,547 | 5,505,475 | 6,183 | 381,999 | 3,074 | 391,236 | 5,984,751 |
| 727,037 | 4,182,953 | 6,571 | 399,227 | 3,329 | 408,927 | 4,590,980 |
| 687,526 | 4,079,714 | 5,828 | 406,811 | 3,518 | 416,157 | 4,495,871 |
| 707,975 | 4,173,413 | 6,469 | 425,441 | 3,977 | 435,887 | 4,609,350 |
| 766,759 | 4,399,979 | 9,113 | 485,271 | 3,190 | 497,574 | 4,897,553 |
| 783,193 | 4,488,043 | 9,008 | 540,828 | 4,647 | 334,483 | 5,042,526 |
| 860,682 | 4,920,042 | 9,007 | 500,633 | 3,237 | 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 | 3,299 | 614,279 | 6,693,036 |
| 1,119,014 | 3,944,794 | 7,126 | 423,624 | 3,699 | 439,440 | 6,384,243 |
| 1,104,208 | 5,960,123 | 6,092 | 439,314 | 3,630 | 449,258 | 6,409,389 |
| 1,232,312 | 6,317,053 | 7,729 | 452,306 | 3,796 | 464,031 | 6,981,084 |
| 1,343,036 | 7,117,327 | 4,882 | 477,939 | 4,219 | 487,040 | 7,604,367 |
| 1,446,319 | 7,733,581 | 4,203 | 323,386 | 4,660 | 334,231 | 8,260,832 |
| 1,478,468 | 7,934,951 | 2,297 | 338,407 | 4,313 | 333,019 | 8,469,970 |
| cettes. | | | | | | |
| 186,832 13 | 2,822,159 40 | 503 23 | 289,783 73 | 6,311 80 | 296,600 80 | 3,118,740 20 |
| 245,783 23 | 3,234,178 46 | 603 85 | 336,003 30 | 6,368 25 | 343,177 40 | 3,597,353 86 |
| 467,444 53 | 3,933,664 39 | 1,408 05 | 233,870 03 | 6,189 90 | 243,468 | 4,170,132 39 |
| 654,992,41 | 4,766,282 23 | 2,187 75 | 262,268 95 | 6,284 50 | 270,741 20 | 5,037,023 45 |
| 796,887,52 | 5,620,036 54 | 2,095 80 | 276,260 60 | 7,813 85 | 286,170 23 | 5,906,226 59 |
| 760,372,70 | 3,449,815 07 | 1,968 50 | 280,750 20 | 8,093 13 | 290,800 83 | 3,740,615 92 |
| 791,451,68 | 3,583,461 98 | 2,003 30 | 294,439 07 | 9,289 30 | 303,733 67 | 3,891,193 63 |
| 864,683 23 | 3,903,091 53 | 3,418 80 | 333,438 83 | 11,911 45 | 348,789 10 | 9,234,880 63 |
| 890,690 68 | 6,036,892 63 | 3,179 90 | 332,690 80 | 10,338 60 | 396,709 30 | 6,433,601 93 |
| 994,166 73 | 6,633,033 32 | 2,913 43 | 421,288 70 | 12,314 33 | 436,316 30 | 7,092,469 82 |
| 1,160,581 82 | 7,399,681 40 | 2,282 60 | 438,582 33 | 11,326 83 | 432,191 80 | 7,831,873 20 |
| 1,411,280 23 | 8,293,030 43 | 2,029 90 | 428,263 93 | 12,103 43 | 442,467 28 | 8,733,537 73 |
| 1,333,850 12 | 8,123,226 86 | 4,024 23 | 293,341 30 | 8,863 41 | 306,230 96 | 8,429,457 82 |
| 1,336,278 42 | 8,144,660 87 | 2,037 30 | 301,166 80 | 8,729 75 | 312,534 03 | 8,457,194 92 |
| 1,502,693 08 | 8,937,866 67 | 4,818 80 | 311,196 83 | 9,073 70 | 323,091 33 | 9,282,058 02 |
| 1,667,220 19 | 9,863,822 43 | 2,369 33 | 330,983 30 | 9,930 93 | 343,483 80 | 10,209,306 23 |
| 1,822,686 86 | 10,804,793 23 | 1,833 40 | 361,017 43 | 10,900 63 | 373,731 30 | 11,178,546 73 |
| 1,912,848 43 | 11,178,036 13 | 734 90 | 366,221 44 | 10,399 33 | 377,366 88 | 11,535,403 04 |

N° XXXIII. — Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectuées par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1913.

| 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. | 156,162 | 27,080 | 46,172 | 199,414 | |
| Acier | en lingots, en brames, en argents ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 13, 28 et 56). | 164,530 | 2,418 | 64,071 | 231,019 |
| | laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12, 13 et 56) | 340,424 | 19,411 | 105,761 | 465,596 |
| Ardoises pour toitures (4 ^e classe). | 17,602 | 304 | 364 | 48,270 | |
| Betteraves | par 10 tonnes (4 ^e classe et T. sp. 38). | 500,013 | 31,160 | 64,218 | 595,421 |
| | par 50 tonnes (T. sp. 39). | 3,244 | 211 | 196 | 3,651 |
| Bières en fûts (3 ^e classe). | 50,373 | 2,207 | 45 | 52,595 | |
| Bois | de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (3 ^e classe). | 524,705 | 25,058 | 9,156 | 558,919 |
| | Bois divers, vieilles billes, billettes, etc. (4 ^e classe). | 481,929 | 34,054 | 36,755 | 552,738 |
| | de chauffage, broussailles, etc. (4 ^e cl., sp. 36) | 179,299 | 21,550 | 45,726 | 246,575 |
| Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40). | 195,035 | 2,250 | 700 | 197,985 | |
| Briques | à bâtir (4 ^e classe, sp. 3) | 302,227 | 19,634 | 25,919 | 347,780 |
| | réfractaires (4 ^e classe, sp. 5) | 96,391 | 45,300 | 19,598 | 131,289 |
| Carreaux et dallés | en ciment, en grès, en terre céramique, en pierre et marbre, etc. (3 ^e classe, sp. 12) | 73,309 | 3,338 | 8,741 | 85,388 |
| | en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4 ^e classe, sp. 5) | 8,496 | 70 | 466 | 9,032 |
| Cendrées (4 ^e classe, sp. 36 et 37) | 238,401 | 13,282 | 63,031 | 314,714 | |
| Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (3 ^e classe, sp. 46). | 729,502 | 36,473 | 36,359 | 802,334 | |
| Chaux et plâtre : chaux, cendres et pouzzolane de chaux, plâtre et gypse. | 4 ^e cl., sp. 2 et 5 | 525,293 | 25,406 | 75,830 | 626,529 |
| | sp. 36 | 56,236 | 4,724 | 30,961 | 91,921 |
| Chicorée | en racines fraîches (4 ^e classe). | 4,281 | 340 | 440 | 5,061 |
| | en racines sèches et en co-selles (3 ^e classe, sp. 12) | 24,472 | 40 | » | 24,512 |
| Chiffons (3 ^e classe et T. sp. 12). | 62,677 | 1,373 | 3,736 | 67,786 | |
| Ciment (3 ^e classe, T. sp. et except ^{es}) | 555,368 | 16,682 | 34,687 | 606,737 | |
| Crous, pointes et vis (2 ^e classe, T. sp. 9 et 56). | 37,557 | 479 | 155 | 38,191 | |
| Collis vides (1 ^{re} classe). | 38,985 | 156 | 455 | 39,596 | |
| A reporter. | 5,363,194 | 302,997 | 613,512 | 6,279,703 | |

| NATURE DES MARCHANDISES. | SERVICES | | SERVICES MIXTES RÉUNIS | | TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.) | |
|--|--|--|--|--|--|-----------------------------|
| | INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.) | | au départ des stations de l'État. (Tonnes.) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.) | | |
| Report . . . | 5,365,101 | | 502,997 | 613,512 | 6,279,700 | |
| Combustibles mi- néraux: houille, | (4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42) | 4,250,853 | 517,459 | 486,820 | 5,055,104 | |
| coke, briquettes et boulets de houille | (sp. 2) (sp. 54) (except. provisoire n ^o 31) | 248,055 70,444 5,388,572 | 560 8,220 477,105 | • 18,400 549,452 | 248,595 97,075 6,415,127 | |
| Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45) | | 27,887 | • | 275 | 28,162 | |
| Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18) | | 19,449 | 178 | 1,515 | 21,140 | |
| Déchets de carrières et graviers | (4 ^e classe, sp. 56) (sp. 2, 5, 24 et 37) | 217,555 1,369,996 | 1,857 95,501 | 2,607 128,748 | 221,999 1,592,135 | |
| Déchets de textiles, de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton. | déchets d'étoupe, de chanvre, de lin (3 ^e cl. et sp. 12). déchets de laine et de co- ton (2 ^e cl. et sp. 18) | 10,256 17,328 | 206 266 | 78 250 | 10,540 17,844 | |
| Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 56 et 59) | | 420,129 | 4,826 | 58,386 | 483,541 | |
| Eaux ammoniacales; eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe). | | 15,913 | 104 | 71 | 14,088 | |
| Épiceries et denrées coloniales (1 ^{re} classe) | | 6,021 | 50 | 20 | 6,091 | |
| Engrais divers | 4 ^e classe sp. 5 et 56 sp. 2, 37 et 58 sp. 62. | 100,814 464,841 212,587 148,421 | 4,319 102,449 2,325 • | 1,750 159,566 4,877 • | 106,985 706,656 249,767 148,421 | |
| Escarbilles (4 ^e classe) | | 6,211 | • | 969 | 7,180 | |
| Étoupes (3 ^e classe) | | 11,350 | • | • | 11,350 | |
| Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9) | | 23,608 | 245 | 197 | 24,050 | |
| Farine, fécule et son (3 ^e classe, sp. 46) | | 576,162 | 24,658 | 42,646 | 643,446 | |
| Fers en général. | Fers battus, en barres, laminés, fendus, feuil- lards, ferrome- nès, fers ébau- chés, etc. | (2 ^e classe). (3 ^e cl., sp. 9, 56) (4 ^e cl., sp. 12, 13 et 58) | 32,934 151,458 95,477 | 5,544 16,840 1,887 | 3,350 9,401 504 | 41,628 180,789 95,868 |
| Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17) | | 17,328 | 6 | 38 | 17,367 | |
| Fontes | brutes et massives (4 ^e classe, sp. 13, 28, 43) moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9) | 249,475 65,788 | 49,032 2,119 | 53,809 7,107 | 352,336 73,014 | |
| Fruits et légumes frais | Pommes, poires, prunes frai- ches, etc. (2 ^e classe, sp. 9) Oignons, pommes de terre, etc. (3 ^e classe, sp. 12, 60) | 21,418 273,218 | 1,881 25,214 | 5,598 28,055 | 26,774 518,517 | |
| A reporter | | 20,083,846 | 1,443,323 | 1,955,776 | 23,482,945 | |

| NATURE DES MARCHANDISES. | SERVICES | SERVICES MIXTES RÉUNIS | | TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.) | |
|---|--|--|--|----------------------------------|---------|
| | INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.) | au départ des stations de l'État. (Tonnes.) | À l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.) | | |
| Report. | 20,085,846 | 1,445,325 | 1,955,776 | 25,482,945 | |
| Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe) | 50,059 | 55 | 312 | 59,404 | |
| Goudron de gaz de houille et d'huiles minérales (1 ^{re} classe, sp. 40). | 70,894 | 5,668 | 24,804 | 99,364 | |
| Graines et semences fourragères (3 ^e classe). | 12,659 | 162 | 1,817 | 14,658 | |
| Huiles diverses. | Pétrole, naphte, huile de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18). | 107,558 | 7,480 | 1,985 | 116,803 |
| | Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.). | 24,254 | 1,772 | 2,028 | 28,054 |
| | Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes). | 7,862 | 924 | 116 | 8,902 |
| | Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.). | 2,860 | 415 | 58 | 3,551 |
| Laines. | Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe). | 10,660 | 38 | 149 | 10,847 |
| | Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe). | 41,187 | 106 | 929 | 42,222 |
| Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 36, 37). | 283,551 | 8,781 | 87,464 | 381,796 | |
| Lin | teillé (2 ^e classe) | 26,024 | 55 | 663 | 26,742 |
| | en tiges (4 ^e classe). | 27,771 | 50 | 4,580 | 52,381 |
| Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9) | 52,008 | 5,218 | 4,824 | 40,140 | |
| Marbre | en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12). | 18,878 | 1,526 | 2,504 | 22,908 |
| | en blocs (4 ^e classe). | 20,881 | 7,064 | 1,604 | 29,549 |
| Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 5, 24, 36, 37). | 172,588 | 17,404 | 5,541 | 195,550 | |
| Mélasse ordinaire en fûts (3 ^e classe) | 35,558 | 70 | 853 | 56,467 | |
| Minerais | de fer, de manganèse et manganésifères (4 ^e classe, sp. 2, 5, 23, 24, 25 et 26). | 469,246 | 514,455 | 9,120 | 792,799 |
| | de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 23) | 152,054 | 14,412 | 1,027 | 147,523 |
| | d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 23) | 2,992 | " | " | 2,992 |
| Mitraille et limaille | de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 13 et 28) | 539,656 | 56,816 | 54,102 | 430,574 |
| | d'autres métaux et déchets de métaux communs (2 ^e classe, sp. 8) | 5,777 | 144 | 97 | 6,018 |
| Moellons et pierres calcaires | par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5, 24 et 36). | 121,200 | 4,930 | 7,750 | 155,970 |
| | par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 37) | 486,310 | 61,675 | 98,666 | 624,651 |
| Paille et fourrages. | Fourrages verts et secs fourrages condensés, paille en bottes (3 ^e cl.) | 86,586 | 5,714 | 7,214 | 97,314 |
| | Foin (4 ^e classe) | 16,717 | 293 | 1,712 | 17,722 |
| A reporter | 22,679,373 | 1,932,518 | 2,271,695 | 26,885,586 | |

| NATURE DES MARCHANDISES | SERVICES | SERVICES MIXTES RÉUNIS | | TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.) | |
|---|--|--|--|----------------------------------|---------|
| | INTERIEUR et État vers État. (Tonnes.) | au départ des stations de l'État. (Tonnes.) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.) | | |
| Report . . . | 22,679,375 | 1,932,518 | 2,271,695 | 26,883,588 | |
| Papier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8). | 67,713 | 325 | 2,057 | 70,095 | |
| Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (5 ^e classe) | 55,958 | 615 | 5,186 | 59,759 | |
| Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 5) | 598,625 | 38,152 | 26,910 | 571,687 | |
| Pierres. { | Pierres brutes, bouchardées en grès artificiel, brutes sciées sur une face, meulières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 5) | 210,414 | 8,926 | 9,217 | 228,557 |
| | Pierres en grès artificiel, taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres taillées, etc. (5 ^e cl., sp. 12) | 148,723 | 10,143 | 2,206 | 159,078 |
| Planches et planchettes (5 ^e classe, sp. 21) | 80,498 | 6,780 | 10,414 | 97,690 | |
| Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9) | 14,936 | 2,126 | 1,525 | 18,585 | |
| Produits sidérurgiques. { | Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9) | 259,820 | 6,011 | 51,158 | 296,960 |
| | Bandages de roues, longrons | 61,155 | 9,281 | 100,919 | 171,355 |
| | poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. | 14,224 | 15 | 5,468 | 19,707 |
| | accessoires, tuyaux en fonte, etc. | 54,972 | 13 | 15,210 | 70,195 |
| Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 23, 24, 25 et 26) | 94,752 | 15,513 | 1,228 | 111,491 | |
| Sable { | par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5) | 222,836 | 13,391 | 5,209 | 241,436 |
| | par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 4) | 928,837 | 45,508 | 5,990 | 978,344 |
| Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 25, 24, 23 et 26) | 126,961 | 58,182 | 14,581 | 179,704 | |
| Sels { | brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16) | 29,449 | 970 | 267 | 50,686 |
| | de soude (carbonate) (5 ^e classe, sp. 12) | 48,899 | 1,197 | 871 | 50,967 |
| Sucre { | raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17) | 56,505 | 9,876 | 1,050 | 47,411 |
| | brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., except prov. 13) | 152,923 | 1,438 | 9,095 | 163,456 |
| Sulfate { | de potasse et de soude (4 ^e classe) | 43,048 | 1,040 | 560 | 44,654 |
| | de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5) | 13,250 | 1,641 | 612 | 17,503 |
| A reporter | 28,851,851 | 2,143,045 | 2,317,170 | 30,512,673 | |

| NATURE DES MARCHANDISES. | SERVICES | SERVICES MIXTES RÉUNIS | | TOTAUX |
|--|---|--|--|------------------------|
| | INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.) | au départ des stations de l'État. (Tonnes.) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.) | GÉNÉRAUX. (Tonnes.) |
| Report. | 25,851,851 | 2,143,643 | 2,517,179 | 30,512,673 |
| Tanins. { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, divilivi, écorces exotiques (3 ^e classe, sp. 12). | 5,985 | 170 | 111 | 6,266 |
| { Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12). 4. | 13,810 | 417 | 866 | 15,093 |
| { non dénommés (3 ^e classe) | 44,381 | 203 | 284 | 44,870 |
| { terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 36) | 56,411 | 1,578 | 7,050 | 65,039 |
| Terres et terrils { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, par 10 t. (4 ^e cl. végétales et sp. 5). | 67,239 | 21,478 | 31,831 | 120,548 |
| { Terres à pipes, kaolin, par 50 t. (4 ^e cl., china-clay, ball-clay, etc. sp. 2, 11 et excep. prov. 31 | 63,931 | 4,226 | 8,907 | 77,064 |
| { Terrils { par 10 t., (4 ^e cl., sp. 1 et 36). | 46,071 | — | 12 | 46,083 |
| { par 50 t. (sp. 24 et 37) | 40,141 | 579 | 145 | 40,865 |
| Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 13 et 36) | 38,582 | 3,196 | 5,782 | 47,560 |
| { fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 13, 15 et 36) | 400,291 | 7,170 | 51,603 | 469,064 |
| Tourteaux (4 ^e classe) | 137,220 | 2,947 | 81 | 140,248 |
| Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite (4 ^e classe, sp. 5). | 71,224 | 5,085 | 123 | 76,432 |
| Verrerie et gobeletterie. { (2 ^e classe). | 40,924 | 4,832 | 7,366 | 53,122 |
| { (sp. 9 et 11) | 47,736 | 47 | 4,529 | 52,312 |
| Verres à vitres et verres spéciaux. { (2 ^e classe). | 23,435 | 5,083 | 193 | 28,711 |
| { (sp. 9 et 12) | 185,697 | 9,724 | — | 195,421 |
| Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9) | 44,677 | 8,827 | 14,551 | 68,055 |
| Marchandises autres | 4,003,826 | 92,239 | 451,382 | 4,547,447 |
| Ensemble des transports en services intérieur et mixtes | 30,823,129 | 2,308,446 | 3,102,000 | 36,233,575 |

N° XXXIV. — *Mouvement général des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1913.*

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. | |
|---|--|---|---|---|---------|-------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | | |
| De et vers l'Allemagne. | | | | | | |
| Acide pyroligneux (vinaigre de bois) | » | 30 | » | 157 | 187 | |
| Acide sulfurique, nitrique. | 82,608 | 1,070 | » | 206 | 83,884 | |
| Amidon. | 462 | 42 | » | 66 | 570 | |
| Ardoises { brutes pour toitures. | 5,184 | 117 | » | 10 | 5,311 | |
| { en tables | » | » | » | » | » | |
| Argile . { brute | 46 | 7,543 | 15 | 202 | 7,806 | |
| { calcinée ou grillée. | 10 | 516 | » | 45 | 571 | |
| Asphalte | » | 1,811 | 95 | 16 | 1,922 | |
| Avoine | 15 | 2,456 | 376 | 61 | 2,908 | |
| Bières en fûts | » | 23,764 | 29 | 2,938 | 26,731 | |
| Bois { | Bois d'essence ne (en poutres, faisant pas l'ob- (en madriers jet d'une exploi-) en blocs. tation forestière et agricole en Europe centrale) en planches. | 97 | 2,031 | 46 | 40 | 2,214 |
| | en grumes, bûches et rondins. | 72 | 1,540 | 1,002 | 67 | 2,681 |
| | sciés. | 50 | 2,580 | 232 | 304 | 3,166 |
| | perches à houblon | 13 | 846 | 3,875 | 16 | 4,750 |
| | pour mines | » | 2,975 | » | » | 2,975 |
| | objets en bois | » | 2,594 | 73 | » | 2,667 |
| Briques réfractaires | 570 | 1,184 | 281 | 437 | 2,481 | |
| Briques réfractaires | 1,694 | 25,852 | 83 | 5,025 | 32,651 | |
| Cacao. | » | 122 | 572 | » | 694 | |
| Café | » | » | 393 | » | 393 | |
| Céréales (sauf l'avoine). | 897 | 28,978 | 6,109 | 20 | 36,004 | |
| Céruse. | 77 | 532 | » | 577 | 1,186 | |
| Charbon de bois. | 460 | 99 | » | 1,816 | 2,375 | |
| Cbaux | 35,245 | 808 | » | 99 | 36,152 | |
| Chicorée { en racines ou en cossettes. | 18,108 | 20 | 10 | 5 | 18,143 | |
| | fabriquée | 25 | » | » | 36 | |
| Chiffons. | 9,690 | 2,729 | 1,496 | 3,024 | 16,939 | |
| Chlorure de calcium | 289 | 3,151 | » | 141 | 3,581 | |
| Chlorure de chaux. | 5 | 5,408 | » | 5,713 | 11,121 | |
| Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude. | 30 | 1,232 | » | 5 | 1,267 | |
| A reporter. | 155,656 | 120,025 | 11,687 | 21,026 | 311,394 | |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFFIC LOCAL | | TRAFFIC MARITIME | | TOTALS. |
|--|---|---|---|---|-----------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| <i>De et vers l'Allemagne (suite)</i> | | | | | |
| Report | 153,656 | 120,025 | 14,687 | 21,026 | 311,394 |
| Ciment | 8,286 | 1,551 | 15 | 138 | 9,970 |
| par 10 tonnes | 52,843 | 1,411,692 | 340 | 2,597 | 1,467,474 |
| par 45 — | 4,264 | 541,460 | » | 2,218 | 547,942 |
| par 60 — | » | » | » | » | » |
| par 100 — | 925 | » | » | » | 925 |
| par 200 à 300 l. | » | 90,604 | » | 468,662 | 559,266 |
| Coton brut et déchets de coton | 2,255 | 2,985 | 21,486 | 1,260 | 27,082 |
| Crasses de hauts-fourneaux | 51 | 752 | » | » | 803 |
| Créosote | 2,193 | 170 | 23 | » | 2,390 |
| Cuir et peaux | 1,503 | 8,216 | 8,522 | 1,242 | 19,483 |
| verts et salés ainsi que séchés | 94 | 354 | 409 | 282 | 1,119 |
| tannés | » | » | » | » | » |
| Dé gras | » | 1,026 | » | » | 1,026 |
| Eau minérale | 19 | 2,338 | » | 1,049 | 3,404 |
| Engrais | 8,328 | 392 | 510 | 11 | 9,241 |
| Phosphates minéraux et superphosphates | 2,170 | 2,059 | 30 | 2,405 | 7,554 |
| Scories Thomas (co- ries phosphatés) | 1,768 | 30 | 63 | 20 | 1,879 |
| Guano | 444 | 581 | 10,188 | 00 | 20,270 |
| Salpêtre du Chili (ni- trate de soude) | 5,145 | 78,773 | 1,576 | 1,218 | 86,710 |
| Autres engrais | » | » | » | » | » |
| Farines alimentaires | 697 | 378 | 10 | 5 | 1,090 |
| Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les pontrel- les) | 2,949 | 74,154 | 5,735 | 346,443 | 427,279 |
| Tuyaux en fer | 779 | 8,917 | 497 | 57,453 | 67,626 |
| Fers, fonte brute, mitraille | 17,560 | 64,378 | 8,402 | 11,234 | 101,572 |
| Machines agricoles | 214 | 275 | 60 | 422 | 969 |
| Autres machines et pièces de machines | 4,500 | 32,994 | 2,217 | 52,612 | 72,532 |
| Poutrelles | » | 100 | » | 400 | 500 |
| Fuel économiseurs, ra- diateurs | 63 | 951 | 52 | 66 | 1,092 |
| Fers et aciers ouvrés (autres) | 5,500 | 14,706 | 581 | 84,888 | 105,634 |
| Fibres brutes | » | 80 | 148 | » | 228 |
| Fils | 795 | 103 | 262 | 188 | 1,348 |
| de coton, de laine | » | » | » | » | » |
| de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes | 7,900 | 348 | 809 | 30 | 9,186 |
| Poin | 272 | 156 | » | » | 428 |
| Fromages | » | » | » | » | » |
| A reporter | 287,288 | 2,461,340 | 83,589 | 1,035,789 | 3,868,006 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFFIC LOCAL | | TRAFFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|-----------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| De et vers l'Allemagne (suite). | | | | | |
| Report. | 287,288 | 2,461,510 | 85,589 | 1,055,789 | 3,868,006 |
| Fruits frais. | 19,098 | 99 | 9,576 | 7 | 28,780 |
| Glace (eau congelée). | 52 | 120 | » | » | 152 |
| Goudron minéral. | 285 | 5,144 | 177 | » | 5,604 |
| Graines { de betteraves. | 12 | 870 | » | 50 | 932 |
| { fourragères. | 25 | 415 | 20 | » | 458 |
| Graisses { cambouis, saindoux. | 11 | 6 | 1,975 | » | 1,992 |
| { suif et autres graisses. | 741 | 50 | 905 | » | 1,674 |
| Groupages. | 265 | 1,015 | 151 | 8,553 | 9,787 |
| Houblon. | 654 | 465 | » | 1,789 | 2,906 |
| Huiles { végétales. | 512 | 256 | 2,228 | 10 | 2,810 |
| { de goudron de houille. | 18 | 621 | 96 | 1,035 | 1,790 |
| { minérales lourdes. | 51 | 568 | 200 | 105 | 705 |
| { minérales demi-lourdes. | 7 | 100 | 15 | » | 122 |
| { minérales à graisser. | 255 | 675 | 6,884 | » | 7,762 |
| { de pétrole raffiné et naphte. | 181 | 5,274 | 5,506 | 501 | 9,442 |
| Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire. | 19 | 1,676 | » | 2,450 | 4,145 |
| Laines { brutes lavées et dé- chets de laine. | 10,149 | 5,288 | 5,075 | 144 | 19,234 |
| { laine peignée. | 6,715 | 179 | 268 | 5 | 7,167 |
| Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée. | » | » | » | 518 | 518 |
| Lard, jambons. | » | » | 87 | » | 87 |
| Légumes secs. | 472 | 222 | 1,510 | 10 | 2,053 |
| Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre. | 1,510 | 2,045 | 228 | 75 | 3,836 |
| en blocs. | 2,547 | 108 | 1,972 | 10 | 4,455 |
| Marbres { en tranches. | 576 | 299 | » | » | 875 |
| Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail. | 1,318 | 7,611 | » | » | 9,129 |
| de fer et de manganèse } Pyrites de fer { 10 tonnes. | 2,024 | 950 | 247 | » | 5,221 |
| { 45 ou 50 tonnes. | 40 | » | 1,081 | » | 1,121 |
| Minerais { de zinc et de } plomb { 10 tonnes. | 6,528 | 574 | 1,948 | » | 9,050 |
| { 45 ou 50 tonnes. | » | » | 40,765 | » | 49,765 |
| autres { 10 tonnes. | 578 | 557 | 2,261 | » | 5,170 |
| { 45 ou 50 tonnes. | 170 | » | 1,025 | » | 1,195 |
| Nitrate de potasse (salpêtre). | 511 | 257 | 1,122 | 43 | 1,745 |
| Oeufs. | 50 | 1,861 | 502 | 16 | 2,409 |
| A reporter. | 512,025 | 2,402,558 | 178,810 | 1,050,758 | 4,063,853 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. | |
|--|---|---|---|---|------------------|--------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | | |
| De et vers l'Allemagne (suite). | | | | | | |
| Report. | 542,025 | 2,492,533 | 178,819 | 1,050,758 | 4,005,935 | |
| Oignons comestibles. | 1,399 | 50 | 40 | " | 1,969 | |
| Objets en ciment | " | 80 | " | " | 80 | |
| Os concassés | 1,457 | 486 | 1,415 | 10 | 5,546 | |
| Paille | 56 | 688 | 17 | " | 741 | |
| Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille | 51 | 4,225 | 2,256 | 64 | 6,554 | |
| brutes ou de construction | 27,477 | 8,250 | 141 | 446 | 36,305 | |
| Pierres. | ouvrées et pierres taillées de toute espèce | 2,005 | 545 | " | 176 | 2,526 |
| | meulères et meules à aigui- ser ou à émoudre | 120 | 1,518 | " | 110 | 1,748 |
| | lithographiques | " | 67 | " | 28 | 95 |
| | Pavés | 2,440 | 492 | " | " | 2,952 |
| | Pierrailles, macadam | 811 | 274 | " | 20 | 1,105 |
| | Moellons bruts | 2,185 | 135 | " | " | 2,558 |
| Castines | " | " | " | " | " | |
| Plâtre | 1,655 | 9,190 | " | 799 | 11,622 | |
| Plomb. | 704 | 5,050 | 5 | 695 | 4,454 | |
| Pommes de terre | 26,648 | 2,501 | " | 1,548 | 50,497 | |
| Poterie et faïence. | Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence. | 194 | 775 | 97 | 2,508 | 5,574 |
| | Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel. Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence. | 1,675 | 2,219 | 28 | 757 | 4,677 |
| | Briques de revêtement. | 196 | 5,797 | 12 | 5,717 | 9,722 |
| | " | " | 1,505 | " | 188 | 1,549 |
| Radicelles | 235 | " | 126 | " | 381 | |
| Résines. | Colophane (brai sec végétal). | " | 88 | 2,237 | " | 2,525 |
| | Térébenthine | " | 116 | 761 | " | 877 |
| Riz brisé, pelé et déchets de riz | 75 | 58 | 118 | " | 251 | |
| Sels. | Chlorure de sodium (sel gemme) | 11 | 10,819 | " | 55 | 10,885 |
| | Sel de glauber (sulfate de soude) | 25 | 51,865 | 15 | 23 | 34,928 |
| Scories autres que pour engrais. | 4,558 | 1,691 | 199 | 19,928 | 26,179 | |
| Son | 3,488 | 1,620 | 461 | 13 | 5,582 | |
| Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude) | 159 | 1,324 | " | 584 | 1,847 | |
| Stéarine | " | " | 20 | " | 20 | |
| Sucro brut, sucre de betteraves et de canne. | " | 22 | 20 | " | 51 | |
| Tabacs. | 11 | 22 | 19 | " | 52 | |
| A reporter. | 410,876 | 2,582,451 | 186,791 | 1,084,027 | 4,275,125 | |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFFIC LOCAL | | TRAFFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|-----------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| De et vers l'Allemagne (suite). | | | | | |
| Report. | 419,876 | 2,582,431 | 186,791 | 1,084,027 | 4,273,125 |
| Tanins | | | | | |
| Eau de tan. | 415 | 172 | 227 | » | 812 |
| Écorces à tan. | 2,666 | 45 | 1,456 | » | 4,167 |
| Tanins divers | 482 | 55 | 869 | » | 1,406 |
| Teinture | | | | | |
| Bois de teinture et racines de bois de teinture | 211 | » | 50 | » | 250 |
| Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier. | 225 | 12 | 1,097 | » | 1,334 |
| Alizarine, cachou, gambier. » | » | » | 321 | » | 321 |
| Terres | | | | | |
| Terres à porcelaine (kaolin, china-clay). | 127 | 2,649 | 362 | » | 3,138 |
| Terres ordinaires et terres refractaires | 4,589 | 17,873 | 311 | 106 | 22,681 |
| Terres à couleurs | 154 | 1,519 | 291 | 792 | 2,756 |
| Sable | 6,110 | 5,651 | 31 | 195 | 11,988 |
| Tissus | 86 | 122 | 59 | 3,977 | 4,224 |
| Verres | | | | | |
| Verres à vitres | 5,715 | 1,505 | 13 | 6,214 | 11,533 |
| Verrerie creuse | 1,049 | 7,845 | 105 | 4,488 | 15,483 |
| Vins | 10 | 61 | 149 | 65 | 285 |
| Vitriol de fer (vitriol vert). | 5 | 568 | » | » | 573 |
| Zinc | 16,220 | 405 | » | 4,182 | 20,807 |
| Marchandises autres | 45,265 | 55,211 | 57,120 | 51,100 | 186,705 |
| Ensemble des transports de et vers l'Allemagne | 498,985 | 2,676,015 | 229,250 | 1,155,142 | 4,530,570 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFFIC LOCAL | | TRAFFIC MARITIME | | TOTAUX. | |
|--|---|---|---|---|----------------|--|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | | |
| De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg. | | | | | | |
| Acide pyroligneux (vinaigre de bois) | 58 | » | » | » | 58 | |
| Acide sulfurique, nitrique | 271 | 52 | 10 | 5 | 319 | |
| Amidon | » | » | 11 | » | 10 | |
| Ardoises { | 5,412 | 26 | 11 | » | 5,440 | |
| | | | | | | brutes pour toitures. |
| en tables | » | 26 | » | » | 26 | |
| Argile { | 21 | » | » | » | 21 | |
| | | | | | | brute |
| calcinée ou grillée | » | » | » | » | » | |
| Asphalte | 20 | 181 | 85 | 28 | 514 | |
| Avoine | 26 | 112 | 5,509 | » | 5,647 | |
| Bières en fûts | » | 20 | » | 126 | 146 | |
| Bois { | 29 | 814 | » | » | 875 | |
| | | | | | | d'essence ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale. |
| | | | | | | en poutres, en madriers ou en bloc. |
| | | | | | | en planches. |
| | | | | | | en grume, bûches et ronds. |
| | | | | | | sciés |
| | | | | | | perches à houblon |
| | | | | | | pour mines |
| | | | | | | objets en bois |
| | | | | | | en grume, bûches et ronds. |
| sciés | | | | | | |
| perches à houblon | | | | | | |
| pour mines | | | | | | |
| objets en bois | | | | | | |
| Briques réfractaires | 55 | 46 | 4,881 | 42 | 5,024 | |
| Cacao | » | 14 | 585 | » | 599 | |
| Café | 21 | » | 417 | » | 458 | |
| Céréales (sauf l'avoine) | 455 | 262 | 46,540 | » | 47,055 | |
| Céruse | 40 | » | » | » | 40 | |
| Charbon de bois | 784 | » | 15 | » | 799 | |
| Chaux | 226,108 | 70 | » | » | 226,478 | |
| Chicorée { | 975 | » | » | » | 975 | |
| | | | | | | en racines ou en co- |
| sottes | 1,850 | » | » | » | 1,850 | |
| fabriquée | » | » | » | » | » | |
| Chiffons | 251 | 125 | 51 | 585 | 1,013 | |
| Chlorure de calcium | 85 | » | » | » | 85 | |
| Chlorure de chaux | 44 | » | 105 | » | 147 | |
| Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude | 5 | 5 | » | » | 10 | |
| Ciment | 26,255 | 5,976 | » | 7,451 | 37,682 | |
| A reporter, | 261,576 | 12,031 | 57,892 | 8,530 | 340,000 | |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFFIC LOCAL | | TRAFFIC MARITIME | | TOTALS. | |
|---|--|---|---|---|-----------|--------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | | |
| De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite). | | | | | | |
| Report. | 261,576 | 12,651 | 57,892 | 8,550 | 340,669 | |
| Combustibles | par 10 tonnes. | 651,520 | 528 | " | 651,848 | |
| | — 60 — | 31,181 | " | " | 31,181 | |
| | — 100 — | 46,770 | " | " | 46,770 | |
| | — 250 — | 1,555 | " | " | 1,555 | |
| | — 600 — | " | " | " | " | |
| Coton brut et déchets de coton | 80 | 556 | 1,597 | 210 | 2,452 | |
| Crasses de hauts-fourneaux | " | 240 | " | " | 240 | |
| Créosote. | 564 | 56 | " | " | 620 | |
| Cuir { verts et salés, ainsi et que séchés | 157 | 571 | 5,672 | 1,169 | 5,569 | |
| | peaux { tannées | 10 | 54 | 169 | 56 | 269 |
| Dé gras | " | " | " | " | " | |
| Eau minérale | " | 511 | " | 57 | 551 | |
| Engrais. | Phosphates minéraux et superphosphates | 4,855 | 55 | 1,225 | " | 6,111 |
| | Scories Thomas (scories phosphatées) | 275 | 8,506 | 249 | 80,255 | 89,515 |
| | Guano. | 254 | 15 | " | " | 249 |
| | Salpêtre du Chili (nitrate de soude) | 661 | " | 6,575 | " | 7,056 |
| | Autres engrais | 197 | 9,526 | 141 | 1,642 | 11,506 |
| Farines alimentaires | 140 | 210 | 60 | " | 410 | |
| Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles) | 826 | 59,651 | 2,508 | 787,997 | 850,982 | |
| Tuyaux en fer | " | 940 | 72 | 17,224 | 18,256 | |
| Fonte brute, mitraille | 610 | 202,565 | 2,070 | 182,774 | 588,017 | |
| Machines agricoles. | 85 | 277 | 52 | 1,095 | 2,405 | |
| Autres machines et pièces de machines | 610 | 1,372 | 2,205 | 5,211 | 9,598 | |
| | Poutrelles | " | 491 | " | 52,820 | 55,511 |
| Fuel économiseurs, radiateurs. | " | 142 | 26 | " | 168 | |
| Fers et aciers ouvrés (autres) | 1,028 | 1,082 | 610 | 10,212 | 12,952 | |
| Fibres brutes | " | " | 27 | " | 27 | |
| Fils de coton, de laine | 51 | 258 | 659 | 402 | 1,510 | |
| Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes | 94 | " | 285 | " | 579 | |
| Foin. | 269 | " | 5 | " | 274 | |
| Fromages | " | 515 | 10 | 6,900 | 7,452 | |
| Fruits frais. | 47 | 5 | 558 | 20 | 650 | |
| Glace (eau congelée). | " | " | " | " | " | |
| Goudron minéral | 69 | 172 | 45 | 54 | 520 | |
| Graines de betteraves | " | " | 10 | " | 10 | |
| A reporter. | 985,589 | 289,548 | 80,408 | 1,157,558 | 2,481,740 | |

| NATURE DSE MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTALS. |
|---|---|---|---|---|-----------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite). | | | | | |
| Report. | 985,589 | 280,548 | 80,468 | 1,137,535 | 2,481,740 |
| Graines fourragères | 50 | 214 | 278 | 75 | 593 |
| Graisses, cambouis, saindoux . . | 10 | » | 1,449 | » | 1,459 |
| Graisses, suif et autres graisses. | 15 | 21 | 41 | » | 75 |
| Groupages | 1,981 | 590 | 27,445 | 15,758 | 45,772 |
| Houblon | 140 | 817 | 66 | 187 | 1,210 |
| Huiles végétales. | 1,886 | » | 195 | » | 2,081 |
| — de goudron de houille . . | 50 | 1 | 65 | 280 | 594 |
| — minérales lourdes | 18 | » | 550 | » | 568 |
| — minérales demi-lourdes . . | 179 | » | 126 | » | 305 |
| — minérales à graisser . . . | 522 | » | 5,945 | » | 6,467 |
| — de pétrole raffiné et naphte | 155 | 1,000 | 5,250 | » | 6,585 |
| Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire | » | » | » | » | » |
| Laines brutes lavées et déchets de laine | 1,150 | 600 | 6,548 | 29 | 8,307 |
| Laines peignées | 4,545 | 7 | 128 | » | 4,680 |
| Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée. | 16 | » | 51 | 6,439 | 6,506 |
| Lard, jambons | 40 | 6 | 62 | » | 108 |
| Légumes secs. | 200 | 195 | 839 | 56 | 1,510 |
| Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasse de chanvre et fils de caret de chanvre | 11 | » | 24 | 11 | 46 |
| Marbres en blocs | 187 | » | 15 | » | 202 |
| — en tranches | 200 | 16 | » | » | 216 |
| Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail | » | » | » | » | » |
| Minerais de fer } 10 tonnes . . . | » | 97 | 106 | » | 205 |
| et de } manganèse, pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes. | 6 | 1,275,168 | 278,198 | » | 1,553,570 |
| Minerais de zinc } 10 tonnes . . . | » | » | 1,197 | » | 1,197 |
| et de plomb } 45 ou 50 tonnes. | » | » | » | » | » |
| Minerais autres } 10 tonnes . . . | » | 10 | » | » | 10 |
| } 45 ou 50 tonnes. | » | » | 455 | » | 455 |
| Nitrate de potasse (salpêtre). . . | » | » | 10 | » | 10 |
| A reporter. | 991,405 | 1,559,128 | 407,289 | 1,100,508 | 4,118,248 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|--|---|---|---|---|-----------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite). | | | | | |
| Report | 991,465 | 1,559,128 | 407,289 | 1,160,366 | 4,118,248 |
| Oeufs | » | » | 11 | 10 | 21 |
| Oignons comestibles | 594 | » | 104 | » | 498 |
| Objets en ciment | 95 | 27 | » | » | 120 |
| Os concassés | 15 | » | » | » | 15 |
| Paille | 98 | » | 22 | » | 120 |
| Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille | 51 | » | 104 | » | 135 |
| Pierres brutes ou de construction. | 5,151 | 220 | » | 205 | 3,625 |
| — ouvrées et pierres taillées de toute espèce | 791 | 1,887 | » | 67 | 2,745 |
| — meulière et meules à aiguiser ou à émoudre | » | 705 | » | 78 | 785 |
| — lithographiques | » | » | » | » | » |
| Pavés | 185 | 2,700 | » | 136 | 5,010 |
| Pierrailles, macadam | 70 | 40 | » | » | 110 |
| Moellons bruts | 2,755 | » | 154 | » | 2,909 |
| Castines | 114 | 85 | » | » | 197 |
| Plâtre | 20 | 1,111 | » | » | 1,151 |
| Plomb | 23 | » | » | » | 25 |
| Pommes de terre | 16,064 | 608 | 98 | 1,169 | 17,959 |
| Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence | 59 | 91 | 56 | 184 | 590 |
| Poterie ordinaire en terre-cuite ou en grès artificiel | 655 | 191 | 178 | 1,506 | 2,528 |
| Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence | 502 | 10 | » | 528 | 840 |
| Briques de revêtement | 255 | » | » | » | 255 |
| Radicelles | » | » | 12 | » | 12 |
| Résines } Colophane (brai sec vé- gétal) | » | 74 | 50 | » | 124 |
| } Térébenthine | 12 | » | 25 | » | 35 |
| Riz brisé, pelé et déchets de riz. | 135 | » | 102 | » | 237 |
| Sels } Chlorure de sodium (sel gemme) | » | 1,144 | » | » | 1,144 |
| } Sel de glauber (sulfate de soude). | 10 | 5,616 | » | » | 5,626 |
| A reporter | 4,016,855 | 1,571,644 | 408,205 | 1,163,909 | 4,160,611 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFFIC LOCAL | | TRAFFIC MARITIME | | TOTALS. | |
|---|---|---|---|---|-----------|-------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | | |
| De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite) | | | | | | |
| Report | 1,016,855 | 1,571,644 | 408,205 | 1,165,909 | 4,160,611 | |
| Scories autres que pour engrais. | 51,175 | 55 | 111 | 11 | 51,550 | |
| Son | 4,107 | 355 | 120 | » | 4,562 | |
| Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude). | 20 | » | » | 70 | 90 | |
| Stéarine | » | » | » | » | » | |
| Sucre brut, sucre de betteraves et de canne | 51 | » | 95 | » | 126 | |
| Tabacs | 47 | 42 | 120 | 20 | 229 | |
| Tanins. { | Eau de tan. | » | » | 54 | 54 | |
| | Écorces à tan | 8 | 258 | 02 | » | 508 |
| | Tanins divers | » | » | » | » | » |
| Teinture { | Bois de teinture et racines de bois de teinture | 866 | » | 5 | » | 871 |
| | Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier | 220 | » | 520 | » | 540 |
| | Alizarine, cachou, gambier | » | » | » | » | » |
| Terres. { | Terres à porcelaine (kaolin, china-clay) | » | » | 204 | » | 204 |
| | Terres ordinaires et terres réfractaires. | 79 | 58 | 92 | 46 | 275 |
| | Terres à couleurs. | 44 | » | 105 | 121 | 270 |
| Sable. | 51,055 | 15 | » | » | 51,068 | |
| Tissus | 164 | 5 | 517 | 2,455 | 5,119 | |
| Verres. { | Verres à vitres | 2,085 | » | » | » | 2,085 |
| | Verrerie creuse | 54 | 122 | » | 1,987 | 2,145 |
| Vins. | 17 | » | 15 | 50 | 82 | |
| Vitriol de fer (vitriol vert) | » | » | » | » | » | |
| Zinc. | 544 | 62 | » | » | 406 | |
| Marchandises autres | 15,080 | 6,082 | 7,255 | 8,251 | 57,257 | |
| Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg. | 1,124,054 | 1,578,688 | 417,258 | 1,170,878 | 4,290,828 | |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTALS. |
|--|---|---|---|---|---------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| De et vers l'Autriche-Hongrie | | | | | |
| Argile. | 92 | » | » | » | 92 |
| Bière. | » | 2.656 | » | 997 | 3,653 |
| Bois | » | 512 | » | 27 | 539 |
| Briques réfractaires | 66 | 387 | » | » | 453 |
| Chicorée en racines et cossettes. | 5,606 | » | » | » | 5.606 |
| Chiffons. | 56 | » | 10 | » | 66 |
| Combustibles | 70 | » | » | » | 70 |
| Cuirs et peaux | 7 | 70 | 40 | 154 | 280 |
| Eaux minérales | » | 699 | » | 85 | 782 |
| Écorces à tan | » | 21 | » | » | 21 |
| Engrais | » | 10 | » | » | 10 |
| Ether sulfurique | » | 1.738 | » | » | 1,738 |
| Fers et aciers | 47 | 154 | » | 57 | 258 |
| Fils | 334 | 57 | 254 | 404 | 1,040 |
| Fruits et marmelades | » | 192 | » | 224 | 416 |
| Fusils | » | » | » | 193 | 193 |
| Graines et semences | » | 37 | » | » | 37 |
| Graphite | » | 222 | » | » | 222 |
| Groupages | » | » | » | » | » |
| Houblon. | 5 | 98 | » | 125 | 226 |
| Huiles | » | 50 | » | » | 50 |
| Laines { brutes lavées et déchets de laine | 1.808 | 250 | 314 | 6 | 2,578 |
| peignées. | 1,535 | » | » | » | 1,535 |
| Machines | 35 | 178 | 5 | 41 | 257 |
| Malt. | » | 880 | » | 534 | 1,425 |
| Matières textiles | 254 | 376 | » | 73 | 685 |
| Meubles | » | 780 | » | 188 | 968 |
| Minerais de fer et de manganèse pyrites de fer | » | 10 | » | » | 10 |
| Œufs | 8 | 315 | » | » | 321 |
| Os concassés | » | » | 60 | » | 60 |
| Papiers et cartons | » | 108 | » | 227 | 335 |
| Pétrole et naphte | » | 9,086 | » | 1,553 | 10,619 |
| Pierres et marbre | 1,820 | » | » | 142 | 1,962 |
| Sable | » | 90 | » | » | 90 |
| Tabac | » | 115 | » | 113 | 228 |
| Terres | 103 | » | » | » | 103 |
| Verres, glaces et verrerie creuse. | 1,102 | 476 | » | 20 | 1,598 |
| Vanneries | » | » | » | 523 | 523 |
| Volailles et gibiers tués | » | 988 | » | 536 | 1,524 |
| Marchandises autres | 1,140 | 1,408 | 876 | 447 | 3,961 |
| Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie | 11,905 | 22,027 | 1,539 | 6,445 | 41,914 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|--|---|---|---|---|-----------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| De et vers la France. | | | | | |
| Acides | | | | | |
| { pyroligneux. Vinaigre de bois | 1,774 | 122 | 19 | 6 | 1,921 |
| { sulfurique et nitrique. | 7,687 | 5,590 | 652 | 276 | 11,085 |
| Asphalte, goudron et résines . . | 6,414 | 1,155 | 65 | 159 | 7,711 |
| Betteraves | 18,538 | 2,612 | " | " | 21,150 |
| { à brûler | 90 | 2,450 | " | 13 | 2,533 |
| { de construction de toute espèce | 805 | 72,817 | 531 | 1,314 | 75,578 |
| { de teinture et de racine de bois de teinture . . | 20 | 245 | " | " | 265 |
| { autres | 8,070 | 45,181 | 2,210 | 947 | 55,520 |
| Briques | | | | | |
| { à bâtir | 10,885 | 2,180 | 1,178 | 360 | 14,201 |
| { réfractaires | 12,021 | 2,542 | 1,671 | 531 | 17,285 |
| Carreaux en ciment et en terre cuite | 1,570 | 854 | 124 | 1,108 | 5,656 |
| Céréales et farine | 18,057 | 23,478 | 40,455 | 271 | 82,259 |
| Chiffons et drilles | 7,069 | 16,558 | 518 | 4,059 | 28,184 |
| Chaux | 242,531 | 2,533 | 105 | 24 | 245,215 |
| Ciment | 40,315 | 1,370 | 81 | 2,025 | 45,091 |
| Combustibles | | | | | |
| { 10 tonnes | 1,482,609 | 507,057 | 4,292 | 272 | 1,794,230 |
| { 50 tonnes | 498,849 | 75,412 | 2,911 | " | 567,172 |
| { 100 tonnes et plus | 474,516 | 10,733 | 5,254 | " | 490,305 |
| Coton brut et déchets de coton . | 5,346 | 5,154 | 7,156 | 1,691 | 17,847 |
| Cuir et peaux | 4,498 | 9,268 | 1,724 | 1,552 | 16,742 |
| Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes) | 528,066 | 2,595 | 912 | 4,863 | 557,456 |
| Engrais | 108,287 | 46,050 | 2,494 | 5,938 | 160,769 |
| Faïences et poteries | 5,802 | 2,226 | 298 | 3,218 | 9,544 |
| Fil de coton, de jute et de lin . . | 1,072 | 4,042 | 530 | 1,154 | 7,727 |
| A reporter | 3,273,877 | 658,407 | 75,197 | 27,283 | 4,012,764 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFFIC LOCAL | | TRAFFIC MARITIME | | TOTAUX. |
|---|---|---|---|---|-----------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| De et vers la France (suite). | | | | | |
| Report | 3,275,877 | 658,407 | 75,197 | 27,285 | 4,012,764 |
| Fontes et mitrailles | 26,562 | 77,551 | 16,236 | 12,970 | 135,299 |
| Fruits et légumes frais | 2,745 | 9,868 | 857 | 585 | 14,049 |
| Glaces avec ou sans lain. | 1,721 | 298 | " | 1,085 | 5,104 |
| Graines et semences | 1,272 | 669 | 650 | 856 | 5,104 |
| Laine brute et déchets de laine. | 7,247 | 27,322 | 16,215 | 1,247 | 52,051 |
| Légumes secs | 690 | 419 | 11,057 | 115 | 12,279 |
| Laine, chanvre et étoupes | 11,509 | 79,025 | 45,844 | 894 | 455,072 |
| Machines et mécaniques | 5,794 | 3,157 | 5,419 | 4,528 | 16,678 |
| Minerais | 3,630 | 2,567,975 | 105,270 | 1,935 | 2,676,806 |
| Paille et foin | 1,209 | 7,981 | 284 | 50 | 9,494 |
| Papiers et pâtes à papier. | 1,860 | 580 | 5,582 | 905 | 6,925 |
| Pierres } <ul style="list-style-type: none"> de construction, moellons, etc. Marbres Pavés calcaire, dolomie, castine, etc. | 527,614 | 15,879 | 5,205 | 1,000 | 516,688 |
| | 10,945 | 1,704 | 4,261 | 186 | 17,096 |
| | 62,285 | 322 | 204 | " | 62,809 |
| | 268,561 | 1,741 | 25 | 15 | 270,138 |
| Pommes de terre | 88,602 | 3,794 | 515 | 277 | 92,688 |
| Produits métallurgiques | 60,775 | 29,005 | 4,287 | 202,976 | 387,014 |
| Pulpes et drèches | 22,259 | 1,598 | 16 | 428 | 24,081 |
| Scories de forges et de laminoirs. | 8,465 | 76,841 | 241 | 6,551 | 91,976 |
| Sels et soude. | 659 | 14,006 | 97 | 25,175 | 37,917 |
| Sucre | 208 | 80 | 176 | 574 | 858 |
| Terres } <ul style="list-style-type: none"> en général réfractaires | 212,598 | 9,878 | 12,456 | 806 | 235,738 |
| | 52,458 | 6,978 | 56 | 109 | 59,601 |
| Tourteaux | 9,588 | 8,698 | 568 | 5 | 18,669 |
| Verreries et gobeletteries. | 3,429 | 2,498 | 75 | 6,488 | 14,460 |
| Vins | 54 | 5,121 | 167 | 4,189 | 9,551 |
| Plomb, zinc et crasses de zinc. | 22,176 | 6,201 | 404 | 3,509 | 52,090 |
| Marchandises autres | 47,969 | 46,714 | 20,187 | 22,150 | 136,100 |
| Ensemble des transports de et vers la France | 4,337,425 | 3,642,164 | 319,157 | 414,891 | 8,913,657 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTALS. |
|--|---|---|---|---|---------------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| De et vers la Suisse. | | | | | |
| Acide pyroligneux (vinaigre de bois) | " | " | 190 | " | 190 |
| Acide sulfurique, nitrique | 10 | 5 | " | " | 15 |
| Amidon | " | " | 6 | " | 6 |
| Ardoises brutes pour toitures | 41 | " | " | " | 41 |
| Argile brute | " | " | " | " | " |
| Asphalte | 60 | 161 | " | " | 221 |
| Avoine | " | " | 20 | " | 20 |
| Bières en fûts | " | " | " | " | " |
| Bois en grume, bûches et rondins | " | " | " | " | " |
| — sciés | 5 | 62 | 17 | 6 | 90 |
| — (Objets en bois) | 10 | " | " | 75 | 85 |
| Briques réfractaires | 14 | " | 298 | " | 309 |
| Cacao | " | " | 12 | " | 12 |
| Café | " | " | 58 | " | 58 |
| Céréales | " | " | " | " | " |
| Chicorée { en racines ou en ros- settes | 580 | " | " | " | 380 |
| { fabriquée | " | " | " | 21 | 21 |
| Chiffons | " | " | " | 51 | 51 |
| Chlorure de calcium | " | 52 | " | 27 | 59 |
| Chlorure de chaux | " | " | " | " | " |
| Charbon de bois | " | " | " | " | " |
| { par 10 tonnes | 42,944 | " | " | " | 42,944 |
| { — 60 — | 1,859 | " | " | " | 1,859 |
| { — 100 — | 1,765 | " | " | " | 1,765 |
| { — 250 — | 12,842 | " | " | " | 12,842 |
| { — 600 — | " | " | " | " | " |
| Coton brut et déchets de coton | " | 6 | 136 | 44 | 206 |
| Cuir { verts et salés, ainsi et que séchés | " | 48 | " | 215 | 261 |
| peaux { tannés | " | " | 60 | 14 | 74 |
| Eaux minérales | " | " | " | " | " |
| Engrais { Phosphates minéraux et superphosphates | 61 | " | 184 | " | 545 |
| { Salpêtre de Chili | " | " | 500 | " | 500 |
| { Autres engrais | " | " | " | " | " |
| Farines alimentaires | 20 | " | 10 | " | 50 |
| Fers, fontes et aciers { Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles) | 1,282 | 42 | 1,471 | 140 | 2,955 |
| { Tuyaux en fer | 10 | " | 176 | 56 | 222 |
| { Fonte brute, mitraille | 70 | 26 | 100 | " | 196 |
| { Machines agricoles | " | " | 52 | " | 52 |
| | 61,375 | 382 | 3,564 | 628 | 65,744 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTALS. |
|--|--|---|---|---|---------------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| De et vers la Suisse (suite) | | | | | |
| Report | 61,575 | 581 | 5,561 | 625 | 68,744 |
| Fers } Autres machines et pièces de machines | 2 5 | 208 | 424 | 2,165 | 5,110 |
| fontes } Fuel economisers, radiateurs | " | " | 54 | 22 | 56 |
| et } Poutrelles | " | " | " | " | " |
| aciens. } Fers et aciers ouvrés (autres) | 177 | 16 | 71 | 857 | 1,101 |
| Fibres brutes | " | " | 15 | " | 15 |
| Fils } de coton | " | " | " | 14 | 14 |
| | de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes | 35 | " | 15 | 68 |
| Fromages | " | " | " | 189 | 189 |
| Fruits secs | " | 90 | " | 77 | 167 |
| Graines fourragères | " | " | 7 | " | 7 |
| Graisses } Cambouis, saindoux | " | " | 22 | " | 22 |
| | Suif et autres graisses | " | 6 | " | 6 |
| Groupages | 91 | " | 99 | " | 190 |
| Huiles } végétales | 1,175 | " | 48 | " | 1,221 |
| | de goudron de houille | 5 | " | " | 5 |
| | minérales lourdes | 35 | " | 5 | 41 |
| | — à graisser | " | " | 158 | 158 |
| de pétrole raffiné | 10 | " | " | " | 10 |
| Laines } brutes, lavées et déchets de laine | 151 | 16 | 612 | " | 789 |
| | Laine peignée | 41 | " | " | 41 |
| Lait condensé, lait conservé, farine lactée | " | " | " | 13 | 13 |
| Lard, jambons | " | " | " | " | " |
| Lins, filasses de lin, étoupes et chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre | 25 | " | " | " | 25 |
| Matières } en blocs | " | 29 | " | " | 29 |
| | en tranches | 40 | 0 | " | 46 |
| Mélasses préparées pour l'alimentation du bétail | " | " | " | " | " |
| Minerais de fer et de manganèse | " | " | " | " | " |
| Min. de zinc et de plomb 45 ou 50 l. | " | " | " | 12 | 12 |
| Nitrate de potasse | " | " | " | " | " |
| Oufs | " | " | " | " | " |
| Objets en ciment | " | " | " | " | " |
| Oignons comestibles | " | " | " | " | " |
| Os concassés | 20 | " | " | " | 20 |
| Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille | " | " | " | " | " |
| Pierres } brutes ou de construction | 112 | 14 | " | " | 126 |
| | Pavés | " | " | " | " |
| | ouvrées et pierres taillées de toute espèce | 38 | 10 | " | " |
| meuliers et meules à aiguiser ou à émoudre | " | " | " | " | " |
| A reporter, | 65,552 | 861 | 4,856 | 5,053 | 75,222 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTALS. |
|--|---|---|---|---|---------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | |
| <i>De et vers la Suisse (suite).</i> | | | | | |
| Report | 65,532 | 861 | 4,856 | 5,935 | 75,222 |
| Plomb | 522 | " | " | " | 522 |
| Pommes de terre | " | " | " | " | " |
| Poterie et faïence. | | | | | |
| { Poterie fine en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence. | 52 | " | 61 | " | 95 |
| { Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel. | 11 | " | 7 | " | 18 |
| { Pavés, dalles en terre cuite | 179 | " | " | " | 179 |
| { Briques de revêtement. | " | " | " | " | " |
| Riz | " | " | " | " | " |
| Térébenthine | " | " | " | " | " |
| Sel de glauber (sulfate de soude). | " | " | " | 22 | 22 |
| Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude). | " | " | " | " | " |
| Stéarine | 10 | " | " | " | 10 |
| Sucre brut, sucre de betteraves et de canne | 54 | " | 12 | " | 46 |
| Tabacs | " | " | " | " | " |
| Tanins. } Eau de tau | " | " | " | " | " |
| { Tanins divers | " | " | " | " | " |
| Teinture : alizarine, cachou, gambier | " | " | " | " | " |
| Teinture (Bois de) | 11 | " | 36 | " | 47 |
| Terres à couleurs | " | " | " | " | " |
| Terres à porcelaine (kaolin, chi- naclay) | " | " | 950 | " | 950 |
| Terres ordinaires et terres ré- fractaires | 51 | " | 60 | " | 111 |
| Sable | " | " | " | " | " |
| Tissus | " | " | 35 | " | 35 |
| Verres à vitres | 1,882 | " | 16 | " | 1,898 |
| Verrerie creuse | 57 | " | " | 15 | 52 |
| Vins. | " | " | " | " | " |
| Zinc | 411 | 10 | " | " | 421 |
| Marchandises autres | 2,045 | 1,069 | 5,841 | 5,035 | 12,010 |
| Ensemble des transports de et vers la Suisse. | 68,777 | 1,940 | 11,872 | 7,046 | 80,634 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | TRAFIC MARITIME | | TOTAUX. Tonnes. | |
|---|---|---|---|---|--------------------|-------|
| | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | au départ des stations de l'Etat. | à l'arrivée aux stations de l'Etat. | | |
| De et vers l'Italie. | | | | | | |
| Ail et oignons | » | 96 | » | 109 | 205 | |
| Briques réfractaires | 99 | 12 | » | » | 111 | |
| Chicorée en cossettes ou en racines | 4,216 | » | » | » | 4,216 | |
| Combustibles | 1,287 | » | » | » | 1,287 | |
| Comestibles { beurre, fromages, fruits secs, œufs, poissons, etc. } | 110 | » | 1,547 | » | 1,657 | |
| Denrées alimentaires non spécialement dénommées | » | 4,869 | » | 6,815 | 11,682 | |
| Fers, aciers et fontes | laminés | 697 | » | 12 | 69 | 718 |
| | ouvrés | 605 | 16 | 120 | » | 801 |
| | Fontes brutes et mitrilles | 267 | » | 51 | » | 518 |
| | Machines agricoles | 19 | » | 540 | » | 559 |
| | Machines autres et pièces de machines | 440 | 28 | 2,220 | 50 | 2,758 |
| Fils | de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin | » | 160 | » | 988 | 1,148 |
| | de coton et de laine | » | » | » | » | » |
| | divers | 5,280 | » | 118 | » | 5,398 |
| Huile végétale comestible | 143 | 10 | 44 | » | 197 | |
| Laines | brutes, lavées et déchets de laine | 2,156 | 203 | 1,168 | » | 3,507 |
| | peignées | 878 | 68 | 50 | » | 996 |
| Mat. textiles. | Chanvre brut ou teillé | » | » | » | » | » |
| | Lin brut ou teillé | 542 | » | 946 | » | 1,288 |
| | Étoupe et autres textiles | 16 | 1,096 | 119 | 70 | 1,501 |
| Marbres | en blocs | 17 | 85 | » | » | 102 |
| | en tranches | 27 | 162 | » | 16 | 205 |
| Pommes de terre | » | 6,229 | » | » | 6,229 | |
| Poterie et faïence | 17 | 88 | 152 | » | 257 | |
| Terre ordinaire ou réfractaire | 11 | » | 38 | » | 69 | |
| Tissus | » | » | » | » | » | |
| Tresses de paille | » | » | 8 | 539 | 567 | |
| Verres à vitres | 724 | » | » | » | 724 | |
| Verrerie creuse | 53 | » | 22 | » | 77 | |
| Volailles vivantes | » | 218 | » | » | 218 | |
| Vins | » | » | » | 72 | 72 | |
| Zinc | 24 | » | » | » | 24 | |
| Marchandises autres | 3,677 | 1,748 | 7,570 | 5,801 | 16,796 | |
| Ensemble des transports de et vers l'Italie | 19,147 | 15,088 | 14,754 | 12,356 | 61,325 | |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | |
|---|---|---|---------|
| | au départ des stations de l'État. | à l'arrivée aux stations de l'État. | TOTAUX. |
| <i>De et vers les Pays-Bas.</i> | | | |
| Acide: chlorhydrique (muriatique), sulfurique, ni- trique, etc. | 53,192 | 565 | 53,757 |
| Asphalte, } Bitumé | 196 | 40 | 236 |
| bitume, } Asphalte | 1,065 | 409 | 1,474 |
| résines. } Goudron minéral | 1,457 | 5,511 | 4,768 |
| Amidon et féculés | 490 | 2,829 | 5,319 |
| Ardoises } en tranches scellées | 81 | 17 | 98 |
| } pour toitures. | 1,516 | 15 | 1,551 |
| Betteraves | 152 | 5,229 | 5,581 |
| Pulpes | 558 | 8,446 | 9,002 |
| Beurre naturel, artificiel et beurre de margarine | | | |
| } 1 ^{re} son | | 112 | 112 |
| } sp. VIII. | | 23 | 23 |
| Bière en fûts | | 571 | 571 |
| Blonde, } 5 ^e son, sp. II, XVII et XVIII | 2,298 | 150 | 2,448 |
| minerais } par 50 T., sp. XXI. | 25,964 | 510 | 26,274 |
| de zinc } de construction, de charbon, en grume, etc., 1 ^{re} son, sp. XVIII | 5,094 | 8,636 | 15,750 |
| Bois } de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 5 ^e son, sp. II | 5,165 | 59,801 | 62,964 |
| Bouteilles vides | 100 | 5,835 | 5,955 |
| Briques à bâtir et réfractaires | 7,246 | 8,003 | 15,251 |
| Café | 159 | 1,008 | 1,167 |
| Cercles en bois | » | 720 | 720 |
| Céréales, farine, son et riz } 5 ^e son, sp. XV et XVI | 53,260 | 10,775 | 41,055 |
| } Exc. prov. A. | » | 5,569 | 5,569 |
| Chicorée en racines | 492 | 15 | 507 |
| Chiffons et drilles. | 925 | 5,407 | 4,552 |
| Ciment, } Calcaires broyés, pierres à chaux, 5 ^e son, chaux, } sp. II | 2,175 | 10 | 2,185 |
| plâtre, } Ciment, plâtre et chaux, 5 ^e son, sp. II | 95,710 | 2,898 | 96,708 |
| calcaires. } — — — par 50 T., sp. XXIV. | 59,222 | 64 | 59,286 |
| } — — — par 50 T., sp. XXVI. | 120 | 10 | 150 |
| Clous, boulons, pointes, rivets } 5 ^e son | 679 | 539 | 1,218 |
| } sp. IV et XVIII | 1,846 | 752 | 2,578 |
| Colis vides. | 1,021 | 1,205 | 2,225 |
| Combustibles } 5 ^e section, sp. II | 60,482 | 194,024 | 254,506 |
| minéraux } par 50 T. sp. XIX, XXVIII. | 114,589 | 208,987 | 321,526 |
| } par 100 T. sp. XXV | 5,680 | 5,954 | 9,614 |
| A reporter. | 459,679 | 551,121 | 970,800 |

