

(I)

(N° 206.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SÉANCE DU 28 JUIN 1901.

CHEMINS DE FER
POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES
ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1900

—

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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

—



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

—
1901

(11)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État pendant l'année 1900.

A ce travail sont joints des renseignements sur les chemins de fer concédés, ainsi que sur les Administrations des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. LIEBAERT.

(iv)

(v)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

(51)

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

**I. — Situation financière. — Principaux résultats
statistiques de l'exploitation.**

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

Pendant l'exercice 1900, il a été dépensé, à titre de premier établissement, pour constructions nouvelles et travaux de parachèvement du railway exploité par l'État ainsi que pour l'extension du matériel de traction et de transport, etc., les sommes suivantes, y compris, à titre d'intérêts intercalaires, fr. 882,450-36 affectant les §§ I et II :

I. — Lignes en cours de construction fr.	3,265,304 17
II. — Bâtimens de stations, gares couvertes, hangars, ateliers, loges de gardes-route, etc., etc., en voie de construction	8,453,654 98
III. — Voies de garage et de manœuvres, appareils de sécurité, développement de l'éclairage des stations, ateliers, bureaux, etc.; matériel fixe de la voie, pavage, rampes de chargement, etc., etc.	11,833,070 25
IV. — Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, gros outillage des ateliers, etc. . .	26,961,516 58
V. — Report au capital des dépenses du personnel préposé à la direction et à la surveillance de travaux de premier établissement, dépenses qui sont liquidées à charge du compte d'exploitation dont elles ont été déduites (<i>voir</i> annexe III)	158,279 »
Total des dépenses imputées sur les crédits extraordinaires rattachés à l'exercice 1900	50,671,824 96
Capital arrêté au 31 décembre 1899	1,884,033,111 56
Ensemble fr.	<u>1,934,704,936 52</u>

Le capital de premier établissement s'est accru, en outre, du montant des capitaux suivants, représentatifs d'annuités à imputer sur le budget de la Dette publique, savoir :

1 ^o pour le rachat de la ligne de Hesbaye-Condroz . fr.	24,758,160	»
2 ^o — — — de Saint-Trond à Hasselt.	4,180,600	»
	fr. 28,918,760	»
somme qui, ajoutée au montant d'autre part, soit . . fr.	1,934,704,936	52
élève le capital de premier établissement au 31 décembre 1900 (annexes II et XIII) à fr.	1,963,623,696	52

§ 2. — CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES FINANCIÈRES.

Pour établir la situation financière du réseau exploité par l'Etat l'on prend pour point de départ des charges d'intérêts et d'amortissement, le capital utilisé par l'exploitation au cours de l'exercice, y compris les intérêts intercalaires; le compte financier n'assume donc les dépenses et les charges dont s'agit qu'à partir du moment où les travaux, le matériel, etc., sont mis à la disposition de l'exploitant, pour en user et recueillir les fruits.

Du capital de premier établissement, tel qu'il est arrêté ci-dessus, soit fr.	1,963,623,696	52
l'on a déduit le produit des aliénations d'immeubles et les dépenses liquidées pour travaux non encore livrés à l'exploitation, s'élevant à fr.	34,243,343	40
le capital utile, base des charges, est donc (ann. VI et XIII) de fr.	1,929,380,353	12

Ce montant est contrôlé, aux annexes VI et XIII, en prenant pour point de départ le capital utile fin 1899 et en y ajoutant les sommes entrées dans le domaine exploité en 1900.

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

La comparaison entre les résultats des deux derniers exercices accuse les augmentations de recettes et de dépenses suivantes du chef de l'exploitation de l'ensemble du réseau :

	Recettes.	Dépenses.
1900 fr.	209,194,311 34	140,428,194 93
1899	201,229,218 83	118,661,088 59
Augmentations . fr.	7,965,092 51	21,767,106 34

La comparaison au point de vue du produit brut accuse les résultats suivants :

Les recettes s'étant élevées en 1900 à (ann. III et XII) fr.	209,194,311 34
et les dépenses budgétaires <i>approximativement</i> à (ann. V) .	140,428,194 93
<i>l'excédent</i> des recettes a été d'environ fr.	68,766,116 41
Ce même résultat ayant été en 1899 de	82,568,130 24
il en ressort pour 1900, une différence en moins de . fr.	13,802,013 83

qui s'explique en grande partie par le renchérissement des matières et des objets de consommation les plus importants. En effet, à ne considérer que le combustible, la dépense qui était de 14,183,291 francs en 1899, s'est élevée, en 1900, à 23,983,643 francs, soit une augmentation de 11,800,352 francs.

Pour donner une idée de l'influence que les prix d'achat et les quantités fournies ont exercée pour ce seul objet de dépenses, il a paru utile de produire les résultats pour les cinq derniers exercices :

ANNÉES.	PRIX MOYENS.	VARIATIONS EN P. C. par rapport à l'année précédente.	QUANTITÉS FOURNIES (kilogrammes).	DÉPENSES.	VARIATIONS EN P. C. par rapport à l'année précédente.
	FR.				
1896	7.49	+ 1 p. c.	918,053.166	6,881,765	+ 2 p. c.
1897	8.54	+ 13 »	1,053,559,793	8,772,100	+ 27 »
1898	9.57	+ 12 »	1,110,505,532	10,108,812	+ 19 »
1899	11.51	+ 21 »	1,254,303,710	14,183,291	+ 36 »
1900	18.06	+ 60 »	1,458,530,498	23,983,643	+ 85 »

L'on ne doit pas perdre de vue que le prix du charbon joue un très grand rôle dans la plupart des branches de l'industrie et qu'il influe, par conséquent, sur le coût des objets fabriqués.

Le renforcement des approvisionnements, l'accroissement du trafic et les augmentations de traitement et de salaire accordées au personnel des lignes reprises, afin de mettre sa situation en rapport avec celle des agents de l'ancien réseau, ont également contribué à l'augmentation des dépenses.

Enfin, l'on ne peut se dissimuler que la reprise des lignes concédées entraînera pendant plusieurs exercices à des dépenses assez importantes pour mettre leurs moyens d'exploitation, successivement, dans des conditions analogues à ceux des anciennes lignes de l'État. Le passé le démontre à l'évidence, car si lors du rachat des lignes des Bassins houillers (en 1871, pendant la guerre franco-allemande), le solde actif a été très favorable (fr. 10,429,049.89), ce résultat doit être attribué entre autres à l'intensité extraordinaire du trafic, à l'ajournement de tous travaux n'ayant pas un caractère d'urgence au point de vue de la sécurité du service, etc. Mais dès 1872, le boni s'est abaissé à fr. 4,003,173.07 et, à partir de 1873, le compte financier accuse un mali de fr. 8,867,745.24; les malis ont persisté jusqu'en 1886 (voir annexe VIII).

§ 4. — RESSOURCES, CHARGES, ENCAISSE.

Dans le but de justifier la somme dont le Trésor a disposé, il faut déduire de l'excédent des recettes tel qu'il a été établi au paragraphe précédent, soit fr. 68,766,116 41

a) Les parts de recettes remboursées aux sociétés du chef des lignes concédées dont l'État a affermé l'exploitation (annexe IV) fr. 4,725,848 56

b) Le loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale (annexe IV) 219,600 »

Ensemble (annexe VIII, col. 5). 4,945,448 56

Reste. fr. 63,820,667 85

Le montant des charges financières du *capital utile* s'élevant, pour l'exercice 1900 (annexes VII et VIII) à 65,480,815 22

l'on constate qu'en fin de compte, l'exploitation par l'État a été clôturée par un mali de fr. 1,660,147 37

Mais il est à observer qu'outre l'augmentation des dépenses pour le combustible, soit fr. 44,800,552 », le produit net du compte d'exploitation a assumé en 1900, pour charges financières, une augmentation de fr. 2,287,248(1); soit, rien que de ces deux chefs de dépenses, une aggravation se chiffrant par 44,087,600 francs.

En résumé, si de l'actif des exercices antérieurs et s'élevant à fr. 117,188,624 13

l'on retranche le mali de 1900, soit fr. 1,660,147 37

l'encaisse totale s'élève encore au 31 décembre 1900 à fr. 115,528,476 76

Il semble aussi utile de faire remarquer : 1° que l'on se borne à faire état du montant des *soldes actifs accumulés*, sans tenir compte des intérêts réciproques de banque; 2° que, par suite de l'introduction, en 1878, des nouvelles règles de comptabilité d'après lesquelles est établie la situation financière, le capital du chemin de fer a été augmenté d'une somme de fr. 89,850,000, que le Trésor ne lui avait pas portée en compte, parce que cette somme avait été prélevée sur des ressources ordinaires, c'est-à-dire sans recourir à l'emprunt; 3° qu'en outre, le département des finances avait fait figurer dans la situation du Trésor, à *titre d'amortissement* du capital affecté au chemin de fer, la somme de frs. 83,676,000, tandis que lors de l'adoption des règles susdites, attribuant pour l'intérêt et l'amortissement, des annuités invariables qui affectent le compte financier, le montant précité a été ramené à fr. 22,554,000. (Voir C. R. de 1878, pages 66 et 67.); 4° que l'on a compris

(1) Voir annexe VIII, col. 41 (65,480,815.22 — 63,195,567.59 = 2,287,247.63).

dans le capital, à titre d'intérêts intercalaires, au delà de 22 millions, ce qui ne se faisait pas sous le régime de l'ancienne comptabilité.

§ 5. — BILAN.

Le bilan renseigne, distinctement, les résultats propres à l'exercice considéré, ceux des exercices antérieurs et, *in globo*, l'ensemble des résultats depuis l'origine de l'exploitation.

Actif.

Le *capital utile*, tel qu'il est renseigné au paragraphe 2 ci-dessus et justifié par les annexes VI et XIII, comprend :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc.	fr. 1,519,852,422 39	
2° Matériel de traction et de transport	409,527,950 73	}
		1,929,380,353 12

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886. fr. 11,090,458 79

Approvisionnements en dépôt (annexes XXII et XXXII) :

Au 31 décembre 1899	fr. 35,172,691 48	
Augmentation, en 1900, de	6,519,654 26	}
		41,492,545 74

par suite de variation dans les quantités et les prix.

Recettes brutes encaissées :

a) par l'exploitation (annexe XII) :

Jusqu'au 31 décembre 1899	fr. 4,361,538,317 59	
Pour l'exercice 1900 (pp. 32 et 34)	209,096,568 07	}
		4,570,634,885 66
b) par l'administration des domaines, au profit du compte de l'exploitation :		}
Jusqu'au 31 décembre 1899	fr. 5,412,315 46	
Pour l'exercice 1900 (ann. XI)	97,943 27	}
		5,510,256 73

Intérêts en compte courant avec le Trésor, des recettes NETTES qu'il a encaissées, c'est-à-dire déduction faite des dépenses d'exploitation qu'il a liquidées (annexe IX) :

Jusqu'au 31 décembre 1899, fr. 33,720,647 50		
Pour l'exercice 1900	1,117,449 59	}
		34,838,096 89
<i>Intérêts des soldes actifs accumulés,</i>		}
toutes dépenses et charges réglées :		}
Jusqu'au 31 décembre 1899, fr. 154,654,641 58		
Pour l'exercice 1900	9,636,068 53	}
		164,320,709 91

Total de l'actif (annexe I) . . . fr. 6,757,267,086 84

(1) En déduisant de ce montant les intérêts passifs s'élevant à fr. 7,607,654-95, on obtient en balance la somme de fr. 191,551,151-85 figurant à l'annexe IX, col. 6, 7 et 8.

Passif.

AMORTISSEMENT des *capitaux utiles* de premier établissement engagés dans l'exploitation, depuis 1835 jusque fin 1900 (ann. VII et VIII) fr. 112,718,410 39

Capital restant à amortir. fr. 1,816,661,942 19

Montant égal au CAPITAL UTILE fr. 1,929,380,353 12

Charges. — Intérêts et amortissement (annexe VIII) :

Jusqu'au 31 décembre 1899 . fr. 1,479,933,455 09 } 1,545,414,270 31

En 1900 65,480,815 22 }

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

Jusqu'au 31 décembre 1899, fr. 205,518,269 41 } 210,044,117 67

Pour l'exercice 1900 (ann. IV). 4,725,848 56 }

Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires pour *transports en service* ayant transité par leurs lignes avant 1885 (1) 1,639,518 57

223,867,375 07

Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale :

Jusqu'au 31 décembre 1899, fr. 11,964,158 85 } 12,183,738 83

Pour l'exercice 1900 (ann. IV). 219,600 » }

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1899 . fr. 2,550,906,825 52 } 2,691,335,020 25

Pour l'exercice 1900 (ann. V) . . 140,428,194 93 }

Intérêts au profit du Trésor :

1° Du chef d'avances de fonds pour constituer un approvisionnement de rails :

Jusqu'au 31 décembre 1899, fr. 579,295 19 } 595,545 19

Pour l'exercice 1900. . . . 16,250 » }

2° Pour liquidation au profit des sociétés des parts de recettes et de loyer :

Jusqu'au 31 décembre 1899, fr. 2,548,071 91 } 2,428,435 45

Pour l'exercice 1900 80,565 54 }

5° Des soldes passifs accumulés. fr. 4,583,676 31

7,607,654 95

Total du *passif* fr. 6,397,604,673 70

(1) Depuis 1886, les dépenses de cette nature sont imputées couramment sur le budget de l'exploitation.

D'autre part. . . fr. 6,397,604,673 70

Balance.

A. Prélèvements imputés sur les budgets de l'exploitation :		
1 ^o pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886 (<i>voir à l'actif</i>).	fr. 11,090,458 79	}
2 ^o pour approvisionnements en dépôt :		
Au 31 décembre 1899	fr. 53,172,691 48	
Augmentation en 1900.	6,319,634 26	
	41,492,345 74	
B. Soldes actifs accumulés (annexe VIII) :		168,111,261 29
Encaisse libre :		
Au 31 décembre 1899.	fr. 117,188,624 13	}
Diminution en 1900	1,660,147 57	
	115,528,476 76	
C. Intérêts en compte courant :		
Au 31 décembre 1899	fr. 180,844,247 67	}
Augmentation en 1900	10,706,904 18	
	191,551,151 85	
Total égal à l'actif.		fr. 6,757,267,086 84

Voici comment se clôturent les soldes en *bénéfice réel* d'après la comptabilité de l'Etat :

L'on constate par l'annexe VIII que, depuis l'origine de l'exploitation par l'Etat, les *recettes brutes* se sont élevées, après déduction des parts des sociétés, à fr. 4,352,277,767 32
 et les *dépenses* d'exploitation ainsi que les charges financières, à (2,691,535,020-25 + 1,545,414,270-31). . . fr. 4,236,749,290 56

D'où il ressort <i>une encaisse</i> de	fr. 115,528,476 76
Si, à cette encaisse (col. 15), l'on ajoute :	
les amortissements (col. 10).	112,718,410 93
les approvisionnements en réserve	41,492,345 74
les travaux de premier établissement supportés par les budgets de l'exploitation.	11,090,458 79

Le *solde en bénéfice réel* s'élève à fr. 280,829,672 22

Ce même solde était, en 1899, comme suit :

Encaisse (col. 15).	fr. 117,188,624 13	}
Amortissements (col. 10)	105,725,328 49	
Approvisionnements.	53,172,691 48	
Travaux de premier établissement.	11,090,458 79	

Soit un *excédent* pour 1900, par rapport à 1899, de 11,654,589 33

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE.

Ce capital, dont le montant est justifié par l'annexe VI, s'élève, pour l'exercice 1900, à fr. 1,929,580,353 12

Mais considérant que les lignes de St-Trond à Hasselt et de Landen à Saint-Trond n'ont été reprises qu'à partir du 1^{er} juillet, la moitié seulement de la valeur de ces lignes doit au point de vue envisagé, entrer dans le capital utile de cet exercice. Il en est de même des travaux et fournitures, des acquisitions de matériel, etc., qui n'ont été remis à l'exploitation que successivement dans le courant de l'exercice.

Ces dépenses sont :

a) Pour St-Trond à Hasselt . . . fr.	4,180,600	»
b) Pour Landen à St-Trond . . . fr.	1,361,892	99
c) Pour certains travaux d'extension fr.	3,477,887	08
d) Pour intérêts intercalaires . . . fr.	203,503	23
e) Pour travaux de parachèvement courant, matériel fixe de la voie; etc. fr.	11,833,070	23
f) Pour matériel de traction, de transport, etc. fr.	26,961,516	58
Ensemble. fr.	48,020,272	11
Soit la moitié. fr.	24,010,136	06

Il y a lieu, en outre, de déduire la totalité de la dépense de fr.	158,279	»
supportée par le compte d'exploitation et reportée, pour ordre, au compte capital, comme lui incombant.		24,168,415 06

Le capital *moyen* utile, pour faire ressortir le revenu de l'année 1900, est donc de fr. 1,905,211,938 06
 ce qui établit ce revenu à 3.35 p. c.

En 1899, ce même capital a été de fr. 1,838,772,587 99
 et le revenu s'est élevé à 4.18 p. c.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

EXERCICE 1900 COMPARÉ A CELUI DE 1899.

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 1900 et 1899 :

		1900.	1899.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	51,524 64	49,814 22
	Dépenses d'exploitation	34,967 44	29,678 30
	Recettes nettes	16,557 20	20,135 92
Par train-kilomètre.	Recettes brutes fr.	3.5818	3.6174
	Dépenses d'exploitation.	2.4308	2.1552
	Recettes nettes	1.1510	1.4622

		1900.	1899.
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	3.2637	3.3090
	Dépenses d'exploitation	2.2149	1.9714
	Recettes nettes	1.0488	1.3376

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

		1900	1899.
Parcours kilométrique des trains (1)	pour voyageurs	33,964,530	32,557,565
	pour marchandises	24,439,837	23,070,464
Parcours moyen des	trains de voyageurs	35 kil.	36 kil.
	— de marchandises	36 kil.	36 kil.
Produit par train-kilomètre	pour voyageurs fr.	2.2652	2.2282
	pour marchandises	5.4076	(2) 5.5741

PÉRIODE QUINQUENNALE 1896-1900 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° XV.

Traction et matériel, — n° XVI.

Exploitation et recettes, — n° XVII.

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

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.		Agréés et auxiliaires.		Ouvriers permanents.		Ouvriers en régie.	
	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899
Service général.	164	163	14	11	87	84	»	»
Voies et Travaux	731	675	2	1	44,913	44,570	1,862	2,020
Traction et Matériel	827	819	163	157	26,124	24,809	7	»
Exploitation	6,203	6,051	1,901	1,803	7,839	6,812	52	30
Service commercial	193	196	»	»	13	15	»	»
Perception des recettes et contrôle	881	882	61	61	92	87	»	»
TOTAUX.	9,002	8,768	2,145	2,033	49,068	46,375	1,921	2,050

Ensemble en 1900 92,154

Ensemble en 1899 89,226

Augmentation. 2,908

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État ainsi que le parcours des trains électriques (voir page 39).

(2) Chiffre rectifié. ²⁴

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution :

	1900.	1899.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit. fr.	3,443,290 22	3,503,528 28
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . .	3,134,792 04	2,773,007 25
D'où un excédent de ressources de fr.	<u>308,498 18</u>	<u>730,521 03</u>
En ajoutant :		
a) l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	14,780,346 15	14,049,825 32
b) les capitaux représentatifs :		
1° des annuités à payer par l'État, jusqu'en 1937, du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées et du paiement, à charge de la caisse des pensions allouées par les compagnies ;	4,184,170 »	4,233,163 »
2° de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés, pour la validation des services dans le passé		
3° de l'annuité de fr. 32,850 » à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils. .	744,037 »	—
l'avoir au 31 décembre était de . fr.	<u>20,017,051 33</u>	<u>19,043,509 35</u>

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

	1900.	1899.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants. fr.	16,694,084 12	14,928,764 31
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit .	37,273 51	48,802 77
C. Solde de la dotation constituée en 1897 par la compagnie d'Anvers à Gand au profit de ceux de ses anciens ouvriers repris par l'État qui avaient dépassé l'âge de 55 ans au 1 ^{er} janvier 1896	95,600 »	131,525 »
Capitaux engagés fr.	<u>16,826,957 63</u>	<u>15,109,092 08</u>

	1900.	1899.
D'autre part. fr.	16,826,957 63	15,109,092 08
Auxquels il y a lieu d'ajouter le solde du compte courant du Trésor public fr.	312,540 56	—
	17,139,497 99	15,109,092 08
Il restait donc à disposer pour l'oc- troi de pensions et secours aux 52,505 affiliés (1) et à leurs ayants droit, de	2,877,553 54	3.904,417 27
Sommes égales à l'avoir ci-dessus, fr.	20,017,051 53	19,013,509 35

Le compte de dépenses s'établit, comme il suit :

	NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.		
	1900	1899	1900	1899	
Pensions	Ouvriers	4,893	4,363	773,644 34	680,906 62
	Veuves	2,818	2,688	891,866 34	845,624 46
	Orphelins	152	138	23,127 68	22,168 98
	Ascendants	43	44	3,951 »	3,814 25
Secours annuels	Ouvriers	26	35	2,588 75	5,292 40
	Veuves	206	243	29,972 20	34,784 60
	Orphelins	11	15	691 03	1,028 54
Secours temporaires aux ouvriers	23,768	20,577	793,569 22	687,486 51	
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.			554,104 84	444,664 90	
Frais de funérailles			18,951 »	19,115 90	
Bonification d'intérêts et frais généraux			6,406 64	58,123 09	
Parts de huit ouvriers dans la dotation constituée par la compagnie d'An- vers à Gand (intérêts compris).			35,925 »	»	
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 10. fr.			3,134,792 04	2,773,007 25	

(1) Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1899 était de 50,564.

(12)

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

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

Les dépenses liquidées en 1900 et antérieurement pour études, achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Dinant à Yvoir (en communauté avec le Nord-belge) et raccordement d'Anhée vers Yvoir.	fr. 1,158,055 18
Section de Spontin à Yvoir	1,555,589 55
— Wilryck à Malines	2,474,181 97
— Muysen-Schaerbeek-Hal et doublement de voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael	4,504,266 66
— Florennes à Cerfontaine	2,945 65
Ligne de Bertrix vers Muno.	54,195 57
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.	9,405 05
Ensemble.	fr. 9,516,455 59
Intérêts intercalaires.	852,006 58
Dépense totale au 31 décembre 1900	10,168,442 17

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1900 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Extension des gares d'Anvers et dépendances	fr. 5,146,687 78
Travaux d'art	91,852 50
Bâtiments divers	1,188,720 20
Aménagement de stations.	4,527,252 67
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.	1,952,181 97
Dédoublement de voies, etc	18,852 15
Gare maritime de Bruxelles.	7,106,401 86
F.	18,051,909 15
Intérêts intercalaires.	1,067,578 76
Total.	fr. 19,099,487 89
Ensemble des deux paragraphes.	29,267,950 06

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 1,481,950-65 en 1900 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1900 (1)

MÈTRES COURANTS :					
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	}	directement par l'État	686 263	209,082	895,345
		à forfait pour compte de l'État.	69,723	649,554	719,277
Lignes rachetées par l'État.		668,607	1,492,926	2,161,533	
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.		1,424,593	2,351,562	3,776,155	
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer.		160,515	83,751	244,266	
Sections appartenant à des compagnies	}	exploitées en commun avec l'État . . .	6,144	4,798	10,912
		empruntées en transit par l'État . . .	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XVIII) (2)		1,592,222	2,467,864	4,060,083	

Dans l'ensemble, 174^{km} 510 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y ajoutant ceux de la 2^e, on arrive à un développement, en voies simples, de 5,652^{km}. 305
 en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 2,655^{km}. 933

l'étendue totale, en voies simples, est de 8 288^{km}. 258

(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 2.42 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIX 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.455 entre les bords intérieurs du champignon des rails, à l'exception, toutefois, de la ligne vicinale de Mons à Boussu dont l'écartement de la voie est de 1 mètre.

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1900.

La longueur effective du réseau fin 1899 était de	4,059 ^{km} .498
A ajouter, par suite de modifications au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages	0 ^{km} .585
Longueur effective au 31 décembre 1900 (annexe XVIII). . .	4,060 ^{km} .083

Aucune ligne nouvelle n'ayant été livrée à l'exploitation dans le courant de l'année 1900, la longueur *moyenne* des lignes exploitées par l'État est donc égale à la longueur effective.

§ 3. — RAILS.