| NATURE DES MARCHANDISES. | TRAFIC LOCAL | | | |
|---|--|---|-----------|-----------|
| | au départ des stations de l'État | à l'arrivée aux stations de l'État. | TOTAUX. | |
| <i>De et vers les Pays-Bas (suite).</i> | | | | |
| | Report. | 525,915 | 631,978 | 1.157,893 |
| Pavés et moellons | 3 ^e son, sp. II | 12,418 | 31 | 12,449 |
| | par 50 T., sp. XXIV | 9,912 | " | 9,912 |
| Pierres et marbres. | Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches. | 31,174 | 279 | 31,453 |
| | Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs | 10,218 | 6,277 | 16,495 |
| | Marbres en blocs par 50 T. | 9,345 | 14 | 9,359 |
| Poissons salés non dénommés | " | 32 | 32 | |
| Potasse et sel de potasse | 90 | 791 | 791 | |
| Pommes de terres | 935 | 32,128 | 33,061 | |
| Produits sidérurgiques. | Acier ouvré, 2 ^e son | 429 | 50 | 479 |
| | Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc. | 23,054 | 5,207 | 28,241 |
| | Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc. | 7,592 | 620 | 8,212 |
| | Acier laminé, fers battus et laminés, cornières | 50,708 | 1,825 | 38,531 |
| | Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc | | | |
| Roseaux et rotins. | Rotins, spirte, 3 ^e son | 147 | 687 | 834 |
| | Roseaux, 5 ^e son, sp. IV. | 31 | 545 | 576 |
| Soude et sel de soude | 2,571 | 31 | 2,602 | |
| Sucre | brut | 185 | 10 | 195 |
| | cristallisé non raffiné | 3,174 | 11 | 3,185 |
| Tabacs en feuilles | 156 | 710 | 848 | |
| | Myrobolans valonnées, etc. | 522 | 29 | 551 |
| | Écorces à tan | 2,523 | 6 | 2,529 |
| Terres | non dénommées, terres ferrugineuses | 167 | 346 | 513 |
| | argile, kaolin, etc. | 5,071 | 377 | 5,448 |
| | à poterie | 60 | 59 | 125 |
| | plastiques et réfractaires | 2,903 | 205 | 3,168 |
| Tourbe | combustible | 60 | 14,278 | 14,338 |
| | litière de tourbe | 49 | 27,778 | 27,827 |
| Tourteaux | 3,474 | 3,898 | 7,372 | |
| Verres à vitres | 18,418 | 1,030 | 19,448 | |
| Vins | 122 | 206 | 328 | |
| Zinc et plomb | 9,823 | 4,077 | 13,702 | |
| Marchandises autres | 36,826 | 68,158 | 104,784 | |
| Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas | 734,461 | 801,586 | 1,536,047 | |

| 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. | » | 46 | 46 | |
| Divers. | » | 566 | 566 | |
| Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. | » | 612 | 612 | |
| De et vers la Russie. | | | | |
| Bois | 25 | » | 25 | |
| Briques réfractaires | 356 | » | 356 | |
| Coton. | 7 | » | 7 | |
| Chiffons. | 275 | » | 275 | |
| Cuir et peaux. | 15 | » | 15 | |
| Fers, fontes et aciers | Laminés | 28 | » | 28 |
| | Fonte brute | 5 | » | 5 |
| | Tuyaux en fer. | 17 | » | 17 |
| | Fers et aciers ouvrés. | 84 | » | 84 |
| | Pièces de machines | 617 | » | 617 |
| Huiles. | 10 | » | 10 | |
| Laines | brutes et déchets de laine | 3,369 | » | 3,369 |
| | peignées. | 638 | » | 638 |
| Pâtes de bois. | 8 | » | 8 | |
| Pavés. | 91 | » | 91 | |
| Marchandises autres | 459 | » | 459 | |
| Ensemble des transports de et vers la Russie | 6,004 | » | 6,004 | |

N° XXXV. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1915.

Détail par pays de provenance et de destination:

| DÉSIGNATION. | GROSSES MARCHANDISES. | | | | | | | | | | CHEVAUX et BESTIAUX. (Nombre d'expéditions.) | | |
|--|---|--------|--------|--------|-------|--------|--------|---------------------|--------------------------|---------------|--|----------------------|---|
| | CLASSES GÉNÉRALES. | | | | | | | TARIFS spéciaux. | TARIFS exceptionnels. | COMBUSTIBLES. | | TOTAUX. (Tonnes.) | |
| | A. | A. | B. | 1. | 2. | 3. | 4. | | | | | | |
| Allemagne et au delà vers | Angleterre | 850 | » | 1,643 | » | » | » | » | 3,062 | » | » | 5,555 | » |
| | France | 4,408 | 6,743 | 13,488 | » | 40 | » | » | 130,623 | 91,497 | » | 216,469 | » |
| | Pays-Bas | 97 | » | » | » | » | » | » | 2,062 | 25,029 | » | 27,188 | » |
| | Grand Duché de Luxembourg (P. H.) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 152,701 | 152,701 | » |
| Angleterre vers l'Allemagne et au delà | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| France vers | Allemagne et au delà | 7,025 | 6,307 | 6,934 | 2,743 | 8,493 | 24,805 | » | 3,369 | 42,830 | » | 65,476 | » |
| | Pays-Bas | » | » | » | 5,824 | 2,487 | 7,715 | 2,337 | 9,463 | 3,768 | » | 31,991 | » |
| Grand-Duché de Luxembourg vers | Pays-Bas | » | » | » | » | » | » | » | » | 140,618 | » | 140,618 | » |
| | France | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Pays-Bas vers | France | » | » | » | » | » | » | » | 50,038 | 6,570 | » | 86,558 | 5 |
| | Suisse | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Italie vers | Angleterre | » | » | » | » | » | » | » | 3,659 | » | » | 3,659 | » |
| | Pays-Bas | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Suisse vers Pays-Bas | 41 | » | » | 81 | » | » | » | 522 | 414 | » | 728 | » | |
| Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, par la Belgique avec emprunt des lignes de l'État | 12,091 | 12,020 | 22,065 | 8,345 | 8,020 | 29,520 | 2,337 | 202,798 | 280,376 | 152,704 | 730,243 | 5 | |

N° XXXVI. — *Mouvement des transports de marchandises en transit
par les lignes de l'État. — Année 1913.*

N° XXXVI. — Mouvement des transports de marchandises

Détail par réseaux de prove

| DÉSIGNATION. | TARIF N° 3 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|---------------------|--|--|--|
| | 1 ^{re} classe. | 2 ^e classe. | 3 ^e classe. | | | | | | |
| Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens). | 4,261 | 11,625 | 14,895 | | | | | | |
| Transports échangés entre lignes concédées belges et compagnies étrangères. | Classes générales. | Tarifs spéciaux. | Tarifs exceptionnels. | | | | | | |
| <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20%; vertical-align: middle;">Lignes concédées belges (tous services réunis), vers</td> <td style="width: 10%; font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="width: 70%;"> Allemagne Autriche-Hongrie. France Italie. Pays-Bas. Grand-Duché de Luxembourg. Russie Suisse </td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;"> Totaux . . . </td> </tr> </table> | Lignes concédées belges (tous services réunis), vers | } | Allemagne Autriche-Hongrie. France Italie. Pays-Bas. Grand-Duché de Luxembourg. Russie Suisse | | | Totaux . . . | 4,114 , 189,617 , 14,347 534 75 820 | 96,541 27 40 , 99,590 74,624 154 139 | 82,285 458 66,156 3,948 44,654 16,558 604 2,014 |
| Lignes concédées belges (tous services réunis), vers | } | Allemagne Autriche-Hongrie. France Italie. Pays-Bas. Grand-Duché de Luxembourg. Russie Suisse | | | | | | | |
| | | Totaux . . . | | | | | | | |
| <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20%; vertical-align: middle;"> Allemagne Autriche-Hongrie France Italie Pays-Bas. Grand-Duché de Luxem- bourg. Russie Suisse </td> <td style="width: 10%; font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="width: 70%;"> vers les lignes concédées belges (tous services réunis) </td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;"> Totaux . . . </td> </tr> </table> | Allemagne Autriche-Hongrie France Italie Pays-Bas. Grand-Duché de Luxem- bourg. Russie Suisse | } | vers les lignes concédées belges (tous services réunis) | | | Totaux . . . | 2,641 30 49,270 , 14,900 51 , 15 | 146,739 30 155,541 , 158,020 59,729 , 200 | 156,117 517 1,820,856 915 85,061 378,521 , 151 |
| Allemagne Autriche-Hongrie France Italie Pays-Bas. Grand-Duché de Luxem- bourg. Russie Suisse | } | vers les lignes concédées belges (tous services réunis) | | | | | | | |
| | | Totaux . . . | | | | | | | |
| Totaux généraux du transit entre lignes concédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens). | 256,239 | 768,003 | 2,638,583 | | | | | | |

en transit par les lignes de l'État. — Année 1913.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.

| 4 ^e classe. | Tarifs spéciaux. | Tarifs exceptionnels et conventionnels. | TOTAL. (Tonnes.) |
|------------------------|------------------|---|-----------------------|
| 36,489 | 30,873 | 38,960 | 137,000 |
| Combustibles. | TOTAUX. | Chevaux et bestiaux. | Moutons. (Nombre.) |
| 34,467 | 217,405 | 45 | , |
| » | 485 | » | » |
| 150,854 | 366,667 | 7 | » |
| 356 | 4,304 | » | » |
| » | 158,571 | 3 | » |
| 83,592 | 172,128 | » | » |
| » | 831 | » | » |
| 9,786 | 12,809 | » | » |
| 259,035 | 935,000 | 55 | » |
| 908,383 | 1,193,880 | 261 | » |
| » | 597 | » | » |
| » | 2,005,447 | 5 | » |
| » | 915 | » | » |
| » | 257,999 | 257 | » |
| » | 458,081 | » | » |
| » | » | » | » |
| » | 344 | » | » |
| 908,385 | 3,807,265 | 521 | » |
| 1,167,438 | 4,830,263 | 576 | » |

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1913.*

| FRANCE | | | PAYS-BAS | | | ENSEMBLES. (Services internationaux.) (Nombre.) | TOTALS généraux. (Services réunis.) (Nombre.) |
|--|---|----------------------|---|---|----------------------|--|---|
| au départ des stations de l'État. (Nombre) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.) | Totaux. (Nombre.) | au départ des stations de l'État. (Nombre.) | à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.) | Totaux. (Nombre.) | | |
| | | | 87 | 153 | 240 | 240 | 6,970 |
| 2,154 | 504 | 2,658 | 1,536 | 2,730 | 4,256 | 25,255 | 79,447 |
| 2,154 | 504 | 2,658 | 1,613 | 2,883 | 4,496 | 25,473 | 80,417 |
| 1,503 | 545 | 2,048 | 32 | 16 | 48 | 2,405 | 10,487 |
| 3,589 | 14 | 3,403 | | 10 | 10 | 3,641 | 9,791 |
| | | | 22 | 220 | 242 | 242 | 8,525 |
| | | | | 94 | 94 | 94 | 6,713 |
| | | | 105 | 1,087 | 1,192 | 1,192 | 17,426 |
| | | | | 614 | 614 | 614 | 13,659 |
| | | | 82 | 3,272 | 3,354 | 3,354 | 17,977 |
| | | | | 829 | 829 | 829 | 6,857 |
| 4,892 | 357 | 5,449 | 241 | 6,142 | 6,383 | 12,071 | 91,433 |

(178)

| NATURE DES MARCHANDISES. | SERVICES INTERNATIONAUX. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Services intérieurs, mixtes et internationaux. | TOTAUX GÉNÉRAUX — Services intérieurs, mixtes et internationaux. | | | |
|---|---------------------------------------|------------------|---|--------------------------|------------------|---------------------------------------|---|------------------|---------------------------------------|-------------------|------------------|---------------------------------------|----------------|------------------|---------------------------------------|--------------------|------------------|---------------------------------------|-----------------|------------------|---------------------------------------|----------------|------------------|------------|-------------------------------------|--|--|--------------------|---------------------|---------------------|
| | Services intérieurs et mixtes réunis. | | | SERVICES INTERNATIONAUX. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Totaux des services internationaux. | | | | | |
| | Services intérieurs et vers État. | Services mixtes. | Totaux des services intérieurs et mixtes (3). | Allemagne. | | | Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg. | | | Autriche-Hongrie. | | | France. | | | Suisse. | | | Italie. | | | Pays-Bas. | Angleterre. | Russie. | | | | | | |
| | | | | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffic local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffic local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffic local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffic local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffic local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffic local et maritime réunis (3). | | | | | | | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafic local (3). |
| Acide chlorhydrique (maritime et sulfu-rique et autres produits chimiques). | Départ (1). | 29,761 | " | 83,014 | " | 83,014 | 499 | 114 | 613 | " | " | " | 9,461 | 651 | 10,112 | 40 | 190 | 200 | " | " | " | 35,282 | " | " | " | 128,266 | 955 | 129,221 | " | " |
| | Arrivée (2). | 17,350 | " | 11,786 | 6,799 | 18,585 | 37 | 5 | 42 | 1,758 | 1,758 | 1,758 | 3,512 | 282 | 3,794 | 37 | 27 | 64 | " | " | " | 1,266 | " | " | 18,396 | 7,113 | 25,509 | " | " | |
| Totaux | | 214,460 | 47,111 | 261,571 (0.722) | 94,800 | 6,799 | 101,599 (2.228) | 536 | 119 | 655 (0.015) | 1,758 | " | 1,758 (4.194) | 12,973 | 933 | 13,906 (0.456) | 47 | 217 | 264 (0.295) | " | " | " | 36,548 (2.349) | " | " | 146,662 | 8,068 | 154,730 (0.792) | 408,233 (0.785) | 416,301 (0.747) |
| Bières et autres boissons | Départ (1). | 2,207 | " | 29 | 178 | 207 | 17 | 15 | 32 | " | " | " | 54 | 167 | 221 | " | " | " | " | " | " | 122 | " | " | 222 | 360 | 582 | " | " | |
| | Arrivée (2). | 15 | " | 26,161 | 4,050 | 30,211 | 334 | 213 | 547 | 3,335 | 1,080 | 4,415 | 5,121 | 4,189 | 9,310 | " | " | " | " | 72 | 72 | 577 | " | " | 35,528 | 9,604 | 45,132 | " | " | |
| | Totaux | 50,373 | 2,222 | 52,595 (0.145) | 26,190 | 4,228 | 30,418 (0.667) | 351 | 228 | 579 (0.013) | 3,335 | 1,080 | 4,415 (10.534) | 5,175 | 4,356 | 9,531 (0.407) | " | " | " | " | 72 | 72 (0.117) | 699 (0.045) | " | " | 35,730 | 9,964 | 45,714 (0.234) | 88,345 (0.170) | 98,309 (0.176) |
| Bois de construction | Départ (1). | 31,838 | " | 169 | 1,048 | 1,217 | 29 | 530 | 559 | " | " | " | 893 | 554 | 1,447 | " | " | " | " | " | " | 5,094 | " | 25 | 6,210 | 2,132 | 8,342 | " | " | |
| | Arrivée (2). | 19,570 | " | 3,571 | 107 | 3,678 | 1,765 | 76 | 1,841 | 512 | 27 | 539 | 72,817 | 1,314 | 74,131 | " | " | " | " | " | " | 8,656 | " | " | 87,321 | 1,524 | 88,845 | " | " | |
| | Totaux | 602,201 | 51,408 | 653,609 (1.804) | 3,740 | 1,155 | 4,895 (0.107) | 1,794 | 606 | 2,400 (0.056) | 512 | 27 | 539 (1.286) | 73,710 | 1,868 | 75,578 (0.848) | " | " | " | " | " | 13,750 (0.884) | " | 25 (0.446) | 93,531 | 3,656 | 97,187 (0.498) | 747,140 (1.437) | 750,796 (1.347) | |
| Bois divers | Départ (1). | 56,188 | " | 4,226 | 7,922 | 12,148 | 1,647 | 1,728 | 5,375 | " | " | " | 9,080 | 2,219 | 11,299 | 26 | 53 | 79 | " | " | " | 6,386 | " | " | 21,365 | 11,922 | 33,287 | " | " | |
| | Arrivée (2). | 33,458 | " | 10,291 | 757 | 11,048 | 6,229 | 237 | 6,466 | 21 | " | 21 | 45,859 | 960 | 46,819 | 62 | 79 | 141 | " | " | " | 61,788 | " | " | 124,250 | 2,033 | 126,283 | " | " | |
| | Totaux | 681,023 | 109,646 | 790,669 (2.182) | 14,517 | 8,679 | 23,196 (0.309) | 7,876 | 1,965 | 9,841 (0.229) | 21 | " | 21 (0.050) | 54,939 | 3,179 | 58,118 (0.652) | 88 | 132 | 220 (0.245) | " | " | " | 68,174 (4.381) | " | " | 145,615 | 13,955 | 159,570 (0.817) | 936,284 (1.801) | 950,239 (1.704) |
| Briques | Départ (1). | 34,934 | " | 1,694 | 83 | 1,777 | 55 | 4,881 | 4,936 | 66 | " | 66 | 23,504 | 2,849 | 26,353 | 44 | 295 | 309 | 99 | " | 99 | 7,246 | " | 356 | 33,034 | 8,108 | 41,142 | " | " | |
| | Arrivée (2). | 45,517 | " | 25,852 | 5,025 | 30,877 | 46 | 42 | 88 | 387 | " | 387 | 4,622 | 611 | 5,133 | " | " | " | 12 | " | 12 | 8,005 | " | " | 38,824 | 5,678 | 44,502 | " | " | |
| | Totaux | 398,618 | 80,451 | 479,069 (1.322) | 27,516 | 5,108 | 32,624 (0.716) | 101 | 4,923 | 5,024 (0.117) | 453 | " | 453 (1.081) | 28,026 | 3,460 | 31,486 (0.353) | 44 | 295 | 309 (0.345) | 111 | " | 111 (0.181) | 15,251 (0.980) | " | 356 (5.929) | 71,858 | 13,786 | 85,644 (0.439) | 550,927 (1.060) | 564,713 (1.043) |
| Chaux, plâtre et ciment. | Départ (1). | 46,812 | " | 45,164 | 15 | 45,179 | 252,683 | " | 252,683 | " | " | " | 283,046 | 186 | 283,232 | " | " | " | " | " | " | 135,225 | " | " | 716,118 | 201 | 716,319 | " | " | |
| | Arrivée (2). | 141,478 | " | 11,529 | 1,036 | 12,565 | 5,157 | 7,451 | 12,608 | " | " | " | 3,923 | 2,049 | 5,972 | " | " | " | " | " | " | 3,082 | " | " | 23,691 | 10,536 | 34,227 | " | " | |
| | Totaux | 1,136,897 | 188,290 | 1,325,187 (3.657) | 56,693 | 1,051 | 57,744 (1.267) | 257,840 | 7,451 | 265,291 (6.174) | " | " | " | 286,969 | 2,235 | 289,204 (3.245) | " | " | " | " | " | " | 138,307 (8.888) | " | " | 739,809 | 10,737 | 750,546 (3.844) | 2,064,996 (3.972) | 2,075,733 (3.723) |
| Chicorée | Départ (1). | 380 | " | 18,133 | 10 | 18,143 | 2,809 | " | 2,809 | 3,606 | " | 3,606 | " | " | " | 380 | " | 380 | 4,216 | " | 4,216 | 492 | " | " | 29,636 | 10 | 29,646 | " | " | |
| | Arrivée (2). | 440 | " | 20 | 41 | 61 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 21 | " | 21 | " | " | " | 15 | " | " | 35 | 62 | 97 | " | " | |
| | Totaux | 28,753 | 820 | 29,573 (0.082) | 18,153 | 51 | 18,204 (0.399) | 2,809 | " | 2,809 (0.065) | 3,606 | " | 3,606 (8.603) | " | " | 380 | 21 | 401 (0.447) | 4,216 | " | 4,216 (6.875) | 507 (0.033) | " | " | 29,671 | 72 | 29,743 (0.152) | 59,244 (0.114) | 59,316 (0.106) | |
| Chiffons et pâtes à papier | Départ (1). | 1,988 | " | 9,721 | 3,732 | 13,453 | 282 | 158 | 440 | 56 | 10 | 66 | 7,069 | 518 | 7,587 | " | " | " | " | " | " | 925 | " | 283 | 18,336 | 4,418 | 22,754 | " | " | |
| | Arrivée (2). | 6,922 | " | 6,952 | 3,088 | 10,040 | 125 | 555 | 710 | " | " | " | 16,558 | 4,039 | 20,597 | " | " | " | " | " | " | 3,407 | " | " | 27,042 | 7,763 | 34,805 | " | " | |
| | Totaux | 118,635 | 8,910 | 127,545 (0.352) | 16,673 | 6,820 | 23,493 (0.513) | 407 | 713 | 1,150 (0.027) | 56 | 10 | 66 (0.157) | 23,627 | 4,557 | 28,184 (0.316) | " | " | " | " | " | " | 4,332 (0.278) | " | 283 (4.714) | 45,378 | 12,181 | 57,559 (0.295) | 172,923 (0.333) | 185,104 (0.332) |
| Combustibles | Départ (1). | 803,181 | " | 58,194 | 340 | 58,534 | 711,790 | 15 | 711,805 | 70 | " | 70 | 2,445,774 | 12,457 | 2,458,231 | 59,410 | " | 59,410 | 4,287 | " | 4,287 | 178,721 | " | " | 3,455,546 | 12,812 | 3,468,358 | " | " | |
| | Arrivée (2). | 854,672 | " | 2,043,855 | 475,293 | 2,519,148 | 328 | " | 328 | " | " | " | 393,204 | 272 | 393,476 | " | " | " | " | " | " | 406,925 | " | " | 2,844,312 | 475,565 | 3,319,877 | " | " | |
| | Totaux | 10,435,906 | 1,637,833 | 11,793,739 (32.349) | 2,102,349 | 475,633 | 2,577,982 (56.543) | 712,118 | 15 | 712,133 (16.571) | 70 | " | 70 (0.167) | 2,838,978 | 12,729 | 2,851,707 (31.993) | 59,410 | " | 59,410 (66.281) | 4,287 | " | 4,287 (2.099) | 585,646 (37.637) | " | " | 6,299,858 | 488,377 | 6,788,235 (34.766) | 18,093,617 (34.800) | 18,581,994 (33.326) |
| A reporter. | Départ (1). | 1,007,289 | " | 220,614 | 13,228 | 233,972 | 969,811 | 7,411 | 977,252 | 3,798 | 40 | 3,808 | 2,778,881 | 19,601 | 2,798,482 | 59,810 | 538 | 60,378 | 5,602 | " | 5,602 | 369,493 | " | 664 | 4,408,733 | 40,918 | 4,449,651 | 23,121,709 | 23,682,505 | |
| | Arrivée (2). | 1,139,422 | " | 2,140,017 | 496,196 | 2,636,213 | 14,021 | 8,609 | 22,630 | 6,013 | 1,107 | 7,120 | 345,516 | 13,716 | 359,232 | 99 | 178 | 277 | 12 | 72 | 84 | 493,721 | " | " | 3,199,399 | 519,878 | 3,719,277 | " | " | |

(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 mixtes et internationaux. | TOTAUX GÉNÉRAUX. — Services intérieurs, mixtes et internationaux. | | | | | | |
|--------------------------|---------------------------------------|------------------|---|--------------------------|------------------|--|---|------------------|--|--------------------|------------------|--|-----------------|------------------|--|--------------------|------------------|--|---------------|------------------|--|----------------|----------------|---|---|-----------|-------------------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| | Services intérieur et État vers État. | Services mixtes. | Totaux des services intérieurs et mixtes (3). | Allemagne | | | Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg. | | | Autriche-Hongrie. | | | France | | | Suisse. | | | Italie. | | | Pays-Bas. | Angleterre. | | | Russie. | Totaux des services internationaux. | | | | |
| | | | | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffics local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffics local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffics local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffics local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffics local et maritime réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Traffics local et maritime réunis (3). | | | | | | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Traffics locaux. | Traffics maritimes. |
| Repart. | { Départ (1) . | 13,366,866 | 1,007,289 | 15,513,757 | 220,644 | 13,328 | 233,972 | 969,814 | 7,441 | 977,252 | 3,798 | 10 | 3,808 | 2,778,881 | 19,604 | 2,798,482 | 59,840 | 538 | 60,378 | 5,602 | » | 5,602 | 369,493 | » | 664 | 4,408,733 | 40,918 | 4,449,651 | 23,421,709 | 23,682,505 | |
| | { Arrivée (2) . | 1,139,422 | 15,513,757 | 2,140,017 | 496,196 | 2,636,213 | 14,021 | 8,609 | 22,630 | 6,013 | 1,107 | 7,120 | 545,516 | 13,716 | 559,232 | 99 | 178 | 277 | 12 | 72 | 84 | 493,721 | » | » | 3,199,399 | 519,878 | 3,719,277 | » | » | | |
| Coirs et peaux | { Départ (1) . | » | 178 | » | 1,597 | 8,931 | 10,528 | 147 | 3,841 | 3,988 | 7 | 40 | 4,498 | 1,724 | 6,222 | » | 60 | 60 | » | » | » | 2,543 | » | 15 | 8,807 | 14,596 | 23,403 | » | » | | |
| | { Arrivée (2) . | » | 1,513 | » | 8,550 | 1,524 | 10,074 | 605 | 1,245 | 1,850 | 79 | 154 | 233 | 9,168 | 1,352 | 10,520 | 48 | 227 | 275 | » | » | » | 3,029 | » | » | 21,470 | 4,502 | 25,972 | » | » | |
| Totaux | | 19,449 | 1,691 | 21,140 (0.058) | 10,147 | 10,455 | 20,602 (0.432) | 752 | 5,086 | 5,838 (0.136) | 86 | 194 | 280 (0.668) | 13,666 | 3,076 | 16,742 (0.188) | 48 | 287 | 335 (0.374) | » | » | » | 5,563 (0.357) | » | 15 (0.250) | 30,277 | 19,098 | 49,375 (0.253) | 51,417 (0.099) | 70,515 (0.126) | |
| Engrais divers | { Départ (1) . | » | 114,021 | » | 19,884 | 24,025 | 43,909 | 6,245 | 7,980 | 14,195 | » | 60 | 60 | 130,526 | 2,510 | 133,036 | 84 | 784 | 865 | » | » | » | 23,719 | » | » | 180,425 | 35,359 | 215,784 | » | » | |
| | { Arrivée (2) . | » | 204,450 | » | 83,164 | 3,557 | 88,021 | 17,962 | 81,897 | 99,859 | 10 | » | 10 | 47,428 | 4,386 | 51,814 | » | » | » | » | » | » | 14,200 | » | » | 164,064 | 89,840 | 253,904 | » | » | |
| Totaux | | 1,390,785 | 318,471 | 1,709,256 (4.717) | 104,348 | 27,582 | 131,930 (2.894) | 24,177 | 89,877 | 114,054 (2.654) | 10 | 60 | 70 (0.167) | 177,954 | 6,896 | 184,850 (2.074) | 84 | 784 | 865 (0.965) | » | » | » | 37,919 (2.437) | » | » | 344,489 | 125,199 | 469,688 (2.406) | 2,053,745 (3.950) | 2,178,944 (3.908) | |
| Huiles diverses | { Départ (1) . | » | 10,589 | » | 797 | 14,919 | 15,716 | 2,767 | 9,909 | 12,676 | » | » | » | » | » | » | 1,236 | 189 | 1,425 | 143 | 44 | 187 | 2,423 | » | 10 | 7,376 | 25,061 | 32,437 | » | » | |
| | { Arrivée (2) . | » | 4,187 | » | 5,272 | 1,669 | 6,941 | 1,041 | 260 | 1,301 | 9,116 | 1,533 | 10,649 | » | » | » | » | » | » | 10 | » | 10 | 3,174 | » | » | 18,613 | 3,462 | 22,075 | » | » | |
| Totaux | | 142,314 | 14,776 | 157,090 (0.434) | 6,069 | 16,588 | 22,657 (0.497) | 3,808 | 10,169 | 13,977 (0.325) | 9,116 | 1,533 | 10,649 (25.408) | » | » | » | 1,236 | 189 | 1,425 (1.590) | 153 | 44 | 197 (0.321) | 5,597 (0.360) | » | 10 (0.167) | 25,989 | 28,523 | 54,512 (0.279) | 183,079 (0.352) | 211,602 (0.380) | |
| Machines et mécaniques | { Départ (1) . | » | 3,218 | » | 4,723 | 2,860 | 7,583 | 693 | 2,255 | 2,948 | 33 | 5 | 38 | 5,794 | 3,419 | 9,213 | 223 | 456 | 679 | 459 | 2,769 | 3,228 | » | » | 617 | 12,542 | 11,764 | 24,306 | » | » | |
| | { Arrivée (2) . | » | 4,824 | » | 33,267 | 33,034 | 66,301 | 1,619 | 7,204 | 8,823 | 178 | 41 | 219 | 3,137 | 4,328 | 7,465 | 298 | 2,165 | 2,463 | 28 | 59 | 87 | » | » | » | 38,557 | 46,831 | 85,388 | » | » | |
| Totaux | | 32,098 | 8,042 | 40,140 (0.111) | 37,990 | 35,894 | 73,884 (1.621) | 2,342 | 9,459 | 11,801 (0.275) | 211 | 46 | 257 (0.613) | 8,931 | 7,747 | 16,678 (0.187) | 521 | 2,621 | 3,142 (3.505) | 487 | 2,828 | 3,315 (5.406) | » | » | 617 (10.276) | 51,099 | 58,595 | 109,694 (0.562) | 91,239 (0.175) | 149,834 (0.269) | |
| Matières bitumineuses | { Départ (1) . | » | 5,916 | » | 2,478 | 3,295 | 5,773 | 665 | 203 | 868 | » | » | » | 6,414 | 63 | 6,477 | 60 | » | 60 | » | » | » | 2,718 | » | » | 12,335 | 3,561 | 15,896 | » | » | |
| | { Arrivée (2) . | » | 25,704 | » | 5,329 | 16 | 5,345 | 483 | 62 | 545 | » | » | » | 1,155 | 139 | 1,294 | 161 | » | 161 | » | » | » | 3,760 | » | » | 10,888 | 217 | 11,105 | » | » | |
| Totaux | | 265,929 | 31,420 | 297,349 (0.824) | 7,807 | 3,311 | 11,118 (0.244) | 1,148 | 265 | 1,413 (0.033) | » | » | » | 7,569 | 202 | 7,771 (0.087) | 221 | » | 221 (0.246) | » | » | » | 6,478 (0.416) | » | » | 23,223 | 3,778 | 27,001 (0.138) | 320,572 (0.617) | 324,350 (0.582) | |
| Marne et craie brute | { Départ (1) . | » | 17,404 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| | { Arrivée (2) . | » | 3,541 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| Totaux | | 172,585 | 20,945 | 193,530 (0.534) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 193,530 (0.372) | 193,530 (0.347) |
| Minerais | { Départ (1) . | » | 314,388 | » | 9,140 | 56,325 | 65,465 | 6 | 279,956 | 279,962 | » | » | » | 3,630 | 103,270 | 106,900 | » | » | » | » | » | » | 28,262 | » | » | 44,038 | 439,351 | 480,589 | » | » | |
| | { Arrivée (2) . | » | 11,373 | » | 2,061 | » | 2,061 | 1,275,273 | » | 1,275,273 | 10 | » | 10 | 2,567,973 | 1,933 | 2,569,906 | » | 12 | 12 | » | » | » | 460 | » | » | 3,845,777 | 1,945 | 3,847,722 | » | » | |
| Totaux | | 699,044 | 355,761 | 1,054,805 (2.911) | 11,201 | 56,325 | 67,526 (1.481) | 1,275,279 | 279,956 | 1,555,235 (36.195) | 10 | » | 10 (0.024) | 2,571,603 | 105,203 | 2,676,806 (30.031) | » | 12 | 12 (0.013) | » | » | » | 28,722 (1.846) | » | » | 3,886,815 | 441,496 | 4,328,311 (22.168) | 4,941,620 (9.504) | 5,383,116 (9.654) | |
| Papiers et cartons | { Départ (1) . | » | 325 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1,860 | 3,582 | 5,442 | » | » | » | » | » | » | 5,657 | » | » | 7,517 | 3,582 | 11,099 | » | » | | |
| | { Arrivée (2) . | » | 2,057 | » | » | » | » | » | » | » | 108 | 227 | 335 | 580 | 903 | 1,483 | » | » | » | » | » | 11,208 | » | » | 11,896 | 1,130 | 13,026 | » | » | | |
| Totaux | | 67,713 | 2,382 | 70,095 (0.193) | » | » | » | » | » | » | 108 | 227 | 335 (0.799) | 2,440 | 4,485 | 6,925 (0.078) | » | » | » | » | » | 16,865 (1.084) | » | » | 19,413 | 4,712 | 24,125 (0.124) | 89,508 (0.172) | 94,220 (0.169) | | |
| A reporter. | { Départ (1) . | 16,156,783 | 1,503,328 | 19,056,982 | 259,263 | 123,683 | 382,946 | 980,304 | 311,585 | 1,291,889 | 3,838 | 115 | 3,953 | 2,931,603 | 134,169 | 3,065,772 | 61,440 | 2,027 | 63,467 | 6,204 | 2,813 | 9,017 | 434,815 | » | 1,306 | 4,678,773 | 574,392 | 5,253,165 | 31,046,419 | 32,288,616 | |
| | { Arrivée (2) . | 1,396,871 | 19,056,982 | 2,278,960 | 535,996 | 2,814,956 | 1,311,034 | 99,277 | 1,410,311 | 15,314 | 3,062 | 18,576 | 3,174,957 | 20,757 | 3,201,714 | 606 | 2,582 | 3,188 | 50 | 131 | 181 | 529,543 | » | » | 7,310,664 | 667,805 | 7,978,469 | » | » | | |