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

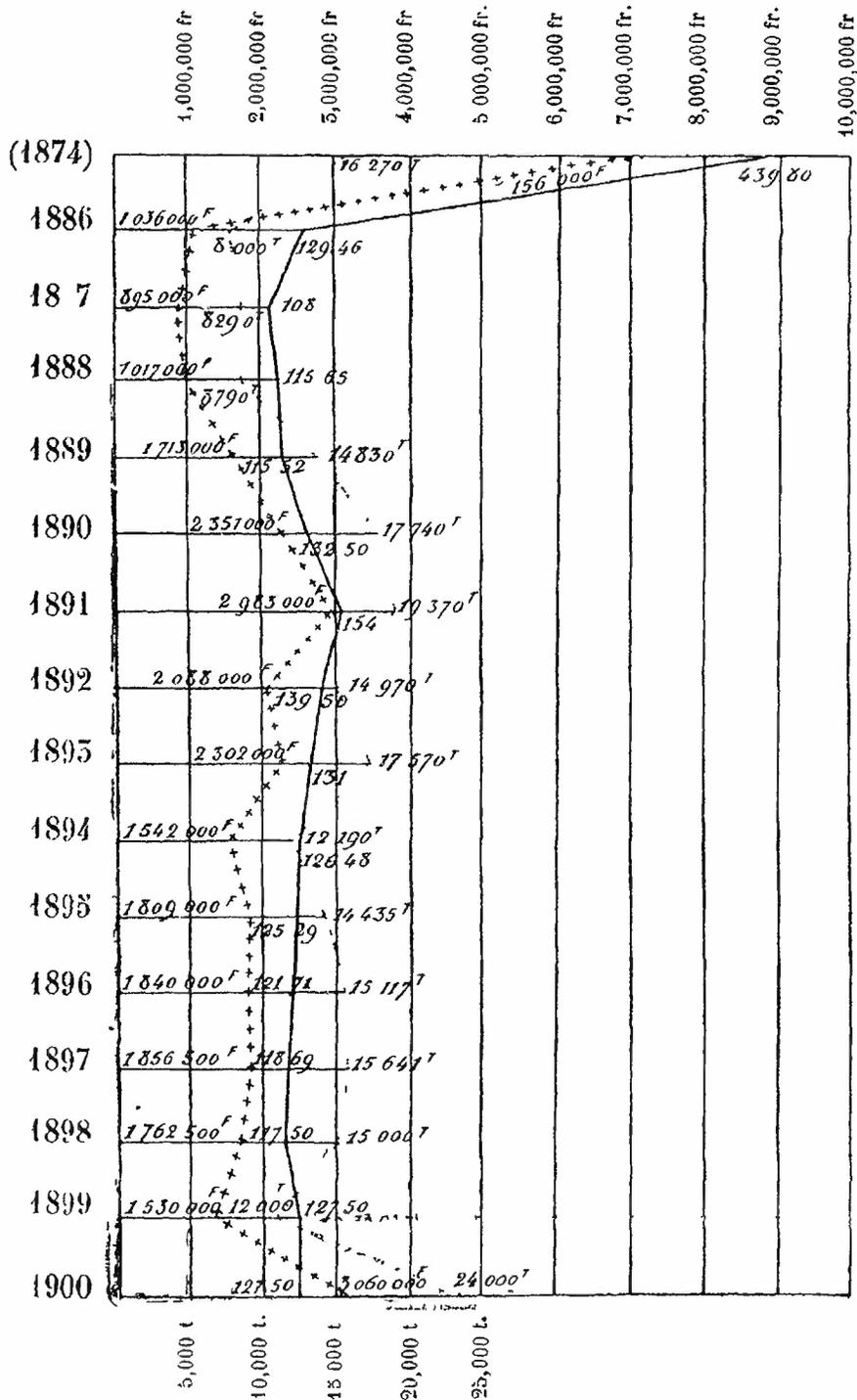
<i>Acier.</i>	1900.	1899.
Voies principales.	10,517,095	10,324,026
— accessoires	2,912,567	2,753,407
	13,429,462	13,077,433
<i>Fer.</i>		
Voies principales.	422,547	535,588
— accessoires	2,001,144	1,976,275
	2,423,491	2,511,663
Ensemble.	15,852,953	15,589,096

Les 10,517,095 mètres de rails d'*acier* représentent 96.14 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 2,912,567 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 84.74 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1900 ont une valeur de fr. 127-50 par tonne; le prix de revient de ceux *utilisés* en 1899 était également de fr. 127-50.

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

Quantités totales consommées (Echelle 0^m.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales des dépenses à nettoyer (Echelle 0^m.01 par 1,000,000 francs).
 Prix moyen par tonne (Echelle 0^m.002 par 10 francs).



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

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

		1900.	1899.
Chêne	voies principales	6,633,310	6,624,536
	— accessoires.	2,627,530	2,494,917
Sapin	voies principales	44,750	53,753
	— accessoires.	247,040	246,941
Hêtre	voies principales	21,023	18,423
	— accessoires	936	936
Ensemble.		9,596,611	9,439,546

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises, pour 1900, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	3.32	0.50	(¹) 6.02
—	2.00	0.26	0.15	3.51	0.44	5.73
—	2.60	0.21 à 0.24	0.14 à 0.16	3.00	0.44	3.44
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.45	1.26	5.69
—	2.60	0.26	0.15	3.60	1.07	4.67

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1900, était de 240,602 mètres.
Fin 1899, cette longueur était de (²)267,729 —
(Voir détails à l'annexe XIX).

§ 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 XX.

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1899 avaient coûté en moyenne, fr. 6-15, créosotage compris.
(2) Chiffre rectifié.

§ 6. — SIGNAUX.

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

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

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

		1900.	1899.	Différence en 1900.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	} par un ou deux <i>agents à poste fixe</i> , selon la durée du service.	3,356	(1)3,356	— 20
	} par un <i>ouvrier destination, pontonnier, garde-tranchée, etc.</i>	176	171	+ 5
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	} par un poste voisin . . .	752	742	— 10
	} par une cabine Saxby . . .	125	127	— 2
C. — Ouverts et non surveillés		1,990	(1)2,025	— 35
	Totaux. . .	6,559	(1)6,419	— 60

Les 3,356 passages à niveau existant fin 1900 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,586 personnes, dont 2,030 hommes et 2,556 femmes; 569 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné, en 1900, une dépense de fr. 2,931,157-57.

Ces passages sont gardés comme il suit :

87 pendant . . . 12 heures.	376 pendant . . . 17 heures.
51 — . . . 13 —	585 — . . . 18 —
294 — . . . 14 —	207 — . . . 19 —
357 — . . . 15 —	62 — . . . 20 —
655 — . . . 16 —	882 — . . . 24 —

Aucun passage à niveau n'a été établi en 1900. Il en a été supprimé 60 qui sont renseignés à l'annexe XXI.

§ 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.	Restant à régulariser.
Au 1 ^{er} janvier 1900.	929	65	128
Livrés à l'exploitation pendant l'année	46	5	—
Situés sur lignes reprises depuis 1896, et régularisés dans l'année.	48	8	— 35
	4,020	74	75
Supprimés en 1900.	9	2	—
Situation au 31 décembre 1900	1,011	72	75

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation, au 31 décembre 1900 et 1899, se présentait comme il suit :

	1900	1899
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	81	77
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	3	3
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	68	64
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1900.

Il existait au 31 décembre 1900, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de fr. 15,747,444-16, savoir (annexe XXII) :

Rails en acier	fr. 4,112,508	»
Rails en fer.	1,500,687	»
Accessoires de rails	2,802,864	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques	2,488,180	»
Billes et bois spéciaux	2,564,505	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc., etc., etc.	2,636,958	»
Total.	fr. 16,105,702	»
Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer		558,257 84
Reste.	fr. 15,747,444	16

Pour les approvisionnements du service de la traction et du matériel, voir page 28 et annexe XXXII.

(20)

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 1900 et 1899 se résume comme suit :

	1900.	1899.
Matériel de traction	2,756	2,688
Tenders indépendants	1,834	1,750
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	7,155	6,956
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	64,222	60,548

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

La puissance des locomotives, le poids des moteurs et des tenders font l'objet de l'annexe XXV.

§ 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 XXIV.

L'entretien et le renouvellement en 1900 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	Voitures à vapeur et voitures électriques automotrices.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (2)	marchan- dises.
Effectif au 31 décembre 1899.	2,617	4,984	59	6,827	60,548
Faits accomplis en 1900. {					
Mise hors d'usage.	45	49	5	54	587
Reste.	2,572	4,935	54	6,773	59,961
Renouvellement (budget ordinaire) . .	8	13	»	»	634
Extension (budget extraordinaire) . .	110	429	»	258	3,627
Effectif de fin 1900.	2,690	2,077	54	7,031	64,222
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	2,771	2,229	54	6,983	63,479
On trouve les différences suivantes {					
avance	»	»	»	48	743
retard	81	452	»	»	»

Il restait à fournir au 31 décembre 1900:

Sur fonds de renouvellement (budget ordinaire)(2)	28	21	»	»	»
Sur fonds d'extension (budget extraordinaire)	490	110	»	624	898

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 démolí auquel il est substitué.

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une avance de 301,814 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux démolis. Si l'on considère que la puissance moyenne de traction des unités remplacées était de 5,009 kilogrammes, il y a, en réalité, une avance de $\left(\frac{301,814}{5,009}\right) = 60$ locomotives, au lieu d'un arriéré de 81 locomotives, chiffre donné par le tableau ci-dessus.

En outre, les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 819,536 francs de plus que les moteurs démolis qu'elles ont remplacés (3).

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1900, à 14,828 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 57,156 tonnes de chargement. A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 117.03 par wagon, cette avance équivaut à 515 voitures à voyageurs et à 3,369 wagons à marchandises.

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

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

(3) Voir renvoi (4) au bas de l'annexe XXVII.

Pour les wagons spéciaux, l'avance estimée en essieux est de 331.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 12,028,111 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués (an XVII).

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 est en avance de $(819,536 + 12,028,111) = 12,847,647$.

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1899, le nombre des 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 713

En 1900, 46 ont été agréés et 23 retirés du service, ci 23

L'effectif au 31 décembre est donc de 736

se répartissant comme suit :

- 651 wagons-citernes ;
- 18 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 57 wagons à haussettes ;
- 1 boîte pour transport de chevaux ;
- 2 trucks pour chargements de masses indivisibles ;
- 2 wagons plats, dont 1 pour transport de locomotives à petite section et 1 pour le transport de pierres de taille ;
- 5 wagons fermés, dont 4 pour transport de meubles et 1 pour transport de bière.

§ 4. — COÛT ET UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRACTION.

TYPES ET CATÉGORIES des MOTEURS.	EFFECTIF MOYEN.	PRIX MOYEN d'un moteur. (Fr.)	PARCOURS MOYEN par moteur. (Kilom.)	Unités virtuelles requises en moyenne par locomotive- kilomètre.
Locomotive type I	127	54,570	41,245	65
— types II et IIbis	171	50,747	44,840	66
— type IV	91	64,599	59,111	56
— — VI	52	75,556	50,590	80
— — XII	115	75,091	59,825	88
— — XVI	27	96,944	56,544	81
— — XVII	27	86,209	54,054	107
Voitures à vapeur	49	55,172	18,851	25
Locomotives-fourgons	46	55,689	26,971	26
— type XI	102	41,188	59,790	34
— — V	56	58,651	55,518	50
Moteurs d'autres types	116	46,775	52,985	51
Ensemble des moteurs à voyageurs	959	55,640	58,045	61
Locomotive type XX	42	82,481	18,546	105
— — XXV	472	60,669	55,869	86
— — XXVIII	245	57,205	50,808	66
— — XXIX	475	48,142	28,256	72
Moteurs d'autres types	175	45,757	21,594	60
Ensemble des locomotives à marchandises	1,405	54,454	29,441	76

§ 5. — 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 :

	1900.	1899.
Remorquant des trains de voyageurs (1).	34,751,112 kil.	33,531,992 kil.
— — de marchandises.	29,732,839 »	27,864,787 »
— — de route	407,540 »	469,919 »
Circulant à vide	4,675,643 »	4,405,529 »
Faisant des manœuvres.	13,436,817 »	12,560,675 »
Ensemble (1).	85,003,951 »	78,852,902 »

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

Remorquant des trains de voyageurs.	258,882 kil.	197,850 kil.
— — de marchandises.	58,386 »	48,081 »
Circulant à vide	23,733 »	20,694 »
Faisant des manœuvres.	»	1,675 »
Ensemble	321,001 »	268,298 »

§ 6. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1900.	En 1899.	
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs (2)	927,019	896,671	
	de marchandises	669,705	644,566	
	de route	28,579	26,867	
	Ensemble.	1,625,103	1,567,904	
Parcours kilométriques des trains de l'État.	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. } trains lourds.	26,812,250	25,514,501
		voyageurs. } trains légers (1).	6,626,847	6,746,068
	PARCOURS PRODUCTIFS (1).	marchandises	24,581,751	23,022,858
		Pour le service de la route.	57,820,848	55,285,427
	b) sur les lignes étrangères.	voyageurs	404,172	468,890
		marchandises	475,440	471,855
Parcours total des trains de l'État (1)		275,140	265,814	
Parcours kilométriques des trains étrangers.	c) sur le réseau de l'État.	voyageurs	58,975,600	56,487,98
		marchandises	258,776	197,849
	PARCOURS PRODUCTIFS	58,086	47,606	
Résumé	PARCOURS PRODUCT. P' L'ÉTAT	voyageurs (1)	296,862	245,455
		marchandises	55,677,875	52,458,418
	Autres parcours.	24,439,837	25,070,464	
		1,154,752	1,204,559	
TOTAL GÉNÉRAL (1)		59,272,462	56,753,441	

(1) Non compris 15,991 kilomètres en 1900 et 6,906 kilomètres en 1899 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 272,666 kilomètres en 1900 et 92,244 kilomètres en 1899 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

§ 7. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1900.	En 1899.	Différences pour 1900.	
				Nombre	en %.
Transports taxés.	Houille et coke	1,479,219	1,422,623	56,596	4 %
	Autres marchandises.	3,007,853	2,909,789	98,064	3 %
Transports en service.	Divers	170,895	155,808	15,087	10 %
	Combustibles	131,228	115,320	15,908	14 %
ENSEMBLE.		4,789,195	4,603,540	185,655	4 %

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

		En 1900.	En 1899.
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	2j 81	2j 92
	en services mixtes et internationaux.	7j 01	6j 40
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation, ainsi que les wagons à freins lestés.	en service intérieur	2j 94	5j 12
	en services mixtes et internationaux.	7j 53	6j 83

§ 9. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

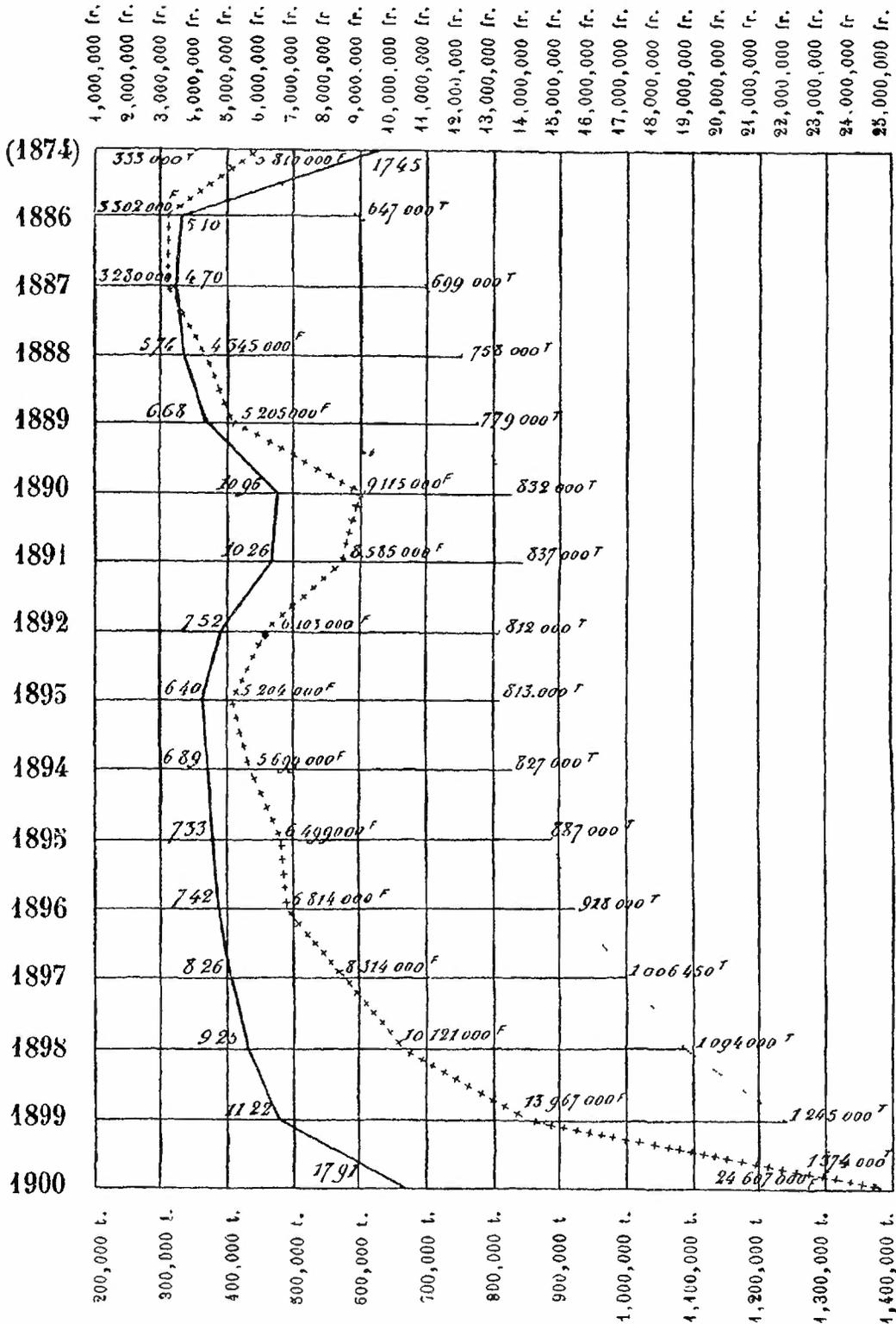
L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1900 et 1899 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXIX.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, grosse gailleterie, cokes divers, etc.), a été en 1900 de fr. 18.06 et en 1899 de fr. 11.31.

§ 10. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure les quantités, les dépenses et prix moyens des charbons MENUS ET GAILLETEUX en 1874 et, année par année, de 1886 à 1900 :

Quantités consommées ————— (Echelle 0^m.04 par 400,000 tonnes.)
 Sommes dépensées . ++++++ (— 0^m.003 par 1,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne ————— (— 0^m.0025 par franc.)



Pour les années antérieures à 1886, voir les comptes rendus de 1884, page 39, et de 1885, page 55.

§ 11. — CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

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

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

		En 1900.	En 1899.	
Par train-kilomètre	}	Quantité	21 ^k .50	20 ^k .43
		Valeur	0 ^f .383	0 ^f .228
Par locomotive-kilomètre avec train.	}	Quantité	19 ^k .54	18 ^k .65
		Valeur	0 ^f .348	0 ^f .208
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	}	Quantité	15 ^k .28	14 ^k .64
		Valeur	0 ^f .272	0 ^f .163

§ 12. — ÉCLAIRAGE.

Electricité. — L'éclairage électrique des stations, ateliers, etc., comportait fin 1900, quarante installations, comprenant 5,718 foyers dont 4,026 lampes à incandescence et 1,692 lampes à arc, soit 455 foyers de plus qu'il n'en existait fin 1899. (Voir détail annexe XXX.)

En 1900, trois nouvelles installations ont été établies, une à Anvers (B. E. L) et Zurenberg, une à Charleroy et la troisième à Anvers-sud (remise provisoire).

L'éclairage électrique des trains, d'après le système Stone, comporte 2,556 lampes à incandescence.

Gaz. — Son emploi a été étendu dans 32 stations.

En outre, il a été substitué dans 90 stations, 2,618 becs intensifs système Auer à un nombre égal de becs ordinaires.

L'éclairage au gaz ordinaire dans les bâtiments, les stations, les ateliers et leurs dépendances comporte 26,039 becs, dont la consommation, en 1900, a été de 5,423,075 mètres cubes et la dépense de fr. 659,322-54, soit fr 0-122 par mètre cube. (Voir annexe XXX.)

Quant à l'éclairage de 348 trains au gaz riche, il a nécessité une dépense de fr. 298,887-67, soit de fr. 0-547 par mètre cube. (Voir annexe XXXI.)

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 350 stations : 3,315 lampes ont été installées, dont 872 en extension et 2,443 en remplacement d'appareils ordinaires.

259 lampes ordinaires ont été placées, en extension, dans 65 stations, haltes et points d'arrêt.

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 1900.		En 1899.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	5,250,504 litres.	F. 876,854 47	4,875,294 litres.	F. 755,560 57
Huile de colza épurée.	624,045 kilogr.	374,427 00	607,267 kilogr.	(1) 294,058 68
Torches-falots	5,076 pièces.	1,218 24	6,110 pièces.	1,466 40
Ensemble.		F. 1,252,479 41		(1) F. 1,050,865 65

L'augmentation des consommations d'huiles est due, notamment, à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage, par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée.

§ 13. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1900, il existait 56,243 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 769 calorifères de voitures de trains légers; soit 461 chaufferettes et 14 calorifères de moins qu'en 1899.

§ 14. — GRAISSAGE.

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

		En 1900.		En 1899.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	2,019,756	279,435,37	1,677,246	204,812 55
	Suif et graisses.	103,468	73,511,20	83,353	45,202 33
	Totaux	2,125,224	352,946,57	1.760,599	250,014 88
Graissage des véhicules.	Huiles	(2) 409,527	149,447,63	(3) 410,712	128,017 91
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	180,953	101,435,98	231,248	78,931 53
	Suif et graisses.	12,532	8,497,59	28,282	8,537 85
	Totaux	193,485	112,933,57	259,530	87,469 38
Ensemble		2,728,236	615,327 77	2,430,841	465,502 47
Soit, pour 1900		+ 297,395	+149,825,60	—	—

§ 15. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

Au 31 décembre 1900, il existait en magasin et dans les dépôts pour. fr. 25,744,901 58

Il restait à fournir sur le budget de 1900 1,108,654 97

Ensemble fr. 26,853,556 55

d'après les prix moyens, non compris la valeur du matériel des voies et travaux. (Voir page 25 et annexe XXII.)

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris 94,084 kilogrammes d'huile de rempli.

(3) — 75,049 — —

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

Locomotives. — L'Administration a mis en service un nouveau type de locomotive à tender indépendant, constitué en vue d'imprimer aux trains de marchandises une allure plus rapide.

Cette locomotive, munie du frein Westinghouse, assure également dans d'excellentes conditions la traction des trains de voyageurs ordinaires à forte composition.

L'emploi d'une machine à deux usages sera particulièrement avantageux dans les remises où sont réunis des services à voyageurs ordinaires et à marchandises, la même machine pouvant desservir indifféremment les deux espèces de trains; il en résultera une réduction dans le nombre de types à utiliser, une grande facilité dans le service des petites réparations, dans le ravitaillement des magasins et dans l'organisation des roulements économiques, puisque, dans une même série, pourront être associés des trains de voyageurs et des trains de marchandises.

Il a été également mis en service un type nouveau de locomotive-tender à voyageurs à quatre roues couplées de 1^m.80 avec un bogie à l'avant et un essieu porteur à l'arrière.

Cette machine est destinée à assurer la remorque des trains sur les lignes secondaires ne supportant pas le passage de moteurs d'un poids supérieur à 14 tonnes par essieu, et la remorque des trains de voyageurs ordinaires sur les grandes lignes à inclinaison moyenne; elle se substituera aux divers types de moteurs légers en service, ainsi qu'aux locomotives-tendes de fort tonnage, auxquelles la machine nouvelle s'est montrée supérieure sous le rapport de la force et de la stabilité. Son emploi sera particulièrement avantageux dans les remises qui assurent des services à voyageurs sur les lignes secondaires et sur les grandes lignes.

Voitures. — L'Administration a étudié et commandé un type de voiture à trois essieux, à couloir latéral et intercirculation, et un modèle de fourgon présentant les mêmes dispositions.

Ces véhicules sont aménagés de façon à permettre au garde de circuler d'un bout à l'autre du train et d'exercer une surveillance complète.

En vue de diminuer l'aspect sombre des compartiments de 2^e classe, on a adopté le drap rouge pour la garniture de ces voitures; les brassières, les galons et les filets de ces compartiments seront de nuances assorties à la garniture.

Éclairage électrique des trains. — L'éclairage électrique système « Stone », appliqué à 205 voitures, a fonctionné d'une façon satisfaisante; il a été décidé de l'étendre à 141 nouvelles voitures.

Bâches. — On a mis à l'essai le système de fourniture, par l'industrie privée, de bâches en toile préparée.

300 agrès de petit modèle ont été adjugés pendant le 3^e trimestre 1900. Leur fourniture a commencé en janvier 1901 et ce n'est qu'après les avoir suivis en service pendant un certain temps, qu'il sera possible de se prononcer, avec quelque exactitude, sur la valeur et les avantages éventuels des fournitures ainsi effectuées.

CHAPITRE IV.
EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

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

NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1900.	RECETTES		Différences pour 1900.	Parcours moyen par voyage		Recette moyenne par voyage	
en 1900	en 1899.		en 1900.	en 1899.		en 1900.	en 1899.	en 1900	en 1899

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (1).	166,411	199,536	- 33,125	1,458,488 33	1,695,931 71	- 237,443 38	Kil. 92 21	Kil. 89,41	Fr. 8 761	4 490
2 ^e — . . .	2,171,270	2,029,229	+ 142,041	6,598 111 79	6,079,282 26	+ 518,829 54	45,93	44 71	3,085	2,996
3 ^e — . . .	12,731 119	12,564,346	+ 167,227	10 071 815 81	9,596 318 21	+ 475,767 5	19 66	19,01	0 701	0,785
Totaux et moyennes . . .	15,071,089	14,773,211	+ 297,878	18,228,495 94	17,371,542 19	+ 856,953 75	24 23	23 51	1 229	1,116

b) Billets d'aller et retour.

1 ^{re} classe (1).	143,904	277,062	- 133,158	1,027,708 35	1 349,308 8	- 321,600 54	04,18	64 12	7,142	1 870
2 ^e — . . .	5,840 108	5,344,388	+ 496,720	9,091,673 46	8,031,206 01	+ 1,060,467 45	21,53	24 54	1 558	1,502
3 ^e — . . .	15 780,051	14 841,221	+ 938,830	21,503 614 15	20 111,740 13	+ 139,874 02	18 41	18 5	0 673	0 577
Totaux et moyennes . . .	11,744,064	10 464,811	+ 1,279 253	30,623,995 96	21,494,255 04	+ 9,129,740 92	20 21	20 17	0 751	0 729

c) Ensemble des billets simples et d'aller et retour.

1 ^{re} classe (1).	310,315	476,598	- 166,283	2,485,196 68	3,045,330 60	- 559,133 92	93 12	74 71	8,012	6,360
2 ^e — . . .	8,011 378	7,377,997	+ 633,381	15 797 785 21	14,114 578 27	+ 1,683,206 94	33 97	32 08	1 977	1 913
3 ^e — . . .	15,794,173	14,347,668	+ 1,446,505	30 575,509 06	29 710 518 3	+ 865,000 73	18 7	18 68	0 631	0,527
Totaux et moyennes . . .	16,815,866	15,201,263	+ 1,614,603	48,859,494 95	47 870,427 2	+ 1,089,067 73	21 29	21 0	0 860	0 948

d) Billets à prix réduits.