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

| NATURE DES MARCHANDISES. | Services intérieur et mixtes réunis. | | | SERVICES INTERNATIONAUX. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Services intérieurs, mixtes et internationaux — Trafics locaux. — Départ et arrivée réunis (3). | TOTAUX GÉNÉRAUX. — Services intérieurs, mixtes et internationaux. — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3). | | | | | | | |
|----------------------------|--|------------------|---|--------------------------|------------------|---|------------------|------------------|--|--------------------|------------------|--|---------------|------------------|--|--------------------|------------------|--|---------------|------------------|-----------|-----------------|-----------------|---|--|--|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|--------------------|---|
| | Services intérieurs et États vers États. | Services mixtes. | Totaux des services intérieurs et mixtes (3). | Allemagne | | Alsace-Lorraine et Grand Duché de Luxembourg. | | | Autriche-Hongrie | | | France. | | | Suisse. | | | Italie. | | | Pays Bas. | Angleterre. | Russie. | | | Totaux des services internationaux | | | | | | |
| | | | | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritimes réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritimes réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritimes réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritimes réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | Trafics local et maritimes réunis (3). | Trafic local. | Trafic maritime. | | | | | | Trafics local et maritimes réunis (3). | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafic local (3). | Trafics locaux. | Trafics maritimes. | Trafics locaux et maritimes réunis (3). |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Report. | Départ (1) | 16,156,783 | 1,503,328 | 19,056,982 | 259,263 | 123,683 | 382,946 | 980,304 | 314,585 | 1,294,889 | 3,838 | 115 | 3,953 | 2,934,603 | 131,169 | 3,065,772 | 61,440 | 2,027 | 63,167 | 6,204 | 2,813 | 9,017 | 434,815 | » | 1,306 | 4,678,773 | 574,392 | 5,253,165 | 31,046,419 | 32,288,616 | | |
| | Arrivée (2) | 1,396,871 | 19,056,982 | 2,278,960 | 533,996 | 2,814,956 | 1,311,034 | 99,277 | 1,410,311 | 15,514 | 3,062 | 18,576 | 3,174,957 | 26,757 | 3,201,714 | 606 | 2,582 | 3,188 | 50 | 131 | 181 | 529,543 | » | » | 7,310,664 | 667,805 | 7,978,469 | » | » | | | |
| Produits alimentaires. | Départ (1) | » | 24,688 | » | 5,976 | 6,370 | 12,346 | 4,682 | 3,757 | 8,439 | 8 | » | 8 | 690 | 11,037 | 11,747 | 20 | 91 | 111 | 110 | 1,547 | 1,657 | 789 | » | » | 12,275 | 22,822 | 35,097 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 42,666 | » | 4,319 | 458 | 4,777 | 1,294 | 13,434 | 11,728 | 1,493 | 560 | 2,053 | 419 | 113 | 532 | 90 | 278 | 368 | 4,869 | 6,813 | 11,682 | 14,273 | » | » | 26,757 | 21,656 | 48,413 | » | » | | |
| | Totaux | 582,183 | 67,354 | 649,537 (1.793) | 10,295 | 6,828 | 17,123 (0.376) | 5,976 | 17,191 | 23,167 (0.539) | 1,501 | 560 | 2,061 (4.917) | 1,109 | 11,170 | 12,279 (0.138) | 110 | 369 | 479 (0.534) | 4,979 | 8,360 | 13,339 (21.731) | 15,062 (0.968) | » | » | 39,032 | 44,478 | 83,510 (0.428) | 688,569 (1.324) | 733,047 (1.315) | | |
| Produits céramiques. | Départ (1) | » | 8,738 | » | 2,065 | 195 | 2,260 | 1,542 | 234 | 1,776 | » | » | » | 5,372 | 422 | 5,794 | 222 | 68 | 296 | 17 | 132 | 149 | 2,890 | » | » | 12,108 | 991 | 13,099 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 9,552 | » | 8,234 | 9,168 | 17,402 | 319 | 1,818 | 2,137 | » | » | » | 3,080 | 4,326 | 7,406 | » | » | » | 38 | » | 88 | 13,817 | » | » | 25,538 | 15,312 | 40,850 | » | » | | |
| | Totaux | 176,637 | 18,270 | 194,907 (0.538) | 10,299 | 9,303 | 19,602 (0.430) | 1,861 | 2,052 | 3,913 (0.091) | » | » | » | 8,452 | 4,748 | 13,200 (0.148) | 222 | 68 | 290 (0.324) | 105 | 132 | 237 (0.386) | 16,707 (1.074) | » | » | 37,646 | 16,303 | 53,949 (0.276) | 232,553 (0.447) | 248,856 (0.446) | | |
| Produits de carrières. | Départ (1) | » | 227,930 | » | 43,145 | 2,113 | 45,258 | 10,843 | 180 | 11,023 | 1,820 | » | 1,820 | 998,169 | 3,695 | 1,006,864 | 231 | » | 231 | 44 | » | 44 | 102,570 | » | 91 | 1,156,913 | 10,988 | 1,167,901 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 278,576 | » | 11,610 | 800 | 12,410 | 5,712 | 546 | 6,258 | 222 | 142 | 364 | 20,039 | 6,964 | 27,003 | 59 | » | 59 | 247 | 16 | 263 | 6,788 | » | » | 44,677 | 8,468 | 53,145 | » | » | | |
| | Totaux | 3,096,276 | 506,506 | 3,602,782 (9.943) | 54,755 | 2,913 | 57,668 (1.265) | 16,555 | 726 | 17,281 (0.402) | 2,042 | 142 | 2,484 (5.211) | 1,018,208 | 15,659 | 1,033,367 (11.599) | 290 | » | 290 (0.324) | 291 | 16 | 307 (0.501) | 109,358 (7.028) | » | 91 (1.316) | 1,201,590 | 19,456 | 1,221,046 (6.254) | 4,804,372 (9.241) | 4,823,828 (8.651) | | |
| Produits de l'agriculture. | Départ (1) | » | 99,078 | » | 49,556 | 16,138 | 65,694 | 17,501 | 50,990 | 68,491 | 5 | » | 5 | 130,421 | 42,487 | 172,908 | » | 27 | 27 | 8 | 8 | 44,786 | » | » | 242,269 | 109,650 | 351,919 | » | » | | | |
| | Arrivée (2) | » | 143,079 | » | 36,654 | 3,275 | 39,929 | 2,018 | 1,449 | 3,467 | 1,024 | 657 | 1,681 | 48,400 | 2,017 | 50,417 | » | » | » | 6,325 | 468 | 6,793 | 61,110 | » | » | 155,531 | 7,866 | 163,397 | » | » | | |
| | Totaux | 1,644,214 | 242,157 | 1,886,371 (5.206) | 86,210 | 19,413 | 105,623 (2.317) | 19,519 | 52,439 | 71,958 (1.675) | 1,029 | 657 | 1,686 (4.023) | 178,821 | 44,504 | 223,325 (2.505) | » | 27 | 27 (0.030) | 6,325 | 476 | 6,801 (11.090) | 105,896 (6.805) | » | » | 397,800 | 117,516 | 515,316 (2.639) | 2,284,171 (4.393) | 2,401,687 (4.307) | | |
| Produits métallurgiques. | Départ (1) | » | 171,149 | » | 43,784 | 12,657 | 56,441 | 2,833 | 5,286 | 8,119 | 47 | » | 47 | 109,513 | 20,897 | 130,410 | 2,472 | 1,852 | 4,324 | 1,653 | 183 | 1,836 | 88,254 | » | 134 | 248,690 | 40,875 | 289,565 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 524,421 | » | 166,599 | 503,431 | 672,030 | 244,911 | 1,031,027 | 1,275,938 | 134 | 250 | 384 | 112,735 | 309,255 | 421,990 | 94 | 1,035 | 1,129 | 16 | 69 | 85 | 40,860 | » | » | 565,349 | 1,847,067 | 2,412,416 | » | » | | |
| | Totaux | 2,090,733 | 695,570 | 2,786,303 (7.690) | 210,383 | 518,088 | 728,471 (15.977) | 247,744 | 1,036,313 | 1,284,057 (29.884) | 181 | 250 | 431 (1.028) | 222,248 | 330,152 | 552,400 (6.197) | 2,566 | 2,887 | 5,453 (6.084) | 1,669 | 252 | 1,921 (3.132) | 129,114 (8.297) | » | 134 (2.232) | 814,039 | 1,887,942 | 2,701,981 (13.838) | 3,600,342 (6.925) | 5,488,284 (9.843) | | |
| Sable. | Départ (1) | » | 58,899 | » | 6,110 | 31 | 6,141 | 31,653 | » | 31,653 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 37,763 | 31 | 37,794 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 9,208 | » | 5,654 | 193 | 5,847 | 15 | » | 15 | 90 | » | 90 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 5,759 | 193 | 5,952 | » | » | | |
| | Totaux | 1,151,673 | 68,107 | 1,219,780 (3.366) | 11,764 | 224 | 11,988 (0.263) | 31,668 | » | 31,668 (0.737) | 90 | » | 90 (0.215) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 43,522 | 224 | 43,746 (0.224) | 1,263,302 (2.430) | 1,263,526 (2.266) | | |
| Scories. | Départ (1) | » | 60,245 | » | 4,409 | 199 | 4,608 | 51,173 | 111 | 51,284 | » | » | » | 8,463 | 241 | 8,704 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 64,045 | 551 | 64,596 | » | » | |
| | Arrivée (2) | » | 166,025 | » | 2,416 | 19,928 | 22,374 | 295 | 11 | 306 | » | » | » | 76,941 | 6,331 | 83,272 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 79,682 | 26,270 | 105,952 | » | » | |
| | Totaux | 656,824 | 226,270 | 883,094 (2.437) | 6,825 | 20,127 | 26,982 (0.592) | 51,468 | 122 | 51,590 (1.201) | » | » | » | 85,404 | 6,572 | 91,976 (1.032) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 143,727 | 26,821 | 170,548 (0.873) | 1,026,821 (1.975) | 1,053,642 (1.890) | |
| Sels. | Départ (1) | » | 2,167 | » | 175 | 15 | 190 | 30 | » | 30 | » | » | » | 639 | 97 | 736 | » | » | » | » | » | » | 2,571 | » | » | 3,415 | 112 | 3,527 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 1,138 | » | 47,006 | 164 | 47,170 | 4,760 | 70 | 4,830 | » | » | » | 14,006 | 23,175 | 37,181 | » | » | » | » | » | » | 31 | » | » | 65,803 | 23,731 | 89,534 | » | » | | |
| | Totaux | 78,318 | 3,305 | 81,623 (0.225) | 47,181 | 479 | 47,660 (1.045) | 4,790 | 70 | 4,860 (0.113) | » | » | » | 14,645 | 23,272 | 37,917 (0.425) | » | » | » | » | » | » | 2,602 (0.167) | » | » | » | 69,218 | 23,843 | 93,061 (0.477) | 150,871 (0.290) | 174,714 (0.313) | |
| A reporter. | Départ (1) | 25,633,671 | 2,156,222 | 30,361,409 | 414,483 | 161,341 | 575,824 | 1,100,561 | 372,143 | 1,472,704 | 5,718 | 115 | 5,833 | 4,184,870 | 218,065 | 4,402,935 | 64,385 | 4,065 | 68,450 | 8,028 | 4,683 | 12,711 | 676,675 | » | 1,531 | 6,456,231 | 760,412 | 7,216,663 | 45,097,420 | 48,476,200 | | |
| | Arrivée (2) | 2,571,516 | 30,361,409 | 2,561,482 | 1,075,713 | 3,637,195 | 1,570,358 | 1,147,632 | 2,717,990 | 18,477 | 4,674 | 23,148 | 3,450,577 | 378,938 | 3,829,515 | 849 | 3,917 | 4,766 | 11,595 | 7,497 | 19,092 | 666,422 | » | » | 8,279,760 | 2,618,368 | 10,898,128 | » | » | | | |

(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 tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

| NATURE DES MARCHANDISES. | Services intérieur et mixtes réunis. | | | SERVICES INTERNATIONAUX. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Services intérieurs, mixtes et internationaux. Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3). | TOTALS GÉNÉRAUX Services intérieurs mixtes et internationaux. Trafics locaux et maritimes. Départ et arrivée réunis (3). | | | | | | |
|--------------------------|---------------------------------------|------------------|---|--------------------------|------------------|---------------------------------------|---|------------------|---------------------------------------|-------------------|------------------|---------------------------------------|----------------|------------------|---------------------------------------|-----------------|------------------|---------------------------------------|-----------------|------------------|---------------------------------------|-----------------|-----------------|--------------|---|--|-------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|---|
| | Services intérieur et État vers État. | Services mixtes. | Totaux des services intérieurs et mixtes (3). | Allemagne. | | | Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg. | | | Autriche-Hongrie. | | | France. | | | Suisse. | | | Italie. | | | Pays-Bas. | Angleterre. | Russie. | | | Totaux des services internationaux. | | | | | |
| | | | | Trafic local. | Trafic maritime. | 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) | 25,633,671 | 2,156,992 | 30,361,409 | 414,483 | 161,314 | 575,824 | 1,400,561 | 379,143 | 1,472,704 | 5,718 | 415 | 5,833 | 4,184,870 | 218,065 | 4,402,935 | 64,385 | 4,065 | 68,450 | 8,028 | 4,683 | 19,711 | 676,675 | » | 1,531 | 6,456,251 | 760,412 | 7,216,663 | 45,097,420 | 48,476,200 | | |
| | Arrivée (2) | 2,571,516 | » | 2,571,516 | 1,075,713 | 3,637,195 | 1,570,358 | 1,147,632 | 2,717,990 | 18,477 | 4,671 | 23,148 | 3,150,377 | 378,038 | 3,829,515 | 849 | 3,917 | 4,766 | 11,595 | 7,497 | 19,092 | 666,422 | » | » | 8,279,769 | 2,615,368 | 10,895,128 | » | » | | | |
| Sucres et mélasses | Départ (1) | » | 11,390 | » | 1,518 | 29 | 1,517 | 31 | 95 | 126 | » | » | 208 | 176 | 384 | 34 | 42 | 46 | » | » | » | 3,359 | » | » | 5,150 | 312 | 5,462 | » | » | | | |
| | Arrivée (2) | » | 10,978 | » | 7,633 | » | 7,633 | » | » | » | » | » | 80 | 374 | 454 | » | » | » | » | » | » | 21 | » | » | 7,734 | 374 | 8,108 | » | » | | | |
| | Totaux | 221,966 | 22,368 | 247,331 (0.683) | 9,151 | 29 | 9,180 (0.201) | 31 | 95 | 126 (0.003) | » | » | 288 | 550 | 838 (0.009) | 34 | 42 | 46 (0.051) | » | » | » | 3,380 (0.217) | » | » | 12,884 | 686 | 13,570 (0.070) | 260,218 (0.500) | 260,904 (0.468) | | | |
| Tabac | Départ (1) | » | » | » | 41 | 19 | 30 | 47 | 120 | 167 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 436 | » | » | 194 | 139 | 333 | » | » | | | |
| | Arrivée (2) | » | » | » | 22 | » | 22 | 42 | 20 | 62 | 113 | 113 | 226 | » | » | » | » | » | » | » | » | 710 | » | » | 887 | 133 | 1,020 | » | » | | | |
| | Totaux | » | » | » | 33 | 19 | 52 (0.001) | 89 | 140 | 229 (0.005) | 113 | 113 | 226 (0.539) | » | » | » | » | » | » | » | » | 846 (0.054) | » | » | 1,081 | 272 | 1,353 (0.007) | 1,081 (0.002) | 1,353 (0.002) | | | |
| Terres et terrils | Départ (1) | » | 28,066 | » | 4,706 | 1,300 | 6,006 | 144 | 401 | 545 | 197 | » | 197 | 265,056 | 12,512 | 277,568 | 51 | 990 | 1,041 | 11 | 58 | 69 | » | » | 278,434 | 15,261 | 293,695 | » | » | | | |
| | Arrivée (2) | » | 48,229 | » | 30,102 | 1,145 | 31,247 | 58 | 167 | 225 | » | » | 16,836 | 915 | 17,771 | » | » | » | » | » | » | 925 | » | » | 48,004 | 2,227 | 50,228 | » | » | | | |
| | Totaux | 318,174 | 76,295 | 394,469 (1.089) | 34,808 | 2,445 | 37,253 (0.817) | 202 | 568 | 770 (0.018) | 197 | » | 197 (0.470) | 281,912 | 13,427 | 295,339 (3.313) | 51 | 990 | 1,041 (1.161) | 11 | 58 | 69 (0.113) | 9,254 (0.595) | » | » | 326,435 | 17,488 | 343,923 (1.761) | 720,504 (1.387) | 738,392 (1.324) | | |
| Textiles | Départ (1) | » | 707 | » | 29,507 | 28,913 | 58,420 | 2,864 | 9,765 | 12,629 | 3,746 | 548 | 4,294 | 23,474 | 67,774 | 91,248 | 252 | 849 | 1,101 | 6,652 | 2,401 | 9,053 | 5,458 | » | 4,014 | 75,997 | 110,250 | 186,247 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 6,959 | » | 9,418 | 5,677 | 14,825 | 1,406 | 3,085 | 4,491 | 682 | 483 | 1,166 | 116,443 | 4,986 | 121,429 | 22 | 58 | 80 | 1,527 | 4,058 | 2,585 | 13,216 | 46 | » | 142,494 | 15,347 | 157,838 | » | » | | |
| | Totaux | 189,789 | 7,666 | 197,455 (0.545) | 38,635 | 34,590 | 73,245 (1.607) | 4,270 | 12,850 | 17,120 (0.399) | 4,429 | 1,031 | 5,460 (13.027) | 139,917 | 72,760 | 212,677 (2.386) | 274 | 907 | 1,181 (1.318) | 8,179 | 3,459 | 11,638 (18.978) | 18,704 (1.202) | 46 (7.516) | 4,014 (66.855) | 218,488 | 125,597 | 344,085 (1.762) | 415,943 (0.800) | 541,540 (0.971) | | |
| Tourbe | Départ (1) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 409 | » | » | 409 | » | 409 | » | » | | | |
| | Arrivée (2) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 42,046 | » | » | 42,056 | » | 42,056 | » | » | | | |
| | Totaux | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 42,165 (2.710) | » | » | 42,165 | » | 42,165 (0.216) | 42,165 (0.081) | 42,165 (0.076) | | | |
| Tourteaux | Départ (1) | » | 2,947 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 9,598 | 368 | 9,966 | » | » | » | » | » | » | 3,474 | » | » | 13,072 | 368 | 13,440 | » | » | | | |
| | Arrivée (2) | » | 81 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 8,698 | 5 | 8,703 | » | » | » | » | » | » | 3,898 | » | » | 12,596 | 5 | 12,601 | » | » | | | |
| | Totaux | 137,220 | 3,028 | 140,248 (0.387) | » | » | » | » | » | » | » | » | 18,296 | 373 | 18,669 (0.209) | » | » | » | » | » | » | 7,372 (0.474) | » | » | 25,668 | 373 | 26,041 (0.133) | 165,916 (0.319) | 166,289 (0.298) | | | |
| Verreries | Départ (1) | » | 16,719 | » | 4,764 | 118 | 4,882 | 2,717 | » | 2,717 | 1,102 | » | 1,102 | 7,150 | 75 | 7,225 | 4,919 | 46 | 1,985 | 779 | 22 | 801 | 19,303 | » | » | 37,734 | 231 | 37,965 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 12,400 | » | 9,436 | 10,702 | 20,138 | 122 | 1,987 | 2,109 | 476 | 20 | 496 | 2,796 | 7,543 | 10,339 | » | 15 | 15 | » | » | » | 4,917 | » | » | 17,747 | 20,267 | 38,014 | » | » | | |
| | Totaux | 276,548 | 29,119 | 305,667 (0.844) | 14,200 | 10,820 | 25,020 (0.549) | 2,839 | 1,987 | 4,826 (0.112) | 1,578 | 20 | 1,598 (3.812) | 9,946 | 7,618 | 17,564 (0.197) | 4,919 | 31 | 1,950 (2.176) | 779 | 22 | 801 (1.306) | 24,220 (1.557) | » | » | 55,481 | 20,498 | 75,979 (0.389) | 361,148 (0.695) | 381,646 (0.684) | | |
| Marchandises autres | Départ (1) | » | 92,395 | » | 43,994 | 37,510 | 81,504 | 17,670 | 34,734 | 52,404 | 1,440 | 876 | 2,016 | 47,069 | 20,187 | 67,256 | 2,436 | 5,940 | 8,076 | 3,677 | 7,570 | 11,247 | 37,618 | » | 459 | 153,793 | 106,817 | 260,610 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 451,837 | » | 58,192 | 61,905 | 120,097 | 6,672 | 23,987 | 30,659 | 2,278 | 1,458 | 3,436 | 46,744 | 22,130 | 68,844 | 1,069 | 3,055 | 4,124 | 1,966 | 3,804 | 5,767 | 69,361 | 566 | » | 186,818 | 116,036 | 302,854 | » | » | | |
| | Totaux | 4,042,761 | 544,232 | 4,586,993 (12.660) | 102,186 | 99,415 | 201,601 (4.432) | 24,342 | 58,721 | 83,063 (1.933) | 3,418 | 2,034 | 5,452 (13.007) | 93,783 | 42,317 | 136,100 (1.527) | 3,205 | 8,995 | 12,200 (13.610) | 5,643 | 11,374 | 17,014 (27.744) | 107,009 (6.877) | 566 (92.484) | 459 (7.645) | 340,611 | 222,853 | 563,464 (2.886) | 4,927,604 (9.478) | 5,150,457 (9.237) | | |
| Totaux | Départ (1) | » | 2,308,446 | » | 498,983 | 229,230 | 728,213 | 1,424,034 | 417,958 | 1,541,292 | 11,903 | 1,539 | 13,442 | 4,397,425 | 319,157 | 4,856,582 | 68,777 | 14,872 | 80,649 | 49,447 | 14,734 | 33,881 | 754,461 | » | 6,004 | 7,020,734 | 993,790 | 8,014,524 | » | » | | |
| | Arrivée (2) | » | 3,102,000 | » | 2,676,015 | 1,155,443 | 3,834,157 | 1,578,658 | 1,176,878 | 2,755,536 | 22,027 | 6,445 | 28,472 | 3,542,164 | 441,891 | 4,067,055 | 1,940 | 7,045 | 8,985 | 15,088 | 12,556 | 27,444 | 801,686 | 612 | » | 8,738,090 | 2,772,757 | 11,510,847 | » | » | | |
| | Totaux | 30,823,129 | 5,410,446 | 36,233,575 | 3,174,998 | 1,384,372 | 4,559,370 | 2,702,692 | 1,594,436 | 4,296,828 | 33,930 | 7,984 | 41,914 | 8,179,589 | 734,048 | 8,913,637 | 70,717 | 18,917 | 89,634 | 34,235 | 27,090 | 61,325 | 1,556,047 | 612 | 6,004 | 15,758,824 | 3,766,547 | 19,525,371 | 51,992,399 | 55,738,946 | | |

(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.

N° XXXIX. — *Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 3, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1913.*

| Coupures de distances. | Tonnes transportées. | Tonnes-kilomètres (1). |
|------------------------|----------------------|------------------------|
| Kilomètres. | | |
| 1 à 10 | 6,649,161 | 56,570,386 |
| 11 à 20 | 5,074,210 | 78,650,395 |
| 21 à 30 | 4,075,677 | 105,878,764 |
| 31 à 40 | 4,377,245 | 135,592,127 |
| 41 à 50 | 4,119,541 | 157,450,016 |
| 51 à 60 | 4,166,660 | 231,249,630 |
| 61 à 70 | 5,562,247 | 255,327,179 |
| 71 à 80 | 2,594,945 | 180,818,318 |
| 81 à 90 | 5,109,985 | 265,154,218 |
| 91 à 100 | 2,564,742 | 225,852,861 |
| 101 à 110 | 2,656,851 | 2 0,295,071 |
| 111 à 120 | 2,041,455 | 235,788,055 |
| 121 à 130 | 2,515,001 | 315,610,158 |
| 131 à 140 | 1,056,351 | 145,155,561 |
| 141 à 150 | 1,022,956 | 148,840,098 |
| 151 à 160 | 1,295,599 | 201,465,045 |
| 161 à 170 | 2,921,552 | 485,516,856 |
| 171 à 180 | 1,246,654 | 218,787,777 |
| 181 à 190 | 1,570,527 | 254,195,659 |
| 191 à 200 | 401,481 | 78,489,536 |
| 201 à 210 | 481,547 | 98,957,909 |
| 211 à 220 | 521,828 | 112,455,505 |
| 221 à 230 | 575,017 | 129,666,334 |
| 231 à 240 | 532,720 | 78,553,560 |
| 241 à 250 | 289,416 | 66,141,628 |
| 251 à 260 | 1,914,551 | 489,162,671 |
| 261 à 270 | 140,385 | 37,271,687 |
| 271 à 280 | 77,025 | 21,220,388 |
| 281 à 290 | 520,881 | 91,611,526 |
| 291 à 500 | 11,977 | 3,559,204 |
| 301 à 310 | 90,474 | 3,359,607 |
| 311 à 320 | 51,293 | 16,162,942 |
| 321 à 330 | 244,410 | 79,555,455 |
| 331 à 340 | 11,680 | 3,918,640 |
| 341 à 350 | 1,874 | 647,467 |
| 351 à 560 | 10 | 5,555 |
| TOTAUX. | 61,456,551 | 5,290,467,212 |

Parcours moyen d'une tonne : 86^k.1.

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

| Numéros d'ordre. | NATURE. | CAUSES DES COLLISIONS | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----------------------|---|---|--|---|--------------------------------|----------------------|--|---|---|--|--|--|---|----|----|
| | | VOIE. | | | | | MATÉRIEL ROULANT. | | | | | | | | | | |
| | | Rails cassés. | Défectuosité des appareils spéciaux de la voie. | Défectuosité du tracé de la voie; surbassement ou nivellement insuffisant; trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails. | Imprudences commises lors des travaux de réparation 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. | Attélagés rompus ou défectifs. | 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 intempesitive 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 . . . | 1913. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 6 | 15 |
| | | 1912. | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | 15 | 4 |
| 2 | Collisions aux bifurcations . . . | 1913. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 1 |
| | | 1912. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 |
| 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. | 1913. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 |
| | | 1912. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 |
| 4 | Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone. | 1913. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » |
| | | 1912. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 5 | Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attélagés. | 1913. | » | » | » | » | 18 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | | 1912. | » | » | » | » | 5 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 6 | Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés. | 1913. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 |
| | | 1912. | » | » | » | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | 4 |
| 7 | Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt. | 1913. | » | 2 | » | 1 | 1 | 1 | 3 | » | 3 | » | 1 | 8 | 19 | 1 | » |
| | | 1912. | 4 | 1 | 1 | 1 | » | 3 | 1 | 5 | » | 2 | 1 | 17 | » | » | » |
| 8 | Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt. | 1913. | » | » | 1 | 2 | 1 | » | 10 | 1 | » | » | 4 | 1 | » | » | » |
| | | 1912. | 4 | » | 2 | » | » | 1 | 7 | 1 | 2 | » | 4 | 2 | » | » | » |
| Ensemble. | | 1913. | » | 2 | 1 | 3 | 2 | 17 | 13 | 1 | 3 | » | 3 | 9 | 26 | 25 | » |
| | | 1912. | 8 | 1 | 3 | 1 | » | 6 | 10 | 3 | 7 | » | 6 | 3 | 30 | 11 | » |

(1) Pour les années 1855 à 1913, voir annexe XLII.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1912 et 1913.

| ET DÉRAILLEMENTS. | | | | | | | | | | | NOMBRE de collisions et déraillements en général. | | COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES. | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|----------------------|---|---|--|--|----------|---------------|--------|-----------------------------|----------|---------------|--------|-----------|----------|---------------|--------|
| EXÉCUTION DU SERVICE. | | | | | | | | | | | | | PERSONNES ATTEINTES ('). | | | | | | | | | | | |
| Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes. | Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement. | Signaux d'arrêt complètement donnés, mais non respectés par le train. | Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux ou arrêt tardif. | Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel. | Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente. | Autres négligences. | Causes diverses et indéterminées. | Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents. | Trains de voyageurs. | Trains de marchandises, machines à vité, etc. | Ensemble. | Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes | VOYAGEURS. | | | | AGENTS DE L'ADMINISTRATION. | | | | ENSEMBLE. | | | |
| | | | | | | | | | | | | | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. |
| 7 | 1 | 5 | 6 | 3 | » | 14 | » | 3 | 16 | 21 | 37 | 21 | 1 | 62 | 97 | 160 | 6 | 19 | 15 | 38 | 7 | 81 | 110 | 198 |
| 3 | » | 10 | 7 | 4 | » | 8 | » | 1 | 14 | 51 | 45 | 20 | » | 29 | 88 | 117 | 1 | 13 | 50 | 44 | 1 | 42 | 118 | 161 |
| 1 | » | 2 | » | » | » | 1 | » | 1 | » | 9 | 2 | 1 | » | » | » | » | » | 2 | » | 2 | » | 2 | » | 2 |
| 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 4 | 1 | » | » | » | » | 2 | » | 3 | 7 | 2 | 6 | 2 | » | » | » | » | » | 1 | 4 | 5 | » | 1 | 4 | 5 |
| 2 | » | » | » | » | » | 1 | » | 2 | » | 2 | 2 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | 1 | 1 | » | » | 76 | » | 76 | » | 5 | » | 8 | » | 81 | » | 81 |
| » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | 1 | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | 2 | 2 | » | » | 2 | » | 2 |
| » | » | » | » | » | » | 9 | » | 4 | 1 | 18 | 16 | 7 | » | 5 | » | 5 | 1 | 7 | 2 | 10 | 1 | 10 | 2 | 13 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 5 | 5 | 4 | » | » | » | » | » | 4 | 1 | 5 | » | 4 | 1 | 5 |
| » | » | » | » | » | » | 1 | 1 | » | 2 | » | 2 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » |
| 1 | » | » | » | » | » | 1 | » | » | 2 | 2 | 4 | 2 | » | 1 | » | 1 | 1 | 4 | » | 5 | » | 5 | » | 6 |
| 1 | » | 1 | » | » | » | 5 | 28 | » | 35 | 35 | 70 | 11 | » | 6 | 103 | 109 | » | 5 | 10 | 18 | » | 11 | 113 | 124 |
| » | 1 | » | » | » | » | 10 | » | 22 | 32 | 32 | 54 | 5 | » | 2 | 4 | 6 | » | 5 | 1 | 6 | » | 7 | 5 | 12 |
| » | » | » | » | » | » | 5 | 21 | 6 | 23 | 22 | 45 | 2 | » | 16 | » | 16 | » | 3 | 1 | 4 | » | 19 | 1 | 20 |
| » | » | » | » | » | » | 1 | 22 | 1 | 19 | 27 | 40 | 1 | » | 3 | » | 3 | » | » | » | » | » | 3 | » | 3 |
| 15 | 2 | 8 | 6 | 3 | » | 37 | 50 | 16 | 80 | 99 | 179 | 45 | 1 | 165 | 200 | 364 | 7 | 42 | 30 | 79 | 8 | 205 | 230 | 445 |
| 7 | 1 | 19 | 7 | 4 | » | 12 | 41 | 4 | 58 | 100 | 158 | 55 | » | 35 | 92 | 127 | 2 | 26 | 34 | 62 | 2 | 61 | 126 | 189 |

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

Année 1913.

| NATURE DES ACCIDENTS. | Accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes. (Impudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction au règlement de la police des chemins de fer.) | | | | Accidents attribués à la faute des agents de l'administration. | | | | Accidents attribués à des défauts d'installation ou à des déficiences 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 | 5 | 71 | 78 | » | » | 15 | 15 | » | » | » | » | » | 2 | 5 | 86 | 93 |
| En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie | 3 | 3 | 6 | 12 | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | 3 | 3 | 7 | 13 |
| En circulant à l'intérieur des stations. | 2 | 5 | 7 | 12 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | 5 | 7 | 12 |
| Lors de la fermeture des portières. | » | » | 114 | 114 | » | » | 54 | 54 | » | » | » | » | » | » | » | 148 | 148 |
| Dans d'autres circonstances. | » | » | 116 | 116 | » | » | 46 | 46 | » | » | » | » | » | » | » | 162 | 162 |
| TOTAUX. | 7 | 11 | 314 | 332 | » | » | 96 | 96 | » | » | » | » | 7 | 11 | 410 | 428 | |
| B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs : | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| En traversant le railway à des passages à niveau gardés. | 1 | 7 | 1 | 9 | 2 | 4 | 1 | 7 | » | » | » | » | » | 3 | 11 | 2 | 16 |
| En traversant le railway à des passages à niveau non gardés. | 14 | 3 | 1 | 18 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 14 | 3 | 1 | 18 |
| En circulant dans les rues, places ou quai où existent des voies de chemins de fer. | » | 2 | » | 2 | » | 3 | » | 3 | » | » | » | » | » | » | 5 | » | 5 |
| En circulant dans les stations | 2 | » | » | 2 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | » | » | 2 |
| — le long de la voie | 7 | 5 | » | 12 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 7 | 5 | » | 12 |
| Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres | 3 | 5 | 8 | 16 | » | » | 14 | 14 | » | » | » | » | » | 3 | 5 | 22 | 30 |
| En d'autres circonstances | » | » | 5 | 5 | » | » | 3 | 3 | » | » | » | » | » | » | » | 8 | 8 |
| Ivresse, folie, suicide. | 47 | 2 | » | 49 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 47 | 2 | » | 49 |
| TOTAUX. | 74 | 24 | 15 | 113 | 2 | 7 | 18 | 27 | » | » | » | » | 76 | 31 | 35 | 140 | |

| NATURE DES ACCIDENTS. | Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infractions aux instructions.) | | | | Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir. | | | | Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déficiences du matériel. | | | | ENSEMBLE. | | | |
|--|--|-----------|---------------|------------|---|----------|---------------|-----------|---|----------|---------------|----------|-----------|-----------|---------------|------------|
| | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. |
| | C. Accidents survenus aux agents de l'Administration : | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1° Dans les stations : | | | | | | | | | | | | | | | | |
| En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes | 1 | 13 | 14 | | | | | | | | | | 1 | 13 | 14 | |
| En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | 1 | 1 | |
| En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant | 5 | 25 | 28 | 1 | | 8 | 9 | | | 2 | 2 | 4 | | 35 | 59 | |
| Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage | 1 | 3 | 4 | | | | | | | | | | 1 | 3 | 4 | |
| Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules | 10 | 21 | 66 | 97 | 3 | 3 | 19 | 25 | | | 1 | 1 | 13 | 24 | 86 | 123 |
| Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises | | | 11 | 11 | | | 11 | 11 | | | 1 | 1 | | 23 | 23 | |
| Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances | | | 53 | 53 | | | 20 | 20 | | | 1 | 1 | | 54 | 54 | |
| TOTAUX | 15 | 21 | 152 | 188 | 4 | 3 | 38 | 65 | | | 5 | 5 | 19 | 24 | 215 | 258 |
| 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 | 1 | | | 1 | | | 1 | 1 | | | | | 1 | | 1 | 2 |
| TOTAUX | 1 | | | 1 | | | 1 | 1 | | | | | 1 | | 1 | 2 |
| 3° En accrochant des véhicules | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5 | 2 | 70 | 80 | | 1 | 21 | 22 | | | | | 3 | 5 | 96 | 102 |
| 4° En décrochant des véhicules | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | 1 | 20 | 23 | | | 14 | 14 | | | | | 2 | 1 | 54 | 57 |
| 5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | 1 | | | | | | | | | 1 | | | 1 |
| 6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | 1 | 5 | 6 | | | | | | | | | 1 | 1 | 5 | 6 |

| NATURE DES ACCIDENTS. | Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints. (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.) | | | Accidents imputés au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir. | | | Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déficiences du matériel. | | | ENSEMBLES. | | | | | | | |
|---|--|----------|---------------|---|----------|---------------|---|----------|---------------|------------|----------|---------------|----|----|-----|-----|-----|
| | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | | | | | |
| | Total. | Total. | Total. | Total. | Total. | Total. | Total. | Total. | Total. | Total. | Total. | 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 | » | » | 4 | 4 | » | » | 4 | 4 | » | » | » | » | 8 | 8 | | | |
| Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 1 | | | |
| Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations | 1 | » | 2 | 5 | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | 3 | | | |
| Atteints dans d'autres circonstances | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | |
| TOTAUX | 1 | » | 7 | 8 | » | » | 4 | 4 | » | » | » | » | 11 | 12 | | | |
| 8° Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. : | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tombés d'un train en marche | 2 | 1 | » | 3 | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | 2 | 1 | 1 | 4 | |
| Atteints en se heurtant à des obstacles fixes | » | » | 5 | 8 | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | 6 | 6 | |
| Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules | 6 | 2 | 18 | 23 | » | » | 1 | 56 | 37 | » | » | » | 5 | 5 | 51 | 59 | |
| Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations | » | 2 | 5 | 5 | » | » | 1 | 1 | » | » | » | » | 2 | 4 | 6 | 6 | |
| Atteints dans d'autres circonstances | 4 | 2 | 23 | 29 | » | » | 32 | 32 | » | » | 3 | 3 | 4 | 6 | 58 | 64 | |
| TOTAUX | 11 | 7 | 48 | 64 | » | » | 1 | 71 | 72 | » | » | 3 | 5 | 11 | 8 | 126 | 130 |
| 9° Agents atteints en dehors de tout service : | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant | 8 | 4 | 1 | 15 | » | » | » | » | » | » | » | » | 8 | 4 | 1 | 15 | 15 |
| Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Accidents divers | 10 | 10 | 1 | 21 | 1 | » | » | 1 | » | » | » | » | 11 | 10 | 1 | 22 | 22 |
| TOTAUX | 18 | 14 | 2 | 34 | 1 | » | » | 1 | » | » | » | » | 19 | 14 | 2 | 38 | 38 |
| 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 | 15 | 4 | 5 | 22 | » | » | » | » | » | » | » | » | 13 | 4 | 5 | 22 | 22 |
| Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules | 2 | 5 | 1 | 8 | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | 2 | 6 | 1 | 9 | 9 |
| Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules | 1 | 2 | 3 | 6 | » | » | 4 | 4 | » | » | » | » | 1 | 2 | 3 | 7 | 10 |
| TOTAUX | 18 | 11 | 9 | 36 | » | 1 | 4 | 5 | » | » | » | » | 16 | 12 | 9 | 41 | 41 |
| 11° Agents d'autres administrations : | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Postes, télégraphes, marine, etc. | 1 | 1 | 2 | 4 | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | 1 | 2 | 4 | 4 |
| Agents des stations communes | 1 | 2 | 4 | 7 | » | » | 2 | 2 | » | » | 1 | 1 | 1 | 2 | 7 | 10 | 10 |
| TOTAUX | 2 | 3 | 6 | 11 | » | » | 2 | 2 | » | » | 1 | 1 | 2 | 3 | 9 | 14 | 14 |
| Ensemble pour le littéra C | 71 | 60 | 320 | 451 | 5 | 0 | 175 | 180 | » | » | 9 | 9 | 76 | 68 | 504 | 546 | 546 |

N° XLII. — *Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835.*

| ANNÉES. | Longueur moyenne exploitée par l'Etat (*). | Voyageurs. | | | | | | | Employés et ouvriers. | | | | | | | Personnes | |
|-------------|--|--|--------------------------|--|--------------------------|--------|--|--------------------------|--|--------------------------|--------|---|--------------------------|--------|--------------------------|-----------|-------|
| | | Par le fait du service, collisions et déraillements de trains. | | Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. (1) | | TOTAL. | Par le fait du service, collisions et déraillements de trains. | | Par leur propre fait, imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies(1) | | TOTAL. | Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc. | | | | | |
| | | Tués. | Blessés et contusionnés. | Tués. | Blessés et contusionnés. | | Tués. | Blessés et contusionnés. | Tués. | Blessés et contusionnés. | | Tués. | Blessés et contusionnés. | Tués. | Blessés et contusionnés. | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | |
| 1833 à 1848 | 13 à 595 | 4 | 20 | 10 | 45 | 14 | 63 | 77 | 5 | 17 | 45 | 98 | 46 | 115 | 161 | 59 | 19 |
| 1849 à 1856 | 625 à 715 | 2 | 40 | 5 | 16 | 7 | 63 | 72 | 4 | 12 | 74 | 175 | 78 | 187 | 265 | 68 | 36 |
| 1857 | 743 | | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 3 | 11 | 18 | 12 | 21 | 33 | 9 | 11 |
| 1858 | 746 | | 1 | | 5 | | 4 | 4 | | 2 | 9 | 25 | 9 | 25 | 34 | 13 | 10 |
| 1859 | 746 | | 6 | | | | 6 | 6 | | 4 | 15 | 18 | 13 | 22 | 35 | 10 | 6 |
| 1860 | 747 | | | | | | | | | 6 | 5 | 21 | 5 | 27 | 32 | 8 | 12 |
| 1861 | 749 | | | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | | 3 | 9 | 33 | 9 | 40 | 49 | 11 | 12 |
| 1862 | 749 | | 1 | | 3 | | 4 | 4 | | 4 | 12 | 50 | 12 | 62 | 44 | 12 | 7 |
| 1863 | 749 | | 2 | | 4 | 1 | 6 | 7 | 1 | 9 | 20 | 23 | 21 | 29 | 50 | 9 | 6 |
| 1864 | 749 | | | 1 | 3 | 1 | 3 | 6 | | | 30 | 33 | 30 | 55 | 65 | 7 | 7 |
| 1865 | 749 | | | 2 | 5 | 2 | 5 | 5 | | 2 | 46 | 52 | 46 | 54 | 100 | 21 | 13 |
| 1866 | 790 | | 8 | 1 | 7 | 1 | 13 | 16 | 2 | 14 | 42 | 66 | 44 | 80 | 124 | 20 | 19 |
| 1867 | 805 | | | 5 | 3 | 5 | 3 | 6 | | | 53 | 62 | 53 | 62 | 98 | 25 | 13 |
| 1868 | 863 | | 12 | | 6 | 2 | 18 | 19 | 2 | 9 | 29 | 54 | 51 | 65 | 94 | 19 | 18 |
| 1869 | 863 | | | | 3 | 2 | 3 | 5 | | | 41 | 51 | 41 | 53 | 94 | 22 | 18 |
| 1870 | 860 | | | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | | 2 | 25 | 36 | 25 | 56 | 59 | 22 | 26 |
| 1871 | 1,422 | | 7 | 2 | 3 | 5 | 10 | 15 | 2 | 16 | 38 | 44 | 40 | 60 | 100 | 41 | 32 |
| 1872 | 1,470 | | 11 | 2 | 13 | 2 | 24 | 26 | 3 | 14 | 55 | 89 | 60 | 103 | 165 | 50 | 25 |
| 1873 | 1,875 | 6 | 20 | 5 | 8 | 9 | 28 | 37 | 9 | 18 | 78 | 128 | 78 | 157 | 215 | 40 | 50 |
| 1874 | 1,929 | | 43 | 6 | 8 | 6 | 51 | 57 | 6 | 22 | 60 | 117 | 68 | 139 | 205 | 36 | 45 |
| 1875 | 1,966 | | 9 | 3 | 9 | 5 | 18 | 21 | 4 | 26 | 68 | 110 | 70 | 156 | 206 | 58 | 27 |
| 1876 | 2,053 | 1 | 26 | 6 | 16 | 7 | 42 | 49 | 15 | 39 | 147 | 209 | 110 | 219 | 219 | 49 | 41 |
| 1877 | 2,145 | | 14 | 1 | 12 | 1 | 26 | 27 | 1 | 25 | 84 | 115 | 63 | 158 | 203 | 50 | 30 |
| 1878 | 2,441 | | 9 | 8 | 8 | 2 | 17 | 19 | | 20 | 57 | 133 | 57 | 155 | 210 | 42 | 50 |
| 1879 | 2,555 | 4 | 37 | 8 | 17 | 12 | 54 | 66 | 5 | 23 | 85 | 159 | 90 | 184 | 274 | 32 | 16 |
| 1880 | 2,702 | | 28 | 6 | 46 | 6 | 74 | 80 | 5 | 53 | 102 | 280 | 103 | 559 | 444 | 54 | 40 |
| 1881 | 2,841 | 2 | 38 | 9 | 52 | 11 | 110 | 121 | 4 | 58 | 124 | 374 | 128 | 430 | 558 | 40 | 46 |
| 1882 | 2,975 | | 20 | 11 | 55 | 11 | 75 | 86 | 5 | 34 | 109 | 579 | 114 | 615 | 727 | 56 | 53 |
| 1883 | 3,045 | | 5 | 7 | 65 | 7 | 60 | 73 | 2 | 31 | 84 | 402 | 86 | 455 | 519 | 35 | 54 |
| 1884 | 3,100 | | 27 | 9 | 43 | 9 | 72 | 81 | 1 | 28 | 70 | 299 | 71 | 525 | 596 | 27 | 42 |
| 1885 | 3,144 | | 41 | 5 | 26 | 5 | 67 | 72 | 1 | 27 | 63 | 315 | 64 | 542 | 406 | 34 | 45 |
| 1886 | 3,171 | | 5 | 5 | 40 | 5 | 45 | 46 | 2 | 20 | 56 | 297 | 58 | 517 | 375 | 52 | 27 |
| 1887 | 3,188 | | 1 | 3 | 45 | 3 | 44 | 47 | | 14 | 41 | 550 | 41 | 564 | 405 | 54 | 47 |
| 1888 | 3,198 | | 13 | 7 | 41 | 7 | 54 | 61 | 13 | 38 | 315 | 38 | 326 | 584 | 54 | 48 | |
| 1889 | 3,207 | 12 | 136 | 8 | 44 | 20 | 180 | 200 | 5 | 28 | 53 | 635 | 58 | 681 | 759 | 38 | 38 |
| 1890 | 3,220 | | 6 | 6 | 65 | 6 | 71 | 77 | 2 | 51 | 60 | 742 | 62 | 775 | 853 | 50 | 55 |
| 1891 | 3,241 | | 26 | 12 | 39 | 12 | 88 | 97 | 1 | 50 | 65 | 800 | 64 | 850 | 894 | 55 | 45 |
| 1892 | 3,247 | 2 | 74 | 4 | 55 | 6 | 127 | 135 | | 57 | 48 | 768 | 48 | 803 | 851 | 21 | 30 |
| 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 | 55 | 802 | 56 | 828 | 864 | 50 | 49 |
| 1895 | 3,270 | 19 | 123 | 6 | 71 | 23 | 194 | 219 | 5 | 45 | 40 | 902 | 45 | 947 | 992 | 26 | 43 |
| 1896 | 3,302 | 1 | 116 | 5 | 66 | 6 | 184 | 190 | 1 | 53 | 51 | 1,045 | 52 | 1,078 | 1,150 | 26 | 41 |
| 1897 | 3,311 | | 10 | 12 | 82 | 12 | 92 | 104 | 1 | 56 | 43 | 1,022 | 44 | 1,058 | 1,102 | 25 | 61 |
| 1898 | 3,695 | | 48 | 10 | 118 | 10 | 166 | 176 | 1 | 26 | 42 | 906 | 45 | 932 | 973 | 19 | 58 |
| 1899 | 4,011 | 25 | 248 | 5 | 157 | 28 | 583 | 490 | 1 | 40 | 50 | 1,247 | 51 | 1,287 | 1,558 | 59 | 63 |
| 1900 | 4,031 | | 356 | 7 | 147 | 7 | 485 | 490 | 5 | 71 | 46 | 1,074 | 51 | 1,145 | 1,196 | 51 | 54 |
| 1901 | 4,020 | | 50 | 7 | 145 | 7 | 193 | 202 | 2 | 38 | 46 | 946 | 48 | 984 | 1,052 | 25 | 57 |
| 1902 | 4,021 | | 114 | 6 | 176 | 6 | 290 | 298 | 2 | 39 | 51 | 859 | 53 | 918 | 951 | 25 | 71 |
| 1903 | 4,024 | | 101 | 4 | 206 | 4 | 307 | 311 | | 35 | 50 | 853 | 50 | 888 | 918 | 24 | 54 |
| 1904 | 4,008 | 3 | 154 | 3 | 235 | 6 | 377 | 383 | 1 | 68 | 28 | 856 | 29 | 724 | 735 | 21 | 85 |
| 1905 | 4,019 | | 11 | 6 | 241 | 6 | 512 | 518 | 1 | 68 | 40 | 611 | 41 | 679 | 720 | 20 | 67 |
| 1906 | 4,050 | | 75 | 7 | 244 | 7 | 319 | 326 | 4 | 97 | 45 | 609 | 49 | 706 | 755 | 30 | 88 |
| 1907 | 4,064 | | 123 | 3 | 301 | 3 | 424 | 427 | 1 | 57 | 66 | 463 | 66 | 520 | 580 | 32 | 78 |
| 1908 | 4,285 | 41 | 750 | 3 | 251 | 47 | 1,001 | 1,048 | 3 | 78 | 41 | 455 | 44 | 515 | 557 | 58 | 70 |
| 1909 | 4,319 | | 212 | 6 | 255 | 6 | 465 | 471 | | 59 | 42 | 454 | 42 | 515 | 555 | 25 | 82 |
| 1910 | 4,320 | 1 | 46 | 10 | 309 | 11 | 383 | 396 | 2 | 64 | 60 | 450 | 71 | 494 | 565 | 58 | 77 |
| 1911 | 4,330 | | 121 | 12 | 267 | 12 | 388 | 400 | 4 | 63 | 58 | 449 | 82 | 514 | 596 | 28 | 61 |
| 1912 | 4,548 | | 127 | 9 | 321 | 9 | 448 | 457 | 2 | 60 | 70 | 483 | 72 | 545 | 617 | 45 | 69 |
| 1913 | 4,568 | 1 | 365 | 7 | 421 | 8 | 784 | 792 | 7 | 72 | 76 | 570 | 85 | 642 | 725 | 29 | 62 |
| | | 127 | 5,429 | 292 | 4,936 | 419 | 8,867 | 9,286 | 104 | 1,815 | 2,049 | 23,559 | 5,053 | 25,372 | 28,425 | 1,677 | 2,425 |

(*) Non compris les lignes rachetées en 1896, en 1897, en 1907, en 1908 et en 1913, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'Etat.
 (1) Pour l'année 1913, l'annexe XLII donne les détails circonstanciés au sujet des accidents.

dents de personnes depuis 1835.

| étrangères à l'Administration. autres que des voyageurs. | | | NOMBRE TOTAL | | | DES | | | VOYAGEURS EMBARQUÉS. | TRAINS-KILOMÈTRES. | TRAINS-KILOMÈTRES. |
|--|--------------------------|--------|--------------------------|----------|--------|--------------------------|----------|-------------|----------------------|--------------------|---------------------------|
| Ivresse, folie, suicide. | | TOTAL. | VICTIMES. | | | VOYAGEURS | | | | VOYAGEURS | VOYAGEURS et marchandises |
| Tubos. | Blessés et contusionnés. | Tués. | Blessés et contusionnés. | Ensemble | Tubos. | Blessés et contusionnés. | Ensemble | | VOYAGEURS. | RÉUNIA. | |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | |
| 15 | 1 | 54 | 20 | 74 | 114 | 198 | 312 | (2) | (2) | (2) | |
| 28 | » | 96 | 56 | 152 | 181 | 308 | 489 | (3) | (3) | (3) | |
| 4 | » | 15 | 11 | 24 | 25 | 35 | 58 | 6,438,424 | 2,555,752 | 5,282,961 | |
| 2 | 1 | 17 | 11 | 28 | 26 | 40 | 66 | 6,640,948 | 2,845,754 | 5,320,151 | |
| 4 | » | 14 | 6 | 20 | 27 | 34 | 61 | 7,140,640 | 2,073,930 | 5,521,514 | |
| » | » | 8 | 12 | 20 | 15 | 50 | 62 | 7,412,361 | 2,850,890 | 5,830,227 | |
| » | » | 13 | 14 | 27 | 24 | 36 | 79 | 7,840,594 | 2,914,530 | 5,740,850 | |
| » | » | 14 | 8 | 22 | 26 | 44 | 70 | 8,131,685 | 3,076,146 | 5,986,242 | |
| » | » | 11 | 10 | 21 | 55 | 45 | 78 | 8,818,952 | 5,408,397 | 6,373,758 | |
| » | » | 9 | 8 | 17 | 40 | 48 | 88 | 9,421,052 | 5,741,495 | 7,458,774 | |
| 1 | 5 | 22 | 18 | 40 | 70 | 78 | 145 | 10,677,965 | 4,614,985 | 8,656,618 | |
| 5 | » | 25 | 19 | 42 | 68 | 114 | 182 | 11,057,417 | 5,371,332 | 10,057,669 | |
| 9 | 1 | 34 | 14 | 48 | 70 | 70 | 149 | 12,616,961 | 4,844,224 | 9,654,794 | |
| 4 | 1 | 25 | 19 | 42 | 55 | 100 | 155 | 12,824,334 | 4,817,081 | 9,248,697 | |
| » | » | 22 | 18 | 40 | 65 | 74 | 139 | 13,377,016 | 5,069,001 | 9,038,977 | |
| 4 | » | 26 | 28 | 52 | 50 | 64 | 114 | 14,154,556 | 5,177,104 | 9,874,316 | |
| 6 | 4 | 47 | 36 | 85 | 90 | 106 | 196 | 18,982,057 | 6,952,792 | 13,545,827 | |
| 9 | 5 | 59 | 50 | 69 | 101 | 157 | 258 | 23,197,625 | 7,569,475 | 15,523,278 | |
| 9 | 1 | 49 | 51 | 100 | 151 | 216 | 350 | 29,101,509 | 9,040,477 | 20,832,140 | |
| 14 | 15 | 50 | 38 | 108 | 122 | 248 | 370 | 52,441,825 | 9,579,797 | 21,340,364 | |
| 11 | 8 | 49 | 55 | 84 | 122 | 189 | 311 | 54,961,012 | 9,681,999 | 20,861,890 | |
| 16 | 12 | 65 | 55 | 118 | 151 | 255 | 386 | 56,915,707 | 10,024,442 | 21,424,913 | |
| 15 | » | 45 | 52 | 78 | 109 | 196 | 305 | 57,421,230 | 10,621,324 | 22,051,965 | |
| 25 | 8 | 65 | 58 | 105 | 124 | 208 | 352 | 40,391,240 | 11,561,529 | 25,420,671 | |
| 18 | » | 50 | 16 | 66 | 152 | 234 | 406 | 40,926,427 | 12,707,669 | 26,490,296 | |
| 31 | » | 65 | 45 | 108 | 178 | 456 | 652 | 45,052,882 | 14,857,925 | 29,450,959 | |
| 25 | 3 | 65 | 49 | 112 | 202 | 389 | 791 | 45,930,022 | 16,227,096 | 32,751,848 | |
| 27 | » | 65 | 55 | 96 | 188 | 721 | 909 | 47,906,157 | 17,706,457 | 34,935,375 | |
| 12 | 1 | 47 | 53 | 102 | 140 | 584 | 694 | 49,637,604 | 16,696,592 | 35,847,939 | |
| 16 | 1 | 45 | 45 | 86 | 125 | 440 | 565 | 50,465,945 | 16,917,754 | 35,268,705 | |
| 25 | 6 | 59 | 40 | 108 | 128 | 458 | 588 | 51,235,224 | 17,516,859 | 35,224,545 | |
| 21 | 4 | 55 | 51 | 84 | 114 | 391 | 508 | 51,657,884 | 17,946,659 | 35,452,367 | |
| 19 | 5 | 55 | 50 | 105 | 97 | 458 | 555 | 54,064,304 | 19,400,746 | 35,261,905 | |
| 19 | » | 55 | 47 | 100 | 118 | 627 | 745 | 57,883,610 | 20,777,899 | 37,588,594 | |
| 25 | 5 | 65 | 65 | 126 | 141 | 924 | 1,085 | 59,957,199 | 21,548,450 | 39,053,528 | |
| 20 | 5 | 50 | 58 | 108 | 118 | 902 | 1,020 | 64,228,892 | 22,552,541 | 39,051,755 | |
| 22 | » | 55 | 47 | 102 | 151 | 962 | 1,095 | 67,452,178 | 22,929,544 | 40,251,658 | |
| 20 | » | 50 | 52 | 82 | 104 | 962 | 1,066 | 68,515,978 | 22,880,637 | 39,955,075 | |
| 31 | » | 55 | 41 | 94 | 108 | 915 | 1,021 | 70,969,992 | 22,954,885 | 40,567,767 | |
| 29 | 1 | 59 | 50 | 109 | 101 | 959 | 1,060 | 74,775,172 | 23,980,196 | 41,286,780 | |
| 25 | 2 | 51 | 45 | 96 | 121 | 1,186 | 1,507 | 76,957,198 | 24,810,541 | 42,652,870 | |
| 25 | 2 | 51 | 45 | 94 | 109 | 1,305 | 1,414 | 82,676,592 | 25,568,915 | 44,544,245 | |
| 32 | 3 | 55 | 64 | 119 | 111 | 1,214 | 1,525 | 91,359,845 | 26,784,076 | 46,680,860 | |
| 41 | 1 | 60 | 59 | 99 | 115 | 1,157 | 1,250 | 101,957,754 | 29,360,158 | 50,874,459 | |
| 40 | 5 | 79 | 68 | 147 | 158 | 1,738 | 1,896 | 114,858,225 | 32,539,716 | 55,851,464 | |
| 38 | 5 | 69 | 57 | 126 | 127 | 1,685 | 1,812 | 125,710,046 | 35,725,754 | 58,511,677 | |
| 29 | 2 | 54 | 59 | 115 | 109 | 1,258 | 1,547 | 124,454,401 | 35,974,551 | 59,185,291 | |
| 55 | 1 | 58 | 72 | 130 | 97 | 1,280 | 1,577 | 127,109,684 | 35,032,787 | 61,891,585 | |
| 32 | 2 | 56 | 56 | 112 | 90 | 1,051 | 1,141 | 132,694,692 | 36,619,748 | 64,539,879 | |
| 27 | 5 | 48 | 86 | 154 | 85 | 1,187 | 1,270 | 156,409,599 | 37,563,733 | 65,672,610 | |
| 50 | 5 | 50 | 70 | 120 | 97 | 1,061 | 1,158 | 145,471,624 | 38,555,448 | 68,671,070 | |
| 22 | 2 | 52 | 90 | 142 | 108 | 1,115 | 1,225 | 152,257,941 | 39,835,544 | 71,612,818 | |
| 28 | 4 | 60 | 82 | 142 | 129 | 1,026 | 1,155 | 161,184,555 | 40,310,274 | 72,681,956 | |
| 31 | 5 | 69 | 75 | 142 | 180 | 1,587 | 1,747 | 169,519,594 | 42,164,006 | 74,060,562 | |
| 26 | 5 | 49 | 85 | 154 | 97 | 1,065 | 1,160 | 161,915,242 | 42,286,607 | 73,695,654 | |
| 52 | 4 | 70 | 81 | 151 | 152 | 950 | 1,082 | 175,512,540 | 43,642,814 | 75,668,525 | |
| 29 | 2 | 57 | 65 | 126 | 151 | 965 | 1,116 | 180,840,189 | 44,181,166 | 77,579,586 | |
| 50 | » | 75 | 69 | 144 | 150 | 1,062 | 1,218 | 191,814,188 | 45,582,689 | 80,223,617 | |
| 47 | 2 | 76 | 64 | 140 | 167 | 1,490 | 1,637 | 201,114,227 | 46,497,125 | 82,828,422 | |
| 1,147 | 155 | 2,824 | 2,376 | 5,400 | 6,296 | 56,818 | 45,111 | | | | |

(2) Voir annexe XLII de 1912.
(3) Voir annexe XXXI de 1890.