Militaires, enfants, électeurs, etc.	1 ^{re} classe (1)	1,670	13,618	- 11,948	7 704 30	3 109 07	- 24,400 70	97 11	49 37	4,616	2,358
Abonnements ordinaires	2 ^e — . . .	332,427	304,601	+ 27,826	422,543 00	372 331 70	+ 50,212 20	38 86	37 31	1 271	1,222
	3 ^e — . . .	1,713,523	1,706,469	+ 7,054	1,461,844 19	1,373,267 30	+ 88,576 89	43 34	41 75	0,818	0,808
	1 ^{re} classe (1)	183 148	183 148	0	261,800 36	261,800 36	0	46 41	46 41	1,446	1,446
Abonnements d'étudiants	2 ^e — . . .	7,984,989	7,654 702	+ 330 286	4,269,665 42	3,781,532 17	+ 488,133 25	43 76	43 61	1,069	1,062
	3 ^e — . . .	7,153,772	6,840,616	+ 313,156	3,830,986 70	3,738,580 03	+ 92,406 67	35 09	35 24	0 536	0,540
	1 ^{re} classe (1)	8 126	8 126	0	2,273 32	2,273 32	0	14 28	14 28	0,280	0,280
Abonnements d'ouvriers	2 ^e — . . .	1 375,100	1,202 252	+ 172,848	232,555 51	211,572 88	+ 20,982 63	15,31	15 97	0,178	0,170
	3 ^e — . . .	1,940,642	1,903,874	+ 36,768	207,331 50	211,785 46	- 4,453 96	11 34	11 46	0,107	0,106
	1 ^{re} classe (1)	43,222,239	42,267,853	+ 954,386	5,906,226 59	5,037,023 45	+ 869,203 14	7,20	17,14	0,127	0 119
Miscus et leurs gardiens	3 ^e — . . .	61,802	61,121	+ 681	167,169, 68	192,791 70	- 25,622 02	54 46	55 31	1 034	1,070
Émigrants . . .	3 ^e — . . .	37,456	24,932	+ 12,524	87,094 87	56,227 85	+ 30,867 02	99 82	98 07	2,331	2 283
Sociétaires	1 ^{re} classe (1)	1,430	2,157	- 727	10,973 30	7,331 65	+ 3,641 65	162 09	71 34	7 658	3,399
	2 ^e — . . .	33,488	27,660	+ 5,828	110,466 78	107,300 37	+ 3,166 41	94 91	112 06	3 294	3,879
	3 ^e — . . .	753,461	717,351	+ 36,110	799,617 96	751,445 05	+ 48,172 91	48,202 81	54 43	64 07	1,048
Trains de plaisir	1 ^{re} classe (1)	34	90	- 56	470 50	1,049 50	- 579 00	629	287 50	258 03	13 838
	2 ^e — . . .	18,536	13,570	+ 4,966	45,206 85	38,794 00	+ 6,412 85	6,411 91	71 08	83 87	2 440
	3 ^e — . . .	121,216	120,144	+ 1,072	172,141 96	176 556 95	- 4,414 99	70 41	73 9	1 420	1,470
Voyages circulaires	1 ^{re} classe (1)	53 691	46,221	+ 7,470	340 841 93	284,503 62	+ 56,338 31	82,81	80 25	6 349	5,155
	2 ^e — . . .	252,423	194,731	+ 57,692	1,085 519 09	793,902 14	+ 291,616 95	74 1	70 35	4,297	4 917
	3 ^e — . . .	60,313	49,124	+ 11,189	159 217 81	110 540 3	+ 48,677 48	69 7	63 0	1 640	2,396
Total des billets à prix réduits	1 ^{re} classe (1)	58 875	211,301	- 152,426	301,054 03	392 307 25	- 91,253 22	87 38	52 02	9 330	7 133
2 ^e — . . .	5,927,352	5,317,521	+ 609,831	8,156 917 53	5,304,224 15	+ 2,852,693 38	38 87	38 4	1,039	1,000	
3 ^e — . . .	0,019 326	51,778,19	- 51,758 86	17,791,641 12	11,651,207 0	+ 6,140,434 12	20 60	20 85	0 211	0 214	
Totaux et moyennes . . .	6 081 303	59,319 078	+ 53,237 775	19 318,692 70	17,551,010 48	+ 1,767,682 22	22 58	22 78	0 49	0,294	

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe (1)	367,140	729,959	- 362,819	2,845 250 71	3,037,537 85	- 791,287 14	91 07	66 83	7,752	4,983
2 ^e — . . .	13,938,730	12 651,118	+ 1,287,612	21,914 742 80	19,423,102 47	+ 2,491,640 33	36 06	31 9	1 575	1,531
3 ^e — . . .	83,293 99	101,161,846	- 17,867 857	41,367,191 08	41,361,777 41	+ 5,415,413 67	19,87	19 85	0,348	0,408
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal	14,2891,369	14,482,925	+ 193,556	68,168,184 59	64,422,417 70	+ 3,745,766 89	21 8	21,8	0,554	0,561
Tickets d'entrée dans les stations	"	"	"	233,340 70	222,201 30	+ 11,139 40	"	"	"	"
Voitures de luxe	"	"	"	218 603 60	160,052 67	+ 58,550 93	"	"	"	"
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu	304,359	173,388	+ 130,971	79,370 60	27,768 60	+ 51,602	"	"	0 156	0 160
Résultats généraux	14 594,028	14 656,313	+ 62,285	68 799 045 11	64 851,77 0	+ 3,947,273 11	21,87	21 8	0,591	0 60

(1) Les billets de 1^{re} classe ont été délivrés exclusivement en service international.

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1899, l'année 1900 a produit :

Pour les billets simples en plus . fr.	836,953 74
— aller et retour en plus . .	1,152,060 93
<hr/>	
Pour l'ensemble des billets simples et d'aller et retour en plus . fr.	1,989,014 67
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour » en plus . .	1,756,752 22
<hr/>	
Pour la totalité des transports de voyageurs en plus . fr.	3,745,766 89 (1)
<hr/> <hr/>	

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

	Billets simples.	Billets d'aller et retour. (20 p. e. de réduction.)	Ensemble.
Nombre.	15,071,800	41,744,066	56,815,866
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants, des militaires, etc. soit		66,083,503	66,083,503
Ensemble.		107,827,569	122,899,369

l'on constate que, sur 122,899,369 voyages, 107,827,569, soit 87.74 p. e., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion a été de 87.11 p. e. en 1899.

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

	Nombre. 1872.	Nombre. 1900.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1,231,112	62,606,741	61,375,629
Autres voyages	21,966,511	60,292,628	38,326,117
Ensemble.	23,197,623	122,899,369	99,701,746

Parcours effectués par les voyageurs (non compris les parcours sur la ligne vicinale de Mons à Boussu) :

(1) Sans tenir compte : des suppléments pour voitures de luxe ; des recettes afférentes aux tickets d'entrée dans les stations, ni des billets délivrés sur la ligne vicinale à traction électrique de Mons à Boussu.

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

Les voyageurs ont parcouru le nombre de kilomètres ci-après :

	1900.	1899.
En première classe	33,748,733	48,784,312
En deuxième classe	302,690,211	447,248,096
En troisième classe	2,131,807,324	2,008,040,374
Ensemble.	2,688,246,288	2,504,072,782
En plus pour 1900	184,173,506	

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	1877 . . .	0.78	1889 . . .	0.72
1866 . . .	1.15	1878 . . .	0.76	1890 . . .	0.70
1867 . . .	1.10	1879 . . .	0.75	1891 . . .	0.68
1868 . . .	1.10	1880 . . .	0.88	1892 . . .	0.68
1869 . . .	1.18	1881 . . .	0.82	1893 . . .	0.66
1870 . . .	1.14	1882 . . .	0.81	1894 . . .	0.60
1871 . . .	1.12	1883 . . .	0.79	1895 . . .	0.66
1872 . . .	0.95	1884 . . .	0.78	1896 . . .	0.64
1873 . . .	0.87	1885 . . .	0.81	1897 . . .	0.62
1874 . . .	0.84	1886 . . .	0.75	1898 . . .	0.59
1875 . . .	0.84	1887 . . .	0.74	1899 . . .	0.56
1876 . . .	0.80	1888 . . .	0.75	1900 . . .	0.55

On voit que, sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur continue à fléchir d'année en année.

Cela provient surtout des causes suivantes : augmentation continue des voyages à prix réduits, suppression de la surtaxe des express, diminution du prix des abonnements, fixation à deux jours « ouvrables » de la durée de validité des billets d'*aller et retour* et, enfin, suppression de la 1^{re} classe.

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES
DE L'ÉTAT, EN 1900.

Une statistique des transports de grosses marchandises, *par chargements complets*, de tapissières, de wagons roulant sur essieux, de chevaux, bœufs, etc., effectués par les lignes de l'État, en 1900, fait l'objet des tableaux annexes XXXV à XL. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

En voici le résumé, pour ce qui concerne l'ensemble des quantités transportées :

DÉSIGNATION des TRANSPORTS.	UNITÉS.	Services intérieur et État vers État.	Services mixtes au départ et à l'arrivée.	Services internationaux au départ et à l'arrivée.	Transit par les lignes de l'État des transports échangés entre			TOTAUX.
					lignes concédées belges.	lignes concédées et pays étrangers et vice-versa.	pays étrangers.	
Grosses marchandises	Tonnes.	21,574,777	4,287,918	10,362,765	143,876	1,705,329	384,434	38,459,129
Tapissières	Nombre.	2,442	180	5	(1)	(1)	(1)	2,607
Wagons roulant sur essieux . .	Id.	10,685	574	1,833	(1)	(1)	(1)	13,092
Bestiaux, etc.	Expéd.	58,367	5,668	4,871	»	»	35	68,941
Cheroux, etc.	Têtes.	32,980	3,444	21,002	»	3,184	»	68,676
Moutons	Id.	(2)	(2)	50,705	»	2,561	»	62,266

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

	Unité.	MOUVEMENT.			RECETTES.		
		1900.	1899.	Différences pour 1900.	1900.	1899.	Différences pour 1900.
Voyageurs	Voyage.	123,710,046	114,658,223	+ 8,851,823	68,566,602 64	64,631,570 72	+ 3,935,031 92
Tickets d'entrée	Coupon.	2,333,407	2,222,013	+ 11,394	233,340 70	222,201 30	+ 11,139 40
Bagages	Quintal.	474,228	447,516	+ 26,712	2,157,523 51	2,028,675 »	+ 128,848 51
Petites marchandises.	Id.	4,894,675	(3) 4,694,385	+ 200,290	13,835,678 95	13,492,827 50	+ 342,851 45
Grosses —	Tonne (4).	41,062,742	(3) 39,433,018	+ 1,629,724	117,799,075 23	113,758,904 37	+ 4,040,170 86
Finances	— (5)	— (5)	— (5)	—	356,261 78	349,981 73	+ 6,280 05
Équipages	Nombre.	3,517	3,108	+ 409	88,820 62	88,817 86	+ 2,002 76
Chevaux et bestiaux.	Expédition.	77,973	75,930	+ 2,043	2,197,332 08	2,141,216 39	+ 56,115 70
Produits extraordinaires	—	—	—	—	3,881,732 56	4,430,542 24	— 568,809 68
Ensemble					209,096,368 07	201,142,737 10	+ 7,953,630 97
Produits divers					97,943 27	86,461 73	+ 11,481 54
				TOTAUX.	299,194,311 34	291,229,218 83	+ 7,965,092 51

(1) Les transports de tapissières et de wagons roulant sur essieux échangés entre pays étrangers, en transit par l'État, étant soumis à réinscription aux points frontières, sont compris à la 5^e colonne sous la rubrique « Services internationaux au départ et à l'arrivée ».

(2) Les expéditions de moutons en services intérieur, État vers État et mixtes sont comptées avec celles de bestiaux, etc.

(3) Chiffres rectifiés.

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

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

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

	1900.				1899.
	SERVICE Intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES Internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs. fr.	51,938,259 04	6,233,134 64	10,375,178 96	68,566,602 64	64,631,570 72
Tickets d'entrée dans les stations.	233,340 70	»	»	233,340 70	222,201 30
Bagages.	848,891 63	67,166 26	1,241,765 62	2,157,523 51	2,028,675 »
Petites marchandises.	9,917,575 82	893,256 15	2,984,846 98	13,835,678 95	13,492,827 50
Grosses —	67,793,020 09	11,104,573 58	38,811,479 56	117,759,075 23	113,758,504 37
Finances	293,479 73	16,203 36	46,378 69	356,261 78	349,981 73
Équipages.	69,382 44	2,923 92	16,514 26	88,820 62	86,817 88
Chevaux et bestiaux	1,636,468 49	76,021 80	484,841 79	2,197,332 08	2,141,216 38
Produits extraordinaires	3,861,732 56	»	»	3,861,732 56	4,430,542 24
Ensemble . . . fr.	130,651,880 50	18,483,281 71	53,961,265 86	209,090,368 07	201,142,737 10
Produits divers. fr.				97,943 27	86,481 73
Total . . . fr.				209,194,311 34	201,229,218 83

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

	Services : intérieur,	mixtes,	internationaux.
En 1899, de	66.96	9.03	24.01
Elle est, en 1900, de	65.55	8.84	25.81
Différences pour 1900.	— 1.61	— 0.19	+ 1.80

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1900.	En 1899.
Garde de bagages. fr.	114,425 75	112,888 50
Loyer des buffets.	132,827 05	142,511 92
Droit d'affichage	55,549 50	50,576 29
Remise à domicile de colis postaux et non postaux	170,976 75	138,445 25
Amendes pour surcharge	9,051 55	15,706 90
Formalités en douane	540,405 76	555,797 50
Dépôt et magasinage	86,169 72	73,876 24
Retard dans le chargement et le déchargement.	526,035 15	522,511 16
Location de locomotives, tenders, matériel, etc.	16,612 05	8,860 49
— de tapissières.	269 71	252 05
Déchargement d'office	88,786 89	82,598 90
Entretien et traction sur raccordements.	540,796 51	505,599 29
Redevances pour usage de quais	4,599 48	4,905 50
Location de terrains, vidanges, etc.	54,676 82	44,568 50
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	1,677,712 10	2,582,622 03
Surtaxes non remboursées	987 10	805 50
Recettes diverses et change	265,853 09	408,616 62
Total. . fr.	5,861,752 56	4,430,542 24

§ 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, se sont

	En 1900.	En 1899.
élevés à fr.	97,943 27	86,481 73

(Voir annexe XI.)

§ 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 1900.	En 1899.																		
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . fr.	1,235,906 05	1,186,617 70																		
Détenus et leurs gardiens (1)	167,169 68	192,791 70																		
Émigrants	87,094 87	56,227 85																		
Sociétaires	921,107 94	866,077 07																		
Trains de plaisir	217,819 51	216,451 55																		
Transports mili- taires en débet	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td>Hommes</td> <td style="text-align: right;">656,210 50</td> <td style="text-align: right;">596,080 50</td> </tr> <tr> <td>Chevaux</td> <td style="text-align: right;">52,838 40</td> <td style="text-align: right;">29,557 50</td> </tr> <tr> <td>Bagages et matériel de guerre.</td> <td style="text-align: right;">100,495 41</td> <td style="text-align: right;">92,702 29</td> </tr> </table>	Hommes	656,210 50	596,080 50	Chevaux	52,838 40	29,557 50	Bagages et matériel de guerre.	100,495 41	92,702 29	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td>Hommes</td> <td style="text-align: right;">596,080 50</td> <td style="text-align: right;">596,080 50</td> </tr> <tr> <td>Chevaux</td> <td style="text-align: right;">29,557 50</td> <td style="text-align: right;">29,557 50</td> </tr> <tr> <td>Bagages et matériel de guerre.</td> <td style="text-align: right;">92,702 29</td> <td style="text-align: right;">92,702 29</td> </tr> </table>	Hommes	596,080 50	596,080 50	Chevaux	29,557 50	29,557 50	Bagages et matériel de guerre.	92,702 29	92,702 29
Hommes	656,210 50	596,080 50																		
Chevaux	52,838 40	29,557 50																		
Bagages et matériel de guerre.	100,495 41	92,702 29																		
Hommes	596,080 50	596,080 50																		
Chevaux	29,557 50	29,557 50																		
Bagages et matériel de guerre.	92,702 29	92,702 29																		
Transports mili- taires soldés par les intéressés	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td>Bagages et mobiliers.</td> <td style="text-align: right;">17,215 55</td> <td style="text-align: right;">17,544 80</td> </tr> <tr> <td>Équipages et chevaux</td> <td style="text-align: right;">4,598 45</td> <td style="text-align: right;">4,153 10</td> </tr> </table>	Bagages et mobiliers.	17,215 55	17,544 80	Équipages et chevaux	4,598 45	4,153 10	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td>Bagages et mobiliers.</td> <td style="text-align: right;">17,544 80</td> <td style="text-align: right;">17,544 80</td> </tr> <tr> <td>Équipages et chevaux</td> <td style="text-align: right;">4,153 10</td> <td style="text-align: right;">4,153 10</td> </tr> </table>	Bagages et mobiliers.	17,544 80	17,544 80	Équipages et chevaux	4,153 10	4,153 10						
Bagages et mobiliers.	17,215 55	17,544 80																		
Équipages et chevaux	4,598 45	4,153 10																		
Bagages et mobiliers.	17,544 80	17,544 80																		
Équipages et chevaux	4,153 10	4,153 10																		
Chevaux de courses	50,117 65	44,298 65																		
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td>départements ministériels</td> <td style="text-align: right;">29,085 "</td> <td style="text-align: right;">15,612 70</td> </tr> <tr> <td>armée et prisons.</td> <td style="text-align: right;">143,996 50</td> <td style="text-align: right;">147,289 "</td> </tr> <tr> <td>divers</td> <td style="text-align: right;">2,242 40</td> <td style="text-align: right;">2,635 95</td> </tr> </table>	départements ministériels	29,085 "	15,612 70	armée et prisons.	143,996 50	147,289 "	divers	2,242 40	2,635 95	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td>départements ministériels</td> <td style="text-align: right;">15,612 70</td> <td style="text-align: right;">15,612 70</td> </tr> <tr> <td>armée et prisons.</td> <td style="text-align: right;">147,289 "</td> <td style="text-align: right;">147,289 "</td> </tr> <tr> <td>divers</td> <td style="text-align: right;">2,635 95</td> <td style="text-align: right;">2,635 95</td> </tr> </table>	départements ministériels	15,612 70	15,612 70	armée et prisons.	147,289 "	147,289 "	divers	2,635 95	2,635 95
départements ministériels	29,085 "	15,612 70																		
armée et prisons.	143,996 50	147,289 "																		
divers	2,242 40	2,635 95																		
départements ministériels	15,612 70	15,612 70																		
armée et prisons.	147,289 "	147,289 "																		
divers	2,635 95	2,635 95																		
Ensemble. . . fr.	3,667,713 21	3,463,586 96																		

II — Stations.

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

	1900.	1899.	Différences en 1900.
Stations.	730	730	»
Dépendances	49	59	— 10
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires).	23 ⁽²⁾	22 ⁽²⁾	+ 1
Haltes	205	182	+ 23
Points d'arrêt	259 ⁽³⁾	260 ⁽³⁾	— 1
Ensemble. . .	1,266	1,253	+ 13

(1) Y compris, pour 1900, une somme de fr. 98,857-50 et, pour 1899, une somme de fr. 127,561-80, représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Y compris 12 stations et le bureau belge de Douvres.

(3) Non compris les 18 points d'arrêt (17 en 1899) de la ligne vicinale à traction électrique aérienne de Mons à Boussu.

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

	EN PLUS :	EN MOINS :		Différence en 1900
Stations : Le Vieux-Campinaire (Voyageurs) et Bruges (Nord).	2	Londerzeel (Est) et Le Vieux-Campinaire	2	»
Dépendances : Le Vieux-Campinaire	1	Fairoul, Fraire (Bois des Minières), Fraire (Humide), Fraire (Minières), Froimont, Morialmé (Bifurcation), Morialmé (Minières), Roly, Rossignol, Treignes et Zone . . .	11	-10
Bureau intérieur : Bruges (Central)	1	— — — — —	—	+ 1
Haltes { Londerzeel (Est), Bouvy, Ceroux-Mousty, Lovenjoul, Marckelez-Courtrai, Michelbeke, Noucelles, Oisquereq, Olmenhoek, Retinne, Fairoul, Fraire (Bois des Minières), Froimont, Morialmé (Bifurcation), Morialmé (Minières), Roly, Rossignol, Treignes, Zone, Bost, Ostende (Maritime) et Overpelt (Usines)	24	Le Vieux-Campinaire (Voyageurs)	1	+23
Points d'arrêt { Flobecq-Planche, Heide-Loo, Heultje, Hulshout, Montignies-Neuville, Overboelaere, Steene et Villers-Notre-Dame	8	Bouvy, Ceroux-Mousty, Lovenjoul, Marckelez-Courtrai, Michelbeke, Noucelles, Oisquereq, Olmenhoek et Retinne.	9	- 1

Il existe 26 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'État, ainsi que 24 stations (2), 1 halte et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

Des extensions de service ont été réalisées, en 1900, aux stations d'Aiseau, Anvers (Dam), Basècles (Carrières), Deschâsis, Ham-sur-Heure, La Planche,

(1) Les créations nouvelles, en 1900, sont renseignées en caractères gras.

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

Mille-Pommes, Theux, Verviers (Est), ainsi qu'aux haltes de Leers (Nord), Londerzeel (Est), Marchin, Méry, Neckerspoel et au point d'arrêt de Burhaimont.

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

§ 1^{er}. — CAMIONNAGE.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile par porteurs et par la poste, et le port des avis d'arrivée se sont élevés, en 1900, à fr. 1,510,546-92 contre fr. 1,457,587-81 en 1899.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	en 1900.	en 1899.
a) Camionnage (déclarations)	1,247,215 51	1.186,433 95
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	45,576 50	47,515 50
c) Remise à domicile par porteurs à Alost, Anvers, Bruges, Bruxelles, Gand, Louvain, Malines, Mons, Ostende et Verviers	68,564 48	71,796 »
d) Port à domicile des colis par exprès dans les autres localités et remise des avis d'arrivée	141,907 98	125,031 76
e) Remise à domicile par la poste.	7,482 45	6,810 60
Fr.	1,510,546 92	1,457,587 81

§ 2. — BUFFETS ET BUVETTES.

Le buffet de Gand (Eccloo) et la buvette de Gheel, qui ne répondaient à aucune nécessité, ont été supprimés.

Le montant des redevances de location qui, d'après les chiffres des contrats, atteignait en 1899, fr. 169,374-14 ne s'élevait plus en 1900 qu'à fr. 162.673-92.

La différence de fr. 6,700-22 en moins en 1900 est la conséquence de l'interdiction du débit des boissons alcooliques dans les buffets et buvettes remis en adjudication au cours de cet exercice.

Ce débit n'est plus autorisé que dans 14 buffets et buvettes.

§ 3. — TRAINS DE VOYAGEURS.

Le trafic des voyageurs a continué son mouvement ascendant et il a nécessité la circulation de 36 trains nouveaux dont quelques-uns ont spécialement été organisés pour assurer le transport des ouvriers occupés à une certaine distance du siège de leur habitation.

Les autres ont été mis en marche, soit pour dédoubler des trains devenus insuffisants, soit pour établir de nouveaux moyens de communication réclamés par le public.

En règle générale, ces trains nouveaux ont été bien utilisés.

Les trains directs n°s 653 et 654 qui partent respectivement de Verviers pour Bruxelles (Nord) à 7 heures 2 et de Bruxelles (Nord) pour Verviers à 16 heures 55 ont principalement rencontré la faveur du public, eu égard à la rapidité avec laquelle ils permettent aux voyageurs d'effectuer de longs trajets.

De très nombreuses et très importantes modifications ont été apportées, au cours de l'année 1900, à l'horaire des trains de voyageurs, non seulement pour satisfaire à des demandes du public, mais aussi pour arriver à augmenter les intervalles entre les trains de façon à leur assurer une marche plus régulière et à éviter ainsi une partie des retards dont on s'était plaint les années précédentes.

Les résultats obtenus sous ce rapport sont des plus satisfaisants.

* * *

Depuis le 1^{er} mai 1900, le service de luxe, qui ne fonctionnait qu'une fois par semaine entre Ostende et Trieste et vice-versa, est rendu journalier, non plus comme train distinct, mais à l'aide d'un wagon-lits seulement, qui continue au delà de Vienne et est ramené dans cette ville par des trains en correspondance immédiate.

* * *

Depuis la même date, les relations entre Londres, Ostende, Budapest et Constantinople et inversement ont été sensiblement améliorées. Tous les jours, un wagon-lits et un fourgon de l'Ostende-Vienne Express sont réunis à l'Orient-Express, à Vienne, jusqu'à Budapest, d'où le train ainsi formé continue : les mercredi et samedi, sur Constantinople via Bucharest, et les mardi, jeudi et dimanche, sur Constantinople via Belgrade.

En sens inverse, les départs de Constantinople via Bucharest ont lieu les mercredi et dimanche, de Constantinople via Belgrade, les mercredi, vendredi et lundi, et de Budapest, journellement.

* * *

Le service de wagon-salon-restaurant, qui a fonctionné en 1899, pendant la période du 1^{er} juillet au 30 septembre, entre Lille et Ostende et retour dans les trains partant de Lille à 12 heures 10 du soir et d'Ostende à 16 heures 10, a fonctionné dans les mêmes conditions en 1900.

* * *

Pendant la période estivale, du 1^{er} juillet au 30 septembre, un service de wagon-salon-restaurant a fonctionné entre Ostende et Ardenne et vice-versa dans les trains n° 106 et 1501, 4004-109 et 105.

*
* v

En vue de distraire le moins possible les chefs et les sous-chefs de station de leurs fonctions essentielles, de mieux assurer la régularité et la sécurité de la marche des trains, les distributeurs desservant les guichets établis à l'intérieur de certaines gares ont été autorisés, à *titre d'essai*, là où la mesure se justifie, à régulariser d'office la situation des voyageurs qui, munis de billets non valables pour tout le parcours effectué ou pour la classe de voiture dans laquelle le voyage a eu lieu, se présentent spontanément à l'effet de payer les taxes qu'ils doivent, à condition que les billets utilisés soient réguliers.

Le but principal que l'on envisageait en adoptant cette mesure a non seulement été atteint, mais les formalités de régularisation ont encore été considérablement simplifiées, ce qui a eu pour conséquence d'éviter des pertes de temps aux voyageurs.

§ 4. — TRAINS DE MARCHANDISES.

Au nombre des améliorations et innovations apportées dans le service au cours de l'année 1900. il y a lieu de citer :

A) *Mesures prises en vue de rendre plus régulière la marche des trains ou d'obtenir une plus grande célérité dans le transport des marchandises.*

1° Les modifications introduites dans l'affectation de nombreux trains de marchandises.