2^e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.
 N° XLIII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1915

| 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 | | ensemble. | en territoire belge. | en territoire étranger. | par ligne. | par exploitation. | à double voie. | à simple voie. | voyageurs et des marchandises. | marchandises seulement. |
| | | | | | sur territoire belge. | sur territoire étranger. | | | | | | | | | |
| Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | Mét. courts. | |
| Chimay (Hastière à la frontière vers Anor-France) | 57,295 | » | 57,295 | 1,825 | (1) | » | 2,302 | 59,685 | » | » | 59,685 | » | 59,685 | 59,685 | » |
| Gand à Terneuzen (Pays-Bas) | 15,700 | 9,610 | 25,310 | 10,788 | » | 4,980 | 15,768 | 26,488 | 14,590 | » | 41,078 | 15,768 | 25,310 | 41,078 | » |
| Malines à Terneuzen (Pays-Bas) | 59,359 | 25,586 | 62,925 | 4,807 | » | » | 4,807 | 44,146 | 25,586 | » | 67,732 | 9,768 | 57,964 | 67,732 | » |
| Charleroy à Erquennes | 27,380 | 356 | 27,736 | 4,268 | » | » | 4,268 | 31,648 | 356 | 32,004 | » | 32,004 | » | 30,524 | 1,480 |
| Mons à la frontière vers Hautmont | 15,536 | » | 15,536 | 1,041 | » | » | 1,041 | 16,597 | » | 16,597 | 171,981 | 15,860 | 757 | 16,597 | » |
| Namur à Liège | 71,049 | » | 71,049 | 2,576 | » | » | 2,576 | 73,625 | » | 73,625 | » | 73,625 | » | 73,142 | 483 |
| Namur à Givet (France) | 45,617 | 5,415 | 40,050 | 725 | » | » | 725 | 46,342 | 5,415 | 49,755 | » | 44,501 | 38,251 | 49,755 | » |
| Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local) | 9,433 | » | 9,433 | » | » | » | » | 9,433 | » | » | » | 9,433 | » | 9,433 | » |
| Longueur totale exploitée | 281,367 | 59,965 | 318,352 | 26,030 | 867 | 4,960 | 31,577 | 307,964 | 41,945 | 349,909 | » | 158,329 | 191,380 | 347,946 | 1,963 |
| | | | | | | | | | | | | 349,909 | | 349,909 | |

(1) Commun avec la Compagnie du Nord.
 (2) Non compris une longueur de voie de 3,898 mètres exploitée par la Compagnie du Nord, entre la frontière et Anor.

N° XLIV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, halles, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1913.

| DÉSIGNATION | | NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE. | | | | | | NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways | | | | | |
|-------------------------------|--|---|---|--------------------------------|---------|-----------------|--------------------------------|---|---------------|-------------------------------|---|---|---|
| | | STATIONS EXPLOITÉES | | | Halles. | Points d'arrêt. | Total (Colonnes 5, 6 et 7.) | en pleine voie (gares payées). | aux stations. | Total. (Colonnes 9 et 10.) | | | |
| Des COMPAGNIES. 1 | du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC. sont ÉTABLIES. 2 | EN COMBINAISON AVEC UNE ou plusieurs autres administrations. | récoltivement par la Compagnie con- cédée. | Ensemble (Colonnes 3 et 4.) | | | | | | | 3 | 4 | 5 |
| | | Climay | Belge | 4 | 10 | 14 | » | 4 | 18 | 3 | 3 | 6 | |
| Etranger | » | | » | » | » | » | » | » | » | » | | | |
| Ensemble. | 4 | | 10 | 14 | » | 4 | 18 | 3 | 3 | 6 | | | |
| Gand à Terneuzen | Belge | 5 | 3 | 8 | 1 | » | 9 | 2 | 5 | 7 | | | |
| | Etranger | 2 | 3 | 5 | » | » | 5 | » | 3 | 3 | | | |
| | Ensemble. | 7 | 6 | 13 | 1 | » | 14 | 2 | 8 | 10 | | | |
| Malines à Terneuzen | Belge | 6 | 4 | 10 | 2 | 2 | 14 | » | 5 | 5 | | | |
| | Etranger | 2 | 3 | 5 | » | » | 5 | » | 2 | 2 | | | |
| | Ensemble. | 8 | 7 | 15 | 2 | 2 | 19 | » | 7 | 7 | | | |
| Nord-Belge | Belge | 19 | 27 | 46 | 5 | 33 | 84 | 32 | 76 | 108 | | | |
| | Etranger | 1 | » | 1 | » | » | 1 | » | » | » | | | |
| | Ensemble. | 20 | 27 | 47 | 5 | 33 | 85 | 32 | 76 | 108 | | | |
| Taviers à Embresin | Belge | » | » | » | 5 | 4 | 9 | 5 | 5 | 10 | | | |
| | Belge | 34 | 44 | 78 | 13 | 43 | 121 | 42 | 94 | 136 | | | |
| | Etranger | 5 | 6 | 11 | » | » | 11 | » | 5 | 5 | | | |
| TOTAUX | Ensemble. | 39 | 50 | 89 | 13 | 48 | 145 | 42 | 99 | 141 | | | |

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.

Effectif au 31 décembre 1913.

Comparaison des années 1912 et 1913.

| DÉSIGNATION DES COMPAGNIES. | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------|-------|-------|-----|
| | Chimay. | Grand à Tournai. | Malines à Terneuzen. | Nord-Belge. | Tavernier à Embroise. | Ensemble. | | | |
| Matériel de traction. | | | | | | | | | |
| Locomotives. | } en 1913 | 8 | 15 | 27 | 196 | 3 | 259 | | |
| | | } en 1912 | 8 | 12 | 27 | 200 | 3 | 250 | |
| Différences pour 1913 | | | > | + 2 | > | - 4 | > | + 2 | |
| Tenders. | } en 1913 | 5 | 16 | 23 | 113 | > | 157 | | |
| | | } en 1912 | 4 | 12 | 23 | 115 | > | 154 | |
| Différences pour 1913 | | | > | + 4 | > | - 2 | > | + 3 | |
| Voitures à vapeur | } en 1913 | > | > | > | > | > | > | | |
| | | } en 1912 | > | > | > | > | > | > | |
| Différences pour 1913 | | | > | > | > | > | > | > | |
| Matériel de transport. | | | | | | | | | |
| Voitures à voyageurs | } de 1 ^{re} classe | > | 2 | 3 | 45 | > | 20 | | |
| | | } de 2 ^e — | > | 2 | 6 | 21 | > | 29 | |
| | | | } de 3 ^e — | 9 | 47 | 23 | 98 | > | 152 |
| | | | | } mixtes | 8 | 5 | 8 | 104 | 6 |
| | | Ensemble | | | 17 | 26 | 45 | 238 | 6 |
| Fourgons à bagages | | 7 | 41 | 18 | 156 | 3 | 195 | | |
| Wagons | } découverts | 195 | 220 | 1,221 | 5,812 | 61 | 7,508 | | |
| | | } fermés | 48 | 53 | 6 | 974 | > | 1,051 | |
| | | | } pour chevaux | > | 1 | 1 | 10 | > | 12 |
| | | | | } pour bétail | 3 | 3 | 75 | 50 | 4 |
| | | Ensemble | | | 245 | 277 | 1,303 | 6,446 | 65 |
| Véhicules divers | | 4 | 6 | (3) 28 | (1) 20 | > | 55 | | |
| TORAUX (véhicules de transport) | } en 1913 | 240 | 320 | 4,391 | 7,260 | 74 | 9,288 | | |
| | | } en 1912 | 240 | 321 | (3) 4,354 | 7,172 | 74 | 9,161 | |
| Différences pour 1913 | | | > | - 1 | + 40 | + 88 | > | + 127 | |

(1) Dont 80 affectés au service spécial des trains-tramways.

(2) Y compris 2 tapisseries pour le transport des meubles à domicile.

(3) Au compte-rendu de 1912, le nombre de véhicules divers de la Compagnie Malines-Terneuzen a été porté pour 9 au lieu de 28. La rectification est faite ici.

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique
des trains en 1913.

Comparaison des années 1912 et 1913.

| DESIGNATION DES COMPAGNIES. | PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1) | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|--|---------------|---------|-----------|--|---------------|---------|--------|------------|------------------------|---------|-----------|
| | sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger). | | | | sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusi- vement par d'autres administrations | | | | ENSEMBLE. | | | |
| | Voyageurs. | Marchandises. | Mixtes. | TOTAL. | Voyageurs. | Marchandises. | Mixtes. | TOTAL. | Voyageurs. | Marchandises. | Mixtes. | TOTAL. |
| Climay | (2) | 150,920 | 219,000 | 369,920 | " | 12,124 | 33,580 | 45,704 | (2) | 163,044 ⁽³⁾ | 252,580 | 415,624 |
| Gand à Ternouzen | 112,577 | 95,720 | 60,964 | 269,261 | " | " | " | " | 112,577 | 95,720 | 60,964 | 269,261 |
| Malines à Ternouzen | 171,791 | 335,818 | 105,498 | 613,097 | " | " | " | " | 171,791 | 335,818 | 105,498 | 613,097 |
| Nord-Belge | 2,405,190 | 1,594,738 | " | 4,089,928 | " | " | " | " | 2,405,190 | 1,594,738 | " | 4,089,928 |
| Tavierny à Embresin | " | " | 40,000 | 40,000 | " | " | " | " | " | " | 40,000 | 40,000 |
| TOTAUX pour 1913 | 2,779,558 | 2,177,196 | 425,472 | 5,382,226 | " | 12,124 | 33,580 | 45,704 | 2,779,558 | 2,189,320 | 459,062 | 5,427,930 |
| — pour 1912 | 2,754,869 | 2,122,263 | 426,746 | 5,303,878 | " | 12,044 | 33,672 | 45,716 | 2,754,869 | 2,134,307 | 460,418 | 5,349,594 |
| Différences pour 1913. | + 24,689 | + 54,933 | - 1,274 | + 78,348 | " | + 80 | - 92 | - 12 | + 24,689 | + 55,013 | - 1,356 | + 78,336 |

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

(2) 1,884 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Hastières.

(3) Non compris 5,829 kilomètres effectués par des trains de ballast.

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

| NATURE DES TRANSPORTS. | | DÉSIGNATION | | | | |
|---|---|--------------------------|----------|-------------------|----------|------------|
| | | CHIMAY. | | GARD A TERREUZEE. | | MALINES A |
| | | Mouvement. | Recette. | Mouvement. | Recette. | Mouvement. |
| Voyageurs | 1 ^{re} classe. . (nombre) | 1,154 | 2,055 | 6,314 | 9,471 | 18,100 |
| | 2 ^e — . . (—) | 25,967 | 20,632 | 44,294 | 38,619 | 258,300 |
| | 3 ^e — . . (—) | 462,081 | 211,618 | 459,446 | 516,298 | 1,461,800 |
| | Ensemble. . (—) | 487,182 | 237,285 | 490,051 | 564,388 | 1,758,200 |
| Bagages | taxés au minimum (colis) | » | » | 1,817 | » | 69 50 |
| | — au poids (quintaux) | 1,785 | 5,347 | 56 665 | 3,532 | 33 91 |
| | Ensemble | » | 5,347 | — | 3,532 | — |
| Petites marchandises | taxées au minimum (expéditions) | » | » | 11,591 | 5,196 | 82,590 |
| | — au poids (quintaux) | 9,032 | 62,658 | 19,015 | 19,123 | 58,720 |
| | Ensemble. | » | 62,658 | — | 24,319 | — |
| Grosses marchandises | taxées au minimum (expéditions). | » | » | 1,287 | 1,134 | 12,941 |
| | — au poids (tonnes). | 601,538 | 840,842 | 758,411 | 637,659 | 1,557,817 |
| | Ensemble | » | 840,842 | — | 638,793 | — |
| Finances (groupes). | » | » | 508 | 793 | 26,210 | |
| Equipages | transportés à grande vitesse (nombre). | » | » | » | » | » |
| | — à petite — (—) | 12 | 138 | » | » | 49 |
| | Ensemble (—) | 12 | 138 | » | » | 49 |
| Chevaux et bestiaux (*) | transportés à grande vitesse (nombre) | 70 | 711 | » | » | 321 |
| | — à petite — (—) | 2,077 | 18,667 | 803 | 4,266 | 1,745 |
| | Ensemble. . (—) | 2,147 | 19,378 | 803 | 4,266 | 2,066 |
| Produits extraordinaires (fr.). | — | 50,420 | — | 33,358 | — | |
| Recettes brutes d'exploitation Totaux (fr.). | — | 1,196,068 ⁽¹⁾ | — | 1,091,229 | — | |
| Dépenses (fr.). | — | 646,259 ⁽²⁾ | — | 743,189 | — | |
| Excédents des recettes sur les dépenses (fr.). | — | 549,807 | — | 348,040 | — | |
| Rapport proportionnel des dépenses brutes de l'exploitation | — | 54.05 p. c | — | 68.10 p. c. | — | |

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible d'indiquer
(2) Pour le chemin de fer Nord-Belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre de têtes; pour les autres
(3) 391 envois taxés par expédition.
(4) 4,627 id. — — et 14,500 par tête.
(5) 5,018 id. — — idem id.
(6) Y compris une somme de fr. 52,920.68 représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord du
(7) Y compris une somme de fr. 17,739.73 dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay pour l'exploitation du tronçon

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1915.

| DES COMPAGNIES | | | | | | | PROPORTION P. C. | |
|----------------|-------------|-------------|---------------------|-------------|------------|-------------|------------------------------|----------|
| TERREUZEN. | NORD-BELGE. | | TAYIERS & EMBRESIN. | | ENSEMBLE | | relativement à LA RECETTE | |
| | Recette. | Mouvement. | Recette. | Mouvement. | Mouvement. | Recette. | DE CHAQUE TARIF. | GÉNÉRAL. |
| 12.411 | 450,710 | 889,250 | 66 | 145 | 450,924 | 915,298 | 11.06 | 2.50 |
| 123.800 | 2.260,600 | 1,950,020 | 65,502 | 17,594 | 2,650,600 | 2,150,465 | 23.80 | 5.84 |
| 429.051 | 14,258,455 | 4,254,829 | » | » | 16,601,760 | 5,214,790 | 65.14 | 14.30 |
| 585,262 | 16,929,745 | 7,074,079 | 65,768 | 17,537 | 19,708,944 | 8,258,540 | 100.00 | 22.64 |
| 4,080 | » | » | » | » | 8,767 | 398,920 | 100.00 | 1.09 |
| 4,565 | 121,990 | 581,492 | 84 | 115 | 185,914 | | | |
| 8,645 | » | 581,492 | — | 115 | — | | | |
| 75,407 | » | » | » | » | 94,181 | 2,276,750 | 100.00 | 6.24 |
| | 1,705,100 | 2,110,500 | 2,222 | 3,840 | 1,794,089 | | | |
| 75,407 | — | 2,110,500 | — | 3,840 | — | 2,276,750 | 100.00 | 6.24 |
| 17,470 | » | » | » | » | 14,228 | 21,780,615 | 100.00 | 59.75 |
| 1,778,817 | 18,980,830 | 18,476,245 | 25,950 | 28,670 | 20,884,586 | | | |
| 1,796,087 | » | 18,476,245 | — | 28,670 | — | 21,780,615 | 100.00 | 59.75 |
| 5,070 | 80,200 | 19,100 | » | » | 108,918 | 24,972 | 100.00 | 0.07 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 693 | 6,100 | 55,000 | » | » | 6,161 | 55,855 | 100.00 | 0.15 |
| 693 | — | 55,000 | » | » | 6,161 | 55,855 | 100.00 | 0.15 |
| 6,075 | » | » | » | » | (2) | 6,784 | 7.76 | 0.02 |
| 17,825 | 14,500 | 40,100 | » | » | (1) | 80,658 | 92.24 | 0.22 |
| 25,698 | — | 40,100 | » | » | (1) | 87,442 | 100.00 | 0.24 |
| 418,845 | — | 5,081,677 | — | 1,014 | — | 3,587,512 | 100.00 | 9.84 |
| 2,893,714 | — | 31,256,191 | — | 31,182 | — | 36,468,582 | — | 100.00 |
| 1,819,083 | — | 12,310,807 | — | 38,420 | — | 15,357,758 | — | — |
| 1,074,631 | — | 18,925,384 | — | 12,762 | — | 20,940,624 | — | — |
| 62.88 p. c. | — | 39,41 p. c. | — | 78.00 p. c. | — | 42.66 p. c. | — | — |

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations séparément le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
lignes concédées, ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

chef de l'exploitation de la section française de Montignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.
dont il est question dans le renvoi 6 ci-dessus.

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

Comparaison des

| N° D'ORDRE. | DÉSIGNATION DU PERSONNEL. | Chiffres. |
|---|--|-----------|
| <i>Fonctionnaires et employés de tous grades.</i> | | |
| 1 | Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, administrateurs directeurs, inspecteurs généraux, directeurs gerants 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. | 23 |
| 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) | | 66 |
| <i>B. Agents divers et ouvriers.</i> | | |
| 13 | Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.) | 48 |
| 14 | Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-cabine, gardes-signaux ou signaleurs, paveurs, etc.) | 79 |
| 15 | Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.) | 28 |
| 16 | Geos de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.) | 1 |
| Ensemble (rubrique B) | | 156 |
| Totaux (rubriques A et B) pour 1913. | | 222 |
| — — — — — pour 1912 | | 222 |
| Différences pour 1913. | | • |

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1915.
années 1913 et 1912.

| DÉSIGNATION DES COMPAGNIES. | | | | TOTAUX. | |
|-----------------------------|-------------------------|-------------|------------------------|---------|-------|
| Gand à Ternouzen. | Molines à Ternouzen. | Nord-Beige. | Taviers à Embresin. | 1913. | 1912. |
| 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 |
| 3 | 5 | 2 | 4 | 12 | 12 |
| » | 4 | 49 | » | 20 | 24 |
| » | 4 | » | » | 4 | 4 |
| 45 | 7 | 64 | » | 89 | 81 |
| 9 | 48 | 68 | » | 105 | 104 |
| 2 | » | 405 | 1 | 109 | 146 |
| 4 | » | » | » | 4 | 4 |
| 4 | » | 15 | » | 47 | 46 |
| 20 | 58 | 308 | » | 409 | 337 |
| 7 | 23 | 90 | 4 | 125 | 130 |
| 25 | 36 | 232 | 3 | 311 | 311 |
| 82 | 145 | 904 | 7 | 1,204 | 1,185 |
| 80 | 254 | 1,501 | 4 | 4,887 | 4,809 |
| 66 | 201 | 823 | 4 | 1,173 | 894 |
| 30 | 165 | 649 | 3 | 875 | 868 |
| 3 | 3 | 409 | » | 416 | 418 |
| 479 | 623 | 3,082 | 11 | 5,051 | 3,679 |
| 264 | 768 | 3,986 | 18 | 5,255 | 4,864 |
| 264 | 765 | 3,508 | 18 | 6,864 | — |
| » | + 3 | + 388 | » | + 311 | — |

N^o XLIX. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

| DESIGNATION des COMPAGNIES. | NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------|---------------|--------|------------------------|----------|---------------|--------|--|----------|---------------|--------|--|----------|---------------|--------|------------|----------|---------------|--------|------------------------|----------|---------------|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.) | | | | | | | | | | | | PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie, | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Voyageurs. | | | | Agents des compagnies. | | | | Personnes étrangères (autres que des voyageurs) | | | | Ensemble. | | | | Voyageurs. | | | | Agents des compagnies. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | Tués. | Blessés. | Contusionnés. | Total. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Chimay | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Gand à Terneuzen. | » | » | » | » | » | 2 | » | 2 | » | » | » | 7 | » | 2 | 7 | 9 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| Mafines à Terneuzen. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 8 | 8 | » | » | | | | |
| Nord-Belge. | » | » | 2 | 2 | » | » | 4 | 4 | » | » | » | » | » | » | 3 | 3 | » | 9 | 3 | 12 | » | 45 | 17 | 32 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| Taviers à Embresin. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| Totaux pour 1913. | » | » | 2 | 2 | » | 2 | 4 | 3 | » | » | 7 | 7 | » | 2 | 10 | 12 | » | 9 | 3 | 12 | » | 45 | 25 | 40 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| Totaux pour 1912. | » | » | » | » | 2 | 4 | » | 3 | » | » | » | » | 2 | 4 | » | 3 | 2 | 6 | 5 | 13 | 4 | 17 | 33 | 54 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| Différence pour 1913. | » | » | +2 | +2 | -2 | +4 | +4 | » | » | » | +7 | +7 | -2 | +4 | +10 | +9 | -2 | +3 | -2 | -1 | -4 | -2 | -8 | -11 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1913.

années 1913 et 1912.

| DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (autres que des voyageurs.) | | | | | | | | | | | | | | | | 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. | | | | | | | | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 2 | » | 2 | » | » | 7 | 7 | » | 2 | 7 | 9 | » | » | » | » | | | | |
| » | » | » | » | » | » | 8 | 8 | » | » | » | » | » | 1 | 8 | 8 | » | » | » | » | » | » | 8 | 8 | » | » | » | » | | | | |
| 6 | 5 | 9 | 20 | 6 | 29 | 29 | 64 | » | 9 | 5 | 14 | » | 15 | 18 | 33 | 6 | 5 | 9 | 20 | 6 | 29 | 32 | 67 | » | » | » | » | | | | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | | | |
| 6 | 5 | 9 | 20 | 6 | 29 | 37 | 72 | » | 9 | 5 | 14 | » | 17 | 26 | 43 | 6 | 5 | 16 | 27 | 6 | 31 | 47 | 84 | » | » | » | » | | | | |
| 5 | 2 | 3 | 11 | 8 | 26 | 41 | 75 | 2 | 6 | 8 | 16 | 3 | 18 | 33 | 54 | 5 | 3 | 3 | 11 | 10 | 27 | 44 | 78 | » | » | » | » | | | | |
| +1 | +2 | +6 | +9 | -2 | +3 | -1 | -3 | -2 | +3 | » | +4 | -3 | -1 | -7 | -11 | +1 | +2 | +13 | +16 | -4 | +4 | +6 | +6 | » | » | » | » | | | | |

(202)

CHEMIN DE FER
DE
L'ÉTAT BELGE

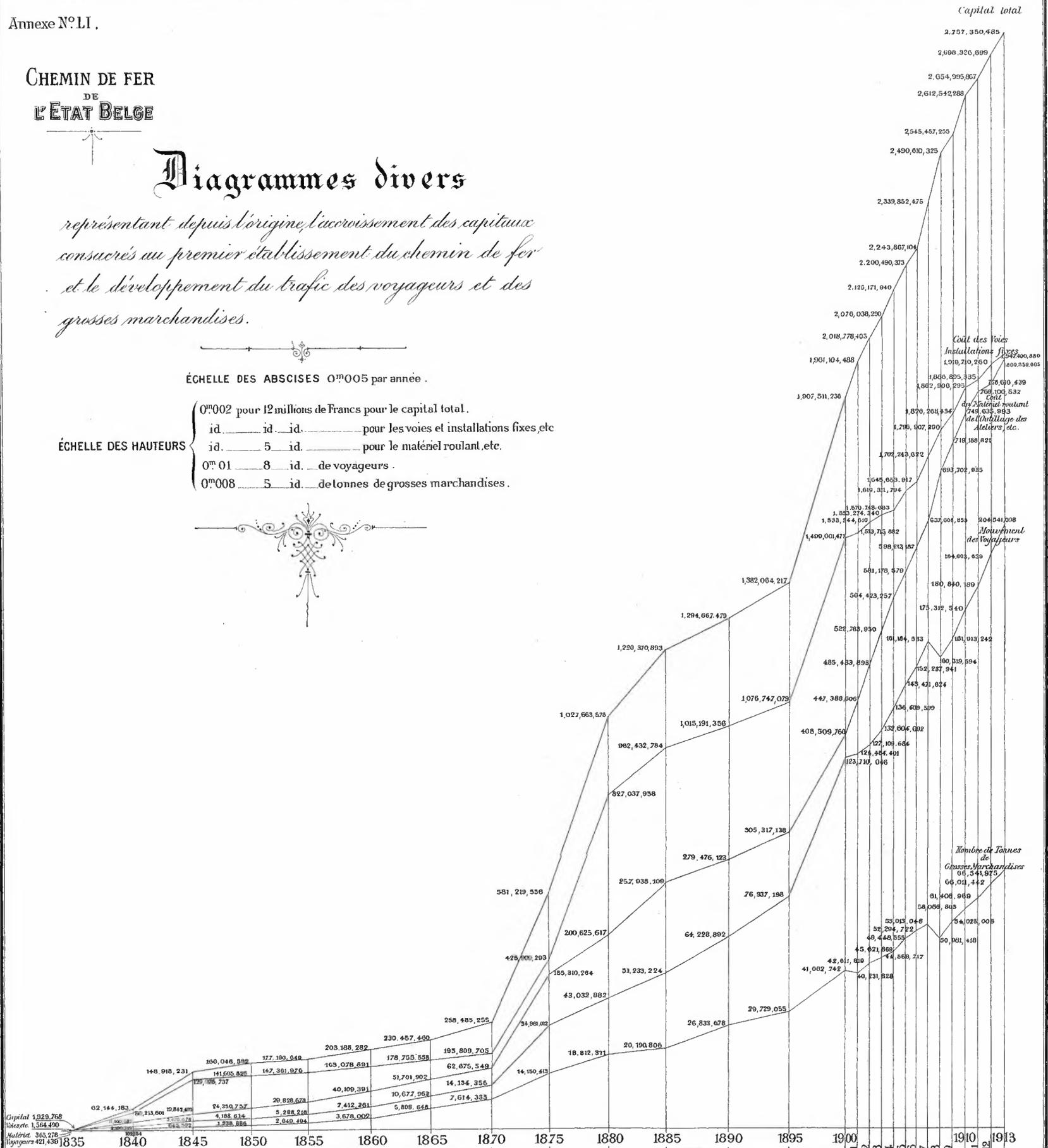
Diagrammes divers

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

ÉCHELLE DES ABSCISES 0^m005 par année.

ÉCHELLE DES HAUTEURS

- 0^m002 pour 12 millions de Francs pour le capital total.
- id. id. id. pour les voies et installations fixes etc
- id. 5 id. pour le matériel roulant etc.
- 0^m01 8 id. de voyageurs.
- 0^m008 5 id. de tonnes de grosses marchandises.



(1)

PARTIE B

ÉLECTRICITÉ

(9)

ÉLECTRICITÉ

I.

Renseignements généraux.

Attributions des services de l'Électricité. Modifications de leur répartition.
 — Les attributions des services de l'électricité, telles qu'elles sont définies au Compte rendu de 1912 (pages $\frac{B}{3}$, $\frac{B}{4}$ et $\frac{B}{5}$) ont été modifiées de la manière suivante : les réceptions à faire dans les usines et dans les chantiers ont été distraites du service du matériel et des approvisionnements (Service IV) pour être rattachées à la commission de réception des fournitures et travaux.

*
* * *

Primes au personnel chargé du service et de l'entretien des installations électriques. — En vue d'intéresser le personnel au fonctionnement régulier et à l'entretien économique des usines de production et de transformation et des installations de distribution d'électricité, il est alloué, depuis le 1^{er} janvier 1913, des primes aux diverses catégories d'agents coopérant à ces services.

Cette mesure a donné d'excellents résultats. Elle a permis de réduire d'environ 11 p. c. les dépenses d'entretien et d'installation, et de distribuer au personnel sur les économies ainsi réalisées une somme de 57,590 francs.

*
* * *

Commission et commission de réception des fournitures et travaux de révision du matériel. — Nous reproduisons ci-après (annexes I et II) le règlement de ces deux commissions.

II.

Personnel.

La situation numérique du personnel exclusivement utilisé par les Services de l'Electricité se résume comme il suit à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

| DÉSIGNATION DES SERVICES. | Fonctionnaires et employés. | | Ouvriers. | |
|--|--------------------------------|------|-----------|-----------------|
| | 1913 | 1912 | 1913 | 1912 |
| Administration centrale | 37 | 33 | 15 | 13 ^a |
| Service des travaux | 15 | 15 | 94 | 83 |
| Service d'exploitations. { Usines d'électricité, éclairage des gares, ateliers, etc. | 13 | 13 | 320 | 205 |
| { Usines à gaz. | » | » | 55 | 32 |
| Laboratoire d'étalonnage et des essais électriques | 2 | 2 | 8 | 8 |
| Ligne vicinale Mons-Boussu | 4 | 4 | 73 | 67 |
| Atelier de réparations d'appareils électrique de Bruxelles Q -L. | » | » | 56 | 58 |
| Commission de réception. | 2 | 2 | » | » |
| Totaux. | 75 | 69 | 579 | 538 |
| Ensemble en 1913. | | | 652 | |
| Ensemble en 1912. | | | 607 | |
| Augmentation | | | 45 | |

D'autre part, 36 (1) chefs immédiats appartenant à d'autres administrations ont continué à prêter leur concours et celui de la partie nécessaire de leur personnel à l'Office de l'Electricité.

Ils ne figurent pas au tableau du personnel ci-dessus.

(1) Non compris les chefs de station (39).

III.

Permissions de voirie.

DÉLIVRANCE D'AUTORISATIONS.

Le tableau ci-après indique la situation comparative, entre les exercices 1912 et 1913, du nombre d'autorisations délivrées à des sociétés ou à des particuliers de placer des conducteurs électriques empruntant le domaine de l'Etat (chemin de fer, grande voirie routière et fluviale), ou au croisement des lignes électriques du Gouvernement.

| NATURE DES RÉSEAUX. | Autorisations délivrées. | |
|---|--------------------------|------|
| | 1913 | 1912 |
| Réseaux aériens | 92 | 92 |
| Réseaux souterrains | 217 | 207 |
| Réseaux mixtes comportant à la fois des conducteurs aériens et souterrains. | 25 | 12 |
| Lignes téléphoniques ou de signalisation | 24 | |
| Totaux. | 538 | 311 |
| Augmentation. | 45 | |

IV.

Approvisionnements et matériel en magasin.

| APPROVISIONNEMENTS | | | | |
|--|--|------------|--|--------------|
| en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1913. (Tarif 1913). | Restant à fournir sur les marchés de 1913. | TOTAUX. | chiffres correspondants pour 1912 (Tarif de 1912). | |
| A. Objets d'un usage général pour l'entretien des installations électriques (éclairage, transport de force, traction) ainsi que ceux prévus pour installations nouvelles | 465,061 03 | 150,608 63 | 616,269 68 | 449,352 70 |
| B. Objets d'entretien spéciaux aux installations d'éclairage électrique des locaux, voies, etc., ainsi que ceux prévus pour installations nouvelles. | 660,116 83 | 120,462 95 | 780,879 80 | 568,058 93 |
| C. Objets spéciaux à la réparation du matériel des installations électriques, aux réfections importantes et aux extensions | 119,279 29 | 58,220 08 | 174,499 37 | 116,515 25 |
| D. Pièces pour usines à gaz | 10,531 01 | 6,089 83 | 17,521 74 | 92,778 98 |
| E. Huile minérale pour la fabrication du gaz riche. | 73,281 32 | 8,590 20 | 81,871 52 | 83,015 78 |
| Totaux. . fr. | 1,328,870 40 | 341,871 71 | 1,670,742 11 | 1,230,297 04 |

V.

Production de l'énergie électrique et du gaz riche.

Électricité. — L'annexe III donne le prix de revient de l'énergie électrique produite par nos usines en 1913.

Le prix moyen des charbons, qui était de fr. 15.91 la tonne en 1912, est monté à fr. 19.12 en 1913, soit une augmentation de prix de 17 p.c. environ.

Les matières de graissage et d'entretien courant ont également subi une majoration de prix d'une moyenne de 15 p. c. Malgré cette hausse des matières, le prix de revient du kwh. utile produit dans les usines de l'Etat en 1913 (fr. 0.1477) est resté sensiblement le même que celui de 1912 (fr. 0.1463).

Il y a donc eu au cours de l'exercice écoulé une économie notable attribuable à l'instauration d'un système de primes au début de l'exercice.

Gaz. — L'éclairage des trains au gaz riche a donné lieu à une consommation de 2,046,045 mètres cubes de gaz. Cet éclairage a coûté en matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 663,180.21, soit fr. 0.3231 par mètre cube de gaz comprimé, livré au compteur de fabrication (non compris les frais de transport aux lieux de chargement, les frais de chargement et les charges d'intérêt et d'amortissement des installations et du matériel).

Le prix du mètre cube de gaz est fortement supérieur à celui de 1912 (fr. 0.2151) par suite de l'augmentation très sensible du prix des matières premières et des charbons. Le prix de l'huile de paraffine pour fabrication du gaz a notamment passé de 8 francs les 100 kilogrammes en 1912 à fr. 13.40 en 1913.

VI.

Améliorations et innovations introduites dans le service.

GAZ ET ÉLECTRICITÉ.

A. — *Fourniture d'énergie électrique.*

Des conventions conclues avec des sociétés particulières ou avec les administrations communales intéressées ont été approuvées pour la fourniture de l'énergie électrique :

1° A tous les services de l'État, à Alost, Nismes, Péruwelz, Antoing, Vaulx, Callenelle, Anvers-Sud et la banlieue anversoise, Bastogne, Huy et Wanze (remise de Statte), Isegheem et Beyne-Heusay ;

2° A la halte de Bouvy, aux stations de Dieghem, Assche, Berchem-Sainte-Agathe, Héverlé, et au bureau du directeur de service de l'exploitation, à Charleroi :

3° Aux bureaux des postes de Bréc, Stavelot, Brugelette, La Roche (Luxembourg), Court-Sainte-Étienne, Houffalize, Wenduynne, Profondeville, Jambe, Tilleur, Ixelles (27, chaussée d'Ixelles), Auvelais et Falisolle ;

4° A l'hôtel des Postes et Télégraphes, place de la Monnaie, à Bruxelles, à l'hôtel des Téléphones, 5, rue de la Paille, à Bruxelles, au bureau télégraphique de la Bourse de Bruxelles, et au bureau central téléphonique de la rue Rodenbach, à Bruxelles.

Des conventions régionales ont été conclues avec la Société d'électricité de l'Entre-Sambre-et-Meuse, la Société d'électricité du Borinage, la Société Gaz-et Electricité du Hainaut, la Société d'électricité de l'Ouest de la Belgique, la Société d'électricité du Nord de la Belgique et la Société d'électricité du Bassin de Charleroi, pour la fourniture de l'énergie électrique aux services de la Poste. Ces conventions, approuvées en 1913, prévoient l'alimentation selon un tarif unique, de tous les bureaux postaux pouvant être raccordés aux canalisations des sociétés contractantes.

L'énergie électrique est fournie en vertu de polices d'abonnement, signées pendant l'exercice considéré, aux bureaux des postes de Selzaete, Hollogne-aux-Pierres et Mont-sur-Marchienne, au bureau des postes et télégraphes de la rue Berlaimont, à Bruxelles, au bureau des télégraphes de la rue Marcq, à Bruxelles, et à l'hôtel du Ministère de la Marine, 90, rue de la Loi, à Bruxelles.

La convention pour la fourniture de l'énergie électrique aux services de l'Etat, à Wavre, qui arrivait à terme dans le courant de l'année 1913 a été renouvelée.

* * *

B. — Fourniture du gaz.

Une convention a été approuvée pour la fourniture du gaz aux services de l'Etat, par l'industrie privée, à Duffel, Calmpthout, Heide, Neerpelt, Léau, Forchies-la-Marche, Havré-ville, Rhode-Sainte-Genèse, Moorslede-Passchendaele, Langemark, Jauche, Beveren-Waes, Melsele, Zwuydrecht, Tête de Flandre, Haasdonck, Nieukerken, Vracene et Rousbrugge-Haringhe.

Les conventions en vertu desquelles le gaz était fourni aux services de l'Etat, à Quiévrain, Boussu, Cuesmes-Etat, Dour, Flénu-Central, Flénu-Produits, Cuesmes (ateliers centraux), Monsville, Pâturages, Quaregnon-Central, Warquignies, Quaregnon-Wasmuël, Saint-Ghislain, Jemappes, Hasselt, Herseaux, dont le terme de validité expirait au cours de l'année 1913, ont été renouvelées.

* * *

C. — *Éclairage électrique des gares, ateliers et bureaux.*

L'éclairage électrique comportait, au 31 décembre 1913, 26,233 lampes à incandescence et 3,871 lampes à arc réparties dans 98 stations, ateliers et bureaux.

Le tableau annexe IV donne le détail de ces lampes par espèce, leur puissance totale en kilowatts ainsi que leur intensité lumineuse totale en bougies.

Les installations désignées ci-après ont été réalisées au cours de l'exercice :

262 lampes à incandescence à la station de Tongres;
 1,003 — — — — — , 40 lampes à arc et un poste de transformation de 11,000/110 volts comprenant 4 transformateurs monophasés à Ostende-Quai : (Ce poste a été mis en service au début de 1914).

116 lampes à incandescence à la station de Gand (Porte d'Anvers) ;

| | | | |
|-----|---|---|------------------------------------|
| 51 | — | — | Perwez ; |
| 11 | — | — | Erquelinnes ; |
| 48 | — | — | Herent ; |
| 159 | — | — | Neckerspoel ; |
| 460 | — | — | Mouscron ; |
| 296 | — | | et 20 lampes à Mouscron formation. |

L'électrification des services de l'agglomération gantoise a été poursuivie. Des installations d'éclairage ont été exécutées à Meirelbeke, Gand-Sud, Gand-Rabot et Ledeborg.

L'électrification de l'atelier central de Malines a été complétée : l'atelier des forges, l'atelier de modelage ont été munis de l'éclairage électrique ; dans d'autres tels que l'atelier de peinture, l'atelier de menuiserie et l'atelier du timbre, les travaux d'installation d'éclairage électrique étaient en cours à la fin de 1913 ; ils seront terminés au commencement de 1914.

Les installations des stations de Huy, Statte, Ottignies, Ceroux-Mousty, Couvin, Berchem-Sainte-Agathe, Assche, Dieghem et Bruxelles Tour et Taxis se trouvent dans le même cas : commencées en 1913, elles seront terminées au début de 1914.

Les installations de la station et des ateliers centraux de Louvain, de la remise aux locomotives de Montignies, des stations de Mons, Jemappes, Ostende-ville, Montigny, Châtelineau, Charleroi-Sud, Ans, Esneux, Sottegem, Courtrai, Rivage, Spa, Welkenraedt et l'atelier central de Luttre ont été complétées ou étendues.

L'installation d'éclairage des bureaux de la rue de Trèves à Bruxelles (Comité supérieur de contrôle) comportant 40 lampes à incandescence, a été raccordée au réseau de la ville de Bruxelles.

La distribution privée, à courant continu, qui assurait l'éclairage électrique de la gare de Peruwelz a été remplacée par une distribution à courant alternatif. A titre d'essai, un redresseur à vapeur de mercure a été installé pour l'alimentation en courant continu des lampes à arc existantes.

L'usine d'électricité de l'État établie à la station de Gand-Sud a pu être

désaffectée par suite de raccordement à la distribution de la ville de nos installations de Gand-Sud et de Ledeborg.

L'éclairage électrique a été rétabli dans les locaux reconstruits du bâtiment des recettes incendié de la gare de Tournai.

Les installations de la gare de Gand-Saint-Pierre, entamées en 1912, ont été complètement terminées par l'établissement de la lustrerie et de l'éclairage des quais.

L'emploi des lampes à fil métallique a été généralisé dans les installations d'éclairage électrique des stations et divers services des chemins de fer, ateliers, etc., de Tournai, Angleur, Chênée, Esschen; Liège-Guillemins, Ronet, Anvers-Nord, Arlon, Namur A-C. et Châtelineau.

Progressivement, nous obtenons ainsi un renforcement très sensible de l'éclairage tout en réduisant notablement les dépenses.

Toutes les extensions et modifications d'éclairage renseignées ci-dessus sont détaillées au tableau V ci-après.

Applications diverses.

Des pompes centrifuges électriques ont été installées à Tongres, Namur, Saint-Ghislain, Austruwecl-lez-Anvers et Ostende.

Un nouveau service hydraulique a été établi à Ledeborg-Melle. Il comprend :

A Melle, un poste de transformation 3,000/190 volts composé de 3 transformateurs triphasés, 3 moteurs asynchrones de 60 HP et 3 pompes triplex;

A Ledeborg, un poste de transformation de 6,000/3,000 volts composé de 4 transformateurs monophasés.

Un autre poste de transformation de 6,000/190 volts composé de 4 transformateurs monophasés a été mis en service à Ledeborg pour alimenter la remise et l'atelier.

L'électrification de la gare de Namur a été poursuivie, une sous-station a été équipée pour le service de la signalisation, la ligne d'alimentation de la pomperie électrique a été établie et celle-ci mise en service. Des indicateurs électriques de niveau ont été placés sur les châteaux d'eau de Jambes et Ronet.

Des installations de signalisation électrique ont aussi été réalisées à Gand-Saint-Pierre et Marchienne-au-Pont.

L'application de l'électricité à la force motrice a été étendue aux ateliers centraux de Namur et de Cuesmes.

Dans ce dernier atelier, il est procédé au remaniement à 220 v d'une grande partie des installations électriques.

Des foreuses portatives ont été fournies aux ateliers de Welkenraedt, Tournai, Verviers, Anvers-Nord et aux ateliers centraux de Gentbrugge, Namur, Luttre et Cuesmes.

Quatre ascenseurs électriques ont été installés à Gand Saint-Pierre et un à Gand Porte d'Anvers.

Des tracteurs pour plaque tournante ont été mis en service à Anvers-

Nord et Monceau-Formation; deux transformateurs rotatifs à Gand-Sud, un ventilateur électrique à Bruxelles-Nord et trois à Tournai; un appareil de dépoussiérage à Anvers-Central.

Ces divers engins sont renseignés au tableau VI ci-après.

En outre, un grand nombre de moteurs et dynamos ont été installés au cours de l'année 1913. Ils sont renseignés au tableau VII.

Installations électriques des services de la Marine, des Postes et des Télégraphes.

Les différents travaux effectués à ces installations au cours de l'année 1913 sont énumérés au tableau VIII ci-après.

Outre l'exécution des installations indiquées à ce tableau, un grand nombre de projets de nouvelles installations ont été élaborés et seront mis en exécution en 1914.

Les stations autonomes de l'hôtel central des Postes et Télégraphes de la place de la Monnaie et de l'hôtel central des Téléphones, rue de la Paille ont été mises hors service; les installations électriques de ces bâtiments ont été remaniées et raccordées provisoirement au réseau à basse tension de la ville de Bruxelles. Les circuits d'éclairage et de force motrice ont été séparés et sont contrôlés par des compteurs spéciaux. Les installations électriques de ces hôtels seront raccordées en 1914 au réseau alternatif à haute tension de la ville de Bruxelles.

L'installation de l'éclairage par incandescence des quatre nouveaux bureaux téléphoniques de l'agglomération bruxelloise, commencée en décembre 1913, sera achevée au début de 1914.

VII.

Traction électrique.

L'examen comparatif des différents systèmes de traction électrique exploités à l'étranger s'est poursuivi. Il a porté sur le conditionnement de la ligne de travail, sur le type de tracteur ainsi que sur la nature du courant appelé à le desservir.

VIII.

Exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

Les renseignements statistiques relatifs à l'exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu font l'objet des tableaux ci-annexés (n^{os} IX^A, IX^B, IX^C, IX^D, IX^E, IX^F).

(11)

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

(19)

RÈGLEMENT

de la Commission de réception des fournitures et travaux.

ARTICLE PREMIER. — La Commission de réception des fournitures et travaux faits à l'intervention de la direction de l'Électricité a pour attributions :

- 1° de donner avis à la direction sur les conditions insérées ou à insérer dans les cahiers des charges ;
- 2° de veiller au dépôt des plans, modèles, calibres ou échantillons et d'en assurer la remise aux adjudicataires et la conservation ;
- 3° de constater les dates de livraison et les quantités des divers objets fournis ;
- 4° de procéder ou faire procéder aux essais prévus aux contrats ;
- 5° de décider soit la réception définitive ou conditionnelle, soit l'ajournement, soit le rejet des travaux et fournitures ;
- 6° de veiller à ce que les quantités reçues n'outrepassent pas celles stipulées dans les marchés ;
- 7° d'assurer l'exécution des clauses de garantie et provoquer le remboursement des cautionnements dans la mesure résultant des contrats ;
- 8° de procéder aux réceptions provisoires aux lieux prévus aux contrats ;
- 9° de remettre aux adjudicataires et contractants, contre décharge, le double des modèles, échantillons, etc., après qu'ils ont apposé leur cachet sur les deux types, de tenir la main à la réintégration au dépôt de réception des dits objets en bon état ; de poursuivre le recouvrement de la valeur des modèles et calibres détériorés et jugés irréparables et de ceux non restitués, etc.

ART. 2. — Le siège de la Commission est à Bruxelles. Elle fonctionne, par délégation, en tous lieux prévus aux contrats.

ART. 3. — La Commission est composée :

- a) d'un président du rang hiérarchique IV, au moins ;
- b) d'un vice-président, du rang hiérarchique VI, au moins ;
- c) du chef du service des travaux ou de son délégué ;
- d) du chef du service des approvisionnements ou de son délégué ;
- e) du chef du laboratoire ;
- f) du chef des essais électriques ;
- g) du chef immédiat technique du lieu de réception ;
- h) en ce qui concerne les réceptions de travaux, du fonctionnaire chargé d'en assurer la surveillance.

ART. 4. — Le Président désigne, pour les séances, hors du siège, les fonctionnaires chargés de constituer la délégation. Lorsqu'il y a lieu à réception définitive, cette délégation doit comprendre au moins deux membres.

ART. 5. — L'examen des travaux et fournitures se fait simultanément

par les membres présents. Les délibérations sont prises à la majorité et sont actées sur le champ par procès-verbal du modèle ci-après (annexe). En cas de parité de voix, il y a lieu d'ajourner la décision et d'aviser sur le champ le Président.

Le vote peut être motivé.

ART. 6. — Les opérations dans les usines sont l'objet de rapports au Président. Ces rapports sont soumis à la Commission lors de la réception.

Il en est de même des essais faits aux laboratoires.

ART. 7. — Le triage des fournitures est assuré, en chaque lieu, par le membre local de la Commission de réception. Il dresse commande à l'atelier le plus voisin pour obtenir les aides compétents et les engins qui lui sont nécessaires.

Le même fonctionnaire prélève les échantillons à essayer, les frappe de marques qui en garantissent l'authenticité et en fait l'expédition sans tarder au laboratoire.

ART. 8. — Dans chaque lieu où se font habituellement des fournitures, la Commission est assistée, pour la partie administrative, par un fonctionnaire ou un agent qualifié secrétaire délégué exerçant à l'égard des objets présentés en réception et des modèles, calibres, etc., les fonctions d'économe; il est de plus chargé des écritures de la Commission locale.

ART. 9. — Le secrétaire délégué est responsable des plans, modèles ou échantillons qui lui sont confiés; il en tient inventaire en double d'après le modèle prescrit.

ART. 10. — Il constate les quantités d'objets envoyés à la réception, adresse aux fournisseurs les avis d'avaries ou de manquants ainsi que les récépissés des quantités trouvées, en passe inscription dans les registres des procès-verbaux des délibérations, et en assure le classement et l'emmagasinement.

ART. 11. — Il acte au registre des procès-verbaux les décisions de la Commission au fur et à mesure qu'elles sont prises; après clôture, il signe le procès-verbal et le soumet à la signature des membres présents.

Toute rectification d'un procès-verbal doit être faite à l'encre rouge et paraphée par les membres présents.

ART. 12. — Après réception, il contrôle les quantités reçues, celles qui sont ajournées et celles qui sont rebutées et prend toutes mesures nécessaires pour en éviter la confusion.

Dans les 48 heures de la réception, il dresse deux expéditions du procès-verbal (1), les certifie conforme et en adresse l'une au chef de dépôt qui doit prendre en charge, l'autre à la direction de l'Électricité avec, en annexes, les factures-récépissés des fournisseurs.

(1) Le procès-verbal relatif aux fournitures ne donnant pas lieu à prise en charge (art. 15) est dressé en simple expédition.

Sur la proposition du Président, il peut leur être alloué une indemnité trimestrielle qui, cumulée avec celle afférente à une autre délégation identique, ne peut dépasser 150 francs.

Art. 17. — En l'absence de secrétaire délégué dans le lieu de réception, les fonctions en sont remplies par le fonctionnaire chargé de la surveillance des travaux ou, s'il n'en existe pas, par un membre à désigner par le Président.

Approuvé,

Bruxelles, le 8 mars 1911.

Le Ministre des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes,

CH. DE BROQUEVILLE.

PROCÈS-VERBAL

DIRECTION DE L'ÉLECTRICITÉ

Fournitures et Travaux

N°

Nous soussignés, membres de la Commission de réception des fournitures et travaux
nous sommes réunis à

, le

19 , à l'effet de procéder à l'examen

et, s'il y a lieu, à la réception des articles énumérés ci-dessous, savoir :

| Dates d'entrée | Numéros d'ordre | NOMS des fournisseurs ou lieux de provenance | Quantités déclarées | DÉSIGNATIONS DES OBJETS | | Unité | QUANTITÉS | | | | Numéros des avis ou cahiers des charges | Numéros des lots | OBSERVATIONS ou MOTIFS des ajournements et des refus | Prix de l'adjudication | Montant | Prix du tarif | Montant |
|----------------|-----------------|---|---------------------|----------------------------|---------------|-------|------------|-----------|-----------|----------|---|------------------|--|------------------------------|---------|------------------|---------|
| | | | | No du tarif | Dénominations | | présentées | acceptées | ajournées | refusées | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

B

(16)

Nous déclarons accepter les articles désignés dans la colonne n° 9 ci-dessus, qui ont été reconnus satisfaire aux clauses et conditions du cahier des charges ou contrats, en vertu
desquels les fournitures ou travaux ont été effectués, et nous invitons en conséquence, Monsieur
à en prendre immédiatement livraison, et à les prendre en charge.

Dressé à

, les jour, mois et an que dessus.

Le soussigné, chef de dépôt comptable, déclare avoir pris en charge les objets désignés dans
la colonne n° 9, sauf les différences constatées par le procès-verbal rectificatif n°
en date du

Pour copie conforme :

LE SECRÉTAIRE,

RÈGLEMENT

de la Commission de la revision du matériel

ARTICLE PREMIER. — La Commission de révision du matériel a pour attribution :

1° d'examiner, chaque fois qu'elle y est invitée par la Direction de l'Électricité, les chaudières, machines motrices, dynamos génératrices, moteurs électriques, tracteurs et en général les objets ou groupes d'objets similaires de matériel en service d'une valeur supérieure à 500 francs, pour lesquels des propositions de mise hors de service sont parvenues à la Direction de l'Électricité ;

2° de donner son avis concernant ces propositions, en indiquant, le cas échéant, les mesures, telles que réparations, transformations ou autres, moyennant lesquelles le matériel pourrait être maintenu en service, en tout ou en partie et la dépense approximative qu'entraînerait l'exécution de ces mesures.