2° L'affectation au transport des marchandises douanées de 71 trains qui n'étaient pas antérieurement placés sous le régime de l'escorte douanière.

3° L'affectation au service postal de plusieurs trains de marchandises.

4° La fixation d'horaires accélérés, notamment pour les expéditions de bétail.

5° La remise aux trains de messageries et de transbordement, au lieu des trains de voyageurs, de nombreux transports et, notamment, des levées expédiées de Bruges.

6° La réorganisation du service des trains de transbordement entre Anvers et Vireux et vice-versa.

7° L'organisation d'un train de messageries à grande vitesse entre Namur et Charleroy (Sud).

B) *Mesures prises en vue de diminuer ou d'assurer dans de meilleures conditions la manutention des colis en cours de route.*

1° La réduction à 1,500 kilogrammes du minimum de poids exigé pour la formation d'un wagon direct.

2° L'augmentation du nombre des ouvriers transbordeurs.

* * *

≡ Autorisation : a) de charger dans les trains de transbordement ou dans les wagons de messageries, à concurrence de 1,000 kilogrammes au lieu de 500, les explosifs difficilement inflammables; b) de charger ensemble dans le même wagon, à concurrence de 1,500 kilogrammes au lieu de 500, des explosifs difficilement inflammables et des artifices.

* * *

L'organisation des trains directs a reçu de nouvelles extensions, ce qui a permis la suppression de l'escale d'un grand nombre de wagons dans les stations de coïncidence.

* * *

Pour simplifier les manœuvres de formation et de décomposition des trains et réaliser ainsi un progrès sensible dans l'exploitation, l'Administration s'est efforcée de spécialiser l'office de certains trains directs, en les utilisant exclusivement au transport des wagons pour un même raccordement industriel disposant d'un réseau de voies de manœuvres; une dizaine de trains de l'espèce ont pu être créés. Le système n'a pu recevoir une plus grande application à cause de la défectuosité des installations de la plupart des établissements raccordés et de la mobilité des courants de transport.

* * *

Le service à la station de Charleroy (Sud) avait été excessivement tendu pendant l'hiver de 1899-1900; pour éviter le retour de cet état de choses, cette station a été débarrassée du service d'échange avec la compagnie du chemin de fer du Nord; un service de trains directs a été organisé entre Ronet et Saint-Martin et vice-versa et des trains de la compagnie du chemin de fer du Nord ont été prolongés jusqu'à Montignies (formation), où se fait actuellement en partie l'échange des wagons pour nos lignes.

* * *

De nombreux trains locaux ont été organisés pour favoriser l'utilisation intensive du matériel de transport, notamment dans les centres industriels et les régions où se cultive la betterave à sucre.

* * *

La circulation des trains de marchandises a été autorisée le dimanche, notamment pendant la période des transports de betteraves, dans la limite de ce qui a été reconnu nécessaire pour dégager les stations de formation et activer l'envoi du matériel vide vers les lieux de chargement.

* * *

En vue de faciliter l'exécution du service, de dégager la ligne de ceinture de Bruxelles, la ligne de Schaerbeek à Anvers, les stations d'Anvers, etc., et d'éviter le retour de l'encombrement qui a marqué l'hiver de 1899-1900, l'Administration a décidé :

1° le détournement :

a) de six trains de marchandises du bassin de Mons pour Anvers ou inversement, par la voie de Jurbise-Grammont-Denderleeuw-Termonde-Vieux-Dieu ; ces trains suivaient antérieurement la voie de Jurbise-Bruxelles (Ouest)-Schaerbeek-Malines-Vieux-Dieu ;

b) de cinq trains de marchandises de Tournai et de Meirelbeke pour Anvers et inversement, par la voie de Termonde-Boom-Vieux-Dieu ; ces trains suivaient antérieurement la voie de Termonde-Malines-Vieux-Dieu ;

c) de cinq trains du bassin de Charleroy pour Anvers par la voie de Baulers-Louvain-Aerschot ; ces trains suivaient précédemment la voie de Baulers-Bruxelles (Ouest)-Malines ;

d) d'un train de marchandises du bassin de Charleroy et de deux trains du bassin de Liège pour Anvers, par la voie de Louvain-Aerschot ; ces trains suivaient antérieurement la voie de Louvain-Muysen.

Comme conséquence, le service de nuit a été organisé sur les sections d'Alost à Audegem, de Termonde à Vieux-Dieu, de Baulers à Ottignies, d'Ottignies à Louvain et de Louvain à Lierre, et dans les stations de Jurbise, Genappe, Wavre, Weert-Saint-Georges, Rotselaer, Aerschot, Boisschot, Heyst-op-den-Berg et Berlaer.

2° l'établissement de voies provisoires à la halte de Hove, où le service de nuit a également été organisé, en vue du garage des wagons qui ne pourraient momentanément être reçus dans les stations d'Anvers.

3° l'échange à Borgerhout (où le service de nuit a été organisé dans ce but), au lieu d'Anvers (Zurenberg), des wagons du trafic de l'Allemagne via Hamont et Lanaeken pour Anvers (Sud).

4° la suppression presque complète des escales à Anvers (Zurenberg) des wagons pour les Pays-Bas.

5° l'organisation provisoire, pendant la période de grande activité des transports, du service de nuit à Vertryck, Esemael, Neerwinden, Gingelom et Rosoux-Goyer, pour le garage éventuel des trains de marchandises, à la décharge des stations de Louvain, Tirlemont et Landen.

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

Extension à cinq nouvelles publications présentant un caractère pornographique, de l'interdiction du transport par chemin de fer.

*
* *

Vérification douanière à Heyst au lieu de Blankenberghe, pendant la saison balnéaire, des bagages expédiés de l'étranger comme marchandises à l'adresse de personnes séjournant dans la première de ces villes.

*
* *

Autorisation, en vue d'éviter des encombrements, d'opérer le déchargement à partir de 7 heures et pendant les heures de midi, dans l'entrepôt d'Anvers, des wagons contenant des marchandises destinées à la succursale d'entrepôt ou devant être emmagasinées sous le régime du transit interrompu.

*
* *

Insertion dans l'engagement des entrepreneurs de nettoyage des stations, d'une clause supplémentaire stipulant qu'en cas d'accident survenant soit à leur personne, à celle des agents à leur service ou ayants cause, soit aux choses leur appartenant, ils ne pourront exercer aucun recours contre l'Administration, quelle que soit la cause de l'accident.

*
* *

Installation de grues fixes à Bruxelles (Quartier-Léopold), Duffel, Denée, Maredsous, Marchienne (Est), et de grues sur chariot à Braine-le-Comte et à Court-Saint-Étienne, dans le but de mettre l'effectif des engins de levage en rapport avec l'importance du trafic.

*
* *

Mise en service de cabestans dans certaines stations pour activer et faciliter le chargement et le déchargement des tapisseries et des voitures foraines sur les rampes.

*
* *

Utilisation de crochets pour l'enlèvement des blocs d'arrêt doubles, afin d'éviter aux ouvriers des efforts violents de nature à leur faire contracter des hernies.

* * *

Installation du téléphone pour relier diverses haltes à leurs stations gérantes au lieu de les pourvoir d'un appareil télégraphique.

* * *

Exécution de travaux de dragage à l'embarcadère du pays de Waes, sur la rive gauche de l'Escaut, dans le but de faciliter la traversée et l'accostage des steamers du service fluvial de la ligne d'Anvers à Gand.

* * *

Rétablissement de l'ancienne taxe de fr. 0.08 pour les pesages de wagons effectués à l'arrivée.]

* * *

Mise en service d'appareils de pesage automatiques du système Roche, munis du frein Barré, afin de faciliter les opérations de pesage dans bon nombre de stations importantes, tant sous le rapport de la rapidité que de l'exactitude des pesées.

* * *

Institution d'une commission pour examiner les mesures à prendre en vue d'améliorer le service du pesage, à la fois sous le rapport du personnel, des appareils et des aménagements.

* * *

Remise de nouveaux outils aux postes d'assainissement pour faciliter leur travail.

* * *

Conclusion d'un arrangement avec la société anonyme des Abattoirs et Marchés d'Anderlecht-Cureghem, en vue d'alléger le service de la station de Bruxelles (Ouest). Cette société s'est engagée à désinfecter les wagons reçus à la susdite station.

* * *

Transfert à Schaerbeek du service de la désinfection des wagons qui existait à Bruxelles (Allée-Verte).

* * *

Mise à la disposition des chefs-gardes et gardes d'un local dans un certain nombre de stations où le personnel des trains doit séjourner momentanément.

* * *

A la demande du service vétérinaire, le bétail à destination de l'agglomération bruxelloise ne peut plus être reçu que dans l'enceinte des abattoirs et marchés de Cureghem-Anderlecht et dans les stations de Bruxelles (Ouest) et de Bruxelles (rue Rogier), à l'exclusion de la station de Bruxelles (Midi).

* * *

En vue d'accélérer pendant la période du trafic intense du 15 septembre au 15 décembre de chaque année, la restitution des wagons échangés entre les chemins de fer de l'État belge et la compagnie du Nord, il a été conclu avec cette compagnie un arrangement aux termes duquel, pendant la période précitée, les pénalités pour restitution tardive des wagons échangés sont majorées de 50 p. c. (c'est-à-dire portées à 3 francs pour les wagons à 4 et à 6 roues de tout tonnage (catégorie *A*) et à fr. 4-50 pour les wagons à 8 roues de 20 tonnes et plus (catégorie *B*), pourvu, toutefois, que les retards dans la rentrée aux points d'échange ne proviennent pas, soit du séjour sur les lignes d'administrations tierces, soit du chômage du matériel sur les raccordements ou de l'utilisation irrégulière de celui-ci par les raccordés.

En outre, lorsque, pendant la même période, une des deux administrations a demandé explicitement le renvoi direct et à vide de son matériel, les taux des pénalités de retard y relatifs sont triplés et portés à 6 francs pour les wagons de la catégorie *A* et à 9 francs pour les wagons de la catégorie *B*.

Par contre, il est alloué à l'administration cessionnaire des primes, respectivement de fr. 0-95 et de fr. 1-90 par jour, selon la catégorie des wagons, pour tout véhicule restitué avant l'expiration du délai normal d'emploi. Ces primes sont également triplées quand l'une ou l'autre des deux administrations a demandé explicitement le renvoi direct et à vide de son matériel.

L'application de cet arrangement pendant la période du 15 septembre au 15 décembre 1900 a permis à l'Administration de disposer, pendant cette période, d'un effectif supplémentaire de plus de 3,000 wagons comparativement à la période correspondante de l'année précédente.

§ 6. — TARIF DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Admission de certains graveurs sur verre et peintres sur faïence au bénéfice du tarif d'abonnements pour ouvriers.

Extension de la réduction de 50 p. c. aux militaires de rang inférieur voyageant, dans certains cas, en habits bourgeois.

Autorisation accordée au voyageur porteur d'un compartiment « retour » d'utiliser ce compartiment le dernier jour de validité, quand bien même la destination définitive ne peut être atteinte que par un train partant le lendemain, du point de coïncidence.

Délivrance dans les relations entre :

a) Bruxelles (Nord), d'une part, les bureaux de la ligne de Tête-de-Flandre à Gand (Waes), d'autre part, de billets valables viâ Anvers, Lokeren et Gand (Waes) ;

b) Florennes (Est) et Florennes (Sud), d'une part, Bruxelles (Quartier-Léopold) et Bruxelles (Midi), d'autre part, de billets d'aller et retour valables pour l'embarquement ou le débarquement à l'une de ces stations indifféremment.

c) Zele, d'une part, Gand (Sud) et Gand (Waes), d'autre part, de billets d'aller et retour valables pour l'embarquement ou le débarquement à l'une de ces gares indifféremment.

b. *Services mixtes.*

Émission d'abonnements ordinaires valables, au gré du voyageur, au départ ou en destination de Liège (Guillemins) ou de Liège (Longdoz).

Extension, en service mixte, de la faculté accordée aux sociétaires de scinder leur voyage.

Extension aux abonnements valables entre deux points sur les lignes de l'État et comportant, en outre, un parcours sur les lignes d'une compagnie, de la faculté de suivre, sur le réseau de l'État, toutes les voies reliant les points extrêmes de l'abonnement.

Extension de la réduction de 50 p. c. aux militaires de rang inférieur voyageant, dans certains cas, en habits bourgeois.

c. *Services internationaux.*

Tarification spéciale des vélocipèdes appartenant aux voyageurs en destination de la France.

Acceptation par les stations de l'État belge, des demandes de carnets pour voyages circulaires avec itinéraire facultatif sur un ou plusieurs réseaux des chemins de fer français.

Conventions pour la vente de billets avec les firmes M. J. H. Nyman, à Gothembourg, Curtiss et Sons limited, à Portsmouth, Paul et C^{ie}, à Nuremberg, O. Wanner, à Stuttgart, et T. Bassery, à Mannheim.

Nouvel arrangement entre le chemin de fer du South-Eastern-Chatham et l'Administration des chemins de fer de l'État belge pour le transport direct des voyageurs et des bagages en services anglo-continentaux viâ Douvres-Calais-Folkestone-Boulogne et viâ Douvres-Ostende.

Mise en distribution, au départ des gares de la compagnie du Nord-Français, de cartes d'abonnement valables pendant 15 jours sur les réseaux de l'Etat et du Nord-Belge.

Mesures spéciales prises à l'occasion de l'exposition universelle de Paris.

a) Trafic au départ de la Belgique :

1° Extension de la durée de validité des billets d'aller et retour à prix normaux pour Paris ;

2° Mise en distribution, au départ de certains bureaux, de billets d'aller et retour à prix réduits pour Paris, valables huit jours, à délivrer exclusivement aux porteurs de bons de l'exposition ;

3° Emission, par certaines stations de l'État belge, de billets collectifs de famille valables de la frontière française à Paris ;

4° Mise en marche de nombreux trains de plaisir à prix réduits, proportionnés à la durée du séjour à Paris.

b) Trafic au départ des Pays-Bas :

1° Prolongation de la durée de validité des billets d'aller et retour pour Paris ;

2° Mise en distribution de billets d'aller et retour pour Feignies, d'une durée de validité de 5 ou 6 jours.

§ 7. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Le livret réglementaire intérieur et mixte a reçu les améliorations et subi les modifications commandées par les nécessités du service et les intérêts du commerce et de l'industrie.

Classification générale des marchandises.

20 janvier.

Classification de l'alfa, de l'extrait de Québracho, sec ou liquide, des poteaux ordinaires pour barrières, du stuc à la

laine de bois, à la 3^e classe ; des *baraquements en bois démontés*, à la 1^{re} classe et au tarif spécial n° 9 ; des *bordures non taillées*, à la 4^e classe et au tarif spécial n° 2 ; des *graines et semences fourragères non dénommées*, à la 3^e classe et au tarif spécial n° 30 ; des *pulpes de pommes*, à la 4^e classe et au tarif spécial n° 36 ; de la *soude caustique*, à la 3^e classe et au tarif spécial n° 12 ; des *ustensiles de ménage en fer ou en fonte*, émaillés ou non, à la 2^e classe et au tarif spécial n° 9 ; de la *vanille*, à la 1^{re} classe et au tarif spécial n° 30.

Déclassement de la *glucose*, de la 1^{re} à la 2^e classe ; de la *poterie commune en terre cuite*, de la 2^e à la 3^e classe.

10 mai. Classification de l'*alumine* (hydratée ou calcinée), à la 3^e classe et au tarif spécial n° 12 ; des *cordes*, à la 1^{re} classe et aux tarifs spéciaux nos 6 et 7 et du *sulphate de calcium*, à la 3^e classe.

15 novembre. Classification des *briques en liège* (déchets de liège agglomérés) et des *déchets de liège*, à la 3^e classe ; de la *lessive de potasse* et de *suintine* (*huile de suint*), à la 2^e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 2.

20 janvier. Admission des *bordures non taillées* et des *déchets de marbre* (même taillés en cubes pour mosaïques) provenant de l'équarrissage des tranches, dalles, carreaux, blocs, etc.

Tarif spécial n° 5.

20 septembre. Admission des *ciments*, aux prix du tarif, réduits de 25 centimes par tonne.

1^{er} novembre. Admission de la *chaux en poudre*, aux prix du tarif, réduits de 25 centimes par tonne.

Tarif spécial n° 6.

10 mai. Admission des *cordages neufs* et des *ficelles*.

Tarif spécial n° 7.

10 mai. Admission des *cordages neufs* et des *ficelles*.

Tarif spécial n° 9.

20 janvier. Admission des *baraquements en bois démontés*.

Tarif spécial n° 12.

10 mai. Admission du *chlorure de chaux en fûts ou en bouteilles*
et du *sulfate d'alumine.*

Tarif spécial n° 15.

10 mai. Admission du *plomb en saumons.*

Tarif spécial n° 21.

1^{er} juillet. Extension du tarif aux établissements De Savoye Gustave
et société anonyme des verreries de Saint-Ghislain.

15 novembre. Extension aux stations de Saint Servais et de Saventhem.

Tarif spécial n° 28.

20 septembre. Extension du tarif à la station de Docherie.

Tarif spécial n° 29.

10 mai. Extension du tarif à la station de Jambes (Nord).

Tarif spécial n° 30.

20 janvier. Admission de l'*avoine*, du *blé*, de l'*épeautre*, de l'*escourgeon*,
des *féveroles*, du *froment*, des *graines et des semences fourragères non dénommées*,
du *maïs*, de l'*orge*, du *sarrasin (blé noir)* et du *seigle.*

27 mars. Admission des *drèches sèches.*

10 mai. Admission du *vinaigre.*

1^{er} juillet. Admission des *œufs.*

15 novembre. Admission du *sang liquide ou coagulé, en fûts.*

Tarif spécial n° 36.

24 février. Admission du *sang liquide coagulé, en fûts.*

27 mars. Admission des *poussières de moulin.*

Tarif spécial n° 53.

20 janvier. Création du tarif applicable, en service intérieur de
l'État et en service commun avec les chemins de fer concédés,
aux transports de *poudres, dynamites et détonateurs*,
à destination de l'étranger, à effectuer par quantités d'au
moins 4,000 kilogrammes et de 10,000 kilogrammes au

plus, au départ des établissements belges vers les stations frontières de terre et de mer.

Tarif spécial n° 54.

1^{er} juillet. Création du tarif applicable aux expéditions de *houilles, cokes, briquettes de charbon et boulets de houille*, effectuées par quantités de 10,000 kilogrammes ou payant la taxe pour ce poids, qui sont directement importées par navires de mer, par les ports belges et par le port de Terneuzen.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 5.

1^{er} novembre. Extension du tarif aux transports de *chaux en poudre*.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

24 février. Extension du tarif à la station de Liedekerke.
 20 septembre. Extension aux stations d'Ostende (maritime), de Grand-Bigard, de Leers (Nord) et de Lovenjoul.

Tarif exceptionnel provisoire n° 8.

1^{er} novembre. Extension du tarif aux transports de *chaux en poudre*.

Tarif exceptionnel provisoire n° 59.

28 décembre. Création du tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Quenast à destination de Moll.

SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Classification générale des marchandises.

1^{er} juillet. Déclassement du *chlorure de chaux en fûts ou en bouteilles*, de la 3^e à la 4^e classe.

31 décembre. Déclassement de la *carnalite*, du tarif spécial n° 1 au tarif spécial n° II.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° XXIV.

31 décembre. Admission des *déchets de carrières*.

Service anglo-belge, viâ Ostende-Tilbury.

15 octobre. Création du tarif spécial n° VI, applicable aux transports de *laine brute*, de *déchets de laine* et de *peaux de mouton, en laine*, effectués par quantités de 5,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, au départ de Londres (gare de Commercial Road Depot), vers certaines stations belges.

Service anglo-belge, viâ Anvers-Harwich.

Classification générale des marchandises.

10 mai. Classification de la *mine de plomb (graphite ou plombagine)* à la 2^e section.

Service anglo-belge avec la station de Grimsby.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° VII.

1^{er} juillet. Création du tarif applicable aux transports de *laine brute*, de *déchets de laine* et de *peaux de mouton, en laine*, effectués par quantités de 5,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, au départ de Grimsby, vers certaines stations belges.

Service anglo-belge avec la station de Goole.

1^{er} juillet. Création du tarif pour le transport, viâ Anvers, des marchandises à grande et à petite vitesse entre les stations des chemins de fer belges, d'une part, et la station de Goole de la compagnie du Lancashire and Yorkshire Railway, d'autre part.

Services belges-allemands et belge-luxembourgeois.

Classification des marchandises.

1^{er} avril. a) Introduction dans la classification d'articles nouveaux, savoir :

Concombres et cornichons au sel, choux-fleurs et choux de Bruxelles, huiles minérales demi-lourdes qui, à une température de 20° C., ont un poids spécifique de 0.825 au moins et 0,835 au plus, au tarif spécial I; *lanières et baguettes pour planchers, charbons pour électrodes, plaques tournantes pour chemins de fer à voie normale et pour chemins de fer à voie*

étroite, hydrate de baryte cristallisé, mastic de vitrier et retailles de peaux pour la fabrication de la colle (sèche), au tarif spécial II ; bales de millet entières ou en morceaux, bandes et coupures de verre dont la largeur n'excède pas 3 centimètres, carreaux et pierres à bâtir en plâtre, ainsi que torchis de plâtre et de roseaux, déchets de soie chape pour engrais, ordures pour engrais, germes de céréales (de froment, de maïs, de millet, etc.), au tarif spécial III ; carbonate de magnésie brut, dalles et carreaux en tessons dévitrifiés (dalles et carreaux céramiques), laine de bois et cordes en laine de bois, au tarif exceptionnel n° 4.

b) Déclassement des articles suivants : *cuirs et peaux bruts, verts et salés ainsi que séchés, du tarif exceptionnel n° 1 au tarif spécial I ; pâte de chiffons à demi préparée, même combinée avec de la pâte de bois, de la cellulose, de la pâte de paille et de la cellulose de paille, du tarif spécial I au tarif exceptionnel n° 2 ; cartons de toute espèce provenant du territoire douanier allemand ou de l'Autriche-Hongrie, et destinés à l'exportation par les ports belges ou celui de Terneuzen, vers d'autres pays que l'Allemagne, ou pour les colonies allemandes, du tarif spécial I au tarif spécial II.*

Les articles suivants, exportés ou importés par les ports de mer belges ou celui de Terneuzen, ont été déclassés du tarif exceptionnel n° 4 au tarif spécial III :

Farines de tourteaux oléagineux (tourteaux oléagineux broyés) et farines de graines déshuilées, de toute espèce, notamment : farine de tourteaux de lin, farine de lin, farine de tourteaux de noix de palmier (farine de noix de palmier), farine de tourteaux de noix de coco (farine de copra), farine de graine de cotonnier et farine de tourteaux d'arachides, farine de tourteaux de maïs ; graines déshuilées (par la distillation), savoir : graines d'anis, de fenouil, de cumin, de thym (résidus de la fabrication d'huiles essentielles); mélasses destinées à l'alimentation du bétail, mélasse préparée pour l'alimentation du bétail (mélasse mélangée à d'autres matières servant à la nourriture des animaux); paille (y compris la paille de colza et la paille de riz) et cordes en paille ; paille hachée, radicules, déchets de riz de toute espèce provenant du polissage du riz brut ou de la fabrication de l'amidon ; issues de riz ; farines de riz pour fourrages et son de riz, son (y compris le son de semoule et le son d'orge); viande séchée et pulvérisée pour nourriture d'animaux.

Prescriptions générales concernant l'application des tarifs.

1^{er} avril. Additions et modifications aux dispositions régissant le transport des véhicules, savoir :

1^o Admission des *motocycles* ; 2^o admission comme véhicules vides des *véhicules servant au transport des échelles de pompiers, des dévidoirs, des pompes et des accessoires du service d'incendie* (à l'exception des échelles mécaniques montées sur chariot (genre Porta).

Service belge-rhénan-westphalien.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

1^{er} octobre. Extension du tarif exceptionnel n° 6, aux stations de Hoboken et Zwijndrecht ; du tarif exceptionnel n° 8, à la station de Zonhoven ; du tarif exceptionnel n° 16, aux stations de Hermalle s/Huy (La Mallicue), de Hermalle s/Huy (Flône, usine à zinc de la Vieille-Montagne) et de Huy (Corphalie), ainsi qu'à deux nouvelles gares allemandes ; du tarif exceptionnel n° 29, à la station de Jemelle et des tarifs exceptionnels nos 13, 14, 17, 33 et 34, à diverses stations allemandes.

Tarifs exceptionnels (nouveaux).

1^{er} avril. Nouvelle édition du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* par wagon complet de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, entre les stations belges et celle de Terneuzen, d'une part, les stations de la ligne d'Ehrang à Sarreguemines et celles de Friedrichsthal (Sarre) et de Malstatt, d'autre part.

1^{er} septembre. Nouvelle édition des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* :

1^o des bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr, ainsi que des environs de Cologne, vers les stations des chemins de fer de l'Etat belge et des compagnies belges ;

2^o des bassins de Mons, du Centre, de Charleroy, de la Basse-Sambre et de Liège, à destination de la plupart des localités rhénanes-westphaliennes.

1^{er} octobre. Tarif exceptionnel n° 38 pour le transport à prix réduits de *phosphate de chaux* en quantité de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant la taxe pour ce poids.

Service belge-allemand.

Tarif général.

Extension du tarif à diverses gares belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

1^{er} septembre. Extension des tarifs exceptionnels n^{os} 9, 12 et 24 à diverses stations allemandes et du tarif exceptionnel n^o 26, à certaines gares de l'agglomération gantoise.

Service belge-sud-ouest-allemand.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

Extension des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, à de nouvelles stations belges et allemandes.

Extension, à de nouvelles stations belges et allemandes, du tarif exceptionnel belge-alsacien-lorrain, pour le transport des *minerais de fer, pyrites de fer*, ainsi que des *scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et de convertisseurs*.

1^{er} janvier. Introduction de taxes réduites pour le transport du *phosphate de chaux* entre les stations de l'Alsace-Lorraine, d'une part, les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'autre part.

1^{er} août. Introduction de taxes réduites pour le transport de la *terre à porcelaine (china-clay, kaolin)* des ports de mer belges et de celui de Terneuzen vers les stations de l'Alsace-Lorraine.