ART. 2. — La Commission est composée :

- a) d'un fonctionnaire technique de la Direction de l'Électricité, à désigner par le chef de cette Direction ;
- b) du chef du 2^e service (Travaux) ;
- c) du chef du 3^e service (Exploitation) ;
- d) du chef immédiat technique du lieu où se tient la réunion de la commission.

La présidence est exercée par le fonctionnaire de rang hiérarchique le plus élevé, et à rang égal par le plus ancien dans le grade.

Les fonctions de secrétaire sont remplies par le fonctionnaire de rang hiérarchique le moins élevé, et à rang égal par le moins ancien dans le grade.

ART. 3. — La commission se réunit et fonctionne à l'atelier central de Bruxelles Quartier-Léopold et en tout autre endroit désigné par la Direction de l'Électricité.

ART. 4. — L'examen des objets est fait simultanément par tous les membres présents.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix et actées sur le champ par un procès-verbal. Lorsqu'il y a parité de voix pour et contre une proposition, le procès-verbal en fait mention.

Le procès-verbal est signé séance tenante par tous les membres présents. Tout membre a le droit de faire inscrire au procès-verbal les motifs de son vote.

ART. 5. — Le procès-verbal, avec tous les renseignements utiles à l'appréciation des délibérations, est envoyé par le secrétaire de la commission à la Direction de l'Électricité au plus tard le deuxième jour après le jour de la réunion.

ART. 6. — L'ordre des réunions et les autres points relatifs au fonctionnement de la commission sont réglés par la Direction de l'Électricité.

Bruxelles, le 19 février 1912.

Le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,

Ch. DE BROQUVILLE.

(19)

ANNEXE III.

*Prix de revient de l'énergie électrique produite
dans les usines du chemin de fer en 1913.*

N° III. — Prix de revient de l'énergie électrique produite

| USINES DE : | DÉPENSES. | | | | |
|------------------------------|-------------------------|------------|---------------|----------------------------|--|
| | Charges financières. | Matières. | Main-d'œuvre. | Réparation du matériel. | Entretien et réparation des bâtiments. |
| | Francs | Francs | Francs | Francs | Francs |
| Malines A. C. | 55,534 63 | 100,807 57 | 20,094 70 | 558 79 | 456 70 |
| Berchem | 17,812 94 | 50,458 38 | 10,098 60 | 378 81 | 619 88 |
| Namur A. C. | 20,572 23 | 46,424 65 | 6,217 67 | 4,445 00 | » |
| Quaregnon Central | 16,765 12 | 45,300 49 | 11,361 50 | 2,421 71 | » |
| Anvers-Nord | 10,924 97 | 40,362 17 | 8,360 95 | 258 50 | 571 64 |
| Anvers-Sud. | 8,750 76 | 48,452 55 | 6,565 00 | 2,526 27 | 500 00 |
| Montignies | 11,244 06 | 30,321 19 | 8,731 60 | 126 61 | 2,355 34 |
| Charleroi-Sud | 11,518 08 | 35,849 52 | 10,380 44 | 1,854 28 | 9 15 |
| Gand-Sud | 18,390 55 | 26,767 76 | 9,498 50 | 941 48 | » |
| Arlon | 7,600 70 | 24,669 67 | 6,850 75 | 26 31 | » |
| Mon | 4,571 23 | 20,505 26 | 6,060 05 | 172 65 | » |
| Liège-Guillemins | 7,674 43 | 14,137 76 | 7,082 90 | 7,670 26 | 79 08 |
| Rouet | 6,611 01 | 12,129 70 | 7,759 90 | » | » |
| Eschen. | 5,621 95 | 12,186 13 | 8,568 18 | 205 19 | » |
| Welkenraedt | 7,248 19 | 20,516 77 | 5,651 40 | 951 09 | » |
| Ans | 5,756 65 | 12,905 94 | 6,856 82 | 816 91 | 48 15 |
| Cuesmes A. C. | 2,799 18 | 9,536 79 | 2,249 14 | 327 95 | 240 00 |
| Saint-Nicolas | 2,539 48 | 5,027 74 | 6,197 80 | 10 20 | 50 00 |
| Courtrai. | 5,920 50 | 18,135 87 | 5,679 70 | 1,161 24 | 8 40 |
| Marchienne-au-Pont | 6,145 87 | 8,560 76 | 5,100 75 | » | » |
| Luttre A. C. | 3,941 15 | 4,987 25 | 1,935 45 | 179 53 | 26 52 |
| Ath. | 4,772 71 | 8,505 94 | 8,655 95 | 3,075 15 | 120 » |
| Renory | 2,659 68 | 5,974 51 | 4,059 05 | 476 46 | » |
| Haine-Saint-Pierre | 4,050 36 | 9,008 84 | 2,481 05 | 7,315 44 | » |
| Alost. | 2,597 51 | 11,284 15 | 5,277 60 | 34 65 | » |
| Hoboken | 898 12 | 10,285 21 | 905 94 | » | » |
| Lodelinsart. | 1,582 41 | 8,015 22 | 5,327 47 | 353 30 | » |
| Saint-Michel | 1,024 94 | 5,920 96 | 995 20 | 245 88 | » |
| Cuesmes A. C. H. W. | 2,242 21 | 765 92 | 378 50 | » | » |
| TOTAL: | 253,471 45 | 643,377 65 | 180,328 92 | 36,291 54 | 3,040 84 |

dans les usines du chemin de fer en 1913.

| | | | Puissance | Production | Consommation | Consommation | Coût |
|---------------|-----------------|----------------------|--------------------|------------|------------------|--------------------------|------------------|
| Frais divers. | Frais généraux. | DÉPENSES TOTALES. | maxima débitée. | totale. | dans l'usine. | en dehors de l'usine. | Du kwh utile. |
| Francs. | Francs. | Francs. | Kw. | Kwh. | Kwh. | Kwh. | Centimes. |
| | 9,755 02 | 185,047 41 | 948,000 | 2,062,165 | 108,542 | 1,953,025 | 9.47 |
| " | 4,924 45 | 81,293 06 | 165,900 | 881,682 | 13,879 | 867,805 | 9.71 |
| 11 37 | 4,567 89 | 82,238 79 | 387,000 | 671,835 | 324 | 671,511 | 12.25 |
| 349 44 | 4,754 63 | 80,952 69 | 540,000 | 669,623 | 23,670 | 645,953 | 12.57 |
| " | 3,964 26 | 64,342 40 | 157,850 | 564,587 | 4,850 | 559,737 | 11.40 |
| 219 87 | 4,471 21 | 71,265 64 | 95,400 | 552,045 | 4,625 | 527,420 | 21.77 |
| 1,532 05 | 3,216 50 | 57,525 33 | 98,000 | 524,225 | 16,956 | 507,267 | 18.72 |
| 303 85 | 5,710 18 | 61,603 48 | 81,450 | 296,294 | 4,779 | 291,515 | 21 13 |
| 698 72 | 5,052 50 | 59,529 31 | 78,000 | 286,418 | 4,840 | 281,578 | 21.07 (1) |
| " | 2,522 35 | 41,680 78 | 80,000 | 215,580 | 1,321 | 214,259 | 19.44 |
| " | 2,158 88 | 53,446 12 | 66,000 | 214,507 | 1,201 | 213,306 | 15.68 |
| 2,142 39 | 2,488 99 | 41,275 81 | 55,775 | 201,619 | 3,310 | 198,309 | 20.85 |
| 15 00 | 1,590 76 | 28,086 57 | 59,075 | 184,545 | 43,096 | 141,449 | 19.85 |
| " | 1,677 40 | 28,266 85 | 59,600 | 179,182 | 4,435 | 174,727 | 16.20 |
| 110 53 | 2,052 74 | 56,510 72 | 84,000 | 175,588 | 1,666 | 173,922 | 21 " |
| 485 02 | 1,574 59 | 26,124 08 | 63,250 | 161,622 | 1,829 | 159,793 | 16.30 |
| " | 988 47 | 16,145 51 | 96,880 | 148,445 | " | 148,445 | 10.87 |
| 457 48 | 939 46 | 15,222 16 | 44,010 | 116,687 | 3,200 | 113,487 | 10.60 |
| " | 1,997 98 | 32,901 49 | 41,950 | 116,173 | 1,079 | 115,094 | 28.58 |
| " | 1,078 52 | 20,703 02 | 30,000 | 89,460 | 3,308 | 86,152 | 24.17 |
| " | 370 14 | 11,638 00 | 52,624 | 84,194 | " | 84,194 | 15.82 |
| " | 1,386 80 | 23,491 53 | 53,600 | 74,781 | 2,073 | 72,708 | 32.31 |
| 55 01 | 845 20 | 14,089 91 | 16,100 | 63,042 | 2,637 | 60,405 | 23.29 |
| 19 40 | 1,505 82 | 24,578 89 | 19,800 | 61,816 | 1,671 | 60,145 | 33.78 |
| " | 1,327 71 | 20,521 62 | 18,425 | 59,913 | " | 59,913 | 54.25 |
| " | 832 56 | 12,921 83 | 35,115 | 50,935 | " | 50,935 | 23.34 |
| " | 1,085 67 | 16,373 97 | 11,632 | 44,800 | 969 | 43,831 | 37.40 |
| " | 412 63 | 6,606 61 | 11,000 | 16,634 | " | 16,634 | 59.71 |
| " | 91 37 | 3,475 80 | 22,540 | 7,340 | 18 | 7,322 | 47.46 |
| 6,420 11 | 69,314 68 | 1,200,445 19 | " | 8,385,671 | 256,498 | 8,129,173 | 14.77 |

(1) Supprimé au cours de 1913.

(23)

ANNEXE V.

*Extensions et modifications de l'éclairage électrique des gares
et dépendances.*

| SERVICES. | Lampes à filament de carbone. | | | | | | | | | | Lampes à fil métallique. | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|-----------|--------------------------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| | Installations. | | | | | Suppressions. | | | | | Installations. | | | | | | | | | | | |
| | 7 hg. | 10 hg. | 12 hg. | 16 hg. | Total. | 10 hg. | 16 hg. | 20 hg. | 32 hg. | Total. | 10 hg. | 16 hg. | 20 hg. | 25 hg. | 32 hg. | 50 hg. | 100 hg. | 200 hg. | 300 hg. | 600 hg. | Total. | |
| Hérent | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 48 |
| Erquennes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 |
| Waereghem | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 |
| Rivage | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| Poulseur | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| Perwez | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 41 |
| Gand Porte d'Anvers | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 116 |
| Trooz | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 |
| Ath | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 18 |
| Rouet | | | | | | | | | | 74 | | | | | | | | | | | | 74 |
| Liège-Guillemins | | | | | | 18 | 174 | 13 | 3 | 240 | | | | | | | | | | | | 218 |
| Nessonvaux | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| Ans | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 |
| Esneux | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| Fleurus | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| Saint-Michel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 |
| Spa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14 |
| Angleur | | | | | | | 146 | | | 146 | | | | | | | | | | | | 145 |
| Chênée | | | | | | | 94 | | | 94 | | | | | | | | | | | | 95 |
| Esschen | | | | | | 47 | 62 | | | 109 | | | | | | | | | | | | 116 |
| Welkenraedt | | | | 25 | | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | 54 |
| Tongres | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 262 |
| Tournai | | | | | | 80 | | | | 80 | | | | | | | | | | | | 296 |
| Charleroi-Quai | | 2 | | | | 2 | | 2 | | 2 | | | | | | | | | | | | |
| Sottegem | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| Junet-Brûlotte | | | | 3 | | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| Ostende-Quai | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.003 |
| Wavre | | | | | | 10 | 63 | | | 73 | | | | | | | | | | | | 76 |
| Anvers-Nord | | | | | | | 52 | | 50 | 102 | | | | | | | | | | | | 174 |
| Péruwelz | | | | | | | 11 | | 6 | 17 | | | | | | | | | | | | 86 |
| Arlon | | | | | | 24 | 349 | | | 373 | | | | | | | | | | | | 405 |
| Charleroi-Sud | 28 | | 55 | 121 | | 204 | 4 | 329 | | 333 | | 17 | | | | | | | | | | 144 |
| Repinster | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| Luttre | | | | 4 | | 4 | | 4 | | 4 | | | | | | | | | | | | 19 |
| Marchienne-au-Pont | | | | 2 | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | 19 |
| Gand-Saint-Pierre | | 7 | | 12 | | 19 | | | | | | | | | | | | | | | | 602 |
| Gand-Est | | | | | | | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | |
| Lede-erg. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gand Sud | | | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | 42 |
| Melle | | | | | | | | 6 | | 6 | | | | | | | | | | | | 4 |
| Neckerspoel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 139 |
| Saint-Nicolas-Waes | | | | | | | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | 10 |
| Gentbrugge | | | | | | | | 6 | | 6 | | | | | | | | | | | | 25 |
| Zele | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 |
| Namur(atelier central) | | | | | | 404 | | | | 404 | | 328 | | | | | | | | | | 443 |
| Mouscron | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 160 |
| Hoboken | | | | 16 | | 16 | | | | | | | | | | | | | | | | 5 |
| Anvers-Sud | | | | | | | | 5 | | 5 | | | | | | | | | | | | 18 |
| Bruxelles-Nord | | | | | | | | 25 | | 25 | | | | | | | | | | | | 45 |
| Schaerbeek | | | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | 215 |
| Bruxelles-Midi | | | | | | | | 124 | | 124 | | | | | | | | | | | | 142 |
| — Hôtel des ch. de fer. | | | | | | | | | 23 | 23 | | | | | | | | | | | | 138 |
| — Tour et Taxis | | | | 60 | | 61 | | | | | | | | | | | | | | | | 69 |
| — Ouest | | | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | 4 |
| Eterbeek | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 31 |
| Bruxelles, r. de Trèves | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 40 |
| Louvain | | | | 171 | | 171 | | | | | | | | | | | | | | | | 1.529 |
| Mons | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 56 |
| Monceau formation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 290 |
| Bruxelles-Q.-L. | | | | | | | | 7 | | 7 | | | | | | | | | | | | 112 |
| Quaregnon (central) | | | | | | | | 50 | 15 | 65 | | | | | | | | | | | | 65 |
| Jemappes | | | | | | 36 | 63 | | | 99 | | 5 | | | | | | | | | | 104 |
| Cuesmes | | | | 4 | | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | 4 |
| Courtrai | | | | | | | | 69 | 3 | 74 | | | | | | | | | | | | 79 |
| Malines | | | | | | | | 16 | 1 | 17 | | | | | | | | | | | | 203 |
| Montignies | | | | 2 | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | 76 |
| Châtelineau | | | | | | 79 | 52 | | | 131 | | | | | | | | | | | | 137 |
| Anvers-cent.-Bucchem | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 98 |
| Namur-Station | | | | 10 | | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | 921 |
| Tilff | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 21 |
| Lodelinsart | | | | | | | | | | 11 | | | | | | | | | | | | 11 |
| Terbaegen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 18 |
| Totaux. | 28 | 9 | 83 | 433 | | 1 526 | 702 | 1 785 | 24 | 105 2 616 | 18 449 | | 3 661 | 4 2 579 | 700 | 200 | | | | | 4 9 615 | |

(1) Lampe à vapeur de mercure.

ANNEXE VI. — *Engins actionnés électriquement*

| SERVICES. | Pompe centrifuge. | Foreuse portative. | Ascenseur. | Tracteur pour plaque tournante. |
|-------------------------------------|-------------------|--------------------|------------|---------------------------------|
| Tongres | 2 | » | » | » |
| Welkenraedt | » | 1 | » | » |
| Tournai | » | 1 | » | » |
| Gand-Porte d'Anvers | » | » | 1 | » |
| Anvers-Nord | » | 1 | » | 1 |
| Gand-Saint-Pierre | » | » | 4 | » |
| Ledeberg | » | » | » | » |
| Gand-Sud | » | » | » | » |
| Marchienne-au-Pont | » | » | » | » |
| Melle | 3 | » | » | » |
| Saint-Ghislain | 1 | » | » | » |
| Gentbrugge | » | 2 | » | » |
| Namur (atelier central) | » | 8 | » | » |
| Bruxelles-Nord | » | » | » | » |
| Monceau-formation | » | » | » | 1 |
| Louvain (atelier central) | » | » | » | » |
| Cuesmes (atelier central) | » | 2 | » | » |
| Anvers (central) | » | » | » | » |
| Totaux. | 6 | 15 | 5 | 2 |

- (1) Les moteurs et les générateurs ont respectivement une puissance de 13 HP. sous 190 volts et de 7.7 kw. sous 220 volts.
- (2) Quatre de ces transformateurs ont une puissance de 23 KVA avec rapport de transformation de 6000/110 volts.
- (3) Transformateurs rotatifs de 440 V-20 A-110/165 V.
- (4) Transformateurs de 50 KVA avec rapport de transformation de 3500/190 V.
- (5) Moteurs-générateurs de 240 V 40 A 70/110 V.

mis en service au cours de l'année 1913.

| Groupe moteur générateur. | Transformateur monophasé. | Transformateur rotatif. | Transformateur triphasé. | Ventilateur. | Groupe égalisateur. | Appareil de dépoissierage. |
|---------------------------------|------------------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------|------------------------|----------------------------------|
| » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » |
| 2 (1) | » | » | » | » | » | » |
| » | 8 (2) | » | » | » | » | » |
| » | » | 2 (3) | » | » | » | » |
| 2 (5) | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | 3 (4) | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 1 | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | 4 | » |
| » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | 1 |
| 4 | 8 | 2 | 3 | 1 | 4 | 1 |

110/70 volts.

les quatre autres ont une puissance de 40 KVA avec rapport de transformation de 6000/3500 volts.

ANNEXE VII. — Moteurs et dynamos mis en

| INSTALLATIONS. | 1/2 HP | 1 HP | 1 1/2 HP | 2 HP | 2 1/2 HP | 2.7 HP | 2.8 HP | 3 HP | 4.2 HP | 5. HP | 7 HP | 7 1/2 HP | 8 HP | 9 HP | 10 HP |
|-------------------------------------|--------|------|----------|------|----------|--------|--------|------|--------|-------|------|----------|------|------|-------|
| Aus | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Saint-Michel | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » |
| Anvers-Nord | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » |
| Melle | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Gand-Sud | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ledeberg | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Marchienne-au-Pont | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Geatbrugge | » | » | » | 5 | » | 3 | 3 | » | 1 | 2 | 3 | » | » | » | » |
| Namur (atelier central) | » | » | » | » | 6 | » | » | » | » | 3 | » | 1 | » | » | » |
| Schaerbeek | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 |
| Monceau-formation | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 | » | 1 | » | » | » |
| Louvain (atelier central) | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | 4 | » | » | » | » | 3 |
| Cuesmes (atelier central) | » | 1 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » |
| Malines (atelier central) | 4 | » | » | 11 | » | » | » | 1 | » | 1 | » | » | 3 | » | » |
| Montignies | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Châtelineau | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Berchem | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Namur-Station | » | » | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | 1 |
| Totaux | 5 | 2 | 1 | 18 | 6 | 3 | 3 | 5 | 1 | 13 | 3 | 4 | 3 | 1 | 5 |

Nombre total de moteurs : 112 moteurs.
Puissance de ces moteurs en chevaux : 1225,7 chevaux.

service au cours de l'année 1913.

| 12 HP | 15 HP | 16 HP | 18 HP | 20 HP | 25 HP | 30 HP | 33 HP | 35 HP | 36 HP | 40 HP | 48 HP | 60 HP | Observations. |
|-------|-------|-------|-------|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|-------|------------------|---|
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3 ⁽¹⁾ | (¹) Moteurs asynchrones triphasés de 190 V, 50 périodes. |
| » | » | » | » | 2 ⁽¹⁾ | » | » | » | » | » | 1 ⁽¹⁾ | » | » | (¹) Moteurs asynchrones triphasés de 290 V, 50 périodes. |
| 2 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| 2 | 1 | 1 | 4 | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| » | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| » | 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| » | 2 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | |
| 3 | » | » | » | » | 4 | 2 | 1 | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | 1 | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| » | » | » | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | » | » | |
| 9 | 4 | 2 | 4 | 5 | 4 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | |

(4)

PARTIE C.

MARINE

9

MARINE

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine se répartit comme suit :

| | Fin 1913. | Fin 1912. | DIFFÉRENCES pour 1913. |
|--|-----------|-----------|---------------------------|
| Bateaux à vapeur | 26 | 24 | + 2 |
| Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges | 32 | 30 | + 2 |
| Garde-pêche et navires-école | 4 | 4 | — |
| Embarcations à vapeur ou avec moteur à essence | 9 | 8 | + 1 |
| TOTAUX. | 71 | 66 | + 5 |
| Canots | 237 | 221 | + 16 |
| Radeaux de sauvetage | 18 | 18 | — |

Les deux nouveaux paquebots à turbines commandés en 1911 — le *Stad Antwerpen* et le *Ville de Liège* — ont été fournis en 1913. Deux nouveaux bateaux-pilotes sont entrés en ligne à la station de Flessingue, en remplacement de deux unités perdues en mer en 1911. Enfin, la station des Bouches de l'Escaut a reçu en extension une embarcation à moteur pour le service de la rade.

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

| | Fin 1913. | Fin 1912. | Différences pour 1913. |
|--|-------------|-------------|---------------------------|
| Fonctionnaires, employés et agents. | 1,585 | 1,566 | + 19 |
| Huissiers, messagers et gens de service. | 18 | 16 | + 2 |
| Ouvriers | 240 | 240 | — |
| | <hr/> 1,843 | <hr/> 1,822 | <hr/> + 21 |

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I. p. C. 12. Le mouvement global des passagers a progressé d'une façon remarquable en 1913. Il était de 190,617 en 1912, il a atteint 253,893, soit une augmentation de 63,276 unités portant sur les différents postes du trafic.

Il y a à signaler spécialement les transports à prix réduit (excursions, sociétaires) qui se sont accrus d'une façon anormale. Ce résultat est dû à l'exposition de Gand, qui a attiré en Belgique un contingent particulièrement nombreux de visiteurs anglais.

Les relevés des billets vendus accusent :

| | |
|---------------------------------|--------------------|
| en trafic anglo-belge | 202,547 passagers. |
| en trafic de transit | 51,346 — |

En rapprochant ces chiffres de ceux de l'année précédente, on constate en trafic anglo-belge une augmentation de 45,782 unités, et en trafic de transit une plus-value de 17,494 unités.

On ne peut, toutefois, conclure d'après ces chiffres que les deux trafics suivent une marche parallèle, car les relevés statistiques ne donnent pas des indications qui reflètent la situation exacte des deux trafics; en effet, ainsi qu'il a été constaté dans des précédents rapports, il est forcément attribué dans ces relevés, au trafic anglo-belge, une grande quantité de billets entre Ostende et Douvres délivrés à des voyageurs de transit conjointement avec des billets d'agence système Cook ou avec des billets combinables du Verein.

Il a été délivré 91,277 billets de 1^{re} classe et 162,616 billets de 2^e classe, mais comme il a, en outre, été distribué 109,807 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, le nombre global de passagers de 1^{re} classe s'est élevé en réalité à 201,084 et celui des passagers de 2^e classe à 52,809 seulement.

La recette provenant du transport des voyageurs s'est élevée à fr. 1,831,168.25 en augmentation de fr. 399,464.30 sur celle de l'année précédente.

La recette du trafic des colis postaux, petits paquets et colis de messageries transportés par nos malles en 1913 s'est élevée à fr. 377,355.16, en augmentation de fr. 3,936.72 sur celle de l'année précédente.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1913 accusent, comparativement à ceux de 1912, les fluctuations suivantes :

| NATURE DES ENVOIS. | MOUVEMENT. | | | | RECETTES | | | |
|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------|----------|-----------|--------------------|---------------------|----------|--------|
| | NOMBRE DE COLIS | | POIDS | | en plus. Francs | en moins. Francs | | |
| | en plus. | en moins. | en plus. | en moins. | | | | |
| Colis postaux | de 3 kilogrammes et moins . . . | 40,741 | — | 122,223 | — | 10,183 23 | — | |
| | de plus de 3 à 5 kilogrammes. . . | 6,209 | — | 18,627 | — | 3,104 50 | — | |
| Petits colis | Express | de 5 kil. et moins . . . | 2,215 | — | 6,843 | — | 747 90 | — |
| | | de plus de 5 à 10 kil . . . | — | 552 | — | 3,724 | — | 679 77 |
| | | de plus de 10 kil. | — | — | 38,244 | — | 2,195 21 | — |
| | Grande vitesse. | — | — | — | 515,675 | — | 8,154 37 | — |
| | Tarif anglo-belge-suisse. | — | — | 1,189 | — | 44 70 | — | |

Le trafic, dans son ensemble, suit une marche ascendante.

Les paquebots ont accompli en 1915, 2,200 traversées, dont la durée moyenne a été de :

- 3 heures 16 minutes pour les paquebots type *San Breydel* ;
- 3 » 16 » le paquebot *Stad Antwerpen* ;
- 3 » 36 » les paquebots type *Princesse Clémentine* ;
- 5 » 43 » les paquebots *Rapide* et type *Princesse Henriette*.

Les frais d'exploitation sont en augmentation de 343,000 francs en chiffre rond, comparativement à l'exercice précédent. Cette augmentation provient d'une part, de la hausse du prix des charbons et d'une consommation plus forte de combustible résultant d'une utilisation plus grande des paquebots les plus rapides, et d'autre part, du paiement d'indemnités à la suite de la collision survenue entre le paquebot *Princesse Clémentine* et le voilier *Heimdal*.

II. p. C. 13.

Malgré cette majoration de dépenses, le résultat final de l'exploitation du service des paquebots se traduit par un écart de 62,000 francs en faveur de 1913. Cela provient de ce qu'en raison de l'affluence de voyageurs qui ont visité l'exposition de Gand, les recettes de 1913 sont en excédent de 405,300 francs sur celles de 1912, tandis qu'il n'y avait qu'une différence de 105,500 francs entre les recettes de 1912 et celles de l'exercice antérieur. Un résultat analogue a été enregistré en 1910 à l'occasion de l'exposition de Bruxelles.

Chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1,767.50, tandis qu'elle a procuré une recette directe de fr. 1,013.05; en 1912 ces chiffres avaient été respectivement de fr. 1,608.39 et fr. 827.30.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, le coût et le produit par kilomètre s'établissent comme suit :

| | 1913 | 1912 | Différence pour 1913 |
|------------------------------|-------|-------|-------------------------|
| Coût par kilomètre | 15.37 | 13.99 | + 1.38 |
| Produit direct par kilomètre | 8.81 | 7.20 | + 1.61 |

Si, aux recettes directes, on ajoute la part attribuée conventionnellement à la Marine, dans le produit postal, part qui a été évaluée à fr. 2,168,085.49 pour 1912 et à 2,158,950 francs pour 1913, les chiffres ci-dessus se modifient comme suit :

| | 1913 | 1912 | Différence pour 1913 |
|------------------------|----------|----------|-------------------------|
| Dépenses par traversée | 1,767.30 | 1,608.39 | + 158.91 |
| Recettes par traversée | 1,994.40 | 1,811.00 | + 183.40 |
| Coût par kilomètre | 15.37 | 13.99 | + 1.38 |
| Produit par kilomètre | 17.34 | 15.74 | + 1.60 |

Le premier des deux paquebots à turbines que le Gouvernement a commandés en 1911, la *Stad Antwerpen*, est entré en service le 11 août 1913; le second, la *Ville de Liège*, livré le 24 décembre suivant, sera mis en ligne en janvier 1914.

Le service administratif des paquebots, qui occupait un immeuble au centre de la ville, à Ostende, a été transféré dans les locaux de la gare maritime à proximité de l'embarcadère des malles.

§ 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II, p. C. 13. La dépense qui, en 1912, s'élevait à fr. 216,433.29, n'est que de fr. 203,029.05 en 1913. Cette diminution provient de frais moindres d'entretien du matériel.

Le tableau comparatif ci-après accuse une augmentation pour les différentes catégories de transports, sauf en ce qui concerne les animaux.

| | 1913 | 1912 | Différences pour 1913 |
|------------------|-----------|-----------|--------------------------|
| Passagers | 5,034,839 | 2,977,346 | + 57,493 |
| Animaux | 144,184 | 146,461 | — 2,277 |
| Colis | 1,529 | 1,505 | + 24 |
| Véhicules | 231,414 | 219,377 | + 12,037 |
| Coupons délivrés | 3,411,966 | 3,344,689 | + 67,277 |
| Suppléments | 23,691 | 23,070 | + 621 |
| Abonnements | 282 | 234 | + 48 |

II, p. C. 13. Ce développement du trafic a donné lieu à un accroissement de recettes de 8,250 francs.

. Un service auxiliaire de passage d'eau sera inauguré en juillet 1914. Il sera affecté exclusivement au transport des personnes et se fera au moyen de trois vedettes à vapeur de 25 mètres de longueur; ces steamers assureront un service intensif entre Anvers (Canal au Sucre) et la Tête de Flandre. A partir de 1915, le service sera assuré par sept bateaux.

§ 3. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.
(Chemin de fer.)

Les dépenses ont été supérieures de 6,000 francs à celles de l'exercice précédent, à cause de la hausse du prix des charbons. II, p. C. 13.

§ 4. — PILOTAGE.

L'année 1913 a marqué un nouvel accroissement du mouvement de la navigation sur Anvers. Le trafic s'est chiffré, à l'entrée et à la sortie, par 14,260 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, contre 14,021 en 1912, soit une différence en faveur de 1913 de 239 bâtiments ou 1.70 p. c. De même, le tonnage général pour Anvers est monté de 27,531,643 à 28,145,965 tonneaux, soit une augmentation de 794,322 tonneaux ou 2.90 p. c. environ.

Les autres ports du royaume sont également en progression sauf ceux de Zeebrugge, Louvain et Termonde qui sont en recul et celui de Bruxelles qui est resté stationnaire.

Il en résulte, pour l'ensemble, comme droit de pilotage, une augmentation de recettes de 231,500 francs, qui correspond à une majoration de dépenses de 257,000 francs, dont 19,000 francs pour le personnel et 238,000 francs pour le matériel. L'augmentation des dépenses s'explique, d'une part, par le remplacement d'un cutter de Nieupoort et l'armement de deux bateaux-pilotes, et d'autre part, par une charge plus grande résultant des travaux de radoub et d'entretien du matériel flottant. II, p. C. 13.

Les deux bateaux-pilotes commandés en 1911, en remplacement des goëlettes n^{os} 2 et 15, sont entrés en ligne en 1913. Un cutter en bois a été commandé pour la station de Nieupoort, en remplacement d'une unité en fer qui sera retirée du service. Des deux goëlettes en extension pour la station des Bouches de l'Escaut et dont il a été question au compte rendu précédent, l'une a été adjudgée et l'autre le sera dans le courant de 1914.

L'appontement pour l'amarrage des bateaux-pilotes de Zeebrugge, dont la construction a été annoncée l'année dernière, a été mis à la disposition du service de pilotage dans le courant du présent exercice.

D'autre part, le deuxième canot automobile destiné à l'échange des pilotes en rade de Flessingue a été mis en service; une troisième embarcation à moteur a été adjudgée et une quatrième unité de l'espèce sera commandée en 1914.

Un atelier de réparation pour moteurs a été installé à Flessingue. Il est pourvu des machines-outils indispensables pour permettre à l'ouvrier spécialiste qui y est détaché, d'effectuer les réparations les plus courantes.

Enfin, les bateaux-pilotes ont été pourvus de lampes pour signaux « Morse » et ils recevront, en outre, au début de 1914, de nouveaux fanaux perfectionnés.

Les recettes pour le passage aux écluses à Ostende, qui en 1912 s'élevaient II, p. C. 15

à fr. 5,640.51, ne sont plus que de fr. 505.94 en 1913. Cette diminution est le résultat non d'une décroissance du trafic, mais de l'application de la convention des 5/12 août 1912, conclue entre le Gouvernement et la ville d'Ostende, en vertu de laquelle cette dernière a obtenu notamment l'autorisation de percevoir à son profit, à partir du 1^{er} janvier 1913, les droits de passage aux écluses des bassins de commerce, laissant à l'État le seul produit des taxes au passage de l'écluse de Slijkens.

§ 5. — REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

II, p. C. 13. La recette de la remorque accuse une augmentation de 4,800 francs sur celle de 1912.

II, p. C. 13. D'autre part, les charges ont été réduites de 26,000 francs environ. Cela provient de ce que l'exercice 1912 a eu à supporter les frais d'un radoub complet du grand remorqueur.

§ 6. — POLICE MARITIME.

II, p. C. 13. Le mouvement de la navigation en 1913 accusant un accroissement comparativement aux chiffres de 1912, les droits de police maritime devraient normalement suivre une progression analogue. Cependant, le chiffre de la recette est inférieur de 3,400 francs à celui de 1912. Cet écart provient de la suppression, à partir du 1^{er} octobre 1913, du transbordement des poudres et fusées que les bâtiments de commerce ont à bord pour leurs propres besoins.

II, p. C. 15. La dépense est restée stationnaire (fr. 120,258.09 en 1913, pour fr. 119,736.20 en 1912).

Les deux vedettes à vapeur pour le nouveau service de surveillance de l'Escant et dont l'acquisition a été annoncée au compte rendu précédent, seront livrées en 1914. L'administration fera en outre l'acquisition d'une troisième vedette, qui sera à moteur.

L'administration de la marine met la dernière main à une nouvelle réglementation qui modifiera notamment les taxes de police maritime et aura donc pour effet de faire subir une nouvelle fluctuation à la recette. Elle supprimera le droit de mutation; portera à un an la validité du rôle d'équipage, quel que soit le nombre de mutations; modifiera les conditions d'enrôlement et autorisera le capitaine, dans des circonstances spéciales et en tenant compte de certaines prescriptions, à embarquer des marins sans l'intervention du commissaire maritime; elle permettra, en outre, moyennant le paiement d'une taxe spéciale, d'enrôler et de licencier, aussi bien la nuit que le jour, des équipages belges, soit à bord des navires mêmes, soit dans bureaux établis par les armateurs à proximité des postes d'accostage.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. — PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

Le balisage et l'éclairage de l'Escaut ont été améliorés ; certains feux de l'Escaut, notamment, ont été augmentés d'intensité.

Un ponton en acier pour le transport des réservoirs à gaz destinés à l'alimentation des bouées lumineuses de l'Escaut, a été adjugé et pourra être mis en service au début de l'année prochaine.

Les bateaux-phares *Westhinder* et *Wandelaar* seront pourvus prochainement de la télégraphie sans fil.

Les dépenses sont en augmentation de 70,000 francs environ. Cette différence provient : 1^o de l'acquisition d'un ponton avec accessoires ; 2^o des améliorations apportées au balisage et à l'éclairage de l'Escaut ; 3^o de l'acquisition d'appareils d'éclairage et de réservoirs à gaz de réserve, et 4^o des charges plus lourdes du chef de réparation et d'entretien des feux et bouées. II, p. C. 15.

§ 2. — ÉCOLES DE NAVIGATION.

Le nombre des élèves ayant fréquenté les cours des écoles de navigation s'est élevé, en 1913, à 255, contre 214 en 1912. Il a été alloué 38 bourses, 19 demi-bourses et 1/4 de bourse ; l'année précédente, il avait été accordé 52 bourses et 7 demi-bourses.

Nombre des diplômes conférés :

| | 1913. | 1912. |
|--------------------------|-------|-------|
| Long cours | 149 | 123 |
| Cabotage | 6 | 9 |
| Patron-pêcheur | 8 | 7 |

Le cours de navigation à Nieuport, spécialement destiné aux pêcheurs, a été suivi par 4 élèves, soit un de moins qu'en 1912.

53 élèves ont fréquenté les cours spéciaux de machines à vapeur marines annexés aux écoles de navigation ; il y en avait eu 56 l'année précédente. Il a été décerné 4 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 7 de mécaniciens de 2^e classe.

Les dépenses sont en diminution de 2 100 francs sur celles de 1912. Cette différence provient, d'une part, d'une réduction du nombre des bourses d'études et, d'autre part, d'une charge moindre des frais d'entretien des locaux. II, p. C. 15.

Une réorganisation des écoles de navigation sera réalisée dans le courant

de l'année prochaine. Elle comportera le développement et la modernisation de l'enseignement et entraînera un accroissement des charges, par suite notamment de l'extension du corps professoral, du perfectionnement du matériel didactique et de l'augmentation des bourses d'études.

* * *

A partir de 1914, l'administration de la Marine assurera la surveillance des navires-écoles de l'Association maritime belge et elle aura à subsidier cette institution sur les fonds de son budget.

§ 3. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD
ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Les garde-pêche *Ville d'Anvers* et *Ville d'Ostende* ont, comme les années antérieures, été affectés, alternativement et d'une manière quasi-permanente, à la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

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.

II, p. C. 13.

La dépense est inférieure de près de 3.000 francs à celle de l'exercice précédent, par suite une réduction des charges d'entretien et de renouvellement du matériel.

Le service des garde-pêche est en voie de réorganisation, notamment en ce qui concerne les points suivants :

1° Ordre méthodique des croisières en vue d'approprier celles-ci plus utilement aux besoins de notre pêche nationale, et à cette fin régler les voyages ainsi que les visites dans les ports étrangers ;

2° Organisation d'enquêtes et d'informations commerciales par le commandant du garde-pêche ayant pour objectif l'intérêt de nos armateurs à la pêche et de nos négociants en poisson ;

3° Entente avec la commission provinciale de la pêche maritime et les chambres de commerce intéressées au sujet de la publicité de ces informations.

* * *

A partir de 1914, l'administration de la Marine reprendra huit écoles de pêche du littoral et un laboratoire de recherches annexé à l'une de celles-ci.

Seront encore transférés à la Marine dans le courant de 1914 :

1° La commission de la pêche maritime, qui a notamment dans ses attributions l'organisation des examens en vue de l'octroi des bourses d'apprentissage aux patrons et aux mousses de la pêche ;

2° Le comité de mariculture ;

3° Le comité de mytilculture.

§ 4. — SAUVETAGE.

Les accidents de mer n'ont pas été fréquents sur nos côtes pendant l'exercice écoulé. Le personnel des secours maritimes n'a pas eu à intervenir.

Par contre, le personnel de la goëlette n° 8, de la station des Bouches de l'Escaut, parvint à sauver quinze hommes d'équipage d'un vapeur allemand qui, à la suite d'une voie d'eau, se trouvait en détresse dans les parages du bateau-phare *Wandelaar*. Ce vapeur, quoiqu'étant fortement immergé déjà et ayant son pont balayé par les vagues, put être conduit dans la passe du Zand et remorqué ensuite dans le port de Zeebrugge, grâce au dévouement de deux pilotes belges.

Le bâtiment du sauvetage, situé à l'ouest du port d'Ostende, a été pourvu d'installations sanitaires modernes.

La station de Nieuport a été dotée d'un nouveau canot, de dimensions plus grandes que celui dont on disposait antérieurement pour le passage du chenal; des daviers ont été installés pour suspendre cette embarcation, aux fins de la mieux conserver et de la tenir prête à toute éventualité.

Enfin, le canot à moteur de Zeebrugge a été armé d'un appareil porte-amarre.

Le budget a eu à supporter une dépense supplémentaire de plus de 6,000 francs du chef de l'augmentation du taux du traitement des préposés au sauvetage et du relèvement des taux des permanences du personnel. A l'avenir cette amélioration se traduira par une augmentation annuelle de dépenses de 14,000 francs.

II, p. C. 15.

Par contre, l'article matériel est en diminution de près de 4,000 francs par suite d'une charge moindre des frais d'entretien.

§ 5. — CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MARINE.

Bien que les jetons de présence et les frais de déplacement des membres de cette institution soient en augmentation, les dépenses accusent une diminution de 1,400 francs. Cela provient de ce que l'exercice 1912 a eu à supporter les charges résultant de la représentation du conseil au congrès international de navigation à Philadelphie.

II, p. C. 15.

IV.

Résultats financiers.

Comparativement à 1912, les recettes et les dépenses sont en augmentation respectivement de fr. 643,344.34 et de fr. 631,985.65, soit dans l'ensemble une différence de fr. 11,358.69 en faveur de 1913.

II, p. C. 15.

L'excédent des dépenses sur les recettes est de fr. 1,765,564.64. Mais si l'on tient compte de la part conventionnelle de la Marine dans le produit postal de la ligne Ostende-Douvres, la situation financière se traduit par un excédent de près de 400,000 francs des recettes sur les dépenses. D'ailleurs, une forte partie des dépenses ne se rapporte pas à des services d'exploitation mais sont d'ordre public.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1915 et 1912.

| | NOMBRE. | | | MOUVEMENT. | | | RECETTE. | | | |
|--|----------------------------------|------------------------|------------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------|
| | ANNÉES. | | Différences pour 1913. | ANNÉES. | | Différences pour 1913. | ANNÉES. | | Différences pour 1913. | |
| | 1913. | 1912. | | 1913. | 1912. | | 1913. | 1912. | | |
| Voyageurs. | Billets simples. | 1 ^{re} classe | " | " | 25,872 | 20,768 | + 4,104 | 231,309 60 | 193,142 40 | +38,167 20 |
| | | 2 ^e — | " | " | 52,946 | 43,429 | + 9,517 | 370,622 " | 304,003 " | +66,619 " |
| | Id. pour enfants (prix réduits). | 1 ^{re} classe | " | " | 2,019 | 1,535 | + . 484 | 11,407 30 | 8,360 50 | + 3,046 80 |
| | | 2 ^e — | " | " | 5,918 | 4,071 | + 1,847 | 24,799 60 | 16,731 90 | + 8,067 70 |
| | Billets aller-retour. | 1 ^{re} classe | " | " | 12,290 ⁽⁴⁾ | 10,424 | + 1,866 | 91,640 30 | 77,658 80 | +13,981 70 |
| | | 2 ^e — | " | " | 32,672 ⁽¹⁾ | 28,278 | + 4,394 | 182,963 20 | 158,316 80 | +24,646 40 |
| Id. (prix réduits). | 1 ^{re} classe | " | " | 52,098 ⁽¹⁾ | 32,250 | + 19,848 | 256,339 45 | 160,941 40 | +95,398 05 | |
| 2 ^e — | " | " | " | 71,060 ⁽¹⁾ | 49,852 | + 21,218 | 278,921 30 | 201,028 40 | +77,892 90 | |
| Abonnements | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| Régates excursionnistes | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe | 109,807 | 87,520 | + 22,278 | " | " | " | 274,517 50 | 218,823 75 | +55,693 75 | |
| Petites cabines | 865 | 496 | + 369 | " | " | " | 6,053 " | 3,472 " | + 2,583 " | |
| Grandes cabines | 8,150 | 7,171 | + 979 | " | " | " | 114,100 " | 100,394 " | +13,706 " | |
| Cabines spéciales | 128 | 124 | + 2 | " | " | " | 3,528 " | 3,472 " | + 56 " | |
| — de luxe | 58 | 61 | - 3 | " | " | " | 4,350 " | 4,575 " | - 225 " | |
| Vélos | 386 | 395 | - 9 | " | " | " | 694 80 | 711 " | - 16 20 | |
| Bagages | " | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| Ensemble | — | — | — | 253,893 | 190,817 ⁽²⁾ | + 63,276 | 1,851,188 25 | 1,451,703 95 | +399,484 30 | |
| Finances: Groups | 85 | 70 | - 15 | " | " | " | 27 30 | 35 " | - 7 50 | |
| Journaux Kilog. | " | " | " | 82,520 ⁽³⁾ | 84,770 | - 2,250 | 2,475 60 | 2,543 10 | - 67 50 | |
| Colis postaux | de 3 kilog. et moins | 613,801 | 573,150 | + 40,741 | 1,841,673 ⁽³⁾ | 1,719,450 | +122,223 | 153,472 75 | 143,287 50 | +10,185 25 |
| | de 3 à 5 kilog. | 49,813 | 43,404 | + 6,209 | 148,830 ⁽³⁾ | 130,212 | + 18,627 | 24,806 50 | 21,702 " | + 3,104 50 |
| | de 5 kilog. et moins | 35,420 | 33,211 | + 2,215 | 100,278 ⁽⁴⁾ | 99,683 | + 6,645 | 10,739 35 | 9,991 45 | + 747 90 |
| | de plus de 5 à 10 kilog. | 14,109 | 14,041 | - 532 | 98,703 ⁽⁵⁾ | 102,487 | - 3,724 | 9,545 73 | 10,225 50 | - 679 27 |
| Petits colis | " | " | " | 2,102,448 | 2 064,204 | + 38,244 | 115,164 06 | 112,968 85 | + 2,195 21 | |
| Grande vitesse. — Poids taxé. | " | " | " | 1,058,975 | 1,372,850 | -313,875 | 34,634 38 | 42,688 75 | - 8,154 37 | |
| Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse | " | " | " | 45,303 | 44,206 | + 1,199 | 974 84 | 937 24 | + 44 70 | |
| Ditto | " | " | " | " | " | " | 25,614 35 | 27,016 05 | - 1,431 70 | |
| Produits extraordinaires | " | " | " | " | " | " | 173 95 | 249 20 | - 72 25 | |
| Totaux | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | |
| | | | | | | | 1,228,897 36 ⁽⁷⁾ | 1,028,369 69 ⁽⁷⁾ | +405,328 77 | |

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.
(2) Les livrets coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.
(3) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.
(4) — — — — —
(5) Colis taxés au poids.
(6) Convention du 1^{er} juillet 1895 (N. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).
(7) Non compris la part conventionnelle de la Marine dans le produit postal, soit fr. 2,168,980 pour 1913 et fr. 2,100,063.49 pour 1912.

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1913 et 1912.

| SERVICES. | 1913. | 1912. | Différences pour 1913. | | | | | |
|---|-------------------|------------------|------------------------------|--|-------------------|------------------|---------------|--------------|
| RECETTES. | | | | | | | | |
| Paquebots-poste entre Ostende et Douvres | 2,228,697 36 (1) | 1,823,368 59 (1) | + 405,328 77 | | | | | |
| Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre | 160,852 " | 182,599 78 | + 21,747 22 | | | | | |
| Pilotage | 5,425,303 54 | 5,193,815 87 | + 231,487 67 | | | | | |
| Écluses | 505 94 | 3,640 51 | - 3,134 57 | | | | | |
| Remorque sur la côte de Flandre | 22,956 80 | 18,109 25 | + 4,847 55 | | | | | |
| Police maritime | 233,943 82 | 237,381 42 | - 3,437 60 | | | | | |
| Écoles de navigation | " | " | " | | | | | |
| Pêche maritime | " | " | " | | | | | |
| Sauvetage | " | " | " | | | | | |
| Totaux fr. | 8,072,259 46 | 7,429,915 12 | + 642,344 34 | | | | | |
| DÉPENSES. | | | | | | | | |
| | PERSONNEL. | MATÉRIEL. | TOTAL. | | PERSONNEL. | MATÉRIEL. | TOTAL. | |
| Paquebots-poste entre Ostende et Douvres | 942,691 59 | 2,945,359 12 | 3,888,051 11 | | 927,803 43 | 2,517,078 41 | 3,544,881 84 | + 343,169 27 |
| Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre. et le Pays de Waes. | 85,157 93 | 117,871 12 | 203,029 05 | | 87,668 59 | 128,766 70 | 216,435 29 | - 13,404 24 |
| Pilotage | 24,233 42 | 51,479 93 | 75,713 35 | | 26,353 48 | 43,342 29 | 69,695 77 | + 6,017 53 |
| Pilotage | 3,937,952 73 | 676,149 89 | 4,664,112 62 | | 3,909,250 29 | 437,575 51 | 4,406,825 80 | + 257,286 82 |
| Phares, fanaux et signaux. { Éclairage et signaux de la côte. | 32,786 47 | 28,055 07 | 60,841 54 | | 33,191 41 | 29,562 64 | 62,754 05 | - 1,912 51 |
| Phares, fanaux et signaux. { Éclairage de l'Escaut. | 143,342 44 | 216,429 10 | 359,770 92 | | 137,856 83 | 149,865 58 | 287,722 19 | + 72,048 73 |
| Remorque sur la côte de Flandre | 82,965 03 | 23,815 03 | 106,780 06 | | 88,492 29 | 49,266 38 | 132,758 77 | - 25,977 61 |
| Police maritime | 99,219 11 | 21,038 93 | 120,258 09 | | 98,421 81 | 21,314 30 | 119,736 20 | + 521 89 |
| Écoles de navigation | 36,702 32 | 18,386 20 | 50,068 52 | | 36,184 32 | 18,062 12 | 52,176 44 | - 2,107 92 |
| Surveillance de la pêche maritime, Ecole des mousses, etc. | 170,171 49 | 45,680 93 | 216,841 42 | | 187,913 82 | 52,832 03 | 220,745 85 | - 4,904 43 |
| Sauvetage | 65,854 31 | 10,697 47 | 76,551 78 | | 59,362 93 | 14,472 39 | 73,835 32 | + 2,716 46 |
| Conseil supérieur de la Marine | 16,804,74 | " | 16,804 74 | | 18,272 93 | " | 18,272 93 | - 1,468 19 |
| Totaux fr. | 5,687,693 20 | 4,149,930 84 | 9,837,624 10 | | 5,645,700 03 | 3,860,138 42 | 9,505,838 45 | + 331,785 65 |
| Recettes totales . . . fr. | 8,072,259 46 | | | | 7,429,915 12 | | | + 642,344 34 |
| Dépenses — . . . fr. | 9,837,624 10 | | | | 9,205,638 45 | | | + 831,985 65 |
| Excédant { de dépenses . . . fr. | 1,765,564 84 | | | | 1,776,923 33 | | | - 11,358 49 |
| de recettes . . . fr. | " | | | | " | | | " |

(1) Non compris la part conventionnelle de la marine dans le produit postal, soit fr. 2,168,950 pour 1913 et fr. 2,168,065.49 pour 1912.

(1)

PARTIE D.
POSTES

2

POSTES

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1913 :

- 1^o Simplification des opérations de paiement des mandats internationaux ;
- 2^o L'établissement d'un service de mandats avec Kuala-Lumpur (État malais), ainsi que les localités de la zone du canal de Panama et toutes les possessions portugaises aux Indes orientales par l'entremise de l'office portugais (1).

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

En ce qui concerne le régime postal intérieur, il y a lieu de signaler que :

- 1^o Un arrêté ministériel du 23 février a fixé à 1000 francs, au lieu de 500, le maximum des mandats internes et internationaux à émettre par l'entremise des facteurs ruraux en tournée et celui des dépôts de quittances à régler à domicile par le même intermédiaire ;
- 2^o Le service des chèques et virements postaux créé par la loi du 28 décembre 1912, a été mis en vigueur le 16 avril 1913.

(1) L'échange avec les Indes orientales portugaises s'était fait jusqu'ici uniquement par l'intermédiaire de l'Allemagne.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. D. 16 et III p. D. 20. Le mouvement général des correspondances privées manuscrites comprend :

| | | EN SERVICE INTÉRIEUR. | EN SERVICE INTERNATIONAL. | Ensemble. |
|--|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Lettres de toutes catégories | En 1913 | 152,627,914 | 85,901,861 | 238,529,775 |
| | En 1912 | 444,222,561 | 77,804,121 | 222,026,772 |
| | Différences en 1913. | + 8,405,263 ou + 5.83 p. % | + 8,097,740 ou + 10.41 p. % | + 16,503,003 ou + 7.43 p. % |
| Cartes postales | En 1913 | 402,622,390 | 28,764,088 | 431,376,478 |
| | En 1912 | 98,443,994 | 27,074,408 | 125,215,402 |
| | Différences en 1913. | + 4,478,396 ou + 4.56 p. % | + 1,682,980 ou + 6.22 p. % | + 6,161,376 ou + 4.92 p. % |
| Totaux | En 1913 | 255,250,304 | 114,665,949 | 369,906,253 |
| | En 1912 | 242,366,645 | 401,875,229 | 347,241,874 |
| | Différences en 1913. | + 12,883,659 ou + 5.32 p. % | + 9,780,720 ou + 9.32 p. % | + 22,664,379 ou + 6.53 p. % |

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1913, de 10,805,132 contre 10,971,272 en 1912. C'est, pour 1913, une diminution de 166,140 cartes ou 1.51 p. c.

I, p. D. 17, et III, p. D. 22. En 1913, la poste a, en outre, transporté 39,393,845 lettres de service. C'est, sur 1912 (37,822,707), une augmentation de 1,573,138 lettres ou 4.16 p. c.