1^{er} octobre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *minerais*, rangés au tarif spécial III, de Littenweiler (Etat de Bade), vers certaines stations belges et Terneuzen (trafic local et trafic de transit).

1^{er} novembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* des stations belges et de Terneuzen, vers Bâle et Delle (transit).

Service belge-Prince-Henri.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations des chemins de fer belges et du Prince-Henri.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} septembre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *scories de fours convertisseurs, phosphoreuses (scories Thomas)* de Differdange vers les stations belges.
- Extension, aux *moellons*, du tarif exceptionnel pour le transport des pavés de Steinfort et d'Eischen à Auteibas.

Service franco-belge-Nord.

Tarif général.

- 10 septembre. Publication d'un supplément à la 1^{re} partie — fascicule A Règlement — et d'un 1^{er} supplément aux fascicules II, III, IV et V.
- Ces suppléments résultent notamment d'introduction de nouvelles gares, de changements de distances et de classification, etc., tant en France qu'en Belgique; ils ne consacrent, sur le parcours belge, aucune réduction sur le tarif intérieur.
- 10 novembre. Publication d'un 2^e supplément au fascicule V. Ce supplément apporte des additions et des modifications au tarif commun exceptionnel d'exportation P. V. n° 9 franco-belge pour le transport de la houille et du coke, au départ des stations françaises de la compagnie du Nord vers les gares belges; il ne consacre, sur le parcours belge, aucune réduction sur le tarif précédemment appliqué.

Service franco-belge-Est.

Tarif général.

- 15 mai. Publication d'un tarif direct général pour le transport des marchandises, *finances, voitures, matériel roulant, pompes funèbres et animaux vivants*. Les prix du tarif franco-belge-Est correspondent, pour le parcours belge, aux prix belges prévus dans le tarif franco-belge-Nord.

Service franco-belge de grande vitesse.

- 1^{er} mai. Publication d'un tarif général de grande vitesse franco-belge pour le transport des *articles de messageries* et de *denrées*, entre toutes les gares françaises, d'une part, et toutes les stations belges, d'autre part.
- Les taxes de ce tarif sont applicables, d'après un *barème unique*, sur tous les développements des parcours belge et français réunis. Ce barème a été combiné de façon à assurer au parcours belge, très approximativement, les mêmes

quotes-parts que celles qu'il reçoit pour les envois effectués à grande vitesse à l'intérieur de la Belgique.

Service belge-suisse.

a) Trafic avec la Suisse Orientale :

1^{er} janvier. Publication d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* de la Belgique vers les chemins de fer Nord-Est Suisse (y compris les lignes du Bötzing), de la Vallée de la Sihl, de la Vallée de la Töss, de l'Union Suisse de Rorschach-Heiden et du Sud-Est Suisse. Ce tarif a été établi d'après les mêmes bases que les tarifs précédents. Ils comportent seulement de légers changements de taxes résultant de modifications de distances survenues en Belgique et en Suisse. D'autre part, il a été étendu aux relations avec certaines nouvelles gares suisses.

1^{er} novembre. Publication d'un nouveau fascicule III, pour le transport *des marchandises en général*, pour le trafic local avec les chemins de fer Nord-Est Suisse (y compris les lignes du Bötzing) de l'Union Suisse et de la Vallée de la Töss. Ce tarif a été établi d'après les mêmes bases que le tarif précédent. Il comporte seulement de légers changements de taxes résultant de modifications de distances survenues en Belgique et en Suisse. D'autre part, il a été étendu aux relations avec certaines nouvelles gares suisses.

b) Trafic avec la Suisse Occidentale, Centrale et Méridionale :

1^{er} octobre. Publication d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* de la Belgique vers le chemin de fer du Saint-Gothard. Ce tarif a été établi d'après les mêmes bases que le tarif précédent. Il comporte seulement de légers changements de taxes résultant de modifications de distances survenues en Belgique et en Suisse.

1^{er} novembre. Publication de nouveaux barèmes applicables aux transports de *houilles, cokes et briquettes de charbon* de la Belgique vers les chemins de fer du Central Suisse, du Sud de l'Argovie et de Bremgarten, d'Oensingen à Balsthal, du Seethal Suisse, de Langenthal à Huttwil, de Huttwil à Wolhusen, de la Vallée de l'Emme, de Berthoud à Thoune, du Jura-Simplon, du Régional de Porrentruy à Boufol, de Bulle à Romont, du Régional du Val-de-Travers, de Fribourg à Morat, du Pont au Brassus, du Lac de Thoune, de

Spiez à Erlenbach et du Jura-Neuchâtelois. Il comporte seulement de légers changements de taxes résultant de modifications de distances survenues en Belgique et en Suisse. D'autre part, il a été étendu aux relations avec certaines nouvelles gares suisses.

Service belge-austro-hongrois.

1^{er} août. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au fascicule B, 2^e partie, du tarif pour le transport des marchandises entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg, d'autre part. Ce tarif tient compte des modifications apportées en Belgique, en Allemagne et en Autriche-Hongrie à certaines dispositions réglementaires, à la classification des marchandises et au tarif des frais accessoires.

1^{er} octobre. Mise en vigueur d'un 10^e supplément au fascicule 1, 2^e partie, comprenant la suppression du tarif exceptionnel pour *graphite non purifié*, l'introduction de nouvelles taxes pour les *papiers*, les *filés*, les *fûts à bière* et le *houblon*, d'un nouveau tarif exceptionnel pour *argile brute* et la tarification directe de diverses stations belges et autrichiennes.

Mise en vigueur d'un 9^e supplément au fascicule 3, 2^e partie, comprenant l'introduction d'un nouveau tarif exceptionnel pour *cuivre brut et vieux* et *cuivre cémenté* et la tarification directe de certaines stations belges.

Service franco-belge-allemand-russe.

15 janvier. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au fascicule 1, 2^e partie, comportant des dispositions nouvelles pour le transport des objets d'art et diverses modifications à la classification des marchandises.

Mise en vigueur d'un 4^e supplément au règlement, 1^{re} partie, contenant des dispositions nouvelles pour le transport des *objets précieux*.

1^{er} février. Mise en vigueur d'un 8^e supplément au tarif de réexpédition des *lins* et *chanvres* russes, comprenant la tarification directe de nouvelles stations russes.

1^{er} mars. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au fascicule 1, 2^e partie, comprenant diverses modifications aux prescriptions concernant l'application du tarif, à la classification des marchandises et aux prescriptions d'acheminement.

Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au fascicule 2, 2^e partie, comprenant notamment, de nouvelles taxes de

grande vitesse et de petite vitesse (charges incomplètes) pour le parcours belge-allemand, de nouvelles taxes pour le parcours russe et un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *véhicules*.

Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au fascicule 3, 2^e partie, comprenant notamment, de nouvelles taxes de grande vitesse et de petite vitesse (charges incomplètes) pour le parcours belge-allemand et de nouvelles taxes pour le parcours russe.

- 3 mai. Mise en vigueur d'un 3^e supplément au tarif exceptionnel n° 8, comportant l'introduction de nouvelles stations russes.
- 1^{er} décembre. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au fascicule 2, 2^e partie, comportant de nouvelles taxes pour le parcours russe.
- Mise en vigueur d'un 2^e supplément au fascicule 3, 2^e partie, comportant de nouvelles taxes pour le parcours russe.
- 13 décembre. Mise en vigueur d'un 9^e supplément au tarif de réexpédition des *lins* et *chanvres* russes, comportant l'introduction de nouvelles stations.

Service belge-italien.

- 1^{er} septembre. *A.* Mise en vigueur de nouveaux tarifs pour le transport par la voie du Saint-Gothard : *a)* des *marchandises en général*; *b)* des *houilles, cokes et briquettes de charbon*.
- B.* Nouvelle édition du tarif exceptionnel pour le transport des *denrées alimentaires* de l'Italie vers la Belgique et publication d'un supplément pour le transport des marchandises en service belge-italien via Mont-Cénis, nécessitées par suite de l'augmentation de l'impôt du gouvernement italien.

Tarifs combinés avec des services de navigation.

- 1^{er} janvier. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au tarif combiné avec la « Forenede-Dampskibs-Selskab » comprenant la suppression de certaines relations.
- 10 septembre. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au tarif combiné avec la « Johnston Line », comportant de nouveaux frêts pour les ports de Bourgas et de Varna.

III. — Accidents.

Statistique comparative (1).

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1891 à 1900.

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.			
1891.	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	254,759	27	»	1
1892.	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	2	»
1893.	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,269	25	»	1
1894.	19	171,6	1,102,063	50	65,2	346,532	69	45,6	598,359	23	»	1
1895.	42	77,9	590,723	54	60,6	330,047	96	34,1	444,092	24	19	5
1896.	31	106,5	824,804	54	61,1	347,691	85	38,8	521,697	21	1	1
1897.	40	82,8	669,602	64	51,8	311,044	104	31,8	448,951	27	»	1
1898.	41	90,1	716,101	54	68,4	398,413	95	38,9	535,521	19	»	1
1899.	48	83,6	674,161	67	59,9	350,623	115	34,0	485,665	27	23	1
1900.	51	79,0	661,289	59	68,3	420,100	110	36,6	531,924	36	»	5
Moyennes des dix années.	40	92,9	707,240	60	54,2	307,288	108	33,4	447,378	25		

Les 110 collisions et déraillements de trains survenus en 1900 ne représentent qu'un revers pour 531,924 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 254,759 trains-kilomètres en 1891.

Les causes en sont indiquées en détail dans l'annexe XLI. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau suivant, pour la période de 1881 à 1900.

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

	1881	1882	1883	1884	1885
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	45,950	47,906	49,658	50,466	51,255
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	16,227	17,706	18,697	16,918	17,517
{ Voyageurs et marchandises. . . (—).	52,752	54,955	55,848	53,269	53,225
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	60	41	25	21	24
{ de marchandises	85	85	64	49	58
Ensemble	145	126	89	70	62
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	65	44	57	39	28
{ de marchandises	89	99	61	42	24
Ensemble	152	143	98	81	50
Total général des collisions et déraillements de trains.	295	269	187	151	112

Causes des collisions et déraillements. —

		1881	1882	1883	1884	1885	
Voies.	Rails cassés D.	»	1	»	» 1	»	
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie {	C.	»	2	1	1	»
		D.	8	14	5	5	2
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails) {	D.	5	5	2	5	»
		C.	»	»	»	»	»
Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux). {	C.	»	»	»	»	»	
	D.	4	1	1	2	2	
Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances {	D.	11	7	2	1	1	
	C.	»	»	»	»	»	
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts {	C.	5	4	10	6	2
		D.	5	»	5	»	2
	Avaries aux essieux {	D.	15	5	7	7	1
		C.	2	»	2	1	2
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . . . {	C.	11	9	10	10	2
		D.	»	»	»	»	»
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues {	D.	14	7	14	5	6
		C.	»	»	»	»	»
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive {	D.	1	1	»	1	»
		C.	»	»	»	»	»
Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension {	D.	5	5	4	2	3	
	C.	»	»	»	»	»	
Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant . . {	C.	10	14	4	5	1	
	D.	»	»	»	»	»	
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.	32	25	20	12	16
		D.	70	45	19	25	15
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main. {	C.	52	51	22	15	13
		D.	»	1	»	»	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes. {	C.	12	6	5	5	7
		D.	»	»	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement. {	C.	4	5	4	»	»
		D.	»	5	1	»	»
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train. {	C.	25	15	4	4	4
		D.	2	2	»	»	»
Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt ou arrêt tardif. {	C.	5	2	1	7	2	
	D.	»	»	»	»	»	
Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel. {	C.	9	12	9	7	13	
	D.	2	1	1	3	»	
Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente {	C.	19	30	18	9	8	
	D.	43	19	19	16	18	
Autres négligences {	C.	11	11	7	5	4	
	D.	6	9	5	7	5	
Causes diverses et indéterminées {	C.	26	30	25	21	15	
	D.	14	7	4	6	5	
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents. {	C.	1	1	»	1	2	
	D.	»	»	»	»	»	

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

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
3,171 51,638	3,188 54,064	3,198 57,884	3,207 59,957	3,220 61,229	3,241 67,432	3,247 68,516	3,250 70,970	3,260 74,773	3,270 76,937	3,302 82,677	3,311 91,380	3,393 101,938	4,011 114,858	4,031 123,710
17,947 33,432	19,401 35,262	20,778 37,583	21,548 39,035	22,335 39,952	22,950 40,232	22,881 39,954	22,955 40,568	23,960 41,287	24,810 42,633	25,369 44,514	26,784 46,691	29,360 50,874	32,560 55,851	33,726 58,312
9 42	8 40	10 56	15 61	21 59	17 50	14 52	11 34	11 54	15 19	14 27	8 20	19 27	20 32	20 27
51	48	53	74	80	67	66	43	45	32	41	37	46	52	47
21 41	31 55	31 50	40 57	29 63	26 63	30 49	26 36	8 16	29 33	17 27	32 33	22 27	23 33	31 32
62	60	81	76	94	91	79	62	24	64	44	67	49	63	63
115	114	136	130	174	158	145	107	69	96	83	104	95	113	110

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

1	"	"	2	1	1	2	3	"	"	2	1	"	"	"
5	1	3	1	6	2	"	"	"	"	2	2	"	1	1
"	2	2	"	"	"	2	1	"	2	"	"	"	"	"
"	"	"	1	1	"	"	"	1	3	1	2	2	"	1
4	1	3	2	5	1	4	1	1	3	1	2	"	"	1
2	7	6	5	5	2	3	8	4	2	3	3	2	2	5
1	2	1	2	1	4	3	1	"	1	1	"	"	"	"
4	5	6	7	5	5	7	12	3	4	3	8	7	9	9
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	1	1	"
6	1	2	3	6	4	7	4	"	2	5	2	2	1	2
9	13	8	6	15	16	2	10	3	15	3	8	4	15	6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	1	1	1	2	2	3	1	1	"	"	1	1	2	1
"	"	"	"	1	"	1	1	"	"	"	1	"	"	"
3	2	"	2	3	1	4	4	2	1	1	1	3	4	2
15	8	9	23	17	18	22	9	9	6	3	2	9	3	13
14	16	20	26	26	28	33	21	7	13	13	18	12	14	13
22	9	12	7	24	11	19	17	14	14	13	9	15	13	9
"	3	1	6	5	3	1	4	"	"	"	1	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	1	3	1
"	"	"	2	"	2	"	2	"	"	"	1	1	"	1
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	1
1	3	12	10	6	14	10	3	1	1	6	7	7	12	10
"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	1	"	"	"	"
"	2	4	3	6	3	"	3	"	3	1	3	8	0	3
"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	1
10	7	2	9	7	3	2	1	3	3	3	1	3	4	2
"	"	"	"	1	"	"	"	"	3	"	"	"	"	4
2	8	8	7	16	10	18	5	6	"	4	4	"	2	"
1	13	14	14	19	11	11	3	4	5	1	3	4	2	3
12	3	3	9	9	4	7	1	2	2	1	3	"	2	1
10	2	2	3	9	1	1	1	"	2	3	"	2	3	2
5	22	33	16	25	18	3	4	3	10	7	19	18	17	22
1	6	3	11	12	8	9	3	3	3	2	8	3	13	1
3	4	6	4	5	10	4	"	"	3	"	2	2	"	1

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

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

Des 110 collisions et déraillements de trains constatés en 1900, 56 ont fait des victimes, savoir (annexe XLI) :

		1900	1899	
Voyageurs . . .	} Tués	»	23	
		} Blessés	68	155
			} Contusionnés	268
	Totaux.	<u>336</u>		<u>269</u>
Agents du chemin de fer	} Tués	5	4	
		} Blessés	24	5
			} Contusionnés	47
	Totaux.	<u>76</u>		<u>41</u>
Ensemble.	<u>412</u>	<u>310</u>		

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

A. Les conséquences des accidents survenus aux voyageurs *par leur imprudence* ont été (voir annexe XLII, littéra A) :

	1900	1899
Tués	7	5
Blessés	57	50
Contusionnés	90	87
Totaux.	<u>154</u>	<u>142</u>

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

	1900.	1899.
Tuées	31	39
Blessées.	56	53
Contusionnées.	48	50
Totaux.	<u>85</u>	<u>102</u>

C. Le nombre d'agents du chemin de fer, victimes d'accidents, s'est élevé à (voir détails, annexe XLII, littéra C) :

	1900.	1899.
Tués.	46	50
Blessés	233	306
Contusionnés	841	881
Totaux.	<u>1,120</u>	<u>1,237</u>

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

	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Dans les stations . . .	18	9	18	12	11	17	18	14	18	18
Dans les ateliers . . .	1	»	»	3	»	1	»	2	1	1
En accrochant des véhicules	5	6	2	»	3	4	2	1	6	1
En décrochant des véhicules	2	»	»	»	1	1	1	2	1	»
Gardes-barrières . . .	8	11	7	2	»	4	3	4	1	3
Gardes-route	3	4	1	2	6	1	5	5	5	3
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	»	»	1	»	2	»	»	»	1	1
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	6	4	1	4	4	5	7	1	3	5
Agents atteints en dehors de tout service.	11	11	11	6	8	7	6	6	9	10
En réparant les voies et les bâtiments	5	2	4	6	1	7	2	9	5	2
Agents d'autres administrations	2	1	2	»	4	4	1	»	2	»
Ensemble des tués . .	65	48	47	35	40	51	45	42	50	46

Résumé pour 1900.

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		336
		par leur imprudence		154
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	»	dans les collisions et déraillements de trains		76
		dans les stations, ateliers ou sur la voie		1,120
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc.	31	36	18	85
Ivresse, folie, suicide	38	3	»	41
Ensemble pour l'année 1900 . .	127	421	1,264	1,812

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLIII.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES (1)				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte, en général.
1891	109	647	313	1,069	360,283	62,213	128,600	37,654
1892	75	623	337	1,035	532,720	64,132	117,187	38,603
1893	77	615	298	990	524,257	65,639	135,402	40,776
1894	72	667	271	1,030	573,427	60,097	152,350	40,084
1895	96	948	236	1,280	444,092	44,971	180,648	33,307
1896	84	903	400	1,387	527,908	49,713	110,881	31,971
1897	79	892	319	1,290	501,024	52,344	146,366	36,194
1898	72	723	413	1,208	706,569	70,366	123,183	42,115
1899	118	587	1,146	1,851	473,317	95,147	48,736	30,174
1900	89	418	1,264	1,771	657,435	139,980	46,291	33,039
Moyenne pour 10 années.	87	704	500	1,291	540,005	70,460	118,968	36,392

(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 154 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 78 voyageurs et 76 agents de l'administration (annexe XLIII.)

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 209 voyageurs et 2,287 agents de l'administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,299 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. ; 751 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1900, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'Etat 1,246 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	218
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	15
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	68
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	153
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	523
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	129
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	84
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	274
Total.	1,246

Les contraventions constatées en 1899 étaient au nombre de 1,082. Il y a donc eu, en 1900, une augmentation de 164 contraventions.



(66)

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1900 ⁽¹⁾.

MÈTRES COURANTS.			
SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.	
Chimay	59,868	•	59,868
Flandre Occidentale	163,970	44,722	178,692
Gand à Terneuzen	26,438	14,590	41,078
Hasselt à Maeseyck	40,567	•	40,567
Malines à Terneuzen	43,900	23,586	67,486
Nord-Belge	168,622	3,400	169,022
Taviers à Embresin ⁽²⁾	9,433	•	9,433
Termonde à Saint-Nicolas	21,446	•	21,446
Longueur totale exploitée ⁽¹⁾ (voir annexe XLIV)	530,994	56,298	587,292

⁽¹⁾ Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes *communes à plusieurs compagnies* ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 85,595 mètres à la fin de l'exercice 1900.

⁽²⁾ Chemin de fer d'intérêt local.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1900 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	528,957	99.62	56,298	100	585,255	99.65
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	2,037	0.58	»	»	2,037	0.55
Totaux. . .	530,994	100	56,298	100	587,292	100

Ce réseau se trouve établi :

1° A double voie, sur une étendue de.	138,175	26.02	»	»	138,175	25.55
2° A simple voie, sur une étendue de.	592,819	75.98	56,298	100	449,117	76.47
Totaux. . .	530,994	100	56,298	100	587,292	100

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

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres.	
		En 1900	En 1899.
Voies principales.	Sections belges	669,169	669,177
	Prolongements sur territoire étranger. .	56,298	56,298
	Ensemble. . .	725,467	725,475
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		279,255	277,972
Totaux. . .		1,004,620	1,003,447

Les voies principales parcourues par les trains représentent 72.21 p. c. et les voies accessoires 27.79 p. c. du réseau exploité en 1900.

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

L'annexe XLV indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1900.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1899 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1900	1899	1900	1899	1900	1899	Différences pour 1900
Stations	121	121	15	15	136	136	»
Haltes	48	48	»	»	48	48	»
Points d'arrêt.	52	51	»	»	52	51	+ 1
Totaux.	191	190	15	15	206	205	+ 1

Les 136 stations existant fin 1900 comprennent 52 (1) *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLV montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1900.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1900	1899	Différences pour 1900
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées) . .	33	33	»
Établissements reliés aux stations des compagnies	71	(2) 69	+ 2
Totaux.	104	(2) 102	+ 2

Ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'un raccordement industriel relié à la section étrangère du chemin de fer de Gand à Terneuzen.

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

Il y avait, au 31 décembre 1900, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés, comme en 1899 à la même date. De même, on comptait huit traversées à niveau par des vicinaux, contre sept à la fin de l'exercice 1899.

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

(2) Chiffre rectifié.

II.

Situation du matériel roulant.

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

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

	En 1900.	En 1899.	Différence pour 1900.	
Locomotives	285	276	+ 7	
Tenders	192	181	+ 11	
Voitures à vapeur	10	10	"	
Véhicules	à voyageurs	422	416	+ 6
	à bagages	222	220	+ 2
	à marchandises	6,452	6,028	+ 424
	pour services divers	29	29	"
Ensemble	7,125	6,693	+ 432	

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année, il y avait :

		Par kilomètre de ligne	
		En 1900.	En 1899.
Matériel de traction.	Locomotives ⁽¹⁾	0.50	0.47
	Tenders	0.33	0.31
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs ⁽²⁾	0.71	0.71
	Fourgons à bagages	0.37	0.37
	Wagons à marchandises	10.98	10.25
	Véhicules divers	0.05	0.05
Ensemble.	12.11	11.38	

(1) Y compris les voitures à vapeur.

(2) Non compris les voitures à vapeur.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVII montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1900, 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 1900 . .	3,506,572	14,746	3,521,318
	En 1899 . .	3,376,245	14,683	3,390,928
	Différences pour 1900 . .	+ 430,327	+ 63	+ 430,390
Trains de marchandises	En 1900 . .	4,802,099	43,865	4,845,964
	En 1899 . .	4,664,303	43,755	4,678,058
	Différences pour 1900 . .	+ 437,796	+ 110	+ 437,906
Trains mixtes	En 1900 . .	600,707	27,740	628,447
	En 1899 . .	739,007	24,845	763,852
	Différences pour 1900 . .	- 438,300	+ 2,895	- 435,405
TOTALS	En 1900 . .	5,909,378	56,351	5,965,729
	En 1899 . .	5,779,555	53,283	5,832,838
	Différences pour 1900 . .	+ 429,823	+ 3,068	+ 432,891

IV.

Mouvement et recette des transports (1).

Au point de vue de l'exploitation, la situation des lignes concédées exposée dans le Compte rendu de 1899 n'a subi aucune modification.

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

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1900 et en 1899, se résument ainsi (voir annexe XLVIII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1900.	1899.	Différences pour 1900.	1900.	1899.	Différences pour 1900.	1900.	1899.	Différences pour 1900.
1 ^{re} classe	499,815	393,731	+ 106,084	1,132,247	745,163	+ 387,084	2 265	1.693	+ 0.372
2 ^e	2,056,464	1,699,837	+ 357,627	2,401,930	1,710,990	+ 783,940	1.213	1 007	+ 0 206
3 ^e —	12,871,742	12.035,337	+ 786,405	4,063,970	4,706,694	+ 260,276	0.368	0.389	— 0.003
Ensemble . . .	15,428,011	14,177,905	+1,250,106	8,991,147	7,162,847	+1,431,300	0.557	0.503	+ 0.052

Comparativement aux données correspondantes de 1899, le mouvement et la recette des voyageurs en 1900 se sont accrus, respectivement, de 8.82 p. c. et de 19.98 p. c.

Le nombre de voyageurs a progressé, en 1900, sur tous les chemins de fer concédés; l'augmentation est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Nord-Belge (1,051,443 voyageurs en plus), puis sur celles de Malines à Terneuzen (416,020 voyageurs), de la Flandre Occidentale (36,003 voyageurs), de Chimay (20,431 voyageurs) et de Gand à Terneuzen (17,051 voyageurs).

Quant à la progression de recettes survenue en 1900, du chef du trafic des voyageurs, elle se rapporte particulièrement aux lignes du Nord-Belge (1,528,346 francs en plus), ensuite aux railways de la Flandre Occidentale (37,510 francs), de Malines à Terneuzen (26,810 francs), de Gand à Terneuzen (22,472 francs) et de Chimay (44,658 francs).

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent, se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 56,298 mètres en 1900 et en 1899, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1900	26,270	14,633 52
En 1899	24,141	12,196 31
Augmentation pour 1900.	2,129	2,437 21

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1900.	En 1899.	En 1900	En 1899.
1 ^{re} classe.	3.24 %	2.78 %	13.17 %	10.40 %
2 ^e —	13.33 %	11.98 %	29.03 %	23.89 %
3 ^e —	83.43 %	85.24 %	57.80 %	65.71 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 30.55 p. c. du produit total de l'exploitation en 1900 et 28.58 p. c. en 1899.

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1900.	1899.	Différences pour 1900.	1900	1899.	Différence pour 1900	
Transports	{ taxes au minimum (cohs)	29,969	30,420	— 451	{	398,921	303,150	+95,771
	{ — au poids (quintaux).	137,155	109,296	+27,859				

Le produit de ces transports entre pour 1.42 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1900 et pour 1.20 p. c. en 1899.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1900.	1899.	Différences pour 1900.	1900.	1899.	Différence pour 1900.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	304,496	310,726	- 6,230	1,560,743	1,362,510	+ 198,233
	— au poids (quintaux). . .	910,986	725,413	+ 185,573			

La recette produite par cette catégorie de transports forme 5.55 p. c. de la recette totale en 1900 et 5.40 p. c. en 1899.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1900.	1899.	Différences pour 1900.	1900.	1899.	Différence pour 1900.
Expéditions	taxées au minimum (nombre). . .	50,728	50,525	+ 203	14,881,487	14,118,985	+ 763,502
	— au poids . . (tonnes). . .	14,045,176	12,744,096	+ 1,301,080			

Par rapport au chiffre correspondant de 1899, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1900 a donc augmenté de 763,502 francs ou de 5.42 p. c.