Le mouvement général des envois postaux autres que les correspondances manuscrites est indiqué au tableau ci-après :

| | JOURNAUX. | IMPRIMÉS. | ÉCHANTILLONS. | PAPIERS D'AFFAIRES. |
|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| En 1913 | 201,307,776 | 295,248,694 | 12,272,952 | 4,798,920 |
| En 1912. | 188,088,611 | 273,355,172 | 11,341,728 | 4,543,888 |
| Différences en 1913. | + 13,219,165 ou + 7.03 p. % | + 21,893,522 ou + 8.01 p. % | + 931,224 ou + 8.21 p. % | + 255,032 ou + 5.61 p. % |

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

§ 2. — LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées entre les bureaux belges était III, p. D, 22.
de 141,808,706 en 1912; il est de 150,179,926 en 1913; augmentation :
8,371,220 lettres ou 5.90 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger est, pour 1913, de 195,258,964.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été de 4.60 pour mille lettres expédiées (897,297 sur 195,258,964).

En 1913, il est tombé au rebut 573,830 lettres et cartes postales originaires de Belgique. Sur ce nombre, 144,376 lettres et cartes postales (38.62 p. c.) III, p. D, 23.
ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1912, il y avait eu 370,128 lettres et cartes postales-rebut, dont 139,960 (37.80 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres réclamées a été, en 1913, de 9,331, dont 141 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 6,656.29. Il en a été retrouvé 2,258 ou 24.00 p. c., parmi lesquelles 1 contenait pour 50 francs de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1912, de 9,068, dont 174 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 10,541.28. Sur ce nombre, 2,049 lettres ou 23.00 p. c., dont 7 renfermaient pour fr. 498.50 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des lettres ordinaires échangées en service international était III, p. D, 22.
de 74,322,532 en 1912; il est de 82,275,386 en 1913; augmentation :
7,952,854 ou 10.70 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. D, 22. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 2,195,259 en 1912, à 2,240,709 en 1913, soit 43,450 envois ou 2.07 p. c. en plus pour 1913.

15 objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1913.

Le mouvement international a donné lieu, en 1913, à un échange de 3,416,185 lettres recommandées. C'est, sur 1912 (3,276,812), une augmentation de 139,373 ou 4.25 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. D, 18 et
III, p. D, 22. En 1913, il a été expédié 207,279 lettres assurées, en provenance et à destination du royaume, d'une valeur totale de fr. 332,695,626.75. C'est, sur 1912, une diminution de 11,407 en nombre et de fr. 46,143,579.61 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,603 francs pour 1913; de 1,674 francs en 1910, de 1,737 francs en 1911 et de 1,732 francs en 1912.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1913, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 93,137.70. C'est, sur 1912, une diminution de fr. 8,477.20. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 42,631.05 en 1913 contre fr. 44,264.10 en 1912, soit une diminution de fr. 1,633.05.

En service international, il a été échangé 198,927 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 176,210,993.92. Comparativement au mouvement de 1912, c'est une augmentation de 5,138 en nombre et une diminution de fr. 3,160,490.20 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1913, à un échange de 11,363 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 4,481,369.77. C'est, sur 1912, une augmentation de 373 en nombre et de fr. 39,883.75 en valeur.

Le mouvement général des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1913, le nombre de 417,569 envois, représentant une valeur de fr. 513,387,990.44, avec un produit de fr. 233,433.72.

5 lettres-valeur ont été perdues en 1913.

§ 5. — ENVOIS EXPRESS.

II, p. D, 25. Le nombre des envois express qui ont été remis dans le royaume a été, en 1913, de 3,192,572 environ; 259,086 envois ont été délivrés par la poste et 2,933,486 par le télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1912 (3,108,825), l'augmentation est de 83,747 (ou 2.69 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. — MANDATS ET BONS DE POSTE.

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

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1913, à 2,417,466 (1) et le montant à fr. 367,630,273.03. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 90,323 titres, s'élevant ensemble à fr. 43,748.74, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2^o une somme de 1,180,323 francs, payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3^o une somme de fr. 1,584,631.16, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 3,403.73 et fr. 4,166.15. Les opérations se rapportant à cet exercice accusent sur l'année précédente une diminution de 104,673 mandats (4.15 p. c.), d'une valeur totale de fr. 97,633,409.08 (20.98 p. c.).

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

Le produit des taxes, comparé à celui de l'exercice précédent, a également fléchi de fr. 30,041.33 (3.89 p. c.).

Le mali qui se remarque dans le mouvement des mandats internes provient de ce que le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant (service qui se confondait avec celui des mandats ordinaires) a cessé de fonctionner à partir du 16 avril.

Du 1^{er} janvier à la date précitée, il a été créé 32,871 mandats de versement pour une somme globale de fr. 44,279,634.23 et 32,861 mandats de paiement du montant total de fr. 21,324,224.71.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 184.47 en 1912, est descendue à fr. 152.07 en 1913.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1913, 2,131,716 bons de poste, d'un montant global de 18,098,127 francs, soit en plus sur l'année 1912, 83,277 titres (4.13 p. c.), représentant une valeur de 509,801 francs (2.90 p. c.).

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

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de 4,367 francs (3.32 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1913, il a été émis en Belgique 833,330 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 70,493,353.81. C'est, sur 1912, une augmentation de 30,880 (6.34 p. c.) pour le nombre et de fr. 6,591,001.46 (10.31 p. c.) pour la valeur des titres.

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

Il a été payé, pendant le même exercice, 817,182 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 62,189,204.60; l'augmentation, sur l'exercice 1912,

(1) Y compris 103,317 mandats émis sans taxe pour les besoins du service.

est de 33,993 mandats (4.54 p. c.), d'une valeur totale de fr. 6,631,093.25 (11.94 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 416,243.04, soit une augmentation de fr. 31,224.39 (7.52 p. c.) sur l'année précédente.

En 1913, les virements internationaux figurent sous une rubrique distincte.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. D, 19,
III, p. D, 22
et 23. En 1913, 48,598 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 9,679.60, soit une augmentation de 6.81 p. c. comparativement à l'exercice précédent (45,311 effets ayant rapporté fr. 9,062.20 de taxes).

Il a été fait 330 protêts par huissiers et 293 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. D, 19,
III, p. D, 22
et 23. Il a été déposé, en 1913, 3,921,433 effets, s'élevant ensemble à fr. 1,033,942,149.04. C'est, sur 1912, une diminution de 41,892 en nombre (1.06 p. c.) et de fr. 6,689,633.59 (0.64 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à 1,468,856 francs, soit une différence en moins de fr. 12,892.90, ou 0.87 p. c. sur le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 81,920 protêts par huissiers et 130,043 par les agents des postes.

Les sommes versées, jusqu'au 15 avril, 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. 47,724,369.92. Les versements opérés en comptes chèques à partir du 16 dito (voir renseignements généraux, § 2) se sont élevés à fr. 74,963,234.18.

C. — COUPONS D' ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. D, 20,
III, p. D, 22
et 23. Il a été déposé, en 1913, 92,483 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 892,598.53.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1912, avait été de 102,827 et le montant de fr. 982,015.07.

Il y a donc eu diminution de 10,342 (10.06 p. c.) quant au nombre des valeurs, et de fr. 89,616.52 (9.14 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,029.07 en 1912, n'a atteint, en 1913, que fr. 1,845.75, soit une différence en moins de fr. 183.32 (9.13 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. D, 20,
III, p. D, 22
et 24. La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement s'est maintenue en 1913.

L'augmentation du nombre des titres déposés (15,429,487) est de 752,946

(1) Non compris les coupons des dettes de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

(3.13 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 656,679,874.52), de fr. 7,129,478.48 (1.10 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 2,687,660.70, soit une différence en plus de fr. 77,676.20 (2.98 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 173,644 quittances de remboursement d'une somme de fr. 1,628,218.48 et qui ont rapporté fr. 27,671.73 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués jusqu'au 15 avril 1913, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 37,043,789.37. Les versements opérés en comptes chèques à partir du 16 dito ont atteint fr. 61,521,993.55.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS DE L'ÉTRANGER.

Les offices étrangers nous ont transmis 157,266 valeurs de recouvrement en 1913, contre 161,403, en 1912, d'où une diminution de 4,139 (2.56 p. c.).

II, p. D, 20,
III, p. D, 22
et 23.

Le montant de ces titres, qui s'élevait en 1912 à fr. 7,640,034.76, a été de fr. 8,255,504.03 en 1913. L'augmentation a donc été de fr. 615,469.29 (8.06 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée (fr. 12,443.90) a diminué de fr. 537.70 (2.64 p. c.).

Parmi ces valeurs, figurent 37,987 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 1,313,097.47 et pour lesquels il a été perçu fr. 4,607.20 du chef de la taxe d'encaissement, des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1913, 945,226 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 113,803.37.

II, p. D, 20,
III, p. D, 22
et 23.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1912, accusent une diminution de 145,214 (15.16 p. c.) quant au nombre, et de fr. 9,885.64 (7.99 p. c.) du chef de la taxe.

Cette diminution est due au grand nombre d'abonnements électoraux délivrés en 1912.

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.

Caisse d'épargne.

| | VERSEMENTS. | | REMBOURSEMENTS. | | Liyrets existant au 31 décembre. | |
|-----------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. |
| En 1913. | 3,589,187 | 284,571,203 | 1,549,539 | 267,186,644 35 | 2,673,286 | 934,228,150 54 |
| En 1912. | 3,790,061 | 285,339,952 | 1,312,275 | 239,001,445 79 | 2,572,212 | 909,280,166 32 |
| Différences en 1913 . | - 209,874 ou - 5.52 p. c. | + 1,011,253 ou + 0.36 p. c. | + 37,264 ou + 2.84 p. c. | + 8,185,198 56 ou + 3.16 p. c. | + 101,074 ou + 3.93 p. c. | + 44,947,984 22 ou + 4.94 p. c. |

| | Achats de fonds publics. | | Réalizations de fonds publics. | | Carnets de rentes existant au 31 décembre. | |
|-----------------------|-----------------------------|------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|--|---------------------------------|
| | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | VALEUR NOMINALE. |
| En 1913. | 52,566 | 58,325,208 93 | 10,878 | 20,881,636 73 | 121,980 | 477,544,900 |
| En 1912. | 36,252 | 45,568,599 66 | 13,419 | 29,206,249 01 | 119,520 | 461,010,600 |
| Différences en 1913 . | - 5,666 ou - 10.12 p. c. | - 7,243,590 73 ou - 16.65 p. c. | - 2,541 ou - 18.94 p. c. | - 8,324,612 28 ou - 28.50 p. c. | + 2,460 ou + 2.06 p. c. | + 16,534,300 ou + 3.59 p. c. |

Caisse de retraite.

| | VERSEMENTS. | | PAYEMENTS. | |
|----------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| | NOMBRE. / | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. |
| En 1913 | 862,047 | 8,584,044 | 127,770 | 5,664,445 86 |
| En 1912 | 843,895 | 8,455,174 | 120,105 | 5,267,302 68 |
| Différences en 1913. | + 18,152 ou + 2.15 p. c. | + 148,870 ou + 1.76 p. c. | + 7,665 ou + 6.58 p. c. | + 397,145 18 ou + 12.16 p. c. |

Caisse d'assurances.

| | VERSEMENTS. | | PAYEMENTS. | |
|----------------------|--------------------------|------------------------------|------------------------|--------------------------------|
| | NOMBRE. | MONTANT. | NOMBRE. | MONTANT. |
| En 1913 | 9,747 | 788,278 | 155 | 76,479 32 |
| En 1912 | 9,307 | 676,399 | 148 | 85,769 55 |
| Différences en 1913. | + 440 ou + 4.73 p. c. | + 78,879 ou + 11.66 p. c. | + 7 ou + 4.73 p. c. | - 9,290 23 ou - 10.83 p. c. |

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1913, s'est élevé à 104,170 et le montant à fr. 236,810. En 1912, ce nombre avait été de 100,261 et le montant de fr. 225,956.

II, p. D, 20,
III, p. D, 22
et 23.
VI, p. D. 26.

On constate donc une augmentation de 3,909 (3.90 p. c.) quant au nombre et de fr. 10,854 (4.80 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1912, de fr. 10,695.20, s'est élevé, en 1913, à fr. 11,118.40, soit une augmentation de fr. 423.20 (3.98 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 1913, à fr. 77,829.40; cette somme est inférieure de fr. 5,026.16 ou 6.07 p. c. au montant des droits perçus en 1912 (fr. 82,855.56).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 264,083.43 en 1912, a atteint fr. 266,990.43 en 1913, soit une augmentation de fr. 2,907.02 ou 1.10 p. c.

J. — PAYEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.

Le montant des paiements effectués en 1913, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à fr. 14,658,800.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1912, 1,687 bureaux; au 31 décembre 1913, nous comptons 1,739 bureaux, dont 51 ne pourront être mis en activité qu'en 1914.

Parmi ces 1,739 bureaux se trouvent 622 sous-perceptions, 10 bureaux de dépôt de poste, 276 dépôts-relais et 140 agences.

A la fin de 1912, il y avait 11,486 boîtes aux lettres; en 1913, le nombre en a été porté à 11,785, soit 299 nouveaux placements.

| | En 1913. | En 1912. | Différence pour 1913. |
|--|----------|----------|-----------------------|
| Boîtes attachées aux malles-poste | 53 | 55 | — 2 |
| — aux trains vicinaux | 254 | 237 | + 17 |
| Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste | 232,505 | 247,103 | — 14,600 |

V.

Distribution et transmission des correspondances.**§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.**

En 1912, le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était de 6,462. En 1913, il s'est élevé à 6,852; augmentation : 390.

Des 2,655 communes du royaume, il y en a 9 qui sont desservies huit fois par jour, 13 qui sont desservies six ou sept fois, 85 qui sont desservies cinq fois, 251 quatre fois, 436 trois fois, 1,604 deux fois et 255 une fois.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). Comme en 1912, les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1913, au nombre de 22, sur lesquelles ont circulé 64 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1912, de 6,716 kilomètres; en 1913, il a été de 6,696 kilomètres; diminution : 20 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1913, au nombre de 56, soit 2 de moins qu'en 1912 (58).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été en 1913 de 2,087 kilomètres, soit 97 kilomètres de moins qu'en 1912 (2,184).

En 1913, les services de malles-poste ont transporté 148,920 voyageurs, soit 1,460 de plus qu'en 1912 (147,460).

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 1913. | | En 1914. | | Différences pour 1913. | |
|--|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|------------------------|--------------------|
| | Personnel masculin. | Personnel féminin. | Personnel masculin. | Personnel féminin. | Personnel masculin. | Personnel féminin. |
| Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre, les aides du service des chèques et virements postaux et les sous-percepteurs. | 3,924 | 437 | 3,599 | 389 | + 325 | + 48 |
| Facteurs, ouvriers, gens de service et autres agents subalternes | 7,398 | 472 | 6,957 | 141 | + 441 | + 34 |
| Totaux. | 11,322 | 609 | 10,556 | 530 | + 766 | + 79 |
| | 41,931 | | 11,086 | | + 855 | |
| Pour mémoire : Agents de dépôt et garants d'agence. | 25 | 442 | 25 | 442 | — | — |
| | 437 | | 467 | | | |

VII.

Résultats financiers.

Les renseignements figurant sous cette rubrique n'ont pu être fournis pour 1913, par suite des événements qui se sont déroulés en Belgique à la fin de l'année 1914.

(14)

(15)

ANNEXES
DE LA PARTIE D.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

| ANNÉES. | LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATEGORIES. | | | | | | DE ET POUR L'INTÉRIEUR. | |
|--|--|--|------------------------|--|-------------|--|-------------------------|--------|
| | DE ET POUR L'INTÉRIEUR. | | DE OU POUR L'ÉTRANGER. | | TOTAL. | | | |
| | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | NOMBRE. | Augmentation proportionnelle sur l'année précédente. | | |
| 1870 | 32,763,835 | • | 12,318,696 | • | 45,082,531 | • | • | • |
| 1871 | 36,393,474 | 11.08 | 15,744,622 | 27.79 | 52,138,096 | 15.64 | 682,175 | • |
| 1872 | 37,775,478 | 3.79 | 15,445,998 | -2.07 | 53,191,476 | 2.02 | 3,088,410 | 352.72 |
| 1873 | 39,348,023 | 4.16 | 16,306,836 | 5.78 | 55,654,859 | 4.63 | 4,657,341 | 51.32 |
| 1874 | 41,106,219 | 4.47 | 16,902,672 | 3.65 | 58,008,891 | 4.23 | 2,970,549 | 28.19 |
| 1875 | 42,806,823 | 4.14 | 17,715,948 | 4.81 | 60,522,771 | 4.33 | 1,571,800 | 26.81 |
| 1876 | 43,491,996 | 1.61 | 18,354,580 | 3.60 | 61,846,576 | 2.18 | 8,893,340 | 17.45 |
| 1877 | 44,905,003 | 3.25 | 18,736,091 | 2.08 | 63,641,094 | 2.90 | 10,031,658 | 12.80 |
| 1878 | 45,307,469 | 0.90 | 19,452,644 | 2.22 | 64,760,113 | 1.29 | 11,130,912 | 10.96 |
| 1879 | 48,456,143 | 6.94 | 20,570,806 | 7.40 | 69,026,949 | 7.08 | 14,426,918 | 26.94 |
| 1880 | 50,868,309 | 4.89 | 22,550,749 | 9.63 | 73,419,058 | 6.36 | 14,778,322 | 4.61 |
| 1881 | 51,409,277 | 6.96 | 23,218,241 | 2.96 | 77,627,488 | 5.73 | 16,730,012 | 13.24 |
| 1882 | 57,807,849 | 5.33 | 24,321,460 | 4.75 | 81,629,309 | 5.16 | 18,394,220 | 9.95 |
| 1883 | 60,314,189 | 5.25 | 26,148,115 | 7.37 | 86,462,304 | 5.88 | 18,853,144 | 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 | 21,053,946 | -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 | 31,044,761 | 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 | 29,018,351 | -0.36 | 99,295,241 | 1.53 | 31,914,882 | 5.59 |
| 1893 | 72,296,026 | 2.87 | 30,041,696 | 3.42 | 102,307,722 | 3.03 | 33,320,300 | 4.23 |
| 1894 | 75,118,796 | 3.90 | 30,798,845 | 2.62 | 105,917,641 | 3.53 | 35,524,398 | 6.64 |
| 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 | 91,112,630 | 5.89 | 39,089,597 | 5.65 | 130,202,227 | 5.82 | 46,523,542 | 7.35 |
| 1900 | 96,226,602 | 5.61 | 41,391,326 | 5.89 | 137,617,928 | 5.70 | 51,178,010 | 10.00 |
| 1901 | 101,504,260 | 5.48 | 44,213,548 | 6.82 | 145,714,808 | 5.88 | 55,664,856 | 8.77 |
| 1902 | 103,563,331 | 2.03 | 48,467,371 | 9.62 | 152,030,722 | 4.33 | 60,006,492 | 7.80 |
| 1903 | 106,075,075 | 2.43 | 50,206,008 | 3.59 | 156,281,083 | 2.80 | 63,404,666 | 5.66 |
| 1904 | 106,045,402 | -0.03 | 49,951,375 | -0.51 | 155,996,778 | -0.18 | 67,794,658 | 6.92 |
| 1905 | 111,487,182 | 5.13 | 51,912,816 | 9.93 | 166,399,998 | 6.67 | 73,249,148 | 11.00 |
| 1906 | 115,530,236 | 3.64 | 56,767,830 | 3.38 | 172,318,066 | 3.56 | 77,158,302 | 2.54 |
| 1907 | 119,938,160 | 3.84 | 59,863,610 | 5.45 | 179,822,070 | 4.35 | 80,354,193 | 4.14 |
| 1908 | 123,796,537 | 3.20 | 58,740,642 | -1.86 | 182,546,179 | 1.51 | 82,404,062 | 2.55 |
| 1909 | 128,105,527 | 3.48 | 65,516,970 | 11.52 | 193,620,497 | 6.07 | 87,078,302 | 5.67 |
| 1910 | 137,562,538 | 7.23 | 71,334,087 | 8.88 | 208,696,675 | 7.79 | 93,404,350 | 7.26 |
| 1911 | 142,368,416 | 3.64 | 75,808,257 | 6.27 | 218,176,673 | 4.54 | 96,340,835 | 3.14 |
| 1912 | 144,222,651 | 1.30 | 77,801,121 | 2.63 | 222,026,772 | 1.76 | 98,143,994 | 1.87 |
| 1913 | 152,627,914 | 5.83 | 86,901,861 | 10.44 | 238,529,775 | 7.43 | 102,622,390 | 4.56 |
| Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. | 5,766,275 | 4.30 | 5,430,444 | 7.94 | 11,196,719 | 5.62 | 4,043,666 | 4.50 |

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1913 (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 | | 18,128,198 | |
| 5,174 | | 687,349 | | 6,884,572 | 16.19 | 49,403,536 | 5.40 | 18,033,253 | — 0.51 |
| 6,591 | 27.33 | 3,095,001 | 350.28 | 7,337,252 | 7.08 | 51,243,401 | 3.72 | 22,018,724 | 22.40 |
| 16,120 | 144.57 | 4,673,461 | 51.00 | 7,966,712 | 8.58 | 52,774,524 | 2.98 | 25,967,383 | 17.93 |
| 65,312 | 305.16 | 6,035,861 | 29.13 | 8,430,177 | 2.16 | 58,823,598 | 11.47 | 30,094,207 | 18.89 |
| 276,800 | 323.81 | 7,848,600 | 30.03 | 8,599,343 | 4.43 | 65,480,000 | 11.31 | 33,335,000 | 10.76 |
| 1,090,980 | 294.44 | 9,984,320 | 27.21 | 8,868,500 | 5.34 | 68,969,600 | 5.33 | 34,753,000 | — 4.78 |
| 4,639,638 | 50.29 | 11,671,296 | 16.89 | 9,201,495 | 3.75 | 72,038,000 | 4.48 | 30,473,000 | — 4.03 |
| 2,045,602 | 21.75 | 13,176,514 | 12.89 | 9,857,993 | 7.24 | 68,465,000 | — 5.99 | 28,638,000 | — 6.02 |
| 2,893,734 | 26.79 | 16,720,652 | 26.90 | 10,841,141 | 9.86 | 69,712,000 | 1.82 | 28,041,000 | — 2.41 |
| 3,337,906 | 28.69 | 18,416,228 | 8.33 | 11,683,280 | 7.49 | 71,830,000 | 3.03 | 36,673,000 | 30.78 |
| 3,871,750 | 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 | 83,675,000 | 7.39 | 46,497,000 | 14.70 |
| 4,417,468 | 5.36 | 23,270,582 | 3.03 | 13,189,700 | — 2.06 | 91,310,000 | 2.98 | 46,570,000 | 0.16 |
| 4,949,490 | 12.05 | 24,748,400 | 6.33 | 13,793,075 | 4.37 | 94,522,000 | 3.51 | 54,959,000 | 18.01 |
| 5,460,624 | 10.33 | 26,539,344 | 7.24 | 13,917,560 | 0.90 | 103,559,000 | 9.56 | 61,473,000 | — 6.34 |
| 5,515,063 | 4.00 | 26,568,984 | 0.11 | 14,123,401 | 1.48 | 94,394,000 | — 8.85 | 55,468,000 | 7.37 |
| 3,991,001 | — 27.63 | 25,407,239 | — 4.37 | 14,816,465 | 4.90 | 94,024,000 | — 0.39 | 56,668,000 | 2.53 |
| 4,272,346 | 7.03 | 25,481,548 | 8.18 | 15,977,216 | 7.83 | 95,837,755 | 1.93 | 59,960,862 | 5.82 |
| 5,878,626 | 37.60 | 34,331,674 | 24.91 | 17,021,282 | 6.53 | 91,546,377 | — 4.48 | 68,457,974 | 14.17 |
| 5,880,316 | — 0.48 | 36,865,077 | 7.38 | 16,567,968 | — 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 | 81,978,580 | 11.38 |
| 6,345,300 | 4.79 | 59,260,482 | 5.46 | 17,891,763 | — 3.21 | 100,693,346 | 4.58 | 88,274,979 | 7.68 |
| 6,875,466 | 8.36 | 40,495,766 | 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 | 43,477,886 | 6.30 | 20,786,583 | 1.01 | 110,698,533 | 7.00 | 89,061,193 | 8.26 |
| 8,008,516 | 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 | 5.62 |
| 9,836,385 | 9.76 | 53,174,433 | 7.60 | 23,455,925 | 1.34 | 122,431,701 | 10.73 | 107,960,411 | 11.93 |
| 11,275,746 | 14.64 | 57,800,288 | 8.70 | 24,119,478 | 2.83 | 127,701,208 | 4.29 | 114,924,460 | 6.45 |
| 14,205,933 | 25.98 | 65,384,943 | 13.12 | 25,363,108 | 5.17 | 134,724,720 | 5.50 | 123,648,551 | 7.59 |
| 14,921,166 | 5.03 | 70,586,022 | 7.95 | 26,368,128 | 3.94 | 137,735,683 | 2.25 | 133,492,970 | 7.96 |
| 16,752,944 | 12.28 | 76,759,436 | 8.78 | 27,393,304 | 3.90 | 139,744,614 | 1.44 | 154,492,624 | 15.73 |
| 18,244,746 | 8.90 | 81,649,412 | 6.37 | 28,304,902 | 3.33 | 134,639,453 | — 3.68 | 162,972,771 | 5.49 |
| 20,055,204 | 9.92 | 87,849,762 | 7.59 | 29,468,749 | 4.11 | 138,342,249 | 2.75 | 173,535,247 | 6.48 |
| 21,486,639 | 7.14 | 96,733,787 | 10.12 | 31,440,480 | 6.69 | 147,756,316 | 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 |
| 23,517,900 | 4.47 | 103,872,099 | 4.22 | 33,682,459 | 3.14 | 152,692,516 | 0.28 | 197,570,577 | — 0.09 |
| 22,852,506 | — 3.68 | 105,056,568 | 1.14 | 35,194,749 | 4.49 | 155,721,476 | 1.99 | 207,562,321 | 5.06 |
| 23,623,122 | 12.67 | 112,801,424 | 7.44 | 35,473,873 | 0.79 | 160,521,278 | 3.08 | 210,865,628 | 6.41 |
| 26,331,863 | 3.17 | 119,736,212 | 6.34 | 36,091,449 | 1.74 | 171,964,993 | 7.43 | 246,988,121 | 11.83 |
| 26,914,613 | 2.21 | 123,255,448 | 2.94 | 37,392,456 | 3.61 | 180,198,608 | 4.79 | 61,197,474 | 6.00 |
| 27,071,108 | 0.58 | 125,213,192 | 1.59 | 37,822,707 | 1.15 | 188,088,611 | 4.38 | 273,355,172 | 4.41 |
| 24,734,088 | 6.22 | 131,376,478 | 4.92 | 39,395,835 | 4.16 | 201,307,776 | 7.03 | 295,248,694 | 8.01 |
| 4,220,316 | — 4.97 | 5,203,982 | — 4.59 | 810,219 | 2.29 | 9,117,260 | 6.28 | 47,539,275 | 7.33 |

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1913 et 1912.

| | | ANNÉES | | DIFFÉRENCES pour 1913. | |
|--|---|-------------------------------------|----------------|------------------------------|-----------------|
| | | 1913. | 1912. | | |
| Lettres et boîtes avec valeur déclarée. | | | | | |
| Nombre des lettres | originaires de l'intérieur | à destination de l'intérieur. | 207,279 | 218,686 | — 11,407 |
| | | — de l'étranger. | 68,746 | 70,375 | — 1,629 |
| | Ensemble. | | 276,025 | 289,061 | — 13,036 |
| | originaires de l'étranger | 430,484 | 423,444 | + 7,040 | |
| Ensemble. | | 406,206 | 412,475 | — 6,269 | |
| Nombre des boîtes | originaires de l'intérieur | à destination de l'étranger | 2,366 | 2,013 | + 353 |
| | | originaires de l'étranger | 8,997 | 8,975 | + 22 |
| | Ensemble. | | 11,363 | 10,988 | + 375 |
| | Totaux. | | 417,569 | 423,463 | — 5,894 |
| Montant des lettres | originaires de l'intérieur | à destination de l'intérieur. | 332,695,626 75 | 378,839,206 36 | — 46,143,579 61 |
| | | — de l'étranger. | 77,566,570 67 | 86,444,810 39 | — 8,878,239 72 |
| | Ensemble. | | 410,262,197 42 | 465,284,016 75 | — 55,021,819 33 |
| | originaires de l'étranger | 98,644,423 25 | 95,229,673 73 | + 3,414,749 52 | |
| Ensemble. | | 508,906,620 67 | 560,513,690 48 | — 51,607,069 81 | |
| Montant des boîtes | originaires de l'intérieur | à destination de l'étranger | 1,742,717 93 | 1,636,747 24 | + 105,970 69 |
| | | originaires de l'étranger. | 2,738,651 81 | 2,804,738 78 | — 66,086 94 |
| | Ensemble. | | 4,481,369 77 | 4,441,486 02 | + 39,883 75 |
| | Totaux. | | 513,387,990 44 | 564,955,176 50 | — 51,567,186 06 |
| Produit | port. | 83,733 65 | 82,919 95 | + 813 70 | |
| | droit proportionnel et droit fixe réunis. | 449,700 07 | 459,947 25 | — 10,247 18 | |
| | Totaux. | 233,433 72 | 242,867 20 | — 9,433 48 | |
| Nombre de lettres perdues ou spoliées | | 5 | 2 | + 3 | |
| Montant total des valeurs perdues et remboursées | | (2) 6,575 92 | (3) 940 | + 5,635 92 | |
| Mandats et bons de poste. | | | | | |
| Nombre de | mandats de et à destination de l'intérieur. | (4) 2,417,466 | (4) 2,522,439 | — 104,973 | |
| | | bons de poste. | 2,431,716 | 2,066,439 | + 365,277 |
| | mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger. | (4) 853,530 | (5) 802,650 | + 50,880 | |
| | | Ensemble. | | 5,422,712 | 5,391,818 |
| | mandats originaires de l'étranger | (4) 817,182 | (5) 783,489 | + 33,693 | |
| Totaux. | | 6,239,894 | 6,174,617 | + 65,277 | |

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1913, transporté celles que renfermaient 5,656,894 lettres recommandées de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 6,535,92 à charge du Trésor.

(3) Dont 535 à charge du Trésor.

(4) a) Non compris : 1° 90,325 mandats, s'élevant à fr. 26,543,748,74, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,380,325 (taxe fr. 5,403,75), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 1,384,631,16 (taxe fr. 4,166,15), payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

Jusqu'au 16 avril — date à partir de laquelle le service des versements et paiements (par transfert en compte courant a été supprimé —, il a été émis pour ce service 52,871 mandats de versement pour une somme globale de fr. 44,979,634,25 et 32,861 mandats de paiement au montant total de fr. 21,524,224,71. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

(5) a) Non compris : 1° 91,581 mandats s'élevant à fr. 26,311,451,57 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,221,406 (taxe fr. 5,718,75), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,175,406,96 (taxe fr. 4,549,43), payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

b) Il a été émis pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant, 100,940 mandats de versement pour une somme globale de fr. 130,532,783,59 et 89,663 mandats de paiement au montant total de fr. 35,505,500,58. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

Les versements internationaux qui, jusqu'en 1912, avaient été confondus avec les mandats originaires et à destination de l'étranger, figurent à partir de 1913, sous une rubrique distincte.

N° II. (Suite). — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.

Comparaison des années 1913 et 1912.

| | | ANNÉES | | DIFFÉRENCES pour 1913. |
|---|--|--------------------|--------------------|------------------------------|
| | | 1913. | 1912. | |
| Montant des | mandats de et à destination de l'intérieur | (1) 367,630,273 03 | (2) 465,265,682 44 | - 97,635,409 08 |
| | bons de poste | 18,093,127 | 17,588,320 | + 504,804 |
| | mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger | (1) 70,495,353 81 | (2) 63,904,352 35 | + 6,591,001 46 |
| | Ensemble | 456,223,753 84 | 546,758,360 56 | - 90,534,606 62 |
| | mandats originaires de l'étranger | 62,489,204 60 | (2) 55,558,409 33 | + 6,930,795 27 |
| | Totaux | 518,712,958 44 | 602,316,469 81 | - 83,603,511 37 |
| Produit et la taxe | Mandats du service intérieur | 744,918 40 | 774,959 95 | - 30,041 55 |
| | Bons de poste | 135,897 35 | 134,530 35 | + 1,367 |
| | Mandats du service international | 446,243 04 | 415,018 65 | + 31,224 39 |
| | Totaux | 1,327,058 79 | 1,318,508 95 | + 8,549 84 |
| Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor. | Nombre | 22 | 44 | - 22 |
| | Montant | 720 45 | 1,409 56 | - 689 11 |
| Effets de commerce. | | | | |
| a. <i>Acceptation.</i> | | | | |
| | Nombre d'effets déposés | 48,398 | 45,311 | + 3,087 |
| | Produit de la taxe | 9,679 60 | 9,062 20 | + 617 40 |
| Nombre de protêts | par huissiers | 330 | 204 | + 126 |
| | par agents des postes | 293 | 172 | + 121 |
| b. <i>Encaissement.</i> | | | | |
| Nombre d'effets | déposés | 3,921,433 | 3,963,325 | - 41,892 |
| | encaissés | 3,634,704 | 3,674,507 | - 39,803 |
| Montant des effets | déposés | 1,033,942,449 04 | 1,040,631,804 83 | - 6,689,355 59 |
| | encaissés | 965,874,059 18 | 973,427,004 03 | - 7,552,944 85 |
| | Produit de la taxe | (3) 4,468,856 | 1,481,748 90 | - 3,987,107 90 |
| Nombre d'effets protestés | par huissiers | 81,920 | 80,539 | + 1,381 |
| | par agents des postes | 450,043 | 436,848 | + 13,195 |

(1) Voir note (1) de la page 18.

(2) Voir note (2) de la page 18.

(3) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,835.05, et pour le paiement, aux factures en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 316.40).

N° II. (Suite.) — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.

Comparaison des années 1913 et 1912.

| | ANNÉES. | | DIFFÉRENCES pour 1913. | |
|---|---------------------------------|--------------------|------------------------------|----------------|
| | 1913. | 1912. | | |
| Quittances. | | | | |
| Encaissement. | | | | |
| Nombre de quittances déposées (service intérieur) | (1) 15,429,487 | 14,676,541 | + 752,946 | |
| Montant des quittances | déposées | (2) 656,679,874 52 | (3) 649,550,399 07 | + 7,129,475 45 |
| | encaissées | (4) 371,266,232 42 | 368,339,661 80 | + 2,926,570 32 |
| Produit de la taxe | (5) 2,687,660 70 | 2,609,984 50 | + 77,676 20 | |
| Abonnements aux journaux. | | | | |
| Nombre d'abonnements demandés | Journaux belges | 879,277 | 1,027,399 | - 148,122 |
| | — étrangers | (6) 65,949 | 61,041 | + 4,908 |
| | Totaux | 945,226 | 1,088,440 | - 143,214 |
| Montant des abonnements souscrits | 3,386,083 94 | 3,345,486 36 | + 40,597 58 | |
| Produit de la taxe | 143,803 37 | 123,689 04 | + 20,114 33 | |
| Permis de pêche. | | | | |
| Nombre de permis délivrés | 104,170 | 100,264 | + 3,906 | |
| Montant des permis délivrés | 236,810 | 225,956 | + 10,854 | |
| Produit de la taxe | 44,418 40 | 10,693 20 | + 33,725 20 | |
| Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis. | | | | |
| Encaissement. | | | | |
| Nombre de coupons et de titres amortis déposés | 92,485 | 102,827 | - 10,342 | |
| Montant des coupons et des titres amortis | déposés | 892,398 55 | 982,015 07 | - 89,616 52 |
| | encaissés | 884,024 67 | 951,707 98 | - 67,683 98 |
| Produit de la taxe | 1,843 75 | 2,029 07 | - 185 32 | |
| Récouvrements de valeurs de l'étranger. | | | | |
| Nombre de valeurs déposées originaires de l'étranger | (7) 157,266 | 161,405 | - 4,139 | |
| Montant des valeurs | à recouvrer | (8) 8,255,504 05 | 7,640,034 76 | + 615,469 29 |
| | recouvrées | 6,588,464 18 | 6,147,410 14 | + 441,054 07 |
| Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger | 12,443 90 | 12,781 60 | - 337 70 | |
| Nombre de valeurs protestées en Belgique | par huissiers | 278 | 182 | + 96 |
| | par agents des postes | 121 | 72 | + 49 |

(1) Y compris 175,644 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,628,218.48 et ayant donné un produit de fr. 27,671.75
(2) Y compris fr. 41,077,139.51 et fr. 68,443,314.63 du chef de bordereaux de quittances à liquider respectivement en compte courant à la Banque nationale de Belgique et en compte de chèques postaux (sommes encaissées : fr. 57,045,789.37 et fr. 61,521,493.35).
(3) Y compris fr. 120,257,341.75 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 109,503,043.12).
(4) Non compris 704 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
(5) Y compris 57,987 envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,313,097.47 et pour lesquels on a perçu fr. 4,507.20 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

N° III. — *Renseignements statistiques du mouvement postal.*

Comparaison des années 1913 et 1912.

| DÉSIGNATION OU MOUVEMENT. | LETTRES | | | | | | | Totaux. | CARTES POSTALES. | CARTES DE VISITE sans enveloppe ouverte. | |
|---|----------------------|---------------|-----------|-------------|-------------|---------------|-----------|------------|------------------|---|------------|
| | PRIVÉES | | | | DE SERVICE | | | | | | |
| | ordinaires. | recommandées. | assurées. | Ensemble. | ordinaires. | recommandées. | Ensemble. | | | | |
| Intérieur. | En 1913. | 150,179,926 | 2,240,709 | 207,279 | 152,627,914 | 36,739,090 | 3,368,360 | 39,107,450 | 191,735,364 | 102,632,390 | 10,905,132 |
| | En 1912. | 141,808,706 | 2,193,259 | 218,056 | 144,221,651 | 34,227,160 | 3,303,063 | 37,536,243 | 181,758,894 | 98,143,994 | 10,971,272 |
| | Différences. | +8,371,220 | + 45,450 | -11,407 | + 8,505,363 | +1,511,900 | + 59,297 | +1,571,197 | + 9,976,460 | +4,478,396 | - 166,140 |
| Expéditions de Belgique. | En 1913. | 45,059,035 | 1,662,593 | (a) 71,112 | 46,892,743 | 75,977 | 20,216 | 102,193 | 46,794,836 | 16,039,724 | " |
| | En 1912. | 39,911,120 | 1,471,632 | (b) 72,348 | 41,485,140 | 50,377 | 40,107 | 90,784 | 41,584,924 | 14,821,572 | " |
| | Différences. | + 5,147,915 | + 190,961 | - 1,236 | + 5,207,603 | + 16,600 | - 14,191 | + 2,409 | + 5,210,012 | +1,218,152 | " |
| Expéditions de l'étranger. | En 1913. | 37,216,348 | 1,853,502 | (c) 139,178 | 39,209,118 | 151,832 | 34,580 | 186,212 | 39,395,330 | 12,714,364 | " |
| | En 1912. | 34,351,412 | 1,805,180 | (d) 132,389 | 36,318,981 | 153,972 | 32,708 | 186,680 | 36,505,661 | 12,249,536 | " |
| | Différences. | + 2,864,936 | + 48,322 | + 6,789 | + 2,890,137 | - 2,140 | + 1,872 | - 468 | + 2,889,669 | + 464,828 | " |
| En général. | En 1913. | 232,455,312 | 5,656,904 | (e) 417,369 | 238,529,775 | 35,956,638 | 3,429,146 | 39,395,845 | 277,925,620 | 131,376,378 | 10,905,132 |
| | En 1912. | 210,181,238 | 5,472,071 | (f) 423,463 | 222,026,272 | 34,440,529 | 3,382,178 | 37,822,707 | 259,849,479 | 125,215,102 | 10,971,272 |
| | Différences. | +17,321,074 | + 184,833 | - 5,894 | +16,503,003 | +1,528,109 | + 46,968 | +1,573,138 | +18,076,141 | +6,161,276 | - 166,140 |

(a) Dont 2,566 boîtes avec valeur.

(b) Dont 2,015 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 8,997 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 8,978 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 14,563 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 40,988 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 175,644 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris 37,937 envois contre remboursement.

(i) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(j) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attachement.

(k) Chiffres de 1912 diminués du nombre de virements internationaux; à partir de 1913, les virements figurent sous une rubrique distincte.

(l) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

| | | | |
|------------------|---|--------------------------------|-----------|
| Exprès | } | renvois par la Poste | 259,086 |
| | | — le Télégraphe | 2,935,486 |

Total. 3,192,572

Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 3,192,572 figurant en tête de la colonne.

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

| | | PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des cor- respondances et des revenus d'encaissement (moins les effets et les permis de pêche), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres, des chiffres-taxes | TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement. | TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux (Abonnements — poste). | TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX. | TAXE sur la vente des permises de pêche. | TAXE sur les versements, les paiements par transfert en compte courant et les virements postaux internationaux. |
|-----------------------|----------------|--|---|--|--|--|---|
| | | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. |
| Résultats de l'année. | 1913 | 38,740,927 40 | 1,478,835 60 | 1,064,380 27 | 443,803 37 | 11,418 40 | 49,451 95 |
| | 1912 | 37,549,921 92 | 1,490,811 40 | 1,087,014 54 | 423,689 04 | 40,693 20 | 53,871 45 |
| Différences pour 1913 | en plus . . . | 1,191,005 57 | » | » | » | 425 20 | » |
| | en moins . . . | » | 12,275 80 | 25,634 25 | 9,885 64 | » | 34,422 50 |

N° V. — Relevé des valeurs postales vendues

QUAN

TIMBRES.

| | | DE 1 centime. | DE 2 cent. | DE 5 cent. | DE 10 cent. | DE 20 cent. | DE 25 cent. | DE 35 cent. |
|-----------------------|----------------|----------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | Résultats de l'année | 1913 | 257,530,626 | 38,037,312 | 129,290,808 | 148,524,664 | 9,266,395 |
| 1912 | 260,923,953 | | 26,985,907 | 126,281,023 | 146,985,700 | 10,176,556 | 23,847,665 | 2,779,359 |
| Différences pour 1913 | en plus . . . | - | 1,071,405 | 3,009,785 | 1,898,944 | - | 510,793 | - |
| | en moins . . . | 3,393,327 | - | - | - | 910,161 | - | 22,606 |

VA

| | | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. |
|-----------------------|----------------|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|-------------|
| | | Résultats de l'année | 1913 | 2,375,308 25 | 560,746 24 | 8,564,540 40 | 14,889,464 40 | 1,858,279 » |
| 1912 | 2,600,239 52 | | 539,318 14 | 8,314,051 15 | 14,659,570 » | 2,035,311 20 | 5,961,916 25 | 972,775 65 |
| Différences pour 1913 | en plus . . . | - | 21,428 10 | 150,489 25 | 189,894 40 | - | 127,698 25 | - |
| | en moins . . . | 33,489 27 | - | - | - | 182,032 20 | - | 7,912 10 |

QUANTI

| | | CARNETS DE TIMBRES. | | | Enveloppes reclames. (4) | Cartes télégrammes de 30 cent. (5) | Coupons-reponse de fr. 0.28. (6) | ENVELOPPES TIMBRÉES de 11 centimes. | CARTES POSTALES. | | | |
|-----------------------|----------------|---------------------|------------------------|------------------------|--------------------------------|---|--|--|------------------|-------------|-------------|-------------|
| | | de 2 francs | de fr. 2.50. (3) | de 5 francs. (1) | | | | | SIMPLES. | | DOUBLES. | |
| | | | | | | | | | de 5 cent. | de 10 cent. | de 10 cent. | de 20 cent. |
| Résultats de l'année | 1913 | 507,273 | 77,052 | 94,916 | » | 6,714 | 99,328 | 216,794 | 54,796,813 | 2,316,734 | 328,534 | 27,526 |
| | 1912 | 383,858 | 36,975 | 46,860 | 10,340 | 9,072 | 81,913 | 206,439 | 57,412,206 | 2,390,327 | 333,175 | 27,283 |
| Différences pour 1913 | en plus . . . | 119,415 | 40,077 | 48,058 | - | - | 14,416 | 10,355 | - | - | - | 243 |
| | en moins . . . | - | - | - | 10,340 | 2,368 | - | - | 616,396 | 63,793 | 4,641 | - |

VALEURS

| | | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | Fr. c. | |
|-----------------------|----------------|----------------------|--------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|------------|--------------|------------|
| | | Résultats de l'année | 1913 | 1,014,546 » | 192,630 » | 474,500 » | » | 2,914 20 | 27,811 84 | 23,847 34 | 2,789,840 65 | 231,673 40 |
| 1912 | 777,716 » | | 92,437 50 | 249,300 » | 1,034 » | 2,721 00 | 23,773 04 | 22,708 39 | 1,770,610 40 | 238,052 70 | 43,317 50 | 5,450 60 |
| Différences pour 1913 | en plus . . . | 236,830 » | 100,192 50 | 225,190 » | - | - | 4,039 20 | 1,139 05 | - | - | - | 48 00 |
| | en moins . . . | - | - | - | 1,034 » | 707 40 | - | - | 30,709 75 | 6,379 30 | 464 10 | - |

- (1) Nouvelles valeurs émises :
timbres-poste de 40 centimes, le 1^{er} juillet 1912;
id de 5 francs, le 1^{er} mai 1912;
cartes télégrammes, le 15 mai 1912;
- (2) Le débit au public des timbres dits de charité a cessé le 31 octobre 1911; toutefois, ces timbres ont été vendus au Comité de la Ligue nationale belge contre la tuberculose, jusque fin janvier 1912.
- (3) Carnets de timbres mis en vente depuis mars 1912.
- (4) Enveloppes commerciales frappées du timbre-poste de 10 centimes.
- (5) Valeurs émises en avril 1913, pour le service des chèques postaux.

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*
Comparaison des années 1912 et 1913.

| DÉSIGNATION du MOUVEMENT. | PERMIS de fr. | | | | | | TOTAL. | |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|------------|-------------|
| | 1 (simples) | 2 (doubles) | 3 (simples) | 4 (doubles) | 5 (simples) | 10 (simples) | | |
| QUANTITÉS. | | | | | | | | |
| Résultats de l'année | 1913. . . | 28,532 | 2,775 | 59,754 | 7,691 | 862 | 4,556 | 104,170 |
| | 1912. . . | 28,836 | 2,735 | 56,367 | 7,123 | 788 | 4,412 | 100,261 |
| Différences pour 1913 | en plus. . | » | 40 | 3,387 | 568 | 74 | 144 | + 3,909 |
| | en moins. | 304 | » | » | » | » | » | |
| VALEURS. | | | | | | | | |
| Résultats de l'année | 1913. . . | Fr. 28,532 | Fr. 5,530 | Fr. 119,508 | Fr. 30,764 | Fr. 6,896 | Fr. 45,560 | Fr. 236,810 |
| | 1912. . . | 28,836 | 5,470 | 112,731 | 28,492 | 6,304 | 44,120 | 225,956 |
| Différences pour 1913 | en plus. . | » | 80 | 6,774 | 2,272 | 592 | 1,440 | + 10,854 |
| | en moins. | 304 | » | » | » | » | » | |

VIII.

Service des chèques et virements postaux.

§ 1^{er}. — RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Le système des chèques et virements postaux créé par la loi du 28 décembre 1912 et organisé par l'arrêté royal du 23 février 1913, a été mis en vigueur le 16 avril suivant.

Les prescriptions administratives concernant cette nouvelle branche du service des postes ont, d'une manière générale, fait leurs preuves. Les opérations se sont effectuées avec ponctualité et régularité dès le début.

Aussi le nouveau service n'a-t-il pas tardé à recueillir de nombreuses adhésions. Il y avait, en effet, 1,038 affiliés quinze jours après l'inauguration. Ce nombre n'a cessé de progresser de mois en mois.

Le résultat obtenu est très satisfaisant. Il prouve que les avantages du service des chèques et virements postaux sont appréciés par le public.

C'est ainsi que des banques, des commerçants et des associations économiques ont pris l'initiative de recommander à leurs correspondants de se faire ouvrir un compte postal.

Dans la pensée de la Législature, l'office des chèques devait constituer le prolongement des banques.

Cette prévision s'est complètement réalisée ; la plupart des établissements financiers importants ont adhéré au système.

A signaler tout spécialement la Banque Nationale de Belgique, qui, dans l'intérêt général, prête activement son concours à l'institution nouvelle.

Du 16 avril au 31 décembre 1913, le bureau des chèques a liquidé à cet établissement une somme globale de 253 millions de francs.

* *
*

Le développement général du service des chèques et virements postaux est exposé d'une façon détaillée au paragraphe 2, où l'on voit que, pendant les 8 1/2 premiers mois d'exploitation, le montant total des inscriptions faites aux comptes courants postaux s'est élevé à 1 milliard 234 millions de francs.

Les sommes afférentes aux virements représentent plus de 39 p. c. de l'ensemble du mouvement des fonds, proportion relativement importante.

Ce mode perfectionné de règlement de comptes est de nature à provoquer une économie appréciable de numéraire, qui exercera progressivement une heureuse influence sur la situation monétaire.

A cet égard, il est à remarquer, en outre, qu'en dehors des virements, il a été effectué *sans emploi d'espèces*, à l'intervention du service des chèques postaux, des opérations diverses représentant au total près de 262 millions de francs (admission de chèques barrés à titre de versement ; paiement au moyen de chèques sur la Banque Nationale de Belgique et de mandats-subsides sur le Trésor ; liquidation en chambre de compensation).

* *
*

Quant aux virements internationaux effectués du 16 avril au 31 décembre 1913, ils ont été au nombre de 4,428, pour une valeur de fr. 4,623,499.68.

Ce procédé de liquidation avec l'étranger progresse également d'une manière normale et on peut en attendre un développement plus important encore lorsque de nouveaux pays auront adhéré au système.

La question est à l'étude en France, qui a déjà envoyé un délégué en Belgique à l'effet d'examiner le fonctionnement du service des chèques.

Le montant moyen des opérations ressort à 1,761 francs pour les versements, à 422 francs pour les assignations et à 3,614 francs pour les virements.

En décembre, l'avoir moyen par compte s'est élevé à 3,118 francs.

* * *

Comme l'exposait la note préliminaire du budget des voies et moyens de 1913, le Gouvernement a voulu que les taxes fussent aussi réduites que possible; elles doivent, avec le produit de placement des fonds disponibles sur les dépôts, suffire simplement à couvrir les frais d'administration.

Ainsi qu'il appert des résultats financiers, les prévisions faites à ce sujet se sont pleinement vérifiées.

Les recettes pour 1913 se montent à fr. 221,079.23; elles laissent, sur les dépenses, un reliquat de fr. 22,992.49, déduction faite de la redevance afférente à la coopération des bureaux de poste du chef de l'acceptation des bulletins de versement et du paiement des assignations.

* * *

L'administration recherche les moyens d'étendre autant que possible le champ d'application des chèques et virements, notamment en ce qui concerne certaines opérations postales.

La question de liquider à l'intervention du service des chèques, les remboursements grevant les petits colis transportés par le chemin de fer, est également à l'étude.

* * *

Au début, les ordres des titulaires de compte devaient parvenir au bureau des chèques à midi au plus tard, pour pouvoir être exécutés le jour même.

Depuis novembre 1913, il est donné suite immédiatement à tous les ordres reçus jusqu'à 15 heures.

* * *

L'utilisation d'un personnel féminin a donné toute satisfaction à l'office des chèques. Le nombre des emplois réservés aux femmes sera, en conséquence, augmenté au fur et à mesure des besoins.

§ 2. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

Les opérations effectuées par le service des chèques et virements postaux se sont élevées aux nombres et aux montants détaillés au tableau ci-après.

§ 2. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

| MOIS. | Nombre des comptes. | Avoir global moyen des affiliés. | Bulletin de versement. | | Chèques. | | |
|-------------------------|---------------------|--|------------------------|----------------|----------|--|--|
| | | | Nombre. | Montant. | Nombre. | Montants | |
| | | | | | | assignés sur les bureaux de poste. | payés par le bureau des chèques. |
| Avril (du 16 au 30) | 4,038 | 2,061,049 10 | 5,210 | 10,495,509 51 | 8,478 | 3,579,333 41 | 4,190,233 14 |
| Mai | 4,514 | 3,923,131 93 | 16,716 | 36,057,284 20 | 16,738 | 8,429,094 77 | 27,088,827 26 |
| Juin | 2,735 | 3,927,781 53 | 19,989 | 35,347,360 50 | 21,642 | 8,129,705 27 | 27,346,805 44 |
| Juillet | 3,042 | 5,672,040 02 | 24,056 | 42,298,344 30 | 25,294 | 9,717,370 75 | 31,412,585 24 |
| Août | 3,262 | 6,096,957 32 | 24,535 | 42,268,627 68 | 24,433 | 9,121,193 43 | 31,829,864 95 |
| Septembre | 3,539 | 9,332,617 35 | 26,300 | 47,588,481 45 | 27,970 | 11,086,334 32 | 34,149,142 54 |
| Octobre | 3,963 | 10,475,874 22 | 31,051 | 54,068,225 64 | 35,005 | 14,802,319 17 | 37,200,683 82 |
| Novembre | 4,275 | 13,202,696 95 | 30,973 | 52,315,836 90 | 31,667 | 13,797,406 43 | 37,967,716 79 |
| Décembre | 4,542 | 14,166,084 42 | 36,487 | 58,860,947 19 | 41,888 | 17,414,051 91 | 40,294,803 21 |
| Totaux | " | " | 215,317 | 379,300,617 34 | 232,815 | 96,076,809 16 | 271,480,662 39 |

| Virements. | | | | Montants divers. | | Mouvement total. | Proportion des virements en % du mouvement total. |
|------------|----------------|---------|----------------|------------------|------------|---------------------|---|
| Crédit. | | Débit. | | Crédit. | Débit. | | |
| Nombre. | Montant. | Nombre. | Montant. | | | | |
| 339 | 5,557,495 28 | 440 | 5,532,707 87 | 4,149 43 | 5,562 96 | 29,364,691 30 | 37.76 |
| 1,836 | 25,290,547 52 | 2,036 | 25,388,691 39 | 44,698 51 | 26,665 84 | 122,295,309 49 | 41.44 |
| 2,400 | 24,407,903 93 | 2,602 | 24,236,283 88 | 47,637 78 | 17,802 96 | 119,203,499 76 | 40.55 |
| 3,462 | 27,161,218 34 | 3,414 | 27,250,511 19 | 20,608 46 | 19,221 84 | 137,879,860 32 | 39.46 |
| 3,702 | 25,542,468 72 | 3,921 | 25,687,630 65 | 22,508 09 | 25,074 56 | 134,497,068 08 | 38.09 |
| 10,560 | 28,848,306 68 | 10,832 | 28,939,668 60 | 21,056 16 | 20,963 29 | 150,623,953 04 | 38.35 |
| 14,405 | 33,359,518 29 | 14,407 | 33,512,299 32 | 43,474 60 | 26,187 62 | 173,012,708 43 | 38.66 |
| 13,532 | 34,190,420 24 | 13,881 | 34,337,273 07 | 29,458 69 | 26,066 04 | 172,663,877 86 | 39.68 |
| 15,278 | 37,652,299 59 | 15,631 | 37,900,770 86 | 24,233 42 | 27,733 07 | 192,174,838 95 | 39.31 |
| 65,034 | 241,679,278 79 | 67,164 | 242,735,836 83 | 197,324 54 | 195,278 18 | 1,231,716,307 23 | 39.33 p. c. (en moyenne.) |

§ 5. — VIREMENTS POSTAUX INTERNATIONAUX.

Les virements exécutés entre la Belgique, l'Allemagne (postes impériales, Bavière et Wurtemberg), l'Autriche, la Hongrie, la Suisse et le Grand-Duché de Luxembourg se répartissent comme il suit :

| Mois. | Nombre. | Au départ de la Belgique. | Originaires de l'étranger. |
|--|---------|---------------------------|----------------------------|
| Du 1 ^{er} janvier au 15 avril . . . | 313 | 328,154.67 | 275,810.36 |
| Avril (du 16 au 30) | 415 | 47,709.59 | 72,197.00 |
| Mai | 408 | 342,476.29 | 244,332.42 |
| Juin | 466 | 372,713.71 | 244,333.76 |
| Juillet. | 536 | 313,774.46 | 224,478.51 |
| Août | 483 | 346,221.03 | 200,759.10 |
| Septembre | 560 | 374,337.04 | 252,995.12 |
| Octobre | 558 | 331,358.17 | 178,577.44 |
| Novembre. | 617 | 344,514.62 | 197,361.79 |
| Décembre. | 685 | 422,907.25 | 174,435.98 |
| Totaux. | 4,741 | 3,694,483.53 | 2,035,281.18 |
| | | Fr. 5,729,464.71 | |

§ 4. — OPÉRATIONS ACCOMPLIES SANS EMPLOI DE NUMÉRAIRE.

Ainsi qu'il est mentionné au § 1^{er}, il a été effectué, sans emploi de numéraire, en dehors des virements internes et internationaux, des versements et des paiements à concurrence d'une somme globale de fr. 261,953,529, savoir :

| MOIS. | Bulletins de versement dont le montant a été représenté par des chèques de banque barrés. | Chèques postaux liquidés au moyen de chèques sur la Banque Nationale de Belgique, ou de mandats - subsides sur le Trésor. | Chèques postaux réglés en chambre de compensation. |
|---------------------|---|---|--|
| Avril | » | 4,000,000 » | 49,348.90 |
| Mai | » | 25,640,047.24 | 560,734.82 |
| Juin | 9,465.65 | 25,600,000 » | 877,465.96 |
| Juillet | 26,831.25 | 29,400,000 » | 961,417.84 |
| Août | 29,725.23 | 29,800,000 » | 850,772.45 |
| Septembre | 27,969.36 | 52,413,000 » | 837,277.56 |
| Octobre | 76,963.28 | 34,507,890 » | 1,163,329.60 |
| Novembre | 73,494.95 | 35,454,700 » | 1,252,800.34 |
| Décembre | 63,006.50 | 37,508,300 » | 1,372,321.07 |
| Totaux | 307,453.22 | 253,720,937.24 | 7,925,438.54 |
| Fr. 261,953,529 » | | | |

D'autres sommes ont, en outre, été liquidées à l'intervention du service des chèques postaux, sans décaissements d'espèces de la part des bureaux de poste et sans frais pour les bénéficiaires, du chef de mandats internationaux, de coupons d'intérêt et de dividende, d'abonnements aux journaux, de quittances et d'effets de commerce encaissés. En matière de quittances et d'effets, ces sommes se sont élevées au montant total de fr. 136 millions 435,227.75.

§ 5. — RECETTES.

Du 16 avril au 31 décembre 1913, les recettes de toute nature effectuées par le service des chèques et virements postaux se décomposent de la manière suivante :

| | |
|--|------------|
| Affranchissement des bulletins de versement et des autres envois adressés au bureau des chèques postaux. fr. | 27,545.54 |
| Produit de la vente des formules, des listes des affiliés, etc. » | 20,231.08 |
| Droits d'inscription » | 39,602.20 |
| Produits des capitaux » | 133,700.41 |
| Total. fr. | 221,079.23 |

§ 6. — DÉPENSES.

Les dépenses à charge du service des chèques et virements postaux pour la période du 1^{er} avril au 31 décembre 1913, comprennent :

| | |
|---|------------|
| Coût des formules, imprimés et papiers utilisés. . . . fr. | 29,032.00 |
| Mobilier, matériel et outillage, aménagement, installations électriques (frais d'amortissement) » | 10,733.00 |
| Redevance afférente à la coopération des bureaux de poste » | 31,049.00 |
| Traitements et salaires » | 113,240.73 |
| Loyer, éclairage, force motrice, chauffage, eau, nettoyage » | 9,415.00 |
| Bonification aux affiliés d'un intérêt de 3 p. c. sur le dépôt de garantie » | 4,597.01 |
| Total. . . . fr. | 198,086.74 |

§ 7. — RÉSULTATS FINANCIERS.

Les recettes (fr. 221,079.23) laissent sur les dépenses (fr. 198,086.74) un boni de fr. 22,992.49.

Le service des chèques et virements postaux devant s'effectuer au prix coûtant, il s'ensuit que l'excédent ci-dessus mentionné comporte la réduction des taxes, ainsi que cela a été entendu lors de la discussion de la loi instituant l'office des chèques.

Le dégrèvement dont il s'agit a été réalisé par arrêté royal en date du 27 février 1914, qui a apporté audit service les modifications suivantes :

- I. Le dépôt de garantie à verser sur chaque compte et abaissé à 50 francs.
- II. Le droit proportionnel afférent aux prélèvements en espèces (chèques au porteur et assignations) est réduit à 1/20 p. m., soit à 5 centimes par 1,000 francs.
- III. Les envois adressés par le public au bureau des chèques postaux à Bruxelles bénéficient de la franchise postale.

Ces mesures seront particulièrement bien accueillies par les affiliés et auront pour résultat d'accentuer la marche ascendante du service des chèques.

(1)

PARTIE E.



TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

99

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE PREMIER

TÉLÉGRAPHES

Renseignements généraux

§ 1. SERVICE INTERNATIONAL

Réductions de taxes

Des réductions importantes de taxes ont été accordées en faveur des télégrammes échangés avec l'Indo-Chine française, la Chine, le Japon, la presqu'île de Malacca, les îles de Penang et de Singapore, les Indes néerlandaises et les îles Philippines.

Le dégrèvement qui résulte, pour le public belge, de ces diverses réductions, peut être évalué à environ 47.000 francs par an.

Extension du réseau

Un câble a été immergé entre Libreville et Pointe-Noire (Loango) (Afrique équatoriale française). Ce câble sert notamment à l'échange de la correspondance entre l'Europe et le Congo belge (Bas et Moyen-Congo).

Les moyens de communications avec les Indes, l'Australie et l'Extrême-Orient ont été augmentés par la pose d'un câble partant d'Aden (Arabie), atterrissant à Colombo (Ceylan) et aboutissant à l'île de Penang. Ce câble sera prolongé jusqu'à Hongkong (Chine).

Un service radiotélégraphique, ouvert à la correspondance publique, met en communication Banana (district du Bas-Congo) et Elisabethville (district du Haut Luapula) par l'intermédiaire des postes suivants échelonnés le long du Congo-Lualaba : Boma (district du Bas-Congo), Coquilhatville (district de l'Équateur), Umangi (district des Bangala), Basoko (district de l'Aruwimi), Stanleyville (district de Stanleyville), Kindu (district du Maniema), Kongolo et Kikondja (district du Tanganika-Moero).

Télégrammes différés

Le service des télégrammes différés extra-européens, à taxe réduite de 50 p. c., a été étendu aux relations suivantes :

AFRIQUE : Colonies françaises de la côte occidentale et de la côte orientale, Congo belge, district de Cabinda, île de Fernando Poo et possessions allemandes ;

AMÉRIQUE DU SUD : Chili et Pérou ;

ASIE : Japon, Corée et île de Formose.

Ce service prend de plus en plus d'extension. En 1913, il a été échangé 20,015 dépêches de l'espèce contre 6,399 en 1912.

Télégrammes-lettres de nuit et télégrammes-lettres de fin de semaine

Dans les relations avec les États-Unis et le Canada, le tarif applicable aux télégrammes-lettres de nuit (dénommés antérieurement télégrammes-lettres de jour) et aux télégrammes-lettres de fin de semaine a été diminué. D'autre part, les délais de remise ont été sensiblement réduits.

Les télégrammes-lettres de fin de semaine sont également admis avec la République Argentine, le Chili et le Pérou.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE PRESSE

Depuis le 1^{er} septembre 1913, il a été institué un service de télégrammes de presse à prix réduit.

Dans le régime intérieur, la taxe d'urgence, obligatoire pour les télégrammes déposés après 21 heures, n'est plus appliquée aux télégrammes de presse présentés entre 21 et 23 heures.

Dans les relations avec de nombreux pays, les télégrammes de presse déposés entre 18 et 9 heures jouissent d'une réduction de tarif d'environ 50 p. c.

§ 3. RADIOTÉLÉGRAPHIE

La Convention radiotélégraphique internationale conclue à Londres le 5 juillet 1912, a été mise en vigueur le 1^{er} juillet 1913.

La statistique de la radiotélégraphie est donnée aux pages 12 et 13.

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 1913 et en 1912, sont résumés et comparés au tableau ci-après :

| | MOUVEMENT | | | RECETTE | | | |
|---|---|------------|---------------------------|-----------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------------|
| | 1913 | 1912 | Différence en 1913 | 1913 | 1912 | Différence en 1913 | |
| Télégrammes privés . . . | intérieurs | 4,006,882 | 4,097,657 | — 90,775 ou 0,75 % | 2,533,526.88 | 2,375,624.47 | + 157,902.41 ou 0,95 % |
| | internationaux { au départ et à l'arrivée | 4,243,606 | 4,294,741 | — 51,135 ou 1,19 % | 3,513,259.00 | 3,310,859.22 | + 202,399.78 ou 0,95 % |
| | { en transit . | 685,513 | 702,749 | — 17,236 ou 2,45 % | 407,802.77 | 404,078.18 | + 3,724.59 ou 1,55 % |
| Totaux | 8,935,001 | 9,095,147 | — 160,146 ou 1,00 % | 6,264,588.55 | 6,526,561.87 | — 261,973.32 ou 0,93 % | |
| Télégrammes de service | 16,829,100 | 14,626,700 | + 2,202,400 ou 15,06 % | — | — | — | |
| Expres postaux distribués par les porteurs du télégraphe | 2,933,486 | 2,859,584 | + 73,902 ou 2,59 % | 821,899.04 | 606,189.42 | + 215,709.62 ou 2,39 % | |
| Recettes diverses | Abonnements aux adresses écrites sous une forme abrégée ou con- ventionnelle, etc. | | | 112,239.59 | 105,267.75 | + 6,971.75 ou 6,62 % | |
| | Relevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques et pro- duits extraordinaires. | | | 8,470.98 | 5,002.10 | + 3,468.88 ou 43,52 % | |
| TOTAL DES RECETTES TÉLÉGRAPHIQUES | | | | 7,007,177.85 | 7,043,921.14 | — 36,743.29 ou 0,52 % | |

a) *Télégrammes privés intérieurs*

La télégraphie privée à l'intérieur, en 1913, est en léger recul par rapport à l'année précédente.

Toutefois, il y a lieu de considérer que l'année 1912 était bissextile et que, d'autre part celle-ci a bénéficié d'un trafic exceptionnel dû aux élections législatives et provinciales.

Ci-après la décomposition du mouvement :

| | |
|--|-----------|
| Télégrammes simples | 3,619,096 |
| — avec réponse payée | 200,858 |
| — urgents | 45,107 |
| — avec exprès payé au départ | 51,528 |
| — avec reçu de dépôt | 56,072 |
| — mandats | 28,702 |
| — différés | 4,362 |
| Cartes-télégrammes | 7,344 |
| Télégrammes spéciaux divers | 93,825 |
| Total. | 4,066,882 |

b) *Télégrammes privés internationaux*1° *Départ et arrivée :*

La correspondance télégraphique entre la Belgique et l'étranger a subi, notamment, l'influence déprimante de la crise balkanique.

La diminution de trafic observée pour 1913, atteint 51,133 télégrammes ou 1.19 p. c.

La répartition des télégrammes internationaux, par pays d'échange, est donnée à l'annexe n° 1 (pp. E et E).

30 31

2° *Transit :*

Comparativement à l'exercice 1912, le mouvement des télégrammes en transit par la Belgique accuse, pour 1913, une diminution de 17,236 correspondances ou 2.45 p. c. Elle porte, en ordre principal, sur le trafic Amérique-Allemagne ainsi que sur les échanges entre la France et les Pays-Bas.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE

Le nombre des télégrammes de service émis sans application de taxe s'est élevé en 1913, à 16,829,100 (1). Ils se répartissent comme il suit :

| | | | | |
|---|----------------------------|---------------------------|-------------------------|---|
| Télégrammes de service de l'État. | } Chemins de fer | 16,026,330 ou 95.25 p. c. | | |
| | | } Postes | 267,380 ou 1.59 — | |
| | | | } Télégraphes | 530,050 ou 2.08 — |
| | | | | } Autres services (marine, service météorologique, etc.) |
| Télégrammes de service transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés | | 158,000 ou 0.82 — | | |
| Total. | | 16,829,100 | | |

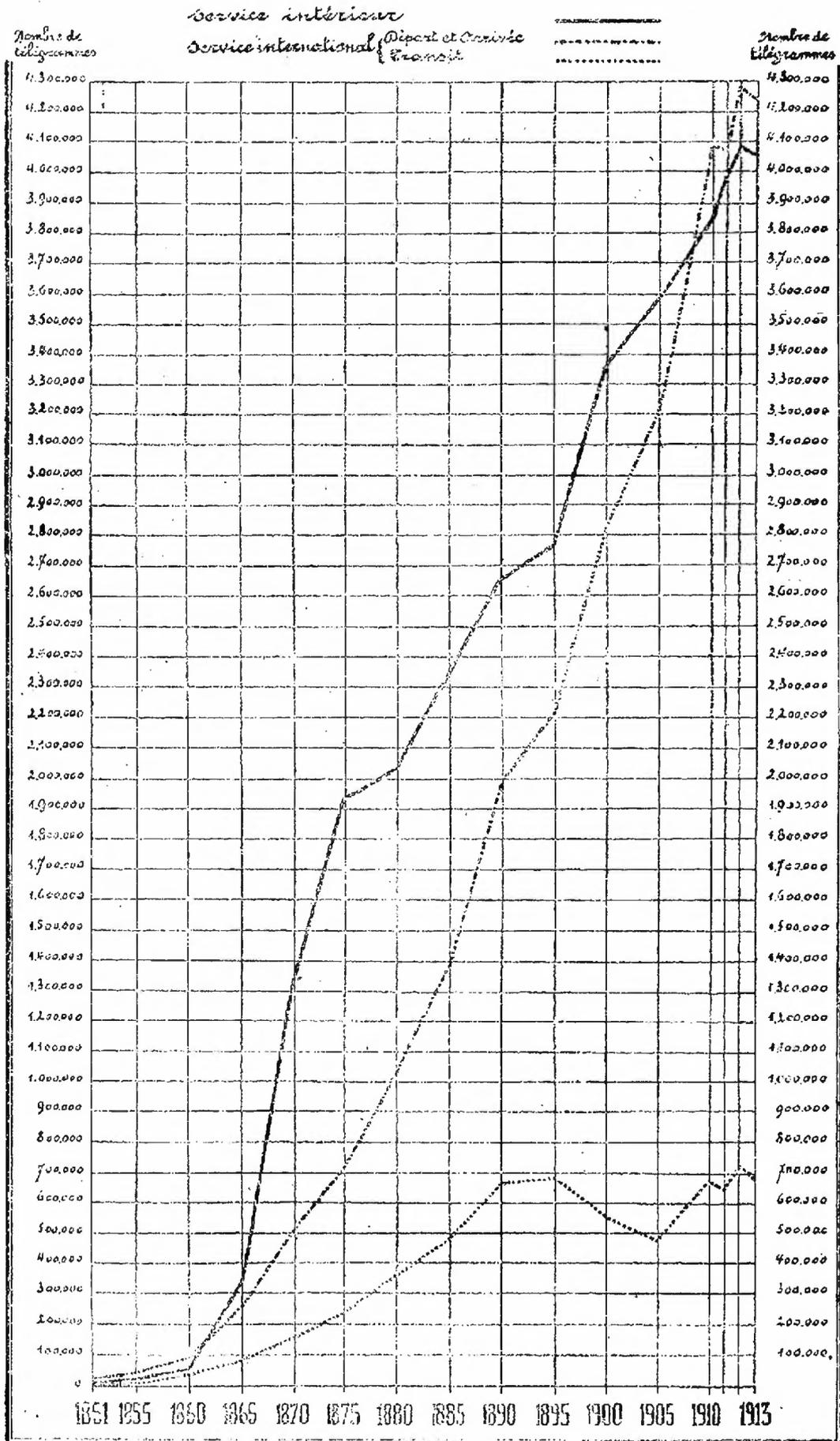
Le nombre de ces correspondances en 1911
a été de 14,626,700

Augmentation en 1912. 2,202,400 ou 15.06 p. c.

L'accroissement rapide de la télégraphie de service est dû principalement au développement du service des chemins de fer.

(1) Non compris les télégrammes de service relatifs à la marche des trains, échangés par téléphone, de station à station.

Évolution de la télégraphie privée pendant la période de 1851 à 1913.



III.

Bureaux télégraphiques. — Développement du réseau. — Appareils en service. — Statistique de la radiotélégraphie.

§ 1. — BUREAUX

| | En 1913 | En 1912 | DIFFÉRENCE en 1913 |
|---|------------|------------|-----------------------|
| A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée : | | | |
| <i>1° Bureaux de l'Etat établis :</i> | | | |
| a. Dans des stations de l'Etat. | 887 | 880 | + 7 |
| b. — — de compagnies de chemins de fer. | 19 | 22 | — 3 |
| c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes. | 564 | 544 | + 20 |
| d. Dans des postes éclusiers. | 10 | 9 | + 1 |
| Ensemble. | 1,477 | 1,452 | + 25 |
| <i>2° Bureaux de compagnies de chemins de fer.</i> | 37 | 34 | + 3 |
| Totaux de A. | 1,514 | 1,486 | + 28 |
| B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis : | | | |
| a. Dans des stations de l'Etat. | 92 | 92 | — |
| b. — — de compagnies de chemins de fer. | 4 | 4 | — |
| c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes. | 39 | 38 | + 1 |
| d. — postes éclusiers. | 87 | 88 | — 1 |
| e. — bureaux de police. | 1 | 1 | — |
| Ensemble. | 193 | 193 | — |
| Totaux de A et B. | 1,707 | 1,679 | + 28 |
| C. Bureaux de dépôt : | | | |
| a. Disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes. | 84 | 68 | + 16 |
| b. Non pourvus d'appareils de transmission. | 903 | 886 | + 17 |
| Ensemble. | 987 | 954 | + 33 |
| Totaux de A, B et C. | 2,694 | 2,633 | + 61 |
| D. Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement | 118 | 127 | + 9 |
| Totaux généraux. | 2,822 | 2,760 | + 62 |

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE

| | | Situation au 31 décembre | | DIFFÉRENCE en 1913 |
|---|---|--------------------------|------------|-----------------------|
| | | 1913 | 1912 | |
| | | Kilomètres | Kilomètres | Kilomètres |
| Longueur des lignes | aériennes | 7,930 | 7,866 | + 64 |
| | souterraines | 53 | 53 | — |
| | sous-fluviales | 5 | 5 | — |
| | sous-marine: (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) | 292 | 292 | — |
| Totaux | | 8,378 | 8,314 | + 64 |
| Développement total des fils conducteurs | aériens | 39,650 | 39,467 | + 183 |
| | souterrains | 2,431 | 2,428 | + 3 |
| | sous-fluviaux | 26 | 30 | — 4 |
| | sous-marins (part de la Belgique) (3) | 504 | 504 | — |
| | établis à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2) . . | 1,953 | 1,954 | — 1 |
| Totaux | | 44,564 | 44,383 | + 181 |
| Fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer (2) | | 521 | 521 | — |
| Totaux généraux | | 45,085 | 44,904 | + 181 |

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).

§ 5. — APPAREILS EN SERVICE

| | | | |
|--------------------------------------|---|---|-------|
| Nombre d'appareils télégraphiques | } | a. Système Morse écrivant (1) | 1,691 |
| | | b. — — auditif. | 937 |
| | | c. — Hughes | 77 |
| | | d. — — installés en duplex | 28 |
| | | e. — Baudot — quadruplex. | 2 |
| Total. | | | 2,735 |

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882)

Au 31 décembre 1913, 7 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.

§ 5. — Statistique de

| | | | | | |
|---|--|---------------------------|--|--------------------------------------|----------------------------------|
| Nombre des stations | côtières ouvertes à la correspondance publique générale | | | | |
| | de bord | — | — | — | restreinte d'intérêt privé. |
| | — | — | — | — | — |
| | — | — | — | — | — |
| Nombre des appareils en service (système Marconi) : Téléphones | | | | | |
| | | | | station côtière | |
| | | | | stations de bord | |
| TOTAUX. | | | | | |
| Nombre des employés des stations (2) | | | | | |
| | | côtières | | | |
| | | de bord | | | |
| Radiotélégrammes privés échanges | | | | | |
| | entre les stations de bord belges | } et la Belgique | } à l'intervention de la station côtière belge | } — | de stations côtières étrangères. |
| | | } et l'étranger | } — | } — | de la station côtière belge |
| | | | | | de stations côtières étrangères |
| | entre les stations de bord étrangères | } et la Belgique | } — | } — | de la station côtière belge |
| | | } et l'étranger | } — | } — | de stations côtières étrangères. |
| | | | | | de la station côtière belge |
| | entre stations de bord belges ou entre ces stations et des stations de bord étrangères | | | | |
| TOTAUX. | | | | | |
| Radiotélégrammes de service. | | | | | |
| Recette au profit de l'Etat. | | | | | |
| | | taxes côtières et de bord | fr. | | |
| | | taxes télégraphiques | fr. | | |
| TOTAUX. | | | | | . fr. |
| Dépenses afférentes aux stations exploitées par l'Etat (station côtière de Nieuport et stations établies à bord des paquebots de la ligne Ostende-Douvres). | | | | | |
| | | | } accumulées d'établissement des stations | fr. | |
| | | | } annuelles d'exploitation | } personnel | fr. |
| | | | | } matériel et entretien des stations | fr. |
| TOTAUX. | | | | | . fr. |

(1) Les chiffres se rapportant : aux dépenses imputées sur le budget du télégraphe, aux recettes, au notre pays, au personnel fonctionnant à la station côtière et à bord des paquebots de l'Etat, sont déjà
(2) Les attributions dirigeantes relatives au service radiotélégraphique de l'Etat, sont exercées par un fonctionnaire technique s'occupe spécialement de la radiotélégraphie. Les ouvriers de l'Etat sont inter-
renseignements n'ont pu être obtenus à ce sujet, eu ce qui concerne les compagnies privées.
(*) Chiffre rectifié.

la radiotélégraphie (1).

| Année 1913 | Année 1912 | Différence en 1913 | |
|---------------|---------------|--------------------------|--|
| 1 | 1 | — | Exploitée par l'État. |
| 8 | 8 | — | |
| 10 | 10 | — | Exploitées par l'État. |
| 1 | — | + | 1 |
| 2 | 2 | — | |
| 10 | 18 | + | 1 |
| | | | Dont 10 en 1913 et en 1912 installés à bord des paquebots de l'État. |
| 21 | 20 | + | 1 |
| 6 | 4 | + | 2 |
| 34 | 15 | + | 9 |
| | | | Agents de l'État. Dont 5 agents de l'État en 1913 et en 1912. |
| 1.143 | 969 | + | 176 |
| 884 | 791 | — | 107 |
| 969 | 906 | + | 63 |
| 3.447 | 2.808 | + | 639 |
| 183 | 126 | + | 57 |
| 1.533 | 1.344 | + | 189 |
| 647 | 232 | + | 415 |
| 1.539 | 1.256 | + | 283 |
| 10.147 | 8.432 | + | 1.715 |
| 4.482 | 4.260 | + | 222 |
| | | | Dont 4.277 en 1913 et 4.077 en 1912, originaires ou en destination des paquebots de l'État. |
| 3.340 | 2.378 | + | 962 |
| 4.267 | 3.510 | + | 697 |
| 7.547 | 5.888 | + | 1.659 |
| 248.407 | 246.226 | + | 2.181 |
| | | | Ces chiffres comprennent une somme de fr. 182.363 en 1912 et de fr. 182.740 en 1913 imputées sur le budget de la marine. |
| 30.600 | 34.312 (*) | + | 2.357 |
| | | | Les chiffres des années 1912 et 1913 comprennent respectivement une somme de fr. 7.980 imputée sur le budget de la marine. |
| 9.240 | 7.715 | + | 1.525 |
| | | | L'administration de la marine a pris à sa charge une partie de ces dépenses : fr. 4.380 en 1912 et fr. 3.502 en 1913. |
| 45.000 | 42.027 | + | 3.882 |

nombre des radiotélégrammes privés originaires ou en destination de la Belgique ou ayant transité par compris dans ceux de la télégraphie.
 les fonctionnaires qui s'occupent, en ordre principal, de la télégraphie ordinaire. Toutefois, depuis 1912, venus dans le service envisagé à concurrence de quatre unités en 1912, et de trois unités en 1913. Des

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

Renseignements généraux

A. TÉLÉPHONIE LOCALE

Réseaux nouveaux. — Pendant l'année 1913, l'État a créé treize réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leurs bureaux centraux dans les localités suivantes :

Brecht, Eschen et Gheel (groupe d'Anvers) ;

Houffalize (groupe d'Arlon) ;

Grez-Doiceau, Nil-Saint-Vincent-Saint-Martin et Tervueren (groupe de Bruxelles) ;

Ardoye-Coolscamp et Ledeghem-Dadizeele (groupe de Courtrai) ;

Lanklaer et Oreye (groupe de Landen) ;

Chénée (groupe de Liège) ;

Aerschot (groupe de Louvain).

Au 31 décembre 1913, le nombre des réseaux s'élevait à 275.

A la même date, sur les 2,633 communes belges, 1884 possédaient au moins un poste téléphonique d'abonnement.

Transformation et extension des réseaux. — A Anvers, Bruxelles, Liège et Gand de nombreux câbles et poteaux de dispersion nouveaux ont été installés.

On a achevé la mise sous terre du réseau téléphonique de Tournai.

Pareille transformation a été entamée ou poursuivie à Namur, Huy, Malines et Louvain.

Des câbles ont été substitués aux lignes aériennes principales des réseaux de La Louvière, Courtrai, Boom et Spa.

La ligne aérienne Bruxelles-Anvers a été complètement réfectionnée et, parallèlement, on a commencé la pose des câbles souterrains qui doivent relier les bureaux centraux de ces localités.

Pareille pose de câble souterrain a été commencée entre Liège et Verviers.

Dans la presque totalité des réseaux du pays, des travaux d'extension ont été exécutés en prévision de la mise en vigueur du nouveau régime des abonnements téléphoniques.

Bureaux publics. — Des bureaux publics ont été ouverts :

1° Aux stations de chemin de fer ci-après : Bertrix, Feluy-Arquennes, Furnes, Gand (Saint-Pierre), Herve, Lanaeken, Quatrecht, Senelle, Theux et Walcourt ;

2° Aux bureaux de poste suivants : Namèche, Philippeville, Schootenhof, Turnhout et Zoute.

Le bureau public de Doel a été supprimé.

Deux bureaux publics ont fonctionné à l'exposition de Gand.

Au 31 décembre 1913, le nombre des bureaux publics s'élevait à 289.

Échange des télégrammes par téléphone. — Ce service s'est étendu, dans le courant de l'année 1913, aux bureaux télégraphiques ci-après : Aerschot, Andenne, Ardoye-Coolscamp, Brecht, Chênée, Esschen, Feluy-Arquennes, Gheel, Grez-Doiceau, Houffalize, Lanklaer, Ledeghem-Dadizeele, Nil-Saint-Vincent-Saint-Martin, Oreye et Tervueren.

Prise à domicile de télégrammes à transmettre et de correspondances postales à expédier par exprès. — En 1913, il y a eu 1,211 demandes de prise à domicile contre 1,009 en 1912.

Communications permanentes établies en dehors des vacations des bureaux centraux. — Ce service a accusé, en 1913, une augmentation de recette de 7.04 p. c. comparativement à l'année précédente.

B. TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE

Les nouveaux réseaux ci-après ont été mis, en 1913, en relation avec les réseaux existants : Aerschot, Ardoye-Coolscamp, Brecht, Chênée, Esschen, Gheel, Grez-Doiceau, Houffalize, Lanklaer, Ledeghem-Dadizeele, Nil-Saint-Vincent-Saint-Martin, Oreye et Tervueren.

C. TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE

Les réseaux téléphoniques allemands, anglais et français admis à la correspondance avec la Belgique, étaient respectivement au nombre de 646, 27 et 1,944 au 31 décembre 1913.

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 et grands-ducaux, sans exception, correspondent avec tous les réseaux belges.

Le service de la correspondance téléphonique entre la France et les Pays-Bas par la Belgique, a été inauguré le 5 février 1913.

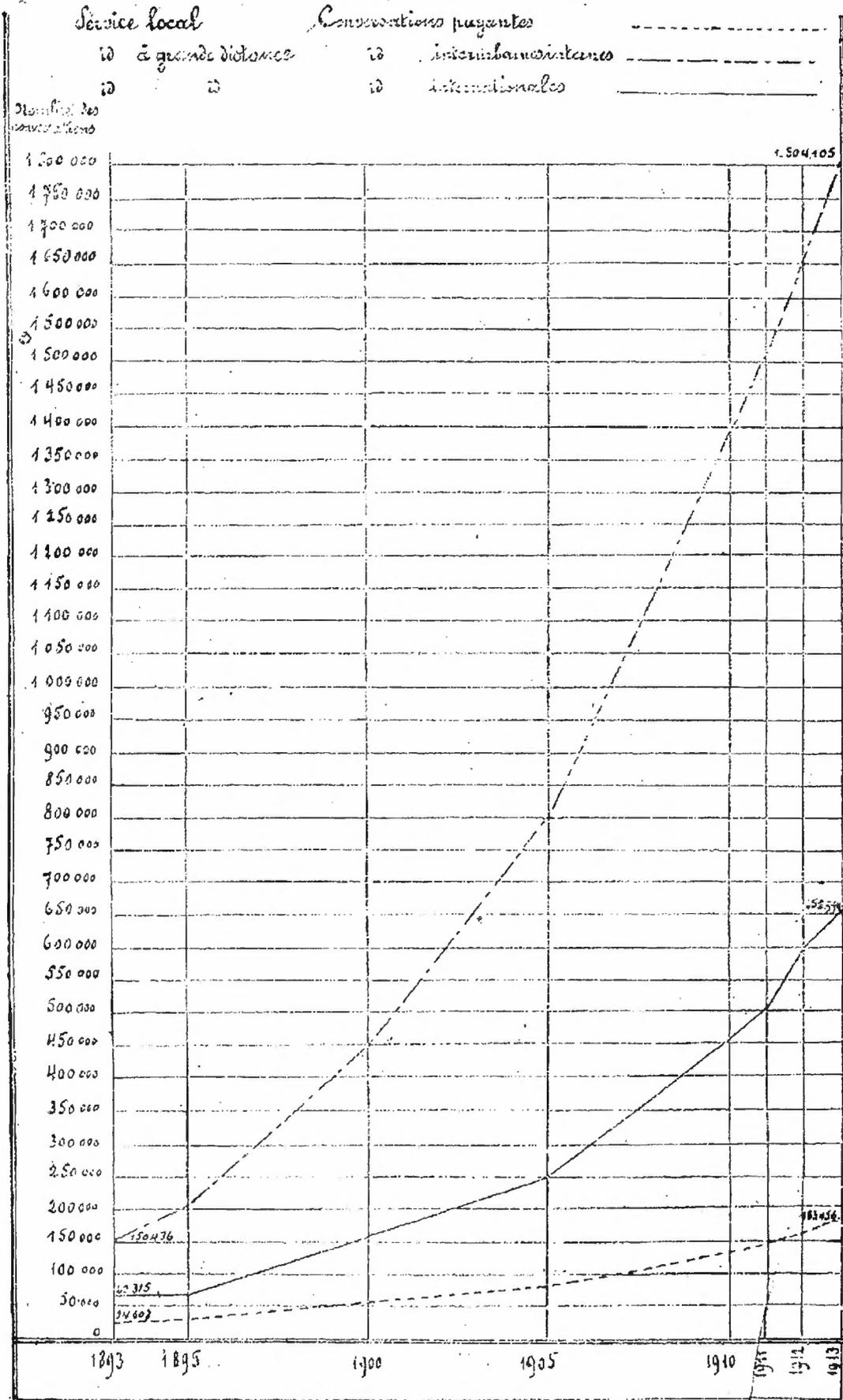
Renseignements statistiques

A. — Mouvement et recette

| OBJETS DE LA STATISTIQUE | MOUVEMENT | | | RECETTE | | | |
|---|---|-----------|------------------------|----------------------------|----------------------|---|---------------------------------------|
| | 1915 | 1912 | Différences en 1915 | 1915 | 1912 | Différences en 1915 | |
| Service local | Conversations taxées . . . | 185.453 | 168,771 | + 14.685 ou 8.70 p. c. | 48 066.50 | 44,115.50 | + 3,951 ou 8.96 p. c. |
| | Abonnements | 51,009 | 46,645 | + 4,364 ou 9.36 p. c. | 11,894,017.92 | 11,028,082.42 | + 865,935.50 ou 8.75 p. c. |
| | Avis d'appel télépho- nique | 17,598 | 14,444 | + 2,954 ou 20.45 p. c. | 4,586.25 | 5,648.95 | + 757.50 ou 20.21 p. c. |
| | Autres produits | - | - | - | 25,744.87 | 21,490.86 | + 4,254.01 ou 19.79 p. c. |
| | Totaux des recettes | | | | 12,072,215.54 | 11,097,057.73 | + 974,277.81 ou 8.80 p. c. |
| Service interurbain | Conversations | 1,804.105 | 1,057,848 | + 146,257 ou 8.82 p. c. | 1,096,812.30 | 1,850,510.50 | + 166,296 ou 9.08 p. c. |
| | Abonnements | 105 | 98 | + 7 ou 7.14 p. c. | 89,912.68 | 88,687.04 | + 1,225.64 ou 1.42 p. c. |
| | Avis d'appel télépho- nique | 40,287 | 45,751 | + 5,464 ou 22.60 p. c. | 6,799.80 | 5,529.75 | + 1,270.05 ou 22.97 p. c. |
| | Totaux des recettes | | | | 2,093,524.98 | 1,924,703.29 | +168,821.69 ou 8.77 p. c. |
| Service international | Conversations | 644,105 | 594,106 | + 49,999 ou 8.42 p. c. | 1,402,504.15 | 1,286,005.40 | +116,498.75 ou 10.77 p. c. |
| | Abonnements | 25 | 50 | - 5 ou 16.67 p. c. | 26,058.05 | 20,065.50 | + 5,974.55 ou 29.78 p. c. |
| | Transit (1) | 8,880 | - | + 8,889 | 13,555.50 | - | + 13,555.50 |
| | Totaux des recettes (part belge) | | | | 1,441,753.70 | 1,286,008.90 | +155,666.80 ou 12.10 p. c. |
| Totaux généraux des recettes | | | | 15,607,476.22 | 11,508,709.92 | + 4,098,766.30 ou 9.08 p. c. | |

(1) Service direct entre la France et les Pays-Bas, inauguré le 5 février 1915.

B. - Mouvement des conversations téléphoniques locales pendant la période de 1893⁽¹⁾ à 1913.



(1) Date de la reprise des principales réseaux téléphoniques par l'Etat.

C. — Bureaux centraux téléphoniques

| | 31 décembre 1913 | 31 décembre 1912 | DIFFÉRENCES par 1913 |
|---|------------------|------------------|-------------------------|
| Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . . . | 255 | 250 | + 16 |
| — — — — — postaux | 7 | 10 | — 3 |
| — — — — — installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des localités | 15 | 15 | — |
| TOTAUX | 277 | 262 | + 15 |

Ces 277 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-Etienne, Engliën, Gembloux, Genappe, Genvai, Grammont, Grez-Doiceau, Groenendaël, Hal, Nil-Saint-Vincent-Saint-Martin, Ninove, Nivelles, Overysse, Rhode-Saint-Genèse, Tervueren, Tubize, Vilvorde, Virginal, Wavre, Wolverthem.

Groupe d'Anvers. — Anvers, Beersse, Boom, Brecht, Cappellen, Esschen, Gheel, Hamme, Heyst-op-den-Berg, Hove, Lierre, Moll, Tamise, Turnhout, Zwyn-drecht.

Groupe d'Arlon. — Arlon, Amberloup, Baconfoy-Tenneville, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay-la-Neuve, Halanzy, Houffalize, 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, Convin, Mariembourg, Momignies, Seloignes.

Groupe de Courtrai. — Courtrai, Ardoye-Coolscamp, Avelghem, Comines, Dottignies, Harlebeke, Iseghem, Ledeghem-Dadizeele, Menin, Moorslede-Passchen-daele, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Staden, Waereghem, Ypres.

- Groupe de Gand.* — Gand, Aeltre, Audenarde, Bassevelde, Berchem-Audenarde, Cruysbautem, Deurle, Deynze, Eecloo, Gavere, Lemberge, Renaix, Selzaete, Sottegem, Thielt, Wetteren.
- Groupe de Landen.* — Landen, Beeringen, Bilsen, Brée, Diest, Esmael, Genck, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Lanaeken, Lanklaer, Lommel, Looz, Maseyck, Neerpelt, Oreye, Orp, Perwez, Ramillies, Saint-Trond, Tirlemont, Wareme, Wychmael.
- Groupe de Liège.* — Liège, Amay, Andenne, Barvaux, Chapou-Seraing, Chénée, Cherain, Comblain-au-Pont, Engis, Erezée, Esneux, Ferrières, Fexhe, Huy, Laroche, Marche, Melreux, Micheroux, Modave, Ocquier, Ouffet, Roelenge-sur-Geer, Rotheux-Rimière, Seraing, Soheit-Tinlot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé, Wandre.
- Groupe du littoral.* — Bruges, Ostende, Beernem, Blankenberghe, Couckelaere, Dixmude, Furnes, Ghistelles, Handzame, Heyst, Middelkerke, Nieuport Oostcamp, Panne, Ruddervoorde, Thourout.
- Groupe de Louvain.* — Louvain, Aerschot.
- Réseau de Malines.* — Malines.
- Groupe de Mons.* — Mons, Dour, Ecaussines, Feluy, Givry, Jurbise, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Rœulx (Le), Roisin, Saint-Ghislain, Sirault, Soignies.
- Groupe de Namur.* — Namur, Beauraing, Bièvre, Ciney, Dinant, Florefte, Forville, Gedinne, Gesves, Hamois, Hastière, Havelange, Haversin, Houyet, Leuze-Longchamps, Mesnil-Saint-Blaise, Namèche, Naninne, Noville-Taviers, Profondeville, Rochefort, Saint-Gérard, Spontin, Vresse, Wellin, Yvoir.
- Groupe de Termonde.* — Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas.
- Groupe de Tournai.* — Tournai, Antoing, Ath, Belœil, Blaton, Brugellette, Celles, Flobeeq, Frasnes-lez-Buissenal, Ghislenghien, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Taintignies, Templeuve.
- Groupe de Verviers.* — Verviers, Aubel, Dolhain, Herve, Moresnet, Sart lez-Spa, Spa, Stavelot, Theux, Vielsalm, Welkenraedt.

D. — 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 pp. $\frac{E}{20-24}$) | Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service au 31 décembre 1913 | MOUVEMENT | | |
|--|--|------------|------------|-----------------------|
| | | Année 1913 | Année 1912 | Différences pour 1913 |
| Groupe de Bruxelles | 28 | 476,506 | 492,425 | — 16,417 |
| — d'Anvers | 15 | 778,004 | 787,243 | — 11,244 |
| — d'Arlon | 25 | 36,746 | 31,980 | + 4,788 |
| — de Charleroy | 27 | 283,600 | 270,676 | + 12,935 |
| — de Chimay | 4 | 15,295 | 14,358 | — 963 |
| — de Courtrai | 15 | 85,098 | 83,851 | — 2,753 |
| — de Gand | 16 | 209,035 | 212,751 | — 3,698 |
| — de Landen | 23 | 62,980 | 64,569 | — 1,589 |
| — de Liège | 27 | 220,052 | 213,324 | + 4,728 |
| — du littoral | 14 | 149,004 | 151,930 | — 2,926 |
| — de Louvain | 2 | 38,472 | 40,383 | — 1,811 |
| Réseau de Malines | 1 | 14,880 | 16,702 | — 1,822 |
| Groupe de Mons | 13 | 86,116 | 91,307 | — 5,391 |
| — de Namur | 21 | 87,642 | 85,957 | + 1,685 |
| — de Termonde | 4 | 54,096 | 53,057 | — 961 |
| — de Tournai | 11 | 99,769 | 105,485 | — 5,716 |
| — de Verviers | 11 | 90,332 | 107,255 | — 7,923 |
| TOTAUX | 256 | 2,787,451 | 2,827,213 | — 39,762 |

E. — Développement du réseau téléphonique

| | | SITUATION AU 31 DÉCEMBRE | | DIFFÉRENCES |
|---|---|--------------------------|----------------|-----------------|
| | | 1915 | 1912 | pour 1913 |
| | | Kilomètres | Kilomètres | Kilomètres |
| A. — Fils exclusivement téléphoniques | | | | |
| <i>Téléphonie locale :</i> | | | | |
| Fils des raccordements aux réseaux et des circuits reliant les réseaux d'un même groupe | Fils aériens | 150,472 | 120,070 | + 10,595 |
| | — sous-fluviaux | 282 | 251 | + 31 |
| | — souterrains | 148,704 | 155,508 | + 15,105 |
| Totaux pour la téléphonie locale . . . | | 279,455 | 235,828 | + 25,527 |
| <i>Téléphonie à grande distance interne et internationale :</i> | | | | |
| Fils des circuits servant | soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la télé- phonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale . . . | 30,811 | 26,661 | + 5,520 |
| | exclusivement à la téléphonie inter- nationale (sections belges) | (1) 8,599 | (1) 8,368 | + 234 |
| Totaux pour la téléphonie interurbaine et internationale . . | | 38,780 | 35,029 | + 5,754 |
| Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes | | (2) 6,604 | (2) 6,624 | — 20 |
| Totaux des fils exclusivement téléphoniques | | 324,839 | 297,578 | + 27,261 |
| B. — Fils télégraphiques | | | | |
| Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe | | 140 | 109 | + 31 |
| Fils télégraphiques pourvus dudit système et servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie inter- nationale | | 7,447 | 7,406 | + 41 |
| Totaux des fils télégraphiques | | 7,587 | 7,515 | + 72 |
| TOTAUX GÉNÉRAUX | | 532,426 | 505,095 | + 27,335 |

(1) Y compris 352 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 855 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

F. — DIVERS.

Microphones. — Au 31 décembre 1913, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 66,457.

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 1913, 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 51 heures 30 minutes, réparties entre 103 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 28 comportant quotidiennement une durée de 3 heures 48 minutes, réparties entre 16 abonnés; dans les relations avec la Grande-Bretagne, les séances d'abonnement étaient au nombre de 3, comportant quotidiennement une durée de 36 minutes, réparties entre 4 abonnés; dans les relations avec le Grand-Duché de Luxembourg, il y avait 2 abonnés disposant ensemble de 3 séances de 6 minutes, et dans les relations avec les Pays-Bas, il y avait un abonné utilisant 2 séances de 6 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1913, il existait 96 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 1913, 40 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

I

Personnel

Le personnel se composait, au 31 décembre 1913, de 10,552 agents, répartis comme suit :

| | En 1912 | | En 1913 | | Différence pour 1913 | |
|--|-----------|---------|-----------|---------|----------------------|---------|
| | PERSONNEL | | PERSONNEL | | PERSONNEL | |
| | masculin | féminin | masculin | féminin | masculin | féminin |
| 1 ^o Fonctionnaires et employés. | 2,710 | 889 | 2,504 (1) | 798 (1) | + 306 | + 91 |
| 2 ^o Personnel subalterne : Gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières. | 2,814 | 89 | 2,731 | 71 | + 83 | + 18 |
| Porteurs de télégrammes (effectifs et suppléants) (2) | 4,050 | — | 3,820 | — | + 230 | — |
| Totaux. | 9,574 | 978 | 8,955 | 869 | + 619 | + 109 |
| | 10,552 | | 9,824 | | + 728 | |
| 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 | 5,813 | 362 | 5,721 | 322 | + 92 | - 60 |
| | 6,175 | | 6,043 | | + 32 | |

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Ces agents ne font pas partie du cadre de l'administration.

II.

Résultats financiers.

§ I. — RECETTES.

Les recettes effectuées en 1913, s'élèvent à :

| | | |
|---------------------------------|-----|----------------------|
| a) Pour le télégraphe | fr. | 7,007,477.85 |
| b) Pour le téléphone | fr. | 15,607,476.22 |
| Total | fr. | <u>22,614,954.07</u> |

§ 2. — DÉPENSES

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires effectuées par les services des télégraphes et des téléphones, pendant l'année 1913, sont indiquées au tableau ci-après :

| ARTICLES DU BUDGET | DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES | MONTANT DES DÉPENSES (1) |
|---|---|---|
| <i>Télégraphes et téléphones</i> | | |
| 24 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. | 7,844,572.37 |
| 25 | Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois | 2,519,845.77 |
| 26 | Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses | 1,849,620 . |
| 27 | Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.) | 14,000 » |
| 28 | Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne | 4,500 » |
| 29 | Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques et téléphoniques sous-marins anglo-belges | 5,000 » |
| <i>Services communs aux administrations des postes, des télégraphes et téléphones</i> | | |
| 13 | Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés | } Quote-part de l'administration des télégraphes et des téléphones (2). 375,761.97 |
| 14 | Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois | |
| 15 | Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc. | |
| Total des dépenses ordinaires. . . . fr. | | 15,411,098.31 (1) |

(1) Les chiffres des dépenses sont approximatifs.

(2) Cette quote-part représente 42 1/2 p. c. environ du total des dépenses imputées sur les articles 13, 14 et 15, dépenses s'élevant respectivement à :

| | |
|-------------|----------------|
| Fr. | 194,330.66 |
| » | 311,422 » |
| » | 375,518.78 |
| Total . . . | Fr. 879,071.44 |

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 1913 par d'autres services de l'État :

| | |
|---|------------------|
| 1° Part du télégraphe et du téléphone dans les frais généraux du Département de la Marine, des Postes et des Télégraphes fr. | 253,913 |
| 2° Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers. | 75,971 |
| 3° Eclairage payé par les chemins de fer de l'Etat. | 15,095 |
| 4° Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer. | 951,952 |
| 5° Coopération du personnel des chemins de fer l'Etat à la transmission des correspondances privées | 123,909 |
| 6° Même coopération pour les télégrammes de service (1) | 658,702 |
| 7° Pensions des anciens fonctionnaires et employés des télégraphes et des téléphones, imputées sur le budget de la Dette publique | 422,709 |
| Total des dépenses en prestations. fr. | <u>2,500,251</u> |

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 1913 :

| | |
|--|-----------------------|
| 1° Crédits inscrits au budget extraordinaire pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique. fr. | 100,028,719.72 |
| A déduire : le montant des crédits alloués pour des travaux non exécutés au 31 décembre 1913 fr. | <u>15,491,664.47</u> |
| Il reste. fr. | 86,537,055.25 |
| 2° Montant du capital représentant les diverses rentes payées aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'Etat. fr. | 11,430,582.24 |
| 3° Frais généraux d'administration afférents aux travaux de premier établissement et d'extension (2) | <u>9,061,913.32</u> |
| Total des dépenses de premier établissement au 31 décembre 1913. fr. | <u>107,029,550.81</u> |

(1) On fait entrer en ligne de compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'Etat pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.

(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. E/41) 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 1913, 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 138,000 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 suit pour l'année 1913 :

| | |
|---|---|
| Recettes des télégraphes et des téléphones . . . | fr. 22,614,654.07 |
| Dépenses ordinaires et dépenses en prestations. . . | 15,911,329.51 |
| | <hr style="width: 20%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> |
| Excédent de recettes . . . | fr. 6,703,324.76 |

(28)

(29)

ANNEXES
DE LA PARTIE E

1. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales.
— Comparaison des années 1913 et 1912.