Il y a eu accroissement de recettes en 1900, principalement sur les lignes du Nord-Beige (682,784 francs en plus), puis sur les chemins de fer de la Flandre Occidentale (44,947 francs), de Chimay (23,357 francs), de Hasselt à Maeseyck (10,523 francs), de Gand à Terneuzen (5,727 francs), de Tavier à Embresin (1,616 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (177 francs).

Une diminution de recettes des grosses marchandises n'a été constatée, en 1900, que sur le railway de Malines à Terneuzen (3,629 francs en moins).

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 52.91 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1900 et 55.94 p. c. en 1899.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1900.	1899.	Différence pour 1900.	1900.	1899.	Différence pour 1900.
Groups	175,463	165,883	+ 9,580	35,001	32,225	+ 2,775

La recette des articles de finances correspond à 0.12 p. c. du produit total de l'exploitation en 1900 et à 0.13 p. c. en 1899.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.			
	1900.	1899.	Différences pour 1900.	1900.	1899.	Différences pour 1900.	
Équipages {	transportés à grande vitesse	15	13	+ 2	384	388	+ 46
	— à petite —	2,573	2,259	+ 314	20,910	19,818	+ 1,092
Ensemble	2,588	2,272	+ 316	21,294	20,156	+ 1,138	

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.08 p. c. de la recette générale en 1900 et en 1899.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.				
	1900.	1899.	Différences pour 1900.	1900.	1899.	Différences pour 1900.		
Transports effectués (1) {	à grande vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	209	234	- 25	3,238	4,515	- 1,277
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	5,809	5,008	+ 801	118,166	103,387	+ 14,779
		— par tête (animaux)	15,650	12,285	+ 3,365			
Ensemble: Transports {	taxés par envoi (expéditions)	6,018	5,242	+ 776	121,404	108,902	+ 14,502	
	— par tête (animaux)	15,650	12,285	+ 3,365				

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

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.45 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1900. En 1899, cette proportion était de 0.42 p. c.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1900, à	fr. 2,514,079
	en 1899, à	2,132,843
Augmentation en 1900		fr. 381,236

Les produits extraordinaires forment 8.94 p. c. de la recette totale en 1900 et 8.45 p. c. en 1899.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1900.	En 1899.	Différences en plus pour 1900.	
Voyageurs	fr. 8,594,147	7,162,847	1,431,300	
Bagages	598,921	303,130	95,771	
Marchandises	petites	1,560,743	1,362,510	198,233
	grosses	14,884,487	14,118,983	765,502
Finances	53,001	32,226	2,775	
Équipages	21,294	20,136	1,158	
Chevaux et bestiaux	121,404	106,902	14,502	
Ensemble	fr. 23,613,997	23,106,776	2,509,221	
Produits extraordinaires	2,514,079	2,132,843	381,236	
Totaux	fr. 28,130,076	25,239,619	2,890,457	

Les recettes totales opérées en 1900 ont ainsi augmenté de 2,890,457 francs ou de 11.45 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1899.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des compagnies en 1900, les produits perçus en 1899 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences en plus pour 1900.	
	EN 1900.	EN 1899.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	655,109	591,897	41,212	6.96
Flandre Occidentale	3,738,118	3,654,085	84,033	2.50
Gand-Terneuzen	755,642	690,900	44,742	6.48
Hasselt-Maeseyck	213,257	190,639	22,578	11.84
Malines-Terneuzen	1,496,875	1,421,608	75,175	5.29
Nord-Belge	20,992,071	18,577,905	2,614,768	14.25
Taviers-Embresin	49,004	46,825	2,481	5.55
Termonde-Saint-Nicolas	271,422	203,956	5,466	2.05
TOTAUX	28,130,076	25,239,619	2,890,457	11.45

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation en 1900 se sont accrus sur tous les chemins de fer concédés, particulière-

ment sur le réseau Nord-Belge (2,614,768 francs en plus), puis sur les railways de la Flandre occidentale (84,035 francs), de Malines à Terneuzen (75,175 francs), de Gand à Terneuzen (44,742 francs) et de Chimay (41,212 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes de toute nature, en 1900, a été la plus forte sur les lignes du Nord-Belge (14.23 p. c. en plus) et de Hasselt à Maeseyck (11.84 p. c.), ensuite sur celles de Chimay (6.96 p. c.) et de Gand à Terneuzen (6.48 p. c.).

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

	En 1900.		En 1899.
Voyageurs	30.55	} 100. "	28.38
Bagages	1.42		1.20
Marchandises {	5.55		5.40
	52.91		55.94
Finances	0.12		0.15
Équipages	0.08		0.08
Chevaux et bestiaux	0.43		0.42
Produits extraordinaires	8.94	8.45	

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVIII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1900.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1899 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES EN PLUS POUR 1900.	
	EN 1900.	EN 1899.	Absolus.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	479,048	432,268	46,780	40.82
Flandre Occidentale	2,207,767	2,114,963	92,804	4.39
Gand-Terneuzen	430,674	362,390	68,284	18.84
Hasselt-Maeseyck	211,665	188,908	22,757	12.05
Malines-Terneuzen	886,514	815,925	70,589	8.65
Nord-Belge	7,434,834	6,497,858	936,973	14.42
Taviers-Embresin	30,647	28,497	2,150	7.54
Termonde-Saint-Nicolas	147,372	137,956	9,416	6.82
TOTAUX . . .	11,828,518	10,578,765	1,249,753	11.81

L'accroissement total des dépenses en 1900, par rapport à celles de 1899, est de 1,249,753 francs ou de 11.81 p. c.

Ainsi que le montre le tableau qui précède, les dépenses de l'exploitation ont augmenté, en 1900, sur tous les railways concédés, principalement sur les lignes du Nord-Belge (936,973 francs en plus), puis sur celles de la Flandre Occidentale (92,804 francs), de Malines à Terneuzen (70,589 francs), de Gand à Terneuzen (68,284 francs) et de Chimay (46,780 francs).

Proportionnellement, l'accroissement des frais de l'exploitation a été le plus sensible pour les chemins de fer de Gand à Terneuzen (18.84 p. c. en plus), du Nord-Belge (14.42 p. c.), de Hasselt à Maeseyck (12.05 p. c.) et de Chimay (10.82 p. c.).

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVIII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées, en 1900, par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1899.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1900.	
	En 1900.	En 1899.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P ‰.
Chimay	154,081	159,829	— 5,568	— 5.49
Flandre Occidentale	1,530,531	1,539,120	— 8,769	— 0.57
Gand-Terneuzen	504,968	328,510	— 23,542	— 7.17
Hasselt-Maeseyck	1,572	1,751	— 179	— 10.22
Malines-Terneuzen	610,559	605,775	+ 4,586	+ 0.76
Nord-Belge	13,557,840	11,880,045	+ 1,677,795	+ 14.12
Taviers-Embresin	18,557	18,026	+ 531	+ 1.84
Termonde-Saint-Nicolas	124,050	128,000	— 3,950	— 3.09
TOTAUX . . .	16,501,538	14,860,851	+ 1,640,704	+ 11.19

Par rapport au rendement net de l'exploitation en 1899, les bénéfices obtenus en 1900 ont augmenté sur trois lignes concédées, principalement sur celles du Nord-Belge (1,677,795 francs en plus), tandis qu'ils ont diminué sur cinq autres lignes, notamment sur celle de Gand à Terneuzen (23,542 fr. en moins).

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a aussi été la plus forte sur le réseau Nord-Belge (14.12 p. c. en plus). Quant à la dépression de ces recettes, elle a été la plus sensible pour les railways de Hasselt à Maeseyck (10.22 p. c. en moins) et de Gand à Terneuzen (7.17 p. c.).

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1900, est indiqué à l'annexe XLVIII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1899 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1900.	
	En 1900.	En 1899.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	73.66	73.03	2.63	»
Flandre Occidentale.	59.06	57.88	1.18	»
Gand-Terneuzen	58.54	52.45	6.09	»
Hasselt-Maeseyck	99.26	99.08	0.18	»
Malines-Terneuzen	59.22	57.39	1.83	»
Nord-Belge.	35.42	35.36	0.06	»
Taviers-Embresin	62.54	61.25	1.29	»
Termonde-Saint-Nicolas	54.29	51.87	2.42	»
Réseaux réunis. . .	42.05	41.91	0.14	»

Ce tableau montre que, comparativement aux résultats de l'exercice 1899, le rapport p. c. des frais d'exploitation aux recettes brutes totales de 1900, s'est accru sur tous les chemins de fer concédés, notamment sur la ligne de Gand à Terneuzen (6.09 p. c. en plus), puis sur celles de Chimay (2.63 p. c.) et de Termonde à Saint-Nicolas (2.42 p. c.).

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1900, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1900.	En 1899.	Différences pour 1900.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	587km,292	587km,296	— 0km,004
Parcours kilométrique des trains (<i>voir</i> annexe XLVII)	5,965,729km	5,852,838km	+ 152,891km.
Recettes brutes (<i>voir</i> annexe XLVIII) . fr.	<u>28,150,076</u>	<u>25,259,619</u>	<u>+ 2,890,457</u>
Dépenses d'exploitation (—)	<u>11,828,518</u>	<u>10,578,765</u>	<u>+ 1,249,753</u>
Recettes nettes (—) fr.	16,301,558	14,660,854	+ 1,640,704
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes.	42.05 p. %	41.91 p. %	+ 0.14 p. %.

Rapportés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats accusent par kilomètre de ligne :

	En 1900.	En 1899.	Différences en plus pour 1900.
Recette. fr.	47,897 94	42,975 97	4,921 97
Dépense	<u>20,140 79</u>	<u>18,012 66</u>	<u>2,128 12</u>
Bénéfice	27,757 16	24,963 31	2,793 85

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilomètre de parcours des trains :

	En 1900.	En 1899.	Différences en plus pour 1900.
Recette fr.	4.7152	4.3272	0.3880
Dépense	<u>1.9827</u>	<u>1.8137</u>	<u>0.1690</u>
Bénéfice	2.7325	2.5135	0.2190

IX.

Personnel.

L'annexe XLIX présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1900.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1899 :

	En 1900.	En 1899.	Différences en plus pour 1900.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,337	1,306	31
Agents divers et ouvriers	<u>4,198</u>	<u>4,178</u>	<u>20</u>
Totaux.	5,535	5,484	51

X.

Accidents.

L'annexe L donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1900, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1899, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES					
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
<i>A. Par le fait du service</i> (collisions et déraillements)	Voyageurs	3	»	3	
	Agents des compagnies	4	»	4	
	Ensemble. { En 1900. . .	4	»	4	
	{ En 1899. . .	4	4	2	
Différences pour 1900. . .	+ 3	- 4	+ 2		
<i>B. Par le fait des victimes</i> ou de circonstances diverses (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	5	5	»	8
	Agents des compagnies	2	14	25	41
	Personnes étrangères au service autres que des voyageurs.	11	8	»	19
	Ensemble. { En 1900. . .	16	27	25	68
{ En 1899. . .	18	23	25	66	
Différences pour 1900. . .	- 2	+ 4	»	+ 2	
TOTAUX	En 1900. . .	14	29	29	72
	En 1899. . .	18	24	26	68
Différences pour 1900. . .	- 4	+ 5	+ 3	+ 4	

XI.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1900 et 1899 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1900.	En 1899.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	38	35
Entraves apportées à la circulation des trains	12	8
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	4	2
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	5	2
Contravention aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	»	1
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers	34	35
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	6	16
Voyageurs ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	1	»
Fausse déclaration sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	»	1
Totaux.	98	100
Diminution en 1900.	2	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1900, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

CHIMAY.

Création d'un tarif spécial applicable, en service intérieur de la Société, aux transports de déchets de carrière effectués par quantités de 50,000 kilogrammes au minimum, ou payant pour ce poids.

Introduction aux tarifs intérieurs de la Société : 1^o d'un supplément pour le transport des voyageurs et des bagages ; — 2^o de deux suppléments pour le trafic des marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants.

Emploi de la traverse en chêne créosoté en renouvellement des billes en chêne non préparé de la voie principale.

Construction d'une lampisterie à la station de Villers-la-Tour.

Améliorations diverses aux maisons de gardes des P. N. 1, 12, 16 et 25.

Pose de barrières roulantes en fer au P. N. 18.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Création d'un nouveau train direct de Thourout à Menin, en vue d'améliorer les relations entre Ostende et la France, pendant la saison balnéaire.

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

*
* *
*

Renouvellement de 3,257 mètres courants de voies en fer au moyen de rails en acier de 12^m.005 de 38 kilogrammes par mètre.

Consolidation de certaines parties de voies par la pose de 12,308 plaques intermédiaires en acier.

Renouvellement de 1,758 paires d'éclisses plates ordinaires par des éclisses cornières en acier doux, type État-Belge.

Établissement de 318 mètres de voies nouvelles de service à la station de Meulebeke.

Remplacement de barrières à lisses par des barrières roulantes à sept passages à niveau.

Établissement de nouvelles clôtures aux stations de Meulebeke et de Ledeghem-Dadizeele.

Amélioration des pavages des cours aux marchandises des stations de Thourout, Roulers, Rumbek, Moorslede, Poperinghe et Abeele.

Extension des pavages des cours aux marchandises des stations de Roulers, Iseghem et Meulebeke.

Empierrement des parties non pavées des cours aux marchandises des stations d'Iseghem et Meulebeke.

Établissement d'un pont à peser à la station de Meulebeke.

Construction à la station de Meulebeke d'une lampisterie.

Agrandissement du bureau du chef de station de Werwicq.

Construction dans la cour de l'atelier de Saint-Michel d'un bâtiment à usage de chaudronnerie.

Placement d'une quatrième palette au signal commandeur de la station de Roulers pour permettre de commander séparément l'entrée en gare des trains venant d'Ypres et de Menin.

Amélioration de la signalisation de la station de Roulers, comprenant l'installation :

1° de deux disques d'arrêt avec appareils à triple transmission ; un vers Courtrai, remplaçant le signal à distance rapproché ; l'autre vers Menin-Ypres.

2° d'un appareil à double transmission au disque d'arrêt vers Bruges.

Placement d'un garde-fou sur le côté amont du pont fixe sur le canal de la Lys à l'Yperlée, à proximité de la station d'Ypres.

Prolongement de 50 mètres des trottoirs de 8 points d'arrêt.

*
* *
*

Renouvellement des caisses de deux wagons à bestiaux, avec ossatures en fer d'après le type de l'État-Belge.

Garniture en toile Pégamoïd des parois intérieures d'une voiture de 1^{re} classe et d'une voiture mixte.

Renouvellement de la peinture de 56 voitures à voyageurs, de 21 fourgons, de 53 wagons à marchandises et de 2 voitures à vapeur.

Renouvellement d'un châssis de tender et des soutes à eau de deux tenders et d'une voiture à vapeur.

Placement de boîtes à huile d'une pièce, à 11 wagons.

Amélioration de l'éclairage de 35 voitures de 3^{me} classe à couloir, par l'installation de lampes à pétrole à réflecteur.

Installation d'une nouvelle canalisation de refoulement pour mieux assurer le service hydraulique à Bruges.

GAND A TERNEUZEN.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport, en service intérieur belge de la Société, des marchandises, tapissières, valeurs, etc.

Introduction de deux suppléments au tarif intérieur pour le transport des marchandises, etc.

* * *

Allongement des voies d'évitement à Terdonck, Sas-de-Gand et Philippine.

Construction de voies pour les raccordements de la Glacière néerlandaise, de la Sucrerie coopérative et de la fabrique Hispano-Belge, à Sas-de-Gand.

Achat de deux locomotives, de deux tenders, de six voitures à voyageurs, de deux fourgons, de onze wagons ouverts et de trois wagons fermés.

HASSELT A MAESEYCK.

Introduction aux tarifs intérieurs de la Société : 1^o d'un supplément pour le transport des voyageurs et des bagages ; 2^o de trois suppléments pour le trafic des marchandises, tapissières, valeurs, etc.

Adhésion à toutes les modifications de tarifs proposées en service mixte avec le réseau de l'État-Belge.

* * *

Mise en œuvre de 73 rails en acier de 9 mètres, plus 74 paires d'éclisses à cornières.

Construction d'un abri pour voyageurs avec magasin à la station d'Opoeteren.

Remplacement de 5 barrières à lisses.

MALINES A TERNEUZEN.

Adoption d'un nouveau livret réglementaire pour le transport, en service intérieur belge de la Société, des marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants.

Introduction aux tarifs intérieurs de la Société : 1° de deux suppléments pour le transport des voyageurs et des bagages ; 2° d'un supplément pour le trafic des marchandises, etc.

*
* *
*

Remplacement de 3,803 billes en sapin par des traverses en chêne créosotées.

Prolongement de voies de raccordement à Terneuzen et à Willebroeck.

Exécution des travaux de terrassement à Terneuzen pour l'appropriation de la gare.

Agrandissement des maisonnettes de garde n°s 3, 17, 26, 30, 36, 90 et 99.

Construction de puits aux maisonnettes n°s 3, 17, 36, 38, 59 et 80.

*
* *
*

Acquisition de 3 locomotives à 6 roues accouplées.

Construction de 2 voitures de 3^e classe et de 2 fourgons à bagages.

Acquisition de 73 wagons à coke.

Acquisition de plusieurs tours, de foreries, de machines à affûter les mèches, d'une fraiseuse, d'un moteur à gaz et de différents autres outils.

Renouvellement de 133 bâches.

Renouvellement des caisses et planchers de plusieurs wagons à hausses.

NORD-BELGE.

Réduction de 50 p. c. sur les prix des billets simples pour les militaires de rang inférieur, autorisés à voyager en habits bourgeois.

Débit, par certaines gares, de carnets pour voyages circulaires en France, avec itinéraire facultatif.

Autorisation, pour les sociétaires transportés en services intérieur et mixtes, de scinder leur voyage endéans la durée normale de validité des billets.

Inscription directe des vélocipèdes en service franco-belge, pour la destination figurant sur le billet délivré au voyageur.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif : 1° pour le transport à grande vitesse, en service franco-belge, des articles de messageries et des denrées ; 2° pour le transport des marchandises en service franco-belge-Est.

Rédition : 1° du tarif pour le transport des marchandises en service belge-néerlandais ; 2° des tarifs exceptionnels belges-rhénans-wesphaliens pour le transport des charbons.

Tarification du raccordement « La Métallurgique » à La Sambre.

Mise en vigueur de livrets-barèmes pour le transport des combustibles en destination de la Suisse.

Application d'une taxe de pesage de cinq centimes par 100 kilogrammes pour les transports en service intérieur et mixtes, lorsque le pesage est réclamé par le destinataire.

* * *

Dédoublément régulier des trains rapides n°s 106, 124 et 127, entre Liège et Paris, pendant la durée de l'Exposition.

Prolongement, de Flémalle à Engis, du tram-tramway n° 54, rendu accessible, à son retour, aux voyageurs d'Engis et d'Aigremont.

Prévision d'arrêt : 1° du train n° 11, à Java ; 2° des trains n°s 2 et 17, à la route de Montegnée.

Changement de l'horaire de 7 trains de voyageurs, en vue de mieux assurer la correspondance avec d'autres trains.

Voies et travaux.

Kinkempois. — Remplacement d'une plaque tournante de 12^m.50 de diamètre par un pont tournant de 17 mètres au dépôt de la traction.

Jemeppe. — Agrandissement de la halle aux marchandises.

Engis. — Établissement dans la halle aux marchandises d'un bureau pour le chef d'équipe facteur.

Statte. — Établissement à la tête vers Namur, d'une entrée directe sur les garages de droite et installation d'une nouvelle grue hydraulique.

Andenne. — Établissement d'un service d'alimentation d'eau.

Namèche. — Raccord du garage de droite avec la voie principale de gauche.

Namur. — Remplacement d'un pont tournant de 15^m.50 par un appareil de 17 mètres de diamètre.

Hastière. — Agrandissement du bureau de la petite vitesse.

K. O. à 106 + 959 mètres. — Construction d'une maison de garde au P. N. n° 16.

Suppression du P. N. n° 20.

Agrandissement des maisons de gardes et construction de cabinets d'aisances aux P. N. n°s 25, 58, 69, 91 et 94.

Construction d'un four à cuire le pain au P. N. n° 23.

Établissement de puits aux P. N. n°s 19, 21, 23, 24, 58, 55, 66, 94, 100, 101 et 123 et d'une canalisation de distribution d'eau au P. N. n° 69.

Allongement des quais à voyageurs des arrêts de l'Espérance, de Marihay, de Haute-Flône et de Bouvignes.

Saint-Martin. — Construction d'un abri pour les plantons du dépôt.

Installation de bornes-fontaines dans la cité ouvrière.

Raccordement de la carrière Decrolière avec les voies de la gare.

Landelies. — Installation d'un carrelage céramique sur le quai de gauche.

Hourpes. — Extension des installations de l'embranchement des usines Bonehill et amélioration des installations du point d'arrêt.

Solre-sur-Sambre. — Assainissement de la cour à marchandises.

Erquelines. — Amélioration de la distribution du bâtiment des voyageurs.
Construction d'un portique.

Appropriation des cabinets d'aisances et urinoirs extérieurs.

Carrelage des deux trottoirs de voyageurs et remplacement de deux heurtoirs en terre par deux en charpente.

Recouvrement en zinc sur les corniches en pierre tendre, du bâtiment des voyageurs.

Quévy. — Modification du bâtiment des voyageurs, allongement du quai principal, construction d'une lampisterie et carrelage céramique dans les salles servant de buffet et de buvette.

Prolongement du quai et pavage céramique.

Services électriques.

Etablissement de relations téléphoniques entre les postes d'enclenchement n^{os} 1, 3 et 4 et n^{os} 3 et 7, de la gare de Kinkempois.

Installation du téléphone entre l'aubette du préposé au raccordement des Bons-Buveurs et la gare de Jemeppe.

Contrôle électrique du fonctionnement de la pédale « système Aubine » installée au disque à distance de Flémalle-Haute vers Engis.

Contrôle électrique de signaux et d'aiguilles au poste d'enclenchement n^o 1 de la gare de Statte.

Installation de grosses sonneries d'annonce des trains aux P. N. 100, 108, 122 et 123 de la ligne à voie unique de Namur à Givet.

Contrôle électrique des nouveaux signaux à Dinant, par suite de l'installation d'un pont tournant.

Substitution de tableaux de distribution en marbre aux tableaux en bois, aux usines électriques de Huy et de Saint-Martin.

Installation de coupe-circuits à toutes les dérivations des lignes pour l'éclairage par incandescence, à l'entrée, dans les bâtiments de la gare de Huy.

Améliorations et extensions apportées dans l'éclairage électrique de la gare d'Erquelines.

Installation d'interrupteurs sur la ligne à haute tension reliant Erquelines à Jeumont.

Installation du téléphone entre le raccordement du Temple et la gare de Frameries.

Service de l'éclairage et du chauffage.

Gare de Longdoz. — Éclairage au moyen du bec Auer, de la cour aux marchandises.

Gare de Statte. — Extension de l'éclairage au gaz et emploi du bec Auer.

Gare d'Andenne. — Installation de l'éclairage au gaz au moyen du bec Auer dans les voies et dans les locaux.

Gare de Dinant. — Amélioration dans l'éclairage des voies et des locaux par suite de l'utilisation du bec Auer.

Extensions apportées dans l'éclairage au pétrole des gares d'Ougrée, Val-Saint-Lambert, arrêt du pont du Val-Saint-Lambert, Jemeppe, Engis, Namèche, Beez, Tailfer, Lustin et Godinne.

Installation de fumivores à toutes les lampes fixes des gares.

Substitution de lampes intensives au pétrole, aux petites lampes avec bec de sept lignes, pour l'éclairage des quais à voyageurs des gares de la ligne de Charleroy-Erquelines.

Amélioration de l'éclairage du point d'arrêt de Hourpes et de la station de Fontaine-Valmont.

Extension de l'éclairage au gaz de la gare de Frameries.

Éclairage par l'incandescence au pétrole (système Washington) des quais et du bâtiment des voyageurs de la gare de Quévy.

Eclairage des trains. — Amélioration de l'éclairage des voitures de 3^e classe à couloir (placement d'une troisième lampe).

Amélioration de l'éclairage des voitures de 2^e classe : substitution de lampes à bec rond (type 1^{re} classe) aux lampes à bec plat (63 lampes).

Éclairage électrique des voitures des trains rapides.

Chauffage des trains. — Extension du chauffage des trains par thermosiphon à tout le matériel à couloir de la ligne de Liège à Givet, sauf aux voitures doubles pour trains-tramways.

Chauffage des trains internationaux par l'eau réchauffée au moyen de la vapeur fournie par la locomotive.

Service du petit matériel.

Extension de l'emploi de la bicyclette pour la remise à domicile des télégrammes, des exprès postaux et des avis d'arrivée.

Les gares de Longdoz, Sclaigneaux, Namèche, Marche-les-Dames, Jambe, Yvoir et Hastières ont été munies chacune d'une bicyclette avec bandages pneumatiques.

Fourniture aux gares de Longdoz, de Kinkempois et d'Erquelines, de petits chariots à cinq roues (type État-Belge) pour le transbordement des marchandises pondéreuses.

Amélioration du service d'incendie aux usines électriques de Huy et de Saint-Martin.

Fourniture d'un extincteur Dyck's à l'usine électrique d'Erquelines.

Installation de crachoirs dans les locaux occupés par des agents, dans toutes les gares du Nord-Belge.

Complètement du service des boîtes de secours des trains de voyageurs.

Service de la signalisation et des enclenchements.

Des enclenchements « système Bouré » entre les signaux, les appareils de voies, plaques tournantes et taquets d'arrêt ont été installés aux gares d'Hermalle, de Sclaigneaux, de Marche-les-Dames, de Thuin et de Fontaine-Valmont, ainsi qu'aux raccordements du charbonnage du Bois-d'Avroy

(Liège-Guillemins), du Moulin-Hauzeur (Liège-Guillemins), des Aciéries d'Angleur (Renory), des Cimenteries (Ougrée), des charbonnages des Six-Bonniers (Ougrée), des charbonnages de Marihaye (Val-Saint-Lambert), du dépôt de terres (Flémalle Haute), de la Société Austro-Belge (Corphalie), des Carrières et fours à chaux du Bras (Andenne), des Fours à chaux Verlaine (Andenne), des Usines de Sart-de-Seilles et de l'Usine à plomb (Sclaigneaux), des Fours à chaux Fallon (Namur) et aux raccordements d'Herbatte (Namur).

Les enclenchements « système Bouré » installés à Namèche, à Landelies et au raccordement du garage du Temple (Frameries) ont été complétés.

Installation à Flémalle-Haute d'une pédale « Aubine » sur la transmission du disque à distance vers Namur.

Installation de signaux fixes de ralentissement de part et d'autre de la courbe située à la tête, vers Namur, du tunnel de Huy-Statte.

Installation du block-system, avec enclenchements électriques entre Flémalle-Haute et Namur, sur la section de la Sambre à Erquelines et entre Mons et Frameries.

Service de la traction et du matériel.

Matériel de traction. — 6 locomotives, type Compound, à grande vitesse, à deux paires de roues accouplées et à bogie, ont été fournies par la Société Cockerill; leurs tenders ont été construits dans les ateliers de la compagnie, à Saint-Martin.

Application d'un abri-toiture à 3 machines à marchandises à 4 essieux, type Nord.

Application du frein à vide et du frein Westinghouse à 1 machine à marchandises à 4 essieux, type Nord, et à son tender.

Application du frein Westinghouse à 1 machine-tender pour tramways.

Application d'une brosse de contact avec sifflet électro-automoteur à 1 machine-tender pour trains-tramways.

Matériel de transport. — Reconstruction sur châssis en fer de 40 wagons fermés, 10 tonnes, grande contenance, en remplacement de wagons couverts, arrivés à la limite d'usure.

Amélioration de l'intérieur de 9 voitures de 2^e classe : substitué une garniture plus confortable.

Application de portes en métal déployé aux plates-formes de 20 voitures à couloir.

Application de banquettes démontables dans 8 fourgons à voyageurs.

26 wagons à minerais, 10 tonnes, et 4 tombereaux à houille, 10 tonnes, arrivés à la limite d'usure, ont été remplacés par 30 wagons-tombereaux, 20 tonnes, à 4 portes et à 2 freins à main

400 wagons-tombereaux, 20 tonnes (dont 270 à frein à main et 130 à guérite et frein à vis), ont été construits en augmentation d'effectif.

TAVIENS A EMBRESIN.

Organisation du service des colis postaux.

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur du concessionnaire, pour le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises.

* * *

Renouvellement des billes en chêne sur une partie de la voie principale.
Réfection des empierrements des gares à marchandises de Wasseiges, Branchon et Embresin.

Renouvellement en zinc de l'impériale d'une voiture à voyageurs.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

Distribution de billets directs pour voyageurs, à destination des stations et des haltes du réseau de l'État-Belge.

Mise en vigueur d'un nouveau type de billets de voyageurs à talon-valeur, de 1^{re} classe.

Adhésion à toutes les modifications de tarifs proposées en service mixte avec le réseau de l'État-Belge.

Voies et travaux.

Remplacement de 4,719 billes en chêne.

Ballastage de la ligne : utilisé 670 tonnes de cendrées.

Peinturage de tous les appareils et badigeonnage de tous les bâtiments du réseau.

Confection d'un nouveau réduit en bois aux barrières nos 12 et 13.

Renouvellement complet des dues d'Albe en patte d'oie devant les piles de volée du pont sur la Durme, à Hamme.

Amélioration au croisement de la bifurcation de Grembergen.

Saint-Nicolas (Ouest). — Peinturage de la rampe de déchargement.

Achèvement du ballastage de la station.

Renouvellement complet des longrines de la remise aux locomotives.

Construction en briques de lieux d'aisances pour les ateliers.

Placement d'une caisse de wagon pour magasin du matériel des voies et travaux.

Belcele. — Amélioration à la plaine pour l'entrée et la sortie des voyageurs.

Relèvement de la voie de déchargement avec remplacement des billes et construction d'un nouveau cul-de-sac.

Restauration complète, avec entourage en bois, de la rampe de déchargement.

Waesmunster. — Restauration du pavage de la cour aux marchandises.

Amélioration de la plaine pour l'entrée et la sortie des voyageurs.

Amélioration à la toiture du magasin.

Sombeke. — Prolongement du quai des voyageurs et allongement de la clôture en fil de fer.

Hamme. — Installation définitive de l'éclairage à pétrole (système Washington).

Amélioration aux bureaux des recettes et aux salles d'attente.

Prolongement du pavage de la cour aux marchandises.

Moerzeke. — Restauration de la rampe de déchargement.

Réparation avec fil de ronce de la clôture de la station.

Amélioration de la plaine donnant accès à la gare.

Placement d'une caisse de wagon pour magasin.

* * *

Réparation des locomotives n° 2, 3, 4 et 5.

Réparation et peinture de 3 fourgons et de 14 voitures.

Remplacement des caisses des wagons n° 32, 37, 52 et 53.

Confection de 53 bâches neuves.



(92)

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — BILAN. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.
Capitaux utiles de premier établissement appliqués	à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement	1,519,852,422 39
	à l'acquisition du matériel de traction et de transport, outillage des ateliers, etc., pour l'ensemble du réseau 518,558,501 12	409,527,930 73
	au rachat du matériel des compagnies	91,191,429 61
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (*)		11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (ann. XXII et XXXII).		41,492,345 74
Recettes brutes de l'exploitation (ann. XII)		4,570,634,885 66
Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer (ann. XI)		3,510,258 73
Intérêts en compte-courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation et des soldes actifs accumulés		199,158,808 80
Ensemble (*) . . . fr.		6,757,207,086 84

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

(2) En déduisant de l'actif et du passif les intérêts en compte-courant s'élevant (actif fr. 199,158,808 80 — passif fr. 7,607,654 95) à fr. 191,551,151 85, le bilan se clôture au montant total de fr. 6,565,715 934 99.

l'origine jusque fin 1900.

PASSIF.

	SOUMES TOTALES.						
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement.	112,718,410 95						
Reste à amortir (ann. II et VII)	1,816,661,042 19						
<i>Capital utile, base des charges, non compris l'amortissement indirect (voir annexe VI) fr.</i>	1,929,380,353 12						
Intérêts et amortissement (ann. VII)	1,545,414,270 51						
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes 210,044.117 07							
Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885, en exécution d'un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, du 26 avril 1885. 1,639,518 57	223,867,375 07						
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière. 12,185,738 85	-						
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)	2,691,355,020 23						
Intérêts : des soldes passifs accumulés, des avances faites par le Trésor pour le renouvellement de rails ainsi que des loyers et des parts de recettes versés aux compagnies dont l'État exploite les lignes.	7,607,654 05						
Total du passif. fr.	6,397,604,675 70						
<table style="border: none;"> <tr> <td rowspan="3" style="vertical-align: middle; padding-right: 10px;">Pour balance</td> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle; padding-right: 10px;">{</td> <td>Parachèvement sur compte d'exploitation. 11,090,438 79</td> <td rowspan="3" style="vertical-align: middle; padding-left: 10px;">} 168,111,261 20</td> </tr> <tr> <td>Approvisionnements en réserve dans les dépôts 41,492,345 74</td> </tr> <tr> <td>Soldes actifs accumulés { en caisse, fin 1900. 115,528,476 76</td> </tr> </table>	Pour balance	{	Parachèvement sur compte d'exploitation. 11,090,438 79	} 168,111,261 20	Approvisionnements en réserve dans les dépôts 41,492,345 74	Soldes actifs accumulés { en caisse, fin 1900. 115,528,476 76	339,602,415 14
Pour balance			{		Parachèvement sur compte d'exploitation. 11,090,438 79	} 168,111,261 20	
					Approvisionnements en réserve dans les dépôts 41,492,345 74		
	Soldes actifs accumulés { en caisse, fin 1900. 115,528,476 76						
<table style="border: none;"> <tr> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle; padding-right: 10px;">(an. VIII et IX) {</td> <td>intérêts en compte courant (*)</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle; padding-left: 10px;">} 101,531,131 85</td> </tr> <tr> <td></td> </tr> </table>	(an. VIII et IX) {	intérêts en compte courant (*)	} 101,531,131 85				
(an. VIII et IX) {		intérêts en compte courant (*)		} 101,531,131 85			
Ensemble	6,737,267,086 84						

(1) Voir page 5, renvoi (1).

DOIT.

N° III. — COMPTE DES RECETTES ET DES

Dépenses budgétaires et crédits supplémentaires de 1900.	Services communs. fr.	2,499,140 »	} 140,587,686 »	
	Voies et travaux {	entretien, surveillance, etc.		28,025,557 »
		construction de lignes et travaux.		158,279 »
	Traction et matériel	74,200,282 »		
	Exploitation.	33,577,492 »		
Perception et contrôle des recettes et des matières.	2,426,936 »			
Crédits supplémentaires pour exercices clos et périmés.	1,541,300 »			
Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1899 et les dépenses effectives de cet exercice — arrêtées conformément à la loi de comptabilité de l'État, le 31 octobre 1900 — (120,040,601-52 — 118,498,089-45), soit en moins (voir annexe V)			— 1,212 07	
			Reste	
			140,586,473 93	
A déduire :				
Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme liquidée à charge du budget, mais incombant au capital			158,279 »	
			Reste.	
			140,428,194 93	
Balance : recettes nettes de l'exploitation (voir page 2 et ann. VIII)			68,766,116 44	
			Fr. 209,194,311 34	

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité	du chef de la dette unifiée au 4 ^e janvier 1897. (Annexe VIII ^{bis} de 1898).	Intérêts. .fr. 54,053,528 05	} 60,778,475 24	} 65,480,815 22
		Amortissem ^t fr. 6,724,947 49		
	et des capitaux dépensés à partir de 1898 jusque fin 1900.	Intérêts. . . . 4,432,204 73	} 4,702,339 98	
		Amortissem ^t 270,435 25		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes. fr.		4,725,848 56		} (*) 4,945,448 56
Loyer annuel pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale.		219,600 »		
Intérêts du loyer et des parts de recettes liquidées annuellement par le Trésor, soit, eu égard au temps		80,363 54		} 96,613 54
Intérêts du chef d'avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails		46,250 »		
Total du débit.			70,522,877 32	
Solde pour balance	{	Encaisse, toutes dépenses et charges assumées par le compte d'exploitation (*)	115,528,476 76	} 307,079,628 64
		Intérêts en compte courant (*)	191,551,151 85	
			Fr. 377,602,505 93	

(1) Voir annexe VIII.

(2) Voir page 4.

(3) Voir ann. I (actif : 199,158,806 80; passif : 7,607,654 93).

DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercice 1900.

A VOIR

	Voyageurs fr. 68,566,602 64	
	Tickets d'entrée dans les stations 233,340 70	
	Bagages 2.157,523 51	
Recettes	Petites marchandises 43,835,678 95	
de	Grosses marchandises 447,799,075 23	209,096,368 07
l'exploitation.	Finances 356,261 78	
	Équipages 88,820 62	
	Chevaux et bestiaux 2,197,332 08	
	Produits extraordinaires 3,861,732 56	
	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 (ann. XI) fr. 97,943 27	
	Fr.	209,494,341 34

Exercice 1900. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1899	{ de l'encaisse de l'exploitation fr. 417,488,624 43 des intérêts en compte courant 480,844,247 67 }	298,032,871 80
Recettes nettes de l'exploitation, sur lesquelles sont prélevées les charges du capital (voir p. 4 et annexe VIII).		63,820,667 85
Sommes prélevées sur les recettes brutes, par le Trésor, pour liquider le loyer et les parts de recettes dus aux sociétés.		4,945,418 56
Intérêts de ces sommes.	80,363 34	
Intérêts des soldes actifs accumulés et de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation.	40,723,454,48	40,803,317, 72
	Total fr.	377,602,505 93

N° V. — COMPARAISON DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1900 et 1899.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	Année 1900.			Année 1899.		
	Dépenses approximatives de l'exercice. (1)	Exercices clos.	Totaux portés au bilan. (1)	Chiffres approximatifs portés au bilan. (1)	Chiffres définitivement arrêtés.	
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités.	605,999 »	»	605,999 »	627,320 »	626,737 28
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	448,909 »	»	448,909 »	451,804 »	449,537 05
	Matériel et fournitures de bureau	899,532 »	»	899,532 »	887,532 »	845,799 10
	Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central belge.	88,000 »	»	88,000 »	88,000 »	88,000 »
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	206,000 »	6,000 »	212,000 »	206,000 »	200,000 »
	Secours aux ouvriers	150,000 »	»	150,000 »	150,000 »	149,940 85
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	86,700 »	»	86,700 »	88,389 51	82,498 75
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	11,000 »	»	11,000 »	11,290 24	10,241 60
		2,199,140 »	6,000 »	2,205,140 »	2,213,325 75	2,152,754 63
	Voies et travaux	Traitements et indemnités	2,238,342 »	»	2,238,342 »	2,087,638 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		7,493,698 »	»	7,493,698 »	7,449,447 »	7,449,387 »
Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie		6,864,909 »	»	6,864,909 »	5,869,109 »	5,869,109 »
Travaux d'entretien et d'amélioration		11,428,608 »	»	11,428,608 »	9,849,449 »	9,476,840 25
		28,183,836 »	»	28,183,836 »	25,407,925 »	25,070,169 31
Traction et matériel.	Traitements et indemnités.	2,413,993 »	»	2,413,993 »	2,457,645 »	2,492,032 86
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	21,233,525 »	»	21,233,525 »	20,031,637 »	19,938,604 08
	Primes d'économie et de régularité.	1,050,736 »	»	1,050,736 »	1,006,961 52	1,004,642 47
	Combustibles et autres objets de consommation	25,658,346 »	»	25,658,346 »	44,418,000 »	43,989,921 20
	Entretien et renouvellement du matériel	23,843,682 »	»	23,843,682 »	20,740,870 »	20,150,889 98
	74,200,282 »	»	74,200,282 »	58,625,113 52	57,566,090 59	
Exploitation.	Traitements et indemnités.	14,698,400 »	»	14,698,400 »	13,580,170 »	13,623,931 86
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, camionnage.	11,569,718 »	»	11,569,718 »	10,947,439 »	10,940,309 84
	Primes	583,369 »	»	583,369 »	556,949 70	550,886 92
	Frais d'exploitation.	3,929,380 »	»	3,929,380 »	3,350,220 55	3,270,310 47
	Publicité commerciale	260,012 »	»	260,012 »	260,057 »	237,604 23
	Pertes et avaries.	2,536,613 »	1,535,300 »	4,071,913 »	2,587,080 »	2,548,564 77
	33,577,442 »	1,535,300 »	35,112,742 »	31,281,916 25	31,191,607 76	
Perception des recettes et contrôle.	Traitements et indemnités.	2,259,227 »	»	2,259,227 »	2,360,740 »	2,365,886 41
	Salaires des agents payés à la tâche à la journée ou par mois	162,709 »	»	162,709 »	146,581 »	146,581 »
	Primes	5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	5,000 »
	2,426,936 »	»	2,426,936 »	2,512,321 »	2,517,467 44	
Ensemble.	140,887,686 »	1,541,300 »	142,428,986 »	120,040,601 52	118,498,089 45	
A soustraire (Voir ci-contre) fr. 4,842,512 00						
(*) Report au capital			168,279 »			
Soit approximativement pour l'exercice 1900			fr. 140,428,194 93			
						— 4,842,512 07

(1) Ces colonnes comprennent les chiffres approximatifs qui ont concouru à l'établissement du bilan; les différences en plus ou en moins constatées lors du règlement définitif de l'exercice, sont régularisées dans le compte des dépenses d'exploitation de l'exercice suivant. (Voir annexe n° III.)

(2) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget de l'exploitation, incombe au capital. (Voir annexe III.)

N° VI. — Détermination du CAPITAL UTILE fin 1900.

Montant du capital de premier établissement fin 1900 (Ann. II) fr.	1,965,625,696 52	Capital utile clôturant les écritures de 1899 fr.	1,856,486,577 64
A DÉDUIRE :		A AJOUTER :	
A. Les dépenses pour lignes en construction et pour travaux divers non achevés. fr.	27,548,544 72	A. Pour travaux d'extension mis à fruit dans le courant de l'année 1900 fr.	5,477,887 08
B. Les intérêts intercalaires relatifs aux dépenses ci-dessus. fr.	4,919,585 54	B. Voies de garage, installations diverses, matériel fixe de la voie, etc. fr.	11,855,070 25
C. Les aliénations d'immeubles, subsides de villes, etc. (V. ann. II) fr.	4,975,415 54	C. Matériel de traction et de transport, machines et outillage des ateliers, etc. fr.	26,961,516 58
fr. _____	54,245,545 40	D. Traitements transférés du budget de l'exploitation fr.	158,279 00
		E. Capitaux représentatifs des annuités de rachat des concessions de : Hesbaye Condroz fr. 24,758,160 00 St-Trond à Hasselt fr. 4,180,600 00	28,918,760 00
		F. Coût de la ligne de Landen à St-Trond, donnée gratuitement en jouissance depuis 1856 à la société concessionnaire de Landen-Hasselt à titre de subvention, et dont l'exploitation a été reprise par l'État, pour son compte exclusif, depuis le rachat de la ligne de St-Trond à Hasselt (1). fr.	1,561,892 99
		G. Intérêts intercalaires { des travaux repris sous litt. A, fr. 154,984 94 { affér. à la lig. Landen-St-Trond. (2) 50,520 29	205,505 25
		A DÉDUIRE :	
		Les amortissements indirects de 1900 fr.	22,755 65
Reste pour le capital utile fin 1900. fr.	1,929,580,555 12	Reste pour le capital utile fin 1900. fr.	1,929,580,555 12

(1. Ce montant a été compris dans les amortissements indirects jusqu'en 1899 (voir ann. II du Compte rendu de 1899.
 (2. Voir renvoi (12) au bas de l'annexe n° XIII

A
(101)
[N° 206.]

N° VII. — Détermination des charges financières des CAPITAUX UTILES depuis l'origine.

Périodes et années. 1	CAPITAUX UTILES livrés à l'exploitation depuis 1835 jusque fin 1900.		INTÉRÊTS (2).		DOTATIONS pour amortissement dont le Trésor a disposé.		Reste à amortir à la fin de chaque période et annuellement. 8
	Par période et annuellement (1) 2	Accumulés. 3	Par période et annuellement (1). 4	Accumulés. 5	Par période et annuellement (1). 6	Accumulés. 7	
1835 à 1886	1,258,990,174 46	1,258,990,174 46	759,759,585 88	759,759,585 88	43,690,992 21	43,690,992 21	1,215,299,182 23
1887 à 1896	223,914,778 82	1,484,904,953 08	448,110,681 19	1,207,850,267 07	42,925,683 57	86,614,673 58	1,398,290,277 50
1897	283,826,398 58	1,768,731,351 66	54,068,791 97	1,262,519,059 04	6,109,683 27	92,724,358 85	1,676,006,992 81
1898	41,700,206 76	1,810,431,558 42	55,147,833 62	1,317,666,914 66	6,548,613 99	99,072,972 84	1,711,338,583 58
1899	46,034,819 22	1,856,466,377 64	56,543,211 94	1,374,210,126 60	6,650,333 63	105,723,328 49	1,750,763,049 13
1900	72,895,973 48	1,929,362,351 12	58,483,732 78	1,432,693,859 38	6,995,082 44	112,718,410 93	1,816,661,942 19
	1,929,362,351 12		1,432,693,859 38			112,718,410 93	
	Montant des amortissements (col. 6) . . .		112,718,410 93	Restant à amortir (col. 8)		1,816,661,942 19	
	TOTAL des charges financières. . .		1,545,414,270 31	Total égal au capital utile (col. 2).		1,929,362,351 12	

(1) Pour les résultats *annuels* des périodes de 1835 à 1886 et de 1887 à 1896, consulter l'annexe n° VIII.

(2) Les intérêts ont été établis au taux de 4 % pour la première période, de 3 1/2 % pour la seconde et de 3 1/4 % à partir de 1897 (Voir page 8 du compte-rendu de l'exercice 1898).

N° VIII. — RÉSULTATS FINANCIERS *de l'exploitation des chemins de fer*
par l'État, depuis 1835 jusque fin 1900. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

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

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE.	RECETTES brutes y compris les produits divers encaissés par les domaines.	A DÉDUIRE parts des sociétés.	RESTE.	DÉPENSES d'exploitation.	EXCÉDENT ou recettes nettes.	CHARGES FINANCIÈRES DES CAPITAUX	
								Intérêts.	Dotations pour amortissement.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1875	13.5	1,952,224 79	269,362 50	"	269,362 50	168,847 44	100,515 06	32,533 40	982 52
1876	35.7	5,939,077 03	825,594 01	"	825,594 01	431,135 67	394,458 34	132,307 74	4,029 03
1877	90.8	18,698,753 32	1,417,875 18	"	1,417,875 18	1,189,988 72	227,886 46	398,152 76	12,228 25
1878	202.6	36,524,192 89	3,098,267 66	"	3,098,267 66	2,768,616 64	329,651 02	1,014,857 20	31,361 41
1879	273.3	51,024,163 40	4,282,886 86	"	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,571,717 24	49,458 86
1880	324.7	63,647,398 17	5,355,916 28	"	5,355,916 28	3,077,994 68	2,277,921 30	2,156,650 01	69,501 73
1881	340.5	77,389,100 85	6,281,809 09	"	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,592,683 89	85,187 72
1882	398.5	97,867,173 80	7,501,662 49	"	7,501,662 49	4,479,474 31	3,022,388 18	3,317,520 47	116,765 03
1883	485.5	142,086,010 83	9,028,621 67	"	9,028,621 67	5,393,854 52	3,634,767 35	4,495,446 06	150,968 24
1884	559 8	179,326,333 54	11,247,460 75	"	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,691,388 64	193,292 25
1885	559.8	184,221,233 52	12,420,850 21	"	12,420,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	5,958,889 18	209,313 69
1886	569.6	190,578,220 91	13,599,571 22	"	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 43	6,156,614 87	223,023 69
1887	569.6	171,599,915 71	15,106,598 54	46,368 32	14,700,019 76	9,501,085 42	5,228,534 36	6,389,879 44	240,200 33
1888	594.9	167,775,158 13	12,302,826 29	149,890 56	12,152,935 71	8,857,512 47	3,295,423 24	6,540,826 98	254,927 78
1889	624.6	170,631,915 59	13,291,528 53	305,510 87	12,986,017 66	8,164,106 73	4,821,910 93	6,666,315 89	268,950 02
1890	624.6	171,599,915 71	15,106,598 54	388,155 61	14,718,440 93	9,194,867 39	5,523,573 54	6,756,331 25	282,750 71
1891	624.6	172,044,229 41	16,338,291 49	402,976 40	15,935,315 09	8,608,922 94	7,326,392 15	6,777,750 11	295,042 91
1892	624.6	173,095,717 06	17,403,068 16	424,031 15	16,984,037 00	8,495,317 18	8,488,719 82	6,786,905 84	307,483 46
1893	631.4	174,222,383 79	19,745,912 66	607,760 64	19,138,151 42	10,013,360 08	9,124,791 34	6,820,956 28	321,099 86
1894	636.6	177,893,526 16	22,748,574 52	899,833 64	21,848,720 88	11,292,448 46	10,556,272 39	6,873,477 62	335,909 91
1895	652.4	182,833,788 60	24,623,943 11	1,201,437 73	23,422,505 39	13,058,256 70	10,364,248 69	7,046,592 08	355,072 76
1896	713.1	184,707,983 65	24,705,058 82	1,424,423 90	23,280,664 92	14,838,288 67	8,642,376 25	7,199,685 03	374,326 92
1897	744.6	202,775,799 78	25,598,944 74	1,509,080 71	24,089,864 03	14,520,858 79	9,569,005 24	7,972,108 49	412,407 82
1898	745.7	205,887,857 38	27,380,808 31	1,683,986 08	25,697,800 23	14,961,971 94	10,735,828 29	7,986,467 "	430,503 02
1899	745.7	206,583,850 48	28,177,569 10	1,767,652 77	26,409,916 33	14,505,769 13	11,904,147 20	8,044,561 01	449,996 48
1900	747.2	208,929,464 41	29,685,919 55	1,909,374 68	27,855,544 87	16,272,624 50	13,612,920 37	8,044,748 50	468,545 46
1891	748.6	213,715,416 59	33,733,191 66	1,990,516 15	31,742,675 51	15,363,695 81	16,378,779 70	8,137,631 79	490,654 26
1892	748.6	219,812,355 65	32,661,721 37	2,000,941 10	30,660,780 27	15,208,656 36	15,452,223 91	8,304,849 "	515,924 94
1893	748.6	224,934,307 69	33,976,414 31	2,147,171 22	31,829,243 09	15,782,063 70	16,046,279 39	8,569,436 92	545,173 69
1894	748.6	226,918,013 19	36,329,916 90	2,357,471 18	33,972,445 72	17,372,116 15	16,600,329 57	8,731,218 39	562,524 15
1895	749.2	235,993,154 17	38,423,646 98	2,480,408 34	35,903,238 64	19,761,285 54	16,181,933 10	8,919,414 50	599,326 53
1896	789.8	245,125,453 96	38,305,936 "	3,080,420 11	35,226,515 89	23,400,115 07	11,826,400 82	9,166,665 92	631,488 85
1897	862.7	257,608,356 54	40,160,558 67	3,372,306 88	36,794,251 79	24,241,467 65	12,552,844 14	9,806,630 76	676,825 94
1898	862.7	258,344,542 51	41,987,823 56	3,671,291 68	38,316,531 88	24,074,061 05	14,242,467 83	9,916,579 72	708,044 17
1899	862.7	264,362,731 06	43,509,529 65	3,562,595 18	39,916,934 47	24,680,372 77	15,236,561 70	9,919,144 54	737,319 13
1870	868.7	264,830,589 11	45,374,674 58	3,473,132 97	41,901,541 61	25,934,105 42	15,967,436 19	9,974,919 02	769,368 26
1871	1,422.2	308,210,585 19	66,970,757 76	8,947,687 76	58,023,070 00	35,303,985 06	22,719,084 94	11,444,590 "	845,445 05
1872	1,499.6	343,615,022 69	69,837,276 50	10,135,342 14	59,701,934 36	35,226,515 89	24,478,400 65	17,073,827 71	12,168,512 51
1873	1,871.1	537,542,607 18	85,975,964 84	11,433,325 51	74,542,639 33	62,957,378 71	11,585,260 62	19,295,408 30	1,154,595 56
1874	1,925.1	575,865,946 69	87,286,542 19	11,414,315 02	75,872,227 17	60,575,364 07	15,296,863 10	21,308,246 05	1,262,858 45
1875	1,906.5	591,703,546 91	89,295,936 58	11,740,308 29	77,555,627 30	58,407,009 68	19,148,617 62	22,562,118 91	1,299,453 29
1876	2,053.2	663,287,678 83	90,629,658 26	10,534,785 75	80,094,873 51	57,946,882 91	22,147,990 60	24,563,931 44	1,470,608 78
1877	2,144.7	892,629,346 02	90,413,361 83	3,761,683 10	86,654,676 73	55,436,139 29	31,215,537 44	34,218,570 04	1,818,867 81
1878	2,435.3	937,241,998 58	95,795,893 60	3,964,483 63	91,831,409 97	57,735,136 43	34,096,273 54	35,958,616 86	2,008,434 27
1879	2,552.0	989,881,567 29	100,190,870 33	4,120,424 41	96,070,445 92	59,446,768 82	36,623,677 10	37,311,443 "	2,089,960 82
1880	2,724.0	1,055,404,494 22	113,874,074 41	5,004,132 39	108,869,932 02	68,657,314 40	40,212,637 62	39,531,761 30	2,222,204 42
1881	2,869.5	1,116,864,022 71	113,497,486 96	5,208,263 19	108,289,223 77	71,664,554 85	36,624,668 92	42,065,242 95	2,393,103 56
1882	3,004.0	1,183,836,539 34	119,346,432 78	4,710,746 28	114,636,686 50	74,808,908 32	39,826,778 18	44,473,237 84	2,562,072 54
1883	3,074.1	1,205,175,403 46	121,948,739 77	4,533,321 21	117,015,418 56	73,421,071 37	43,594,347 19	46,578,293 65	2,518,413 74
1884	3,129.0	1,226,758,614 89	120,193,486 53	4,838,796 97	115,354,689 56	71,824,791 77	43,529,897 79	47,235,228 65	2,854,437 14
1885	3,173.1	1,249,692,765 15	119,771,906 23	5,020,998 44	114,752,907 79	70,054,673 50	44,698,234 29	48,018,920 56	2,995,624 46
1886	3,199.9	1,258,990,174 46	116,529,508 66	4,724,282 90	111,805,126 76	65,916,550 15	45,888,575 61	48,401,887 99	3,131,712 39
1887	3,216.6	1,269,602,741 20	124,137,746 12	4,712,696 88	119,425,049 24	66,689,605 26	52,736,443 98	42,656,401 15	3,535,984 89
1888	3,226.8	1,283,043,016 "	131,612,616 45	4,643,499 12	126,969,117 33	69,971,328 59	56,997,768 83	42,929,163 75	3,678,530 07
1889	3,235.4	1,299,297,353 20	136,920,084 34	4,886,353 61	132,033,730 73	74,714,532 80	57,319,197 93	43,334,239 39	3,834,501 10
1890	3,248.6	1,324,773,359 89	141,251,819 07	5,076,115 53	136,175,703 54	84,045,523 46	52,130,180 08	43,810,072 02	3,995,658 63
1891	3,269.4	1,341,245,043 04	142,816,555 82	5,153,697 91	137,662,347 91	84,224,514 76	53,438,373 15	44,387,166 83	4,169,474 16
1892	3,275.8	1,355,969,586 19	149,026,349 80	4,995,228 91	135,031,120 89	82,480,428 76	52,550,692 13	44,975,614 71	4,350,783 21
1893	3,278.7	1,368,270,626 79	145,609,996 67	5,289,256 27	140,320,739 50	81,593,514 69	58,727,225 11	45,232,401 51	4,523,675 46
1894	3,288.6	1,392,564,081 37	152,974,889 16	5,299,397 30	147,672,491 88	86,537,469 39	61,138,022 49	45,736,040 23	4,713,360 41
1895	3,298.8	1,413,667,543 55	154,467,340 51	5,303,113 98	149,164,336 53	90,439,312 18	58,727,924 35	46,236,244 57	4,909,833 04
1896	3,302.1	1,484,904,953 08	162,031,764 88	5,509,680 33	157,422,084 55	91,557,265 30	65,864,799 25	48,813,317 03	5,211,882 36
1897	3,351.6	1,768,731,351 66	188,137,185 81	5,723,068 07	182,444,117 76	109,904,349 66	72,509,768 20	51,668,791 97	6,109,683 27
1898	4,003.0	1,810,431,558 42	191,554,178 70	6,340,133 56	181,244,045 14	112,002,678 62	73,341,366 52	55,147,855 62	6,348,613 99
1899	4,039.6	1,856,466,377 64	201,220,218 83	5,749,048 14	195,479,270 69	118,661,088 59	76,818,182 10	55,543,211 94	6,650,855 65
1900	4,060.1	1,920,380,353 12	204,194,311 34	4,945,448 56	201,248,862 78	140,426,104 93	(1) 63,820,167 85	58,485,732 78	6,995,082 44
			4,576,145,142 39	223,667,375 07	4,352,277,767 32	2,691,335,020 25	1,660,942,747 07	1,432,695,859 38	112,718,410 93
								1,545,414,270 31	