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée

| RELATIONS de la | | NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES | | | RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE | | | PRODUIT MOYEN par télégramme | |
|--------------------|---|------------------------|-----------|--|-----------------------------------|--------------|--|---------------------------------|---------|
| | | En 1913 | En 1912 | En 1913, différence proportionnelle 0/0 | En 1913 | En 1912 | En 1913, différence proportionnelle 0/0 | En 1913 | En 1912 |
| de l'Europe | | | | | | | | | |
| | Allemagne. | 1,063,271 | 1,095,811 | - 2.81 | 782,538 26 | 804,351 18 | - 2.74 | 0.7346 | 0.7333 |
| | France | 962,072 | 961,336 | + 0.07 | 703,076 92 | 702,680 12 | + 0.18 | 0.7318 | 0.7309 |
| | Grande-Bretagne. | 750,502 | 774,592 | - 3.09 | 793,008 04 | 813,184 20 | - 2.40 | 1.0601 | 1.0527 |
| | Luxembourg (Grand-Duché de) | 32,668 | 32,469 | + 0.61 | 18,526 00 | 17,995 90 | + 2.98 | 0.5671 | 0.5542 |
| | Pays-Bas | 476,532 | 480,395 | - 0.83 | 275,637 32 | 278,891 79 | - 1.16 | 0.5787 | 0.5803 |
| | Autriche | 80,837 | 82,588 | - 2.12 | 82,324 90 | 82,750 03 | - 0.23 | 1.0209 | 1.0047 |
| | Bulgarie | 13,673 | 20,760 | -34.16 | 13 224 48 | 18,414 73 | - 28.19 | 0.9672 | 0.8868 |
| | Danemark. | 21,473 | 23,236 | - 7.38 | 18,749 74 | 21,473 49 | - 12.69 | 0.8751 | 0.9242 |
| | Espagne. | 71,082 | 63,823 | +14.37 | 66,348 73 | 57,846 27 | + 15.04 | 0.9362 | 0.9004 |
| | Grèce et îles. | 10,088 | 7,921 | +27.36 | 9,217 42 | 6,273 46 | + 46.88 | 0.9137 | 0.7025 |
| | Hongrie. | 18,829 | 18,740 | + 0.47 | 21,086 22 | 20,169 67 | + 4.34 | 1.1199 | 1.0763 |
| | Italie. | 93,372 | 96,164 | - 3.70 | 96,850 16 | 101,730 30 | - 4.82 | 1.0350 | 1.0381 |
| | Norvège. | 50,974 | 33,200 | - 6.70 | 27,551 54 | 20,098 74 | - 6.01 | 0.8850 | 0.8703 |
| | Portugal | 20,937 | 19,132 | + 0.42 | 18,270 41 | 18,937 34 | + 7.87 | 0.8718 | 0.8844 |
| | Roumanie | 60,806 | 63,897 | - 4.70 | 60,003 37 | 60,634 11 | - 1.04 | 0.9868 | 0.9303 |
| | Russie | 133,431 | 148,760 | + 3.14 | 144,346 79 | 139,783 07 | + 3.26 | 0.9408 | 0.9307 |
| | Serbie | 1,971 | 2,939 | -33.39 | 1,814 84 | 2,033 32 | - 31.77 | 0.9192 | 0.8974 |
| | Suède. | 21,280 | 26,236 | - 7.33 | 22,093 08 | 24,199 80 | - 8.71 | 0.9099 | 0.9217 |
| | Suisse. | 74,990 | 79,636 | - 5.83 | 63,212 02 | 67,213 66 | - 2.98 | 0.8696 | 0.8440 |
| | Turquie d'Europe | 9,371 | 13,662 | -31.41 | 8,612 99 | 11,966 01 | - 28.02 | 0.9191 | 0.8739 |
| | Autres pays d'Europe | 2,363 | 2,211 | + 0.87 | 1,916 32 | 1,730 69 | + 10.73 | 0.8110 | 0.7828 |
| de l'Amérique | | | | | | | | | |
| | du Nord | | | | | | | | |
| | États-Unis et Amérique britannique. | 117,830 | 111,274 | + 5.83 | 113,233 09 | 108,826 08 | + 3.91 | 0.9188 | 0.9481 |
| | Mexique. | 3,622 | 3,304 | | | | | | |
| | Centrale et Américaines | | | | | | | | |
| | Cuba | 2,640 | 2,437 | - 0.28 | 3,401 08 | 3,483 37 | - 2.36 | 0.9493 | 0.9698 |
| | Autres pays | 942 | 1,133 | | | | | | |
| | du Sud | | | | | | | | |
| | Argentine (République) | 33,034 | 33,233 | | | | | | |
| | Bésil. | 12,082 | 11,487 | | | | | | |
| | Chili | 2,617 | 2,198 | + 8.39 | 80,013 09 | 77,216 43 | + 3.62 | 1.4114 | 1.4763 |
| | Uruguay. | 3,913 | 3,690 | | | | | | |
| | Autres pays | 2,147 | 1,691 | | | | | | |
| | A reporter. | 4,137,221 | 4,213,976 | - 1.39 | 3,432,798 33 | 3,471,712 28 | | | |

| RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS | NOMBRE DES TELEGRAMMES | | | RECETTE AU PROFIT DU RESEAU BELGE | | | PRODUIT MOYEN par télégramme | |
|--|------------------------|-----------|--|-----------------------------------|--------------|--|---------------------------------|---------|
| | En 1915 | En 1912 | En 1913, différence proportionnelle 0/0 | En 1915 | En 1912 | En 1913, différence proportionnelle 0/0 | En 1913 | En 1912 |
| Repart. | 4.157,221 | 1,215,976 | | 5,452,796 55 | 3,471,712 28 | | | |
| de l'Afrique | | | | | | | | |
| Algérie-Tunisie. | 15,459 | 12,254 | | | | | | |
| Afrique du Sud britannique. | 5,002 | 5,206 | | | | | | |
| Congo belge. | (a) 4,174 | (b) 2,700 | | | | | | |
| Égypte. | 8,780 | 9,027 | + 3.27 | 55,200 07 | 51,719 50 | + 4.67 | 0.8991 | 0.9045 |
| Iles Canaries. | 1,527 | 1,651 | | | | | | |
| Maroc. | 3,276 | 2,598 | | | | | | |
| Autres pays. | 2,967 | 2,866 | | | | | | |
| de l'Asie | | | | | | | | |
| Chine. | 4,985 | 4,174 | | | | | | |
| Indes britanniques et Ceylan. | 12,526 | 11,507 | | | | | | |
| Japon. | 2,905 | 2,921 | +10.54 | 57,747 61 | 51,051 55 | + 10.91 | 0.9228 | 0.9680 |
| Russie d'Asie. | 1,920 | 1,432 | | | | | | |
| Turquie d'Asie. | 13,508 | 12,035 | | | | | | |
| Autres pays. | 5,177 | 2,419 | | | | | | |
| de l'Océanie | | | | | | | | |
| Australie. | 5,885 | 5,950 | | | | | | |
| Indes néerlandaises. | 1,755 | 1,895 | + 0.52 | 9,494 79 | 9,595 09 | + 1.08 | 1.1101 | 1.1017 |
| Autres pays. | 957 | 994 | | | | | | |
| TOTAUX. | 4,245,606 | 4,294,741 | - 1.19 | 5,515,250 00 | 3,546,850 22 | - 0.95 | 0.8279 | 0.8259 |

B. - Correspondances en transit

| RELATIONS | NOMBRE DES TELEGRAMMES | | | RECETTE AU PROFIT DU RESEAU BELGE | | | PRODUIT MOYEN par télégramme | |
|--|------------------------|---------|--|-----------------------------------|------------|--|---------------------------------|---------|
| | En 1915 | En 1912 | En 1913, différence proportionnelle 0/0 | En 1915 | En 1912 | En 1913, différence proportionnelle 0/0 | En 1913 | En 1912 |
| Anglo-allemandes (1). | 595,749 | 594,586 | - 0.16 | 286,410 57 | 286,135 95 | + 0.10 | 0.7274 | 0.7255 |
| Franco-néerlandaises (2). | 276,920 | 293,454 | - 5.65 | 105,411 27 | 109,587 67 | - 5.64 | 0.5754 | 0.5734 |
| Autres que les deux précédentes (3). | 14,814 | 14,900 | - 0.44 | 7,980 95 | 8,556 58 | - 4.50 | 0.5577 | 0.5605 |
| TOTAUX. | 685,515 | 702,740 | - 2.45 | 397,802 77 | 404,078 18 | - 1.53 | 0.5805 | 0.5750 |

(a) Dont 2,520 télégrammes échangés par la voie de Capetown. (b) Dont 1,823 télégrammes échangés par la voie de Capetown.

(1) Y compris des télégrammes originaux ou en destination des pays au delà, et qui ont emprunté les lignes anglo-allemandes : correspondances échangées entre l'Amérique et l'Allemagne, l'Angleterre et l'Autriche, la Suisse et l'Angleterre, etc.

(2) Y compris des télégrammes échangés entre la Néerlande, d'une part, l'Algérie, l'Espagne, la Grèce, l'Amérique, etc., d'autre part.

(3) Correspondances échangées entre le Luxembourg d'une part, les Pays-Bas et l'Angleterre d'autre part; entre la France et l'Allemagne, etc.

II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1913 et 1912.

| | | 1913 | | | 1912 |
|---|--|-------------|-----------------------|-------------|-----------------|
| Correspondances privées | | | | | |
| 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 | 60.70 | Relations intérieures | | 64.50 |
| | 16 à 30 — | 29.40 | | | 27.57 |
| | 31 à 45 — | 7.75 | | | 6.40 |
| | 46 à 60 — | 1.65 | | | 1.28 |
| | plus d'une heure | 0.50 | | | 0.25 |
| RELATIONS | | | | | |
| | | intérieures | internationales | intérieures | internationales |
| Classification des télégrammes par catégorie : Proportion pour cent des | Télégrammes ordinaires | 89.28 | 83.88 | 89.06 | 84.03 |
| | — urgents | 1.11 | 2.93 | 1.20 | 2.98 |
| | — spéciaux (1) | 9.61 | 13.19 | 9.74 | 12.99 |
| Classification des télégrammes par rapport à leur objet : Proportion pour cent des | Dépêches d'État | 1.95 | 0.36 | 2.01 | 0.39 |
| | Correspondances de bourse | 2.63 | 5.71 | 2.73 | 5.27 |
| | Transactions commerciales et industrielles | 45.86 | 70.38 | 45.88 | 71.61 |
| | Correspondances de journaux | 0.26 | 1.02 | 0.24 | 1.10 |
| | Affaires privées | 49.30 | 22.53 | 49.14 | 21.63 |
| | | | | | |
| Classification des télégrammes par rapport au nombre de mots : Proportion pour cent des télégrammes de | 2 à 10 mots | 12.84 | 52.66 | 12.23 | 53.49 |
| | 11 à 15 — | 55.85 | 25.92 | 55.35 | 25.67 |
| | 16 à 20 — | 18.90 | 11.53 | 19.39 | 11.20 |
| | 21 à 30 — | 10.43 | 6.97 | 9.76 | 6.83 |
| | 31 à 40 — | 1.64 | 1.71 | 1.94 | 1.71 |
| | 41 à 50 — | 0.30 | 0.58 | 0.60 | 0.58 |
| | Plus de 50 mots | 0.34 | 0.63 | 0.53 | 0.52 |
| Nombre de mots, en moyenne, par télégramme | | 15.51 | 12.19 | 15.81 | 12.14 |

(1) Télégrammes avec reçu de dépôt, télégrammes d'État, télégrammes mandats et télégrammes avec opérations accessoires.

III. — *Tableau indiquant le mouvement et le développement de chaque groupe téléphonique.*

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, arrivée et transit).

| GROUPES ET RÉSEAUX (Pour la composition des groupes, voir pp. $\frac{E}{18-19}$) | ABONNEMENTS | | | | | | | BUREAUX PUBLICS | | | |
|---|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--------|---------------------|------------------------|------------------------|---------------------|
| | ANNUELS | | TRIMESTRIELS | | SESTRIELS | | TOTAUX | Différences 1915 | au 31 décembre 1913 | au 31 décembre 1912 | Différences en 1913 |
| | Reliements par fil simple | Reliements par fil double | Reliements par fil double | Reliements par fil double | Reliements par fil simple | Reliements par fil double | | | | | |
| Groupe de Bruxelles | » | 18,099 | » | » | 503 | 18,404 | 16.767 | + 1,637 | 58 | 58 | » |
| — d'Anvers | » | 7,118 | » | » | 81 | 7,109 | 6,575 | + 624 | 52 | 51 | + 1 |
| — d'Arden | » | 10 | 844 | » | 4 | 855 | 775 | + 80 | 6 | 5 | + 1 |
| — de Charleroy | » | 5,081 | » | » | 20 | 5,101 | 2.821 | + 280 | 32 | 29 | + 3 |
| — de Chimay | » | » | 162 | » | 1 | 163 | 159 | + 4 | 1 | 1 | » |
| — de Courtrai | » | 10 | 1,442 | » | 6 | 1,458 | 1,275 | + 183 | 13 | 13 | » |
| — de Gand | » | 5,138 | » | » | 105 | 5,243 | 2,966 | + 277 | 24 | 22 | + 2 |
| — de Landen | » | 5 | 780 | » | 9 | 792 | 702 | + 90 | 17 | 16 | + 1 |
| — de Liège | » | 5,781 | » | » | 173 | 5,954 | 5,415 | + 541 | 25 | 25 | » |
| — du littoral | » | 12 | 1,924 | » | 237 | 2,175 | 2,028 | + 145 | 22 | 20 | + 2 |
| — de Louvain | » | 5 | 275 | » | 12 | 288 | 275 | + 15 | 5 | 5 | » |
| Réseau de Malines | 217 | 0 | » | 9 | 1 | 235 | 105 | + 40 | 1 | 1 | » |
| Groupe de Mons | » | 1,474 | » | » | 15 | 1,489 | 1,500 | + 95 | 14 | 15 | + 1 |
| — de Namur | » | 29 | 1,866 | » | 48 | 1,943 | 1,851 | + 112 | 8 | 7 | + 1 |
| — de Termonde | » | 4 | 305 | » | 5 | 314 | 275 | + 39 | 15 | 15 | » |
| — de Tournai | » | 5 | 1,441 | » | 11 | 1,457 | 1,552 | + 105 | 9 | 9 | » |
| — de Verviers | » | 1,841 | » | » | 102 | 1,943 | 1,844 | + 99 | 15 | 11 | + 2 |
| Totaux | 217 | 40,614 | 9,054 | 9 | 1,155 | 51,009 | 46,645 | + 4,361 | 280 | 275 | + 14 |

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine intérieure au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

| SERVICE LOCAL | | | | | | SERVICE INTERURBAIN | | | | | | SERVICE INTERNATIONAL | | |
|----------------------|---------|---------------------|---------------------------|---------|---------------------|-----------------------------|-----------|---------------------|---------------------------|---------|---------------------|--|---------|---------------------|
| CONVERSATIONS TAXEES | | | Avis d'appel téléphonique | | | Conversations à taxe pleine | | | Avis d'appel téléphonique | | | Conversations à taxe pleine au départ, à l'arrivée et au transit | | |
| En 1913 | En 1912 | Différences en 1913 | En 1913 | En 1912 | Différences en 1913 | En 1913 | En 1912 | Différences en 1913 | En 1913 | En 1912 | Différences en 1913 | En 1913 | En 1912 | Différences en 1913 |
| 78,535 | 76,824 | + 1,481 | 6,840 | 5,759 | + 1,101 | 555,866 | 495,162 | + 42,704 | 5,010 | 5,908 | + 1,104 | 204,425 | 172,496 | + 31,929 |
| 55,258 | 52,000 | + 1,258 | 1,190 | 927 | + 265 | 285,281 | 288,112 | + 7,869 | 894 | 881 | + 15 | 269,102 | 254,816 | + 14,286 |
| 1,775 | 1,577 | + 198 | 492 | 418 | + 74 | 21,770 | 17,408 | + 4,564 | 653 | 474 | + 161 | 6,658 | 5,496 | + 1,142 |
| 11,254 | 10,590 | + 814 | 2,549 | 1,844 | + 503 | 455,615 | 441,909 | + 11,706 | 1,929 | 1,450 | + 499 | 22,866 | 21,081 | + 1,785 |
| 79 | 81 | - 02 | 89 | 57 | + 52 | 6,819 | 6,555 | + 484 | 171 | 125 | + 46 | 1,514 | 1,414 | + 100 |
| 1,979 | 2,035 | - 74 | 626 | 547 | + 79 | 51,745 | 47,167 | + 4,376 | 1,178 | 920 | + 258 | 15,455 | 15,425 | + 19 |
| 13,255 | 7,977 | + 7,276 | 766 | 675 | + 91 | 155,805 | 100,672 | + 24,221 | 1,572 | 1,284 | + 288 | 28,152 | 25,280 | + 2,872 |
| 5,712 | 5,221 | + 491 | 817 | 709 | + 48 | 46,452 | 41,211 | + 5,221 | 586 | 461 | + 125 | 5,126 | 5,244 | - 118 |
| 12,862 | 12,586 | + 376 | 944 | 850 | + 514 | 154,651 | 141,781 | + 12,870 | 1,387 | 1,214 | + 175 | 50,511 | 25,944 | + 4,567 |
| 6,503 | 6,152 | + 573 | 911 | 866 | + 45 | 108,227 | 98,727 | + 9,500 | 1,267 | 1,069 | + 198 | 14,558 | 12,315 | + 2,045 |
| 705 | 694 | + 9 | 21 | 21 | » | 22,001 | 22,196 | - 195 | 217 | 215 | + 2 | 774 | 764 | + 10 |
| 512 | 255 | + 79 | 1 | » | + 1 | 13,584 | 15,997 | + 1,587 | 144 | 102 | + 42 | 1,216 | 2,204 | - 988 |
| 4,154 | 4,150 | + 24 | 872 | 801 | + 71 | 54,857 | 51,502 | + 5,555 | 1,155 | 945 | + 208 | 7,932 | 8,198 | - 266 |
| 3,188 | 2,712 | + 476 | 316 | 245 | + 75 | 69,254 | 65,495 | + 6,059 | 1,042 | 912 | + 150 | 5,778 | 5,705 | + 75 |
| 2,698 | 2,505 | + 195 | 133 | 105 | + 28 | 58,281 | 51,471 | + 6,810 | 442 | 562 | + 80 | 5,625 | 5,412 | + 213 |
| 2,181 | 2,168 | + 13 | 777 | 655 | + 122 | 49,588 | 45,555 | + 4,055 | 1,175 | 1,011 | + 162 | 19,228 | 17,605 | + 1,555 |
| 5,108 | 3,418 | + 1,690 | 254 | 170 | + 84 | 47,763 | 46,870 | + 895 | 487 | 420 | + 67 | 18,314 | 18,593 | - 279 |
| 183,456 | 168,771 | + 14,685 | 17,398 | 14,414 | + 2,954 | 1,804,105 | 1,657,848 | + 146,257 | 10,287 | 15,751 | + 5,556 | 652,904 | 594,106 | + 58,888 |

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL.

IV. — Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1913 et 1912.

| PAYS EN RELATION | Mouvement des conversations A TAXE PLEINE | | | Montant des parts belges | | | Parts belges PROVENANT DES ABBONNEMENTS | | | Parts totales de l'État belge. | | |
|--|--|---------|------------------------|--------------------------|--------------|------------------------|--|-----------|------------------------|--------------------------------|--------------|------------------------|
| | en 1913 | en 1912 | Différences en 1913 | en 1913 | en 1912 | Différences en 1913 | en 1913 | en 1912 | Différences en 1913 | en 1913 | en 1912 | Différences en 1913 |
| France . . . | 306,085 | 279,050 | + 27,035 | 520,400 15 | 461,690 85 | + 58,805 30 | 16,215 » | 13,673 75 | + 541 25 | 536,711 15 | 477,364 60 | + 59,346 55 |
| Allemagne . . | 168,894 | 164,775 | + 2,119 | 350,304 35 | 358,400 90 | - 8,099 55 | » | » | » | 350,304 35 | 358,400 90 | - 8,099 55 |
| Angleterre . . | 35,228 | 25,904 | + 9,324 | 256,059 » | 187,078 50 | + 68,980 50 | 7,863 75 | 3,435 65 | + 4,428 » | 263,922 75 | 190,514 25 | + 73,408 50 |
| Pays-Bas . . . | 130,645 | 119,864 | + 10,781 | 264,178 25 | 247,981 90 | + 16,196 35 | 706 50 | 90 » | + 616 50 | 264,884 75 | 248,071 90 | + 16,812 85 |
| Grand - Duché de Luxembourg | 8,253 | 7,513 | + 740 | 11,329 40 | 10,853 25 | + 476 15 | 1,252 80 | 864 » | + 388 80 | 12,582 20 | 11,717 25 | + 864 95 |
| Transit entre la France et les Pays Bas (1). | 8,889 | — | + 8,889 | 13,333 50 | — | + 13,333 50 | » | » | » | 13,333 50 | » | + 13,333 50 |
| TOTAUX . . . | 652,994 | 594,106 | + 58,888 | 1,415,697 65 | 1,266,005 40 | + 149,692 25 | 26,038 05 | 20,063 50 | + 5,974 55 | 1,441,735 70 | 1,286,068 90 | + 155,666 80 |

(1) Service inauguré le 5 février 1913.

V. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et part téléphoniques belges encaissées pendant les années 1913 et 1912.*

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 1915 | 20,520 50 | 8,601 75 | 468 25 | 2,965 25 | 19 75 | 509 25 | 4,074 75 | 904 25 |
| | | » 1912 | 20,108 25 | 8,221 50 | 408 75 | 2,758 15 | 20 25 | 528 » | 2,111 25 | 864 50 |
| | Différences | | + 421 25 | + 380 25 | + 59 50 | + 205 » | - » 50 | - 18 75 | + 1,965 50 | + 129 75 |
| | | Abonnements | En 1915 | 5,041,125 18 | 1,889,444 51 | 144,240 25 | 751,597 76 | 28,969 16 | 217,720 95 | 687,737 75 |
| Différences | » 1912 | 4,615,717 51 | 1,755,505 87 | 152,515 42 | 661,827 88 | 27,755 59 | 220,729 85 | 629,670 54 | 157,247 08 | |
| | | + 425,405 61 | + 134,140 44 | + 11,724 85 | + 69,761 88 | + 1,255 57 | + 20,991 08 | + 58,067 19 | + 5,046 02 | |
| Avis d'appel téléphonique | En 1915 | 1,716 50 | 298 » | 124 50 | 594 75 | 2 25 | 159 50 | 195 50 | 205 25 | |
| | » 1912 | 1,440 25 | 251 75 | 105 50 | 468 95 | 9 25 | 159 75 | 169 50 | 194 » | |
| Différences | | + 276 25 | + 68 25 | + 19 » | + 125 80 | + 15 » | + 19 75 | + 24 » | + 11 25 | |
| | Cartes payantes | En 1915 | 240 65 | 59 » | 2 » | 6 » | » | » | 27 » | 4 » |
| Différences | » 1912 | 156 50 | 75 » | » | 27 17 | » | » | 4 » | 2 » | |
| | | + 84 15 | - 16 » | + 2 » | - 21 17 | » | » | + 25 » | + 2 » | |
| SERVICE INTERURBAIN | Conversations | En 1915 | 596,640 50 | 328,255 » | 25,775 » | 171,109 50 | 7,284 » | 55,852 » | 147,207 » | 51,127 » |
| | | » 1912 | 546,864 » | 318,871 » | 18,978 » | 156,585 50 | 6,590 50 | 50,657 » | 120,729 50 | 45,420 » |
| | Différences | | + 49,776 50 | + 9,384 » | + 14,798 » | + 14,724 » | + 693 50 | + 5,195 » | + 26,477 50 | + 5,707 » |
| | | Abonnements | En 1915 | 40,109 25 | 10,861 52 | » | 2,590 » | » | 816 06 | 2,890 » |
| Différences | » 1912 | 40,113 » | 12,011 58 | » | 2,217 » | » | 350 85 | 3,275 » | 1,225 » | |
| | | + 84 25 | - 1,049 86 | » | + 315 » | » | + 565 85 | - 585 » | - 87 25 | |
| Avis d'appel téléphonique | En 1915 | 1,765 » | 517 50 | 225 » | 681 10 | 59 85 | 416 35 | 555 70 | 209 10 | |
| | » 1912 | 1,570 83 | 310 85 | 166 40 | 505 » | 45 75 | 524 70 | 451 90 | 161 55 | |
| Différences | | + 392 15 | + 6 65 | + 58 60 | + 178 10 | + 16 10 | + 91 85 | + 101 80 | + 47 75 | |
| | Conversations | En 1915 | 471,165 50 | 689,212 95 | 5,481 15 | 28,820 05 | 1,415 75 | 14,077 20 | 46,610 55 | 5,557 80 |
| » 1912 | | 406,205 10 | 656,788 55 | 4,565 55 | 25,510 90 | 1,285 55 | 14,561 50 | 40,851 » | 5,020 80 | |
| Différences | | + 64,958 40 | + 32,426 00 | + 897 50 | + 3,309 15 | + 128 40 | + 155 90 | + 5,779 55 | - 565 » | |
| | Abonnements | En 1915 | 21,664 05 | 886 50 | » | » | » | » | 450 » | » |
| » 1912 | | 19,576 » | 57 50 | » | » | » | » | 450 » | » | |
| Différences | | + 5,088 05 | + 849 » | » | » | » | » | » | » | |
| | Transit (1) | En 1915 | 15,555 50 | » | » | » | » | » | » | » |
| » 1912 | | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| Différences | | + 15,555 50 | » | » | » | » | » | » | » | |
| | Conversations du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer | En 1915 | 100 » | » | » | 20 » | 100 » | » | » | » |
| » 1912 | | 100 » | » | » | 20 » | 100 » | » | » | » | |
| Différences | | » | » | » | » | » | » | » | » | |
| | Abonnements au service des communications permanentes en dehors des vacations des bureaux centraux | En 1915 | 5,958 50 | 747 90 | 571 50 | 894 » | 64 » | 521 50 | 756 50 | 925 50 |
| » 1912 | | 5,245 » | 555 » | 522 » | 762 » | 66 » | 500 » | 741 » | 726 47 | |
| Différences | | + 715 50 | + 212 90 | + 49 50 | + 152 » | - 2 » | + 21 50 | + 15 50 | + 197 05 | |
| | Produits extraordinaires | En 1915 | 5,978 77 | 235 50 | 0 50 | 52 55 | » | 10 » | 89 91 | 1 80 |
| » 1912 | | 5,295 25 | 167 05 | » | 95 57 | » | 14 85 | 19 70 | » | |
| Différences | | + 2,685 42 | + 67 25 | + 0 50 | - 45 02 | » | - 4 85 | + 70 21 | + 1 80 | |
| | TOTAUX | En 1915 . . . fr. | 6,221,410 88 | 2,929,017 75 | 174,866 15 | 959,520 06 | 57,952 76 | 527,705 50 | 890,690 44 | 202,255 55 |
| » 1912 . . . fr. | | 5,658,191 81 | 2,713,551 25 | 157,259 92 | 850,606 22 | 55,848 69 | 287,706 28 | 798,455 39 | 91,761 20 | |
| Différences . . . fr. | | + 365,219 04 | + 210,466 48 | + 17,606 25 | + 88,714 74 | + 2,084 07 | + 52,947 51 | + 92,137 05 | + 10,492 55 | |
| Taux p. c. des différences . . . | | | 9.95 % | 7.98 % | 11.20 % | 10.45 % | 5.81 % | 11.47 % | 11.34 % | 5.17 % |

(1) Service direct entre la France et les Pays-Bas, inauguré le 5 février 1913.

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1913 et 1912

| RÉSEAUX OU GROUPES (Pour la composition des groupes, voir pp. $\frac{h}{20-21}$) | | | | | | | | | | TOTAUX | Taux pour cent des différences |
|---|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|--------|--------------------------------|
| Liège | Littoral | Louvain | Malines | Mons | Namur | Termonde | Tournai | Verviers | | | |
| 5,465 » | 1,096 75 | 185 75 | 80 50 | 1,069 75 | 855 25 | 704 25 | 556 75 | 1,515 75 | 48,066 50 | | |
| 5,102 50 | 1,008 75 | 170 » | 59 75 | 1,056 » | 707 » | 648 25 | 555 75 | 879 75 | 44,115 50 | | |
| + 60 50 | + 88 » | + 4 75 | + 20 75 | + 15 75 | + 128 25 | + 56 » | + 5 » | + 456 » | + 5,951 » | | 8.96 |
| 1,511,681 50 | 550,102 91 | 50,595 59 | 28,785 52 | 276,109 64 | 355,292 51 | 56,255 11 | 257,956 54 | 405,761 19 | 11,994,017 92 | | |
| 1,199,859 25 | 555,974 75 | 51,621 01 | 25,586 15 | 258,537 70 | 518,240 85 | 51,896 74 | 255,516 58 | 589,855 84 | 11,028,082 42 | | |
| + 111,822 24 | + 24,184 16 | - 1,024 42 | + 3,399 39 | + 17,851 94 | + 15,051 06 | + 4,556 57 | + 21,440 16 | + 15,877 55 | + 965,556 50 | | 8.75 |
| 259 50 | 251 25 | 5 25 | 0 25 | 218 » | 79 50 | 35 25 | 201 » | 64 » | 4,566 25 | | |
| 150 » | 219 75 | 5 25 | » | 206 50 | 65 » | 26 25 | 167 75 | 42 50 | 5,648 95 | | |
| + 80 50 | + 11 50 | + » | + 0 25 | + 11 50 | + 16 50 | + 7 » | + 55 25 | + 21 50 | + 757 50 | | 20.21 |
| 22 » | 50 » | 20 » | » | » | 2 » | » | 4 » | » | 416 65 | | |
| 12 » | 22 » | 22 » | » | » | 2 » | » | » | » | 522 67 | | |
| + 10 » | + 8 » | - 2 » | » | » | + » | » | + 4 » | » | + 95 96 | | 29.12 |
| 174,976 » | 118,510 50 | 25,755 » | 16,820 » | 59,630 » | 74,915 50 | 41,215 50 | 52,924 » | 52,982 » | 1,990,812 50 | | |
| 180,822 5 | 107,591 50 | 24,104 » | 15,069 » | 55,754 50 | 68,192 » | 55,925 » | 48,655 50 | 51,951 » | 1,850,516 50 | | |
| + 14,155 50 | + 19,710 » | - 540 » | + 1,760 » | + 5,924 50 | + 6,721 50 | + 7,992 50 | + 4,290 50 | + 1,051 » | + 166,296 » | | 9.08 |
| 20,581 25 | 1,412 50 | » | » | 910 » | 805 » | 1,050 » | 4,105 75 | 2,635 » | 89,912 68 | | |
| 19,880 » | 1,668 55 | » | » | 755 » | 882 » | 650 » | 4,165 » | 1,592 50 | 88,657 04 | | |
| + 521 25 | - 225 85 | » | » | + 175 » | - 77 » | + 420 » | - 61 25 | + 1,052 50 | + 1,255 64 | | 1.42 |
| 188 55 | 445 95 | 75 15 | 50 40 | 407 20 | 586 20 | 155 20 | 415 55 | 171 20 | 6,799 80 | | |
| 425 90 | 574 65 | 75 25 | 55 70 | 552 75 | 520 70 | 126 70 | 557 10 | 148 20 | 5,529 75 | | |
| + 62 45 | + 71 50 | + 0 70 | + 14 70 | + 74 55 | + 45 50 | + 28 50 | + 56 45 | + 25 » | + 1,270 05 | | 22.97 |
| 42,710 75 | 25,514 15 | 1,454 15 | 1,781 95 | 8,174 45 | 4,279 15 | 14,812 15 | 18,751 » | 24,169 65 | 1,402,504 15 | | |
| 36,530 65 | 19,940 65 | 1,407 95 | 5,231 90 | 5,451 55 | 4,272 75 | 15,165 45 | 17,554 40 | 24,183 65 | 1,266,005 40 | | |
| + 8,580 10 | + 5,575 50 | + 98 20 | - 1,469 95 | - 236 00 | + 6 40 | - 555 50 | + 1,596 60 | - 16 » | + 156,538 75 | | 10.77 |
| 57 50 | » | » | » | » | » | » | » | » | 26,038 95 | | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 20,065 50 | | |
| + 57 50 | » | » | » | » | » | » | » | » | + 5,974 55 | | 29.78 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | 15,533 50 | | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | + 13,533 50 | | » |
| 100 » | » | » | » | » | » | » | » | » | 520 » | | |
| 100 » | » | » | » | » | » | » | » | » | 520 » | | |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | | |
| 4,579 97 | 1,005 » | 250 » | 5 » | 971 » | 2,106 50 | 240 » | 700 50 | 200 50 | 18,293 57 | | |
| 4,519 50 | 1,977 » | 224 » | 4 » | 715 » | 2,028 50 | 356 » | 685 » | 478 50 | 17,090 77 | | |
| + 51 17 | - 74 » | + 6 » | + 1 » | - 44 » | + 158 » | + 4 » | + 17 50 | - 218 » | + 1,202 60 | | 7.04 |
| 91 25 | 24 10 | » | 7 59 | 70 55 | 21 95 | 2 40 | » | 150 20 | 6,714 87 | | |
| 50 65 | 22 70 | 1 | 1 » | 42 70 | 22 20 | 1 » | 10 25 | 15 40 | 5,757 42 | | |
| + 40 60 | + 1 40 | - 1 | - 0 59 | + 27 85 | - 0 25 | + 1 40 | - 10 25 | + 116 80 | + 2,957 45 | | 78.51 |
| 1,558,770 76 | 506,881 11 | 76,500 69 | 47,540 21 | 547,589 59 | 416,761 56 | 114,465 85 | 555,611 09 | 487,479 20 | 15,607,470 22 | | |
| 1,425,571 95 | 478,500 08 | 77,039 40 | 45,807 45 | 525,811 50 | 394,751 » | 102,053 59 | 508,441 15 | 469,175 14 | 14,308,709 92 | | |
| + 155,198 81 | + 58,561 05 | - 1,558 77 | + 5,751 95 | + 21,778 09 | + 22,030 56 | + 11,812 47 | + 27,169 90 | + 18,504 15 | + 1,298,766 50 | | 9.08 |
| ou 9.54 % | ou 8.19 % | ou 1.74 % | ou 8.52 % | ou 6.88 % | ou 5.58 % | ou 11.51 % | ou 8.81 % | ou 5.90 % | | | |

VI. — Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1915, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite

| Année | MONTANT du capital engagé | MONTANT | | DIFFÉRENCE | OBSERVATIONS |
|-------|------------------------------|-------------------|-----------------------|------------------|--|
| | | des dépenses | des recettes | | |
| 1915 | fr. 80,708,907 57 | fr. 12,071,050 45 | fr. 12,173,989 35 (1) | + fr. 402,939 20 | (1) Comprend une somme de fr. 214,001 57, 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 1912. (1) | en 1913. (1) | au 31 décembre 1913. (1) |
|---|-----------------------------|-----------------|-----------------------------|
| 1° Service télégraphique : | | | |
| Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins | 5,938,831 98 | 128,700 68 | 6,067,532 66 |
| Appareils de transmission, piles et accessoires | 1,534,466 36 | 58,676 22 | 1,593,142 58 |
| Locaux | 6,386,804 50 | 188,347 70 | 6,575,152 20 |
| Mobilier | 1,161,041 52 | 86,249 69 | 1,247,291 21 |
| Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre | 492,173 70 | — 222,471 70 | 270,002 00 |
| Totaux du 1° . . . fr. | 15,513,318 06 | — 239,802 59 | 15,753,420 65 |
| 2° Service téléphonique local : | | | |
| Lignes | 46,999,295 03 | 3,263,599 03 | 52,264,894 08 |
| Appareils | 15,004,890 77 | 1,498,421 09 | 16,503,311 86 |
| Locaux | 7,827,980 00 | 276,167 21 | 8,104,147 24 |
| Mobilier | 1,548,726 12 | 151,905 06 | 1,700,631 18 |
| Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre | 3,632,636 33 | — 1,486,713 12 | 2,135,923 21 |
| Totaux du 2° . . . fr. | 75,003,528 25 | 5,703,379 32 | 80,708,907 57 |
| 3° Service téléphonique à grande distance : | | | |
| Lignes | 8,963,920 11 | 812,484 00 | 9,778,404 11 |
| Appareils | 470,848 47 | 7,389 41 | 478,237 88 |
| Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre | 537,913 70 | — 227,033 40 | 310,880 60 |
| Totaux du 3° . . . fr. | 9,974,682 28 | 592,840 31 | 10,567,522 59 |
| Totaux des 2° et 3° . fr. | 84,978,210 53 | 6,298,219 63 | 91,276,430 16 |
| Totaux généraux . . fr. | 100,491,528 59 | 6,538,022 22 | 107,029,550 81 |

(1) Chiffres définitifs.

(49)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière.

| | PAGES. | Annexes à consulter. |
|--|--------|--------------------------------------|
| § 1 ^{er} . Capital de premier établissement | A, 4 | I et IX de la partie A. |
| § 2. Capital utile | A, 5 | IX |
| § 3. Compte d'exploitation | A, 4 | II, II ^{bis} et V |
| § 4. Ressources et charges | A, 5 | III, IV, V et VI |
| § 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 1913 et en 1912 | A, 7 | XII |
| Principaux résultats des services des voies et travaux, de la traction et du matériel, de l'exploitation et des recettes, pendant la période quinquennale 1909-1913 et année 1908 | 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 | L |
| Personnel | A, 8 | |
| Caisse des ouvriers | A, 9 | |

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

| | |
|--|-------|
| § 1 ^{er} . Lignes en cours de construction. | A, 15 |
| § 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation | A, 13 |

Annexes à consulter.

II. — Situation des lignes en exploitation.

| | | Pages |
|----------------------|---|----------|
| XIII de la partie A. | § 1 ^{er} . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1913. | A, 14 |
| | § 2. Longueur moyenne exploitée par l'État en 1913 | A, 15 |
| XIV | § 3. Rails. — Diagramme relatif aux exercices 1898 à 1913. A, 16-17 | A, 16-17 |
| XIV | § 4. Billes et traverses | A, 18 |
| XV | § 5. Profil et courbes | A, 18 |
| IV | § 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 1913 (Service des voies et travaux) | A, 20 |

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. — Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible.

— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

| | | |
|---------------------------------|--|----------|
| XVIII, XX à XXII ^{bis} | § 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport. | A, 22 |
| XIX à XXIV | § 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport. | A, 22 |
| | § 3. Wagens de particuliers | A, 24 |
| XXVIII | § 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères | A, 24 |
| | § 5. Nombre et parcours des trains | A, 25 |
| | § 6. Utilisation du matériel à marchandises | A, 26 |
| | § 7. Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État | A, 26 |
| XXV | § 8. Achat de combustibles. — Diagramme des prix moyens des charbons pour locomotives, acquis de 1875 à 1913 | A, 26 |
| XXV | § 9. Consommation de combustibles. — Diagramme relatif aux exercices 1898 à 1913 | A, 26-27 |
| XXV | § 10. Combustible consommé par les locomotives (charbons et briquettes). | A, 28 |
| XXVI et XXVII | § 11. Éclairage. | A, 28 |
| | § 12. Chauffage des trains | A, 29 |
| | § 13. Graissage. | A, 29 |
| XXIX | § 14. Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel) | A, 29 |

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service

de la traction et du matériel A, 29

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

| | | |
|----------------------|--|----------|
| VI, XII, XIX à XXIII | § 1 ^{er} . Voyageurs (Mouvement et recette) | A, 52-55 |
|----------------------|--|----------|

| | Pages. | Annexes à consulter |
|---|----------|--------------------------------|
| § 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1913. — Parcours moyen | A, 37 | XXXIII à XXXIX de la partie A. |
| § 3. Ensemble du mouvement et des recettes | A, 38 | VI, VII, VIII et XII » |
| § 4. Produits extraordinaires | A, 39 | VI » |
| § 5. Produits divers | A, 39 | VII » |
| § 6. Réductions consenties sur les prix de transport. | A, 39 | |
| II. — Stations | | |
| | A, 40 | |
| III. — Améliorations et innovations apportées dans le service des transports. | | |
| § 1 ^{er} . Camionnage. | A, 42 | |
| § 2. Buffets et buvettes. | A, 42 | |
| § 3. Trains de voyageurs. | A, 45 | |
| § 4. Trains de marchandises. | A, 44 | |
| § 5. Mesures prises en vue de rendre plus régulière la marche des trains et d'obtenir une plus grande régularité dans le transport des marchandises | A, 45 | |
| § 6. Publicité commerciale | A, 46 | |
| § 7. Améliorations diverses. | A, 47 | |
| § 8. Tarifs des voyageurs et des bagages | A, 47 | |
| § 9. Tarifs pour marchandises. | A, 48 | |
| § 10. Arrangements de service entre les administrations de chemins de fer | A, 59 | |
| IV. — Accidents. — Statistique comparative. | | |
| § 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains | A, 61-65 | XL » |
| § 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains | A, 64 | XI et XLII |
| § 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains. | A, 64 | XLI et XLII » |
| § 4. Personnes tuées depuis 1835. | A, 66 | XLIII |
| V. — Contraventions | | |
| | A, 67 | |

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

| | | |
|---|-------|--------|
| § 1 ^{er} . Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1913. | A, 69 | XLIII |
| § 2. Développement des voies ferrées | A, 70 | |
| § 3. Stations, haltes et points d'arrêt. | A, 70 | XLIV |
| § 4. Gares privées et raccordements industriels. | A, 71 | XLIV » |
| § 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales. | A, 71 | |

II.

| | | |
|---|-------|-------|
| Situation du matériel roulant | A, 72 | XLV » |
|---|-------|-------|

III.

| | | |
|-------------------------------|-------|--------|
| Parcours des trains | A, 73 | XLVI » |
|-------------------------------|-------|--------|

IV.

| Annexes à consulter. | Mouvement et recette des transports. | PAGES. |
|-----------------------|---|--------|
| XLVII de la partie A. | § 1 ^{er} . Voyageurs | A, 74 |
| XLVII » | § 2. Bagages | A, 75 |
| XLVII » | § 3. Petites marchandises | A, 75 |
| XLVII » | § 4. Grosses marchandises | A, 76 |
| XLVII » | § 5. Finances | A, 76 |
| XLVII » | § 6. Equipages. | A, 77 |
| XLVII » | § 7. Chevaux et bestiaux | A, 77 |
| XLVII » | § 8. Produits extraordinaires | A, 77 |
| XLVII » | § 9. Récapitulation des recettes. | A, 78 |

V.

| | | |
|---------|----------------------------------|-------|
| XLVII » | Dépenses d'exploitation. | A, 79 |
|---------|----------------------------------|-------|

VI.

| | | |
|---------|--|-------|
| XLVII » | Produits nets de l'exploitation. | A, 80 |
|---------|--|-------|

VII.

| | | |
|---------|--|-------|
| XLVII » | Coefficients de l'exploitation | A, 81 |
|---------|--|-------|

VIII.

| | | |
|---------|---|-------|
| XLVII » | Résultats généraux de l'exploitation. | A, 82 |
|---------|---|-------|

IX.

| | | |
|--------|---------------------|-------|
| XLVIII | Personnel | A, 82 |
|--------|---------------------|-------|

X.

| | | |
|------|---------------------|-------|
| XLIX | Accidents | A, 83 |
|------|---------------------|-------|

XI.

| | | |
|--|--------------------------|-------|
| | Contraventions | A, 84 |
|--|--------------------------|-------|

XII.

| | | |
|--|--|-------|
| | Améliorations et innovations | A, 84 |
|--|--|-------|

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

| | | |
|----------------|--|----------|
| N ^o | I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1913. | A, 90-91 |
| » | II. Compte définitif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1912 | A, 92-93 |
| » | III ^{is} . Compte approximatif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1913. | A, 94-95 |
| » | III. Compte de profits et pertes. — Exercice 1913 | 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 1853 jusque fin 1913. — Coefficient d'exploitation | A, 100-101 |
| » V ^{bis} . (Pour mémoire). — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer | A, 102 |
| » VI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises (années 1853 à 1913). | A, 104-105 |
| » VII. Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (Années 1853 à 1913) | 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 1902 à 1913. A, 110-111 | |
| » X. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1909-1913) et de la dernière année (1908) de la période précédente | A, 112-115 |
| » XI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1909-1913) et de la dernière année (1908) de la période précédente | A, 114-115 |
| » XII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1909-1913) et de la dernière année (1908) 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 1913 et 1912. | 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 1913 | A, 121-122 |
| » XVII. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1913. — Service des voies et travaux | A, 123 |

| | Pages |
|---|------------|
| N ^o 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, 150-154 |
| » XXII. Importance du matériel de traction en 1913 | A, 132 |
| » XXIII ^{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, 155 |
| » XXIII. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs | A, 154 |
| » XXIV. Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent » | A, 135 |
| » XXV. Achats et consommation de combustibles. | A, 156-157 |
| » XXVI. Éclairage des stations, ateliers et dépendances | A, 138-139 |
| » XXVII. Éclairage des trains au gaz riche | A, 159 |
| » XXVIII. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A, | 140 |
| » XXIX. Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation. | A, 141 |
| » XXX. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 3 jours | A, 142 |
| » XXXI. Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 3 jours | A, 145 |
| » XXXII. Mouvement et recettes des abonnements d'ouvriers. A, | 144-145 |
| » XXXIII. 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 1913. A, | 146-150 |
| » XXXIV. Mouvement général de grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1913. A, | 151-171 |
| » XXXV. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1913 | A, 172 |
| » XXXVI. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1913 | A, 174-175 |

- **XIVII.** 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 1913 A, 176-177
- **N° XXIVIII.** Mouvement général, en tonnes, des grosses marchandises transportées, pendant l'année 1913, par les chemins de fer de l'État Belge A, 179-182
- **XXIX.** Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 5, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres.
— Parcours moyen d'une tonne. — Année 1913 A, 183
- **XL.** Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1912 et 1913 A, 184-185
- **XLI.** Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1913 A, 186-188
- **XLII.** Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855 A, 190-191
- **C.** Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

- **XLIII.** Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1913. A, 192
- **XLIV.** Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1913. A, 193
- **XLV.** Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1913. — Comparaison des années 1912 et 1913. A, 194
- **XLVI.** Parcours kilométrique des trains en 1913. — Comparaison des années 1912 et 1913 A, 195
- **XLVII.** Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1913. A, 196-197
- **XLVIII.** Personnel. — Effectif au 31 décembre 1913. — Comparaison des années 1912 et 1913. A, 198-199
- **XLIX.** Accidents survenus aux personnes. — Année 1913. — Comparaison des années 1912 et 1913. A, 200-201

PARTIE B.

ÉLECTRICITÉ.

| | Pages. |
|--|--------|
| § 1. Renseignements généraux | B, 3 |
| § 2. Personnel | B, 4 |
| § 3. Permissions de voirie. — Autorisations accordées | B, 5 |
| § 4. Approvisionnements et matériel en magasin | B, 5 |
| § 5. Production de l'énergie électrique et du gaz riche. | B, 6 |
| § 6. Améliorations et innovations introduites dans le service. | B, 6 |
| § 7. Traction électrique | B, 10 |
| § 8. Exploitation de la ligne vicinale de Mons-Boussu | B, 10 |

ANNEXES DE LA PARTIE B.

| | |
|--|-------|
| N° I. Arrêté ministériel du 8 mars 1911 réglementant la commission de réception des fournitures et travaux | B, 13 |
| » II. Arrêté ministériel du 19 février 1912 réglementant la commission de la révision du matériel | B, 17 |
| » III. Prix de revient de l'énergie électrique produite dans les usines des services de l'électricité en 1915 | B, 20 |
| » IV. Éclairage électrique des stations, ateliers et dépendances. | B, 22 |
| » V. Extensions et modifications de l'éclairage électrique des gares et dépendances. | B, 24 |
| » VI. Engins divers mis en service au cours de l'année 1915. | B, 26 |
| » VII. Moteurs et dynamos mis en service au cours de l'année 1915 | B, 28 |

PARTIE C.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

| | |
|--|------|
| § 1 ^{er} . Matériel | C, 3 |
| § 2. Personnel | C, 3 |

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

| | |
|--|------|
| § 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres | C, 4 |
| § 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre | C, 6 |

Annexes à consulter.

I et II de la partie C.
II

| | Pages. | |
|--|--------|--------------------|
| § 3. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes | C, 7 | II de la partie C. |
| § 4. Pilotage | C, 7 | II " " |
| § 5. Remorque sur la côte de Flandre | C, 8 | II " " |
| § 6. Police maritime | C, 8 | II " " |

III.

SERVICES DIVERS.

| | | |
|---|-------|--------|
| § 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux | C, 9 | II " " |
| § 2. Écoles de navigation | C, 9 | II " " |
| § 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses | C, 10 | II " " |
| § 4. Sauvetage | C, 10 | II " " |
| § 5. Conseil supérieur de la Marine | C, 10 | II " " |

IV.

| | | |
|--------------------------------|-------|--------|
| RÉSULTATS FINANCIERS | C, 11 | II " " |
|--------------------------------|-------|--------|

ANNEXES DE LA PARTIE C.

MARINE.

| | | |
|--|-------|--|
| N ^o 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette. — Comparaison des années 1912 et 1911 | C, 12 | |
| N ^o 2. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1912 et 1911 | C, 15 | |

PARTIE D.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

| | | |
|---|------|--|
| § 1 ^{er} . Service international | D, 3 | |
| § 2. Service intérieur | D, 3 | |

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

| | | |
|---|------|-------------------------|
| § 1 ^{er} . Mouvement général | D, 4 | I et III de la partie D |
| § 2. Lettres ordinaires | D, 5 | III " " |
| § 3. Lettres recommandées | D, 6 | III " " |
| § 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée | D, 6 | II et III " " |
| § 5. Envois exprès | D, 6 | III " " |

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

| | | Page. |
|---------------------------|---|-------|
| II et III de la partie D. | § 1 ^{er} . Mandats (service intérieur) | D, 7 |
| II et III | § 2. Bons de poste | D, 7 |
| II et III | § 5. Mandats (service international) | D, 7 |

B. Effets de commerce.

| | | |
|-----------|---|------|
| II et III | » § 1 ^{er} . Acceptation | D, 8 |
| II et III | » § 2. Encaissement | D, 8 |

C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis. D, 8

D. Quittances (service intérieur) D, 8

E. Recouvrements de valeurs de l'étranger. D, 9

F. Abonnements aux journaux. D, 9

G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances . . . D, 9 et 10

H. Permis de pêche D, 11

I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés . . . D, 11

J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse D, 11

II, III et V

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES . . . D, 11

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

| | |
|---|-------|
| § 1 ^{er} . Service de distribution | D, 12 |
| § 2. Service de transmission | D, 12 |

VI.

PERSONNEL. D, 13

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS D, 15

VIII.

SERVICE DES CHÈQUES ET VIREMENTS POSTAUX.

| | |
|---|-----------------|
| § 1 ^{er} . Renseignements généraux | D, 27 |
| § 2. Mouvement général. | D, 28, 29 et 30 |
| § 3. Virements postaux internationaux | D, 52 |

| | Pages. |
|--|--------|
| § 4. Opérations accomplies sans emploi de numéraire. | D, 55 |
| § 5. Recettes | D, 54 |
| § 6. Dépenses. | D, 54 |
| § 7. Résultats financiers. | D, 54 |

ANNEXES AUX RUBRIQUES I-A, VII DE LA PARTIE D.

| | |
|--|-----------------|
| N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1915. | D, 16 et 17 |
| • II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Compa- raison des années 1915 et 1912. | D, 18, 19 et 20 |
| • III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1915 et 1912. | D, 22 et 23 |
| • IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1915 et 1912 | D, 24 et 25 |
| • V. Relevé des valeurs postales d'affranchissement vendues. — Comparaison des années 1915 et 1912 | D, 24 et 25 |
| • VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1915 et 1912 | D, 26 |

PARTIE E.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE I^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| | |
|---|------|
| § 1. Service international | E, 5 |
| Réductions de taxes | E, 5 |
| Extension du réseau | E, 4 |
| Télégrammes différés | E, 4 |
| Télégrammes-lettres de nuit et télégrammes-lettres de fin de semaine | E, 4 |
| § 2. Télégrammes de presse | E, 4 |
| § 2. Radiotélégraphie | E, 4 |

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES ET DE LEUR PRODUIT

| | |
|---|------|
| § 1. Mouvement général et recette | E, 5 |
| a. Télégrammes privés intérieurs | E, 6 |
| b. — — internationaux | E, 6 |

| | Pages |
|---|-------|
| § 2. Télégrammes de service | E, 7 |
| Diagramme représentant le développement de la télégraphie privée depuis l'origine de l'exploitation par l'État. | E, 8 |

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU. —
APPAREILS EN SERVICE. — STATISTIQUE DE LA RADIODÉLÉGRAPHIE

| | |
|---|-------------|
| § 1. Bureaux. | E, 9 |
| § 2. Développement du réseau télégraphique | E, 10 |
| § 3. Appareils en service | E, 11 |
| § 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). | E, 11 |
| § 5. Statistique de la radiotélégraphie. | E, 12 et 13 |

CHAPITRE II

TELÉPHONES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

| | |
|---|-------------|
| A. Téléphonie locale. | E, 14 |
| B. Téléphonie à grande distance | E, 15 |
| C. Téléphonie internationale | E, 15 |
| Renseignements statistiques : | |
| a) Mouvement et recette. | E, 16 |
| b) Diagramme représentant l'accroissement du nombre des communications téléphoniques taxées, depuis la reprise des principaux réseaux par l'État. | E, 17 |
| c) Bureaux centraux téléphoniques | E, 18 et 19 |
| d) Échange des télégrammes par téléphone | E, 20 |
| e) Développement du réseau téléphonique | E, 21 |
| f) Divers | E, 22 |

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

I.

| | |
|---------------------|-------|
| PERSONNEL | E, 25 |
|---------------------|-------|

II.

RÉSULTATS FINANCIERS

| | |
|--|-------------|
| § 1. Recettes | E, 24 |
| § 2. Dépenses : | |
| a) Dépenses ordinaires. | E, 25 |
| b) Dépenses en prestations | E, 26 |
| c) Dépenses de premier établissement | E, 26 et 27 |
| § 5. Comparaison entre les recettes et les dépenses. | E, 27 |

ANNEXES DE LA PARTIE II

- I. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1913 et 1912 E, 50 et 51
 - II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1913 et 1912. E, 52
 - III. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun des groupes belges en 1913 et en 1912. E, 54 et 55
 - IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1913 et 1912. E, 56
 - V. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1913 et 1912 E, 58 et 59
 - VI. Tableau indiquant sommairement pour 1913 les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite E, 40
 - VII. Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations E, 41
-