(1) Pour obtenir la somme de fr. 68,706,116 81 constituant la balance à l'annexe III, il y a lieu d'ajouter au montant des recettes nettes de l'année les parts des sociétés (soit fr. 63,820,667 85 + 4,945,448 68 = 68,766,116 53).

par l'État, depuis 1833 jusque fin 1900. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

CIÈRES UTILIS.		SOLDES				COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
Ensemble.	CHARGES accumulées.	ANNUELS		ACCUMULÉS.			
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.		
11	12	13	14	15	16	17	18
33,516 01	33,516 01	66,999 05	"	66,999 05	"	62 68	1833
138,336 77	169,852 78	258,121 57	"	325,120 62	"	52 22	1836
410,381 91	580,233 79	"	182,484 55	142,626 07	"	83 91	1837
1,046,218 61	1,626,452 40	"	716,567 59	"	573,941 52	88 69	1838
1,621,176 10	3,247,628 50	"	421,283 47	"	995,224 99	71 89	1839
2,226,152 34	5,473,780 84	51,769 96	"	"	943,425 03	57 47	1840
2,677,871 61	8,151,652 45	"	865,450 47	"	1,808,675 50	71 15	1841
3,434,265 50	11,585,937 95	"	411,897 32	"	2,220,772 82	59 71	1842
4,646,416 30	16,212,354 25	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	59 73	1843
5,854,677 89	22,117,032 14	"	614,244 17	"	3,646,465 94	53 14	1844
6,168,202 87	28,285,236 01	"	53,637 81	"	3,900,103 75	50 07	1845
6,350,338 56	34,665,573 57	65,953 88	"	"	3,834,149 87	52 14	1846
6,630,079 77	41,295,653 34	"	1,401,545 41	"	5,235,635 28	61 36	1847
6,804,754 76	48,100,408 10	"	3,509,331 52	"	8,745,026 60	69 93	1848
6,935,265 91	55,015,874 01	"	2,113,354 98	"	10,858,351 78	60 07	1849
7,039,081 96	62,074,755 97	"	1,515,508 42	"	12,373,690 20	59 88	1850
7,072,793 02	69,147,548 99	253,599 13	"	"	12,120,291 07	51 24	1851
7,094,369 39	76,241,938 29	1,391,330 52	"	"	10,725,960 55	47 42	1852
7,142,056 14	83,383,994 43	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35	49 55	1853
7,209,477 53	90,593,471 96	3,346,794 66	"	"	5,396,430 49	48 50	1854
7,401,665 44	97,996,137 40	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27	51 69	1855
7,574,011 95	105,569,149 35	1,068,364 30	"	"	1,305,482 07	67 99	1856
8,384,516 31	113,933,665 66	1,184,468 93	"	"	180,904 04	54 44	1857
8,410,990 02	122,370,655 08	2,318,838 27	"	2,137,544 23	"	53 15	1858
8,491,557 49	130,863,213 17	3,409,589 71	"	5,547,433 94	"	49 97	1859
8,513,293 96	139,378,507 13	5,099,626 41	"	10,647,090 25	"	47 48	1860
8,628,186 05	149,006,693 18	7,750,593 65	"	18,397,634 "	"	44 88	1861
8,820,773 91	156,827,467 12	6,631,449 97	"	25,029,103 97	"	45 70	1862
9,113,610 61	163,942,077 73	6,931,668 78	"	31,960,712 75	"	45 99	1863
9,293,742 54	176,235,629 27	7,306,587 03	"	39,267,359 76	"	47 58	1864
9,518,741 03	181,754,561 30	6,693,212 07	"	45,930,571 85	"	51 25	1865
9,798,154 77	194,552,716 07	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"	60 59	1866
10,483,456 70	205,036,172 77	2,069,387 44	"	50,023,295 34	"	60 08	1867
10,621,623 89	215,690,796 66	3,617,843 94	"	53,646,049 28	"	57 16	1868
10,658,463 67	226,317,260 33	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"	56 12	1869
10,744,285 26	237,061,545 61	5,223,150 91	"	63,479,298 22	"	58 49	1870
12,290,035 05	249,351,580 65	10,429,019 89	"	73,908,348 11	"	52 27	1871
13,070,654 64	262,422,235 30	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"	60 44	1872
20,153,003 86	282,875,239 16	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"	72 82	1873
22,571,104 50	305,446,343 66	"	7,274,241 40	61,769,536 54	"	68 97	1874
23,861,572 20	329,307,915 86	"	4,712,954 56	57,056,581 96	"	65 15	1875
26,034,540 22	355,342,456 08	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"	63 69	1876
36,037,437 85	391,379,893 93	"	4,821,900 41	48,348,130 97	"	61 09	1877
37,967,051 13	429,316,945 06	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"	60 04	1878
39,381,403 82	468,728,348 88	"	2,757,726 72	41,719,626 62	"	59 89	1879
41,734,053 72	510,482,404 60	"	1,544,418 10	40,178,298 52	"	59 88	1880
44,478,316 51	554,960,751 11	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"	62 56	1881
47,035,310 38	601,996,061 49	"	7,208,532 20	25,115,998 73	"	62 42	1882
48,796,707 39	650,792,768 88	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"	59 91	1883
50,049,563 79	700,682,432 67	"	6,539,766 "	13,353,872 53	"	59 49	1884
51,014,545 04	751,896,977 71	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"	58 35	1885
51,533,660 38	803,430,578 09	"	5,645,024 77	1,392,537 01	"	56 56	1886
46,192,386 04	849,622,964 13	6,543,057 94	"	7,935,591 95	"	53 72	1887
46,607,693 82	896,230,657 95	10,390,095 01	"	18,325,689 96	"	63 16	1888
47,168,740 49	943,399,398 41	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"	54 57	1889
47,805,730 67	991,205,129 11	4,321,449 41	"	32,870,596 81	"	59 50	1890
48,556,690 99	1,039,761,799 10	4,881,712 16	"	37,682,208 97	"	58 97	1891
49,326,397 92	1,080,088,188 02	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"	58 90	1892
49,755,076 99	1,138,841,265 01	8,971,148 12	"	49,877,751 30	"	56 04	1893
50,449,409 64	1,189,293,665 65	10,658,621 85	"	60,566,373 15	"	56 37	1894
51,146,077 61	1,240,439,713 26	7,581,846 74	"	68,148,219 89	"	58 55	1895
54,025,199 39	1,294,464,942 63	11,839,599 86	"	79,987,819 75	"	56 20	1896
60,778,475 24	1,355,243,417 89	11,731,292 16	"	91,719,112 71	"	59 79	1897
61,496,469 61	1,416,739,887 50	11,844,896 01	"	103,564,009 62	"	59 13	1898
63,193,567 59	1,479,933,455 09	13,624,614 51	"	117,188,624 13	"	58 97	1899
65,480,815 22	1,546,414,270 31	"	1,660,147 37	115,528,476 76	"	67 13	1900
1,545,414,270 31		206,524,372 96	99,903,890 20				
							115,528,476 76

*déduction faite des pensions liquidées à charge du budget de la dette publique et
l'exploitation du chemin de fer.*

SOLDES AUGMENTÉS DES INTÉRÊTS.				A DÉDUIRE :		Soldes dans l'hypothèse où les intérêts en compte-courant seraient servis et les pensions déduites.				ANNÉES.
Annuels.		Accumulés.		le montant des pensions.		Annuels.		Accumulés.		
ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	Annuelles.	Accumulés.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
69,009 35	"	69,009 35	"	"	"	69,009 35	"	69,009 35	"	1835
268,771 11	"	337,780 46	"	"	"	268,771 11	"	337,780 46	"	1836
"	164,425 60	173,354 86	"	"	"	"	164,425 60	173,354 86	"	1837
"	703,040 38	"	529,685 52	"	"	"	703,040 38	"	529,685 52	1838
"	418,473 04	"	918,158 58	"	"	"	418,473 04	"	918,158 58	1839
59,432 67	"	"	688,725 89	"	"	59,432 67	"	"	688,725 89	1840
"	864,751 08	"	1,753,476 97	"	"	"	864,751 08	"	1,753,476 97	1841
"	421,588 04	"	2,175,065 51	"	"	"	421,588 04	"	2,175,065 51	1842
"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	"	"	"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	1843
"	636,869 81	"	3,837,687 04	80	80	"	636,869 81	"	3,837,687 04	1844
"	84,873 73	"	3,922,561 37	826	905	"	84,873 73	"	3,922,561 37	1845
37,915 77	"	"	3,834,645 60	1,263	2,169	36,652 77	"	"	3,886,814 60	1846
"	1,452,010 "	"	5,336,655 60	1,319	3,488	"	1,452,010 "	"	5,340,143 60	1847
"	3,655,565 24	"	8,092,220 84	1,768	5,256	"	3,655,565 24	"	8,997,470 84	1848
"	2,373,709 12	"	11,366,019 96	1,920	7,176	"	2,373,709 12	"	11,373,195 96	1849
"	1,850,165 50	"	13,222,185 46	4,113	11,269	"	1,850,165 50	"	13,233,474 46	1850
"	125,298 86	"	13,347,484 32	5,831	17,120	"	125,298 86	"	13,364,904 32	1851
1,033,653 05	"	"	12,313,830 31	5,355	22,475	1,028,298 93	"	"	12,336,308 31	1852
1,677,749 87	"	"	10,636,050 50	5,327	27,802	1,672,422 87	"	"	10,663,882 50	1853
3,140,257 91	"	"	7,405,822 52	5,241	33,083	3,134,976 91	"	"	7,528,905 50	1854
2,880,631 16	"	"	4,615,191 43	4,759	37,812	2,875,872 16	"	"	4,653,033 43	1855
1,989,188 22	"	"	3,516,003 21	7,325	45,167	1,981,863 22	"	"	3,591,170 21	1856
1,246,884 05	"	"	2,299,119 16	21,449	66,016	1,225,435 05	"	"	2,365,735 16	1857
2,455,214 49	"	156,095 33	"	27,050	93,666	2,428,164 49	"	62,420 33	"	1858
3,667,290 89	"	3,623,486 22	"	27,773	121,439	3,639,517 89	"	3,701,947 22	"	1859
5,537,403 18	"	9,360,789 40	"	28,163	140,602	5,509,240 18	"	9,211,187 40	"	1860
8,465,883 88	"	17,826,673 28	"	31,901	181,503	8,433,982 88	"	17,643,170 28	"	1861
7,665,663 68	"	25,492,336 96	"	32,349	213,852	7,633,314 68	"	25,278,484 96	"	1862
8,284,399 13	"	33,776,736 09	"	40,317	254,169	8,244,082 13	"	33,522,567 09	"	1863
9,042,202 81	"	42,778,938 90	"	43,410	297,579	8,958,792 81	"	42,481,359 90	"	1864
8,709,839 23	"	51,488,778 13	"	51,519	351,098	8,656,320 23	"	58,137,679 13	"	1865
4,339,644 19	"	55,828,422 32	"	72,064	423,162	4,267,580 19	"	55,408,260 32	"	1866
4,568,739 07	"	60,397,161 39	"	81,036	505,098	4,486,803 07	"	59,892,063 39	"	1867
6,333,498 22	"	66,730,639 61	"	79,526	584,624	6,253,972 22	"	66,146,035 61	"	1868
7,595,328 82	"	74,325,988 43	"	78,391	663,015	7,516,937 82	"	73,882,973 43	"	1869
8,522,001 01	"	82,847,992 44	"	87,294	750,309	8,434,710 01	"	82,097,683 44	"	1870
14,254,977 65	"	97,102,970 09	"	91,907	842,216	14,163,070 65	"	96,290,754 09	"	1871
8,291,876 54	"	105,396,846 63	"	91,199	933,415	8,202,677 54	"	104,493,431 63	"	1872
"	4,347,712 16	101,049,134 47	"	102,232	1,035,647	"	4,440,944 16	100,013,487 47	"	1873
"	2,659,170 52	98,189,963 95	"	102,451	1,138,098	"	2,961,621 52	97,051,865 95	"	1874
"	335,436 15	97,854,527 80	"	121,582	1,259,680	"	457,018 15	96,594,847 80	"	1875
520,495 99	"	98,375,023 79	"	127,747	1,387,427	392,748 99	"	96,987,596 79	"	1876
"	285,847 77	98,089,176 02	"	143,941	1,531,308	"	429,788 77	96,557,808 02	"	1877
706,842 42	"	98,796,018 44	"	188,130	1,719,408	518,712 42	"	97,076,520 44	"	1878
1,892,648 66	"	100,638,667 10	"	193,161	1,912,659	1,669,487 66	"	98,776,008 10	"	1879
3,257,549 28	"	103,946,216 38	"	193,346	2,106,005	3,064,203 28	"	101,840,211 38	"	1880
"	3,003,226 77	100,942,939 61	"	202,845	2,308,850	"	3,206,071 77	98,634,139 61	"	1881
"	2,458,110 03	98,484,879 58	"	217,030	2,525,880	"	2,675,130 03	95,958,099 58	"	1882
"	527,477 26	97,957,402 30	"	258,207	2,784,087	"	785,684 26	95,173,315 30	"	1883
"	1,924,278 08	96,033,124 26	"	295,529	3,080,616	"	2,220,807 08	92,952,508 26	"	1884
"	1,748,720 55	94,284,403 70	"	309,240	3,389,856	"	2,057,960 55	90,894,547 70	"	1885
"	1,137,762 15	93,146,641 55	"	351,731	3,741,587	"	1,489,493 15	89,405,054 55	"	1886
10,600,732 15	"	103,747,373 70	"	363,876	4,095,483	10,246,856 15	"	99,651,910 70	"	1887
14,989,440 21	"	118,636,813 91	"	386,182	4,481,645	14,503,288 21	"	114,163,168 91	"	1888
15,164,380 18	"	133,801,191 09	"	437,617	4,919,202	14,726,763 18	"	128,881,932 09	"	1889
9,764,193 56	"	143,565,387 65	"	464,679	5,383,841	9,299,014 56	"	139,181,546 65	"	1890
10,670,200 28	"	154,235,587 93	"	482,550	5,860,301	10,187,650 28	"	148,360,190 93	"	1891
9,354,961 29	"	163,587,549 22	"	509,296	6,375,687	"	8,842,965 29	157,211,802 22	"	1892
15,518,551 55	"	179,106,100 77	"	533,238	6,908,925	"	15,985,313 55	172,197,175 77	"	1893
17,803,526 19	"	196,909,626 96	"	561,200	7,479,134	"	17,342,317 19	189,439,492 96	"	1894
15,257,146 45	"	212,166,773 41	"	615,012	8,083,146	"	14,642,134 45	204,081,017 41	"	1895
20,400,570 91	"	232,567,344 32	"	675,629	8,769,775	"	19,724,941 91	223,806,509 32	"	1896
20,451,765 39	"	251,019,103 71	"	724,113	9,454,888	"	19,727,652 39	243,534,221 71	"	1897
21,243,565 19	"	274,262,674 90	"	764,366	10,249,254	"	20,479,199 19	264,013,420 90	"	1898
23,770,196 90	"	308,032,871 80	"	809,395	11,058,040	"	22,960,801 90	283,974,222 80	"	1899
9,040,756 81	"	307,079,628 61	"	919,620	11,978,289	"	8,127,136 81	305,101,359 61	"	1900
339,489,983 26	32,410,354 65			11,978,289		329,633,359 26	34,531,010 65			
307,079,628 61						295,101,359 61				

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

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1893, voir C. R. de 1894, ann. XI.)	RECETTES PAR TRAINS DE							
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprès (Services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS en grande vitesse. (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.
1880.	37,767,012 38	»	902,272 28	»	964,981 »	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69
1885.	41,725,313 05	»	1,043,265 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,061 28	50,485 12
1890.	44,939,856 66	151,100 60	1,080,335 90	41,728 »	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85
1895.	50,411,389 43	171,233 90	1,635,394 68	63,940 07	1,235,118 22	2,063,577 76	256,026 72	63,367 05
1896 (1)	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,294,551 58	2,046,974 76	269,436 18	66,433 82
1897 (1)	57,160,274 65	191,517 »	1,877,608 13	70,408 07	1,409,337 52	2,192,515 03	282,868 27	69,849 43
1898 (1)	59,977,629 84	208,134 80	1,896,252 30	77,804 03	1,559,965 »	2,402,404 90	315,453 50	78,071 63
1899.	64,631,570 72	222,201 30	2,028,675 »	86,137 20	1,719,618 52	2,705,921 69	349,981 73	88,817 86
1900.	68,566,602 64	233,340 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,816 98	336,261 78	88,820 62
Autres années	1,066,430,665 65	1,142,863 50	37,338,462 88	388,043 84	21,230,175 43	39,500,479 26	0,077,177 03	3,043,104 35
ENSEMBLE.	1,544,488,115 03	2,508,785 40	31,703,317 45	911,600 64	33,258,126 55	58,861,467 26	11,567,750 40	3,638,313 42

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

N° XI. — Produits divers encaissés par le département

ANNÉES (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. X.)	LOCATION					PRIX DE VENTE		
	de terrains.	de bâtiments.	de buffets et buvettes.	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges.	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations, d'herbages.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1880.	29,262 65	15,175 52	(1)	18,556 11	2,122,45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1885.	24,114 12	17,784 27	»	13,838 41	(1)	10,822 24	18,600 70	10,575 85
1890.	20,976 68	6,464 56	»	7,460 64	»	5,700 »	15,120 42	2,161 50
1895.	17,579 02	7,583 17	»	7,432 92	»	4,973 »	13,783 94	11,916 70
1896.	29,383 44	10,417 32	»	6,961 91	»	12,097 40	15,326 99	7,803 75
1897.	19,250 45	8,614 67	»	5,875 01	»	11,526 »	12,737 50	6,570 20
1898.	20,322 24	12,099 60	»	6,141 97	»	10,180 90	13,785 01	7,335 20
1899.	19,048 95	9,230 36	»	4,880 82	»	9,980 30	24,191 23	14,417 23
1900.	18,543 97	9,184 31	»	3,909 67	»	13,736 10	21,783 »	26,330 50
Autres années.	876,814 68	291,640 36	700,805 42	497,100 59	58,818 38	719,332 42	525,177 74	368,607 32
ENSEMBLE.	1,076,226 20	388,201 14	700,805 42	572,247 95	58,940 83	816,696 86	669,386 78	459,892 91

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

N° XII. — Ensemble des recettes

ANNÉES.	DES TRAINS DE		Des gestions provisoires des lignes rachetées en 1896 et en 1897. (1)
	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	
1880.	41,474,680 22	72,510 599 18	»
1885.	46,585,670 02	75,115,761 07	»
1890.	50 150,989 98	91,059,903 77	»
1895.	50,557,885 78	97,862 405 61	»
1896.	59,182,887 24	101,194,764 46	2,497,001 62
1897.	65,910,968 58	106,454,051 79	17,724,457 98
1898.	67,204,554 57	116,696,400 51	7,653,520 22
1899.	72,548,252 00	128,596,504 20	»
1900.	76,955,455 85	132,160,952 24	»
Autres années	1,189,525,766 42	1,900,252,842 12	»
ENSEMBLE.	1,725,792,805 22	2,819,614,144 75	27,854,079 82

par nature de produits.

VOYAGEURS.			RECETTES PAR TRAINS DE MARCHANDISES.				
CHEVAUX.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.	MESSAGERIES. (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.
119,073 46	274,682 29	41,474,689 22	4,697,766 65	64,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310,599 18
157,575 05	468,934 22	46,553,670 92	5,219,047 98	64,897,129 89	1,086,111 20	1,913,472 "	73,115,761 07
184,413 62	448,748 29	50,150 999 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77
199,706 78	439,109 17	56,537,883 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,389,818 12	3,537,454 84	97,862,403 61
207,835 98	416,918 20	59,152,887 24	7,089,583 03	90,006,157 44	1,432,542 74	2,666,481 25	101,191,764 46
218,659 86	431,910 62	63,010,968 59	7,360,757 71	94,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 44	108,434,031 79
243,950 85	444,531 52	67,204,338 37	8,147,346 73	103,128,218 06	1,681,470 26	2,709,385 28	118,666,400 31
271,292 12	444,021 76	72,546,232 90	8,981,155 09	113,758,904 37	1,899,924 26	3,986,520 48	128,596,504 20
278,401 97	451,776 85	76,935,435 83	9,032,971 19	117,799,075 23	1,918,930 11	3,409,935 71	132,160,932 24
4,178,083 42	6,976,711 06	1,189,325,766 42	139,952,560 63	1,665,558,212 33	28,094,219 22	66,627,849 94	1,900,232,842 12
6,057,993 09	10,797,393 83	1,723,792,863 22	202,960,601 58	2,481,723,682 73	41,293,284 62	93,638,575 82	2,819,614,144 75

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

Argent non réclamé.	Droits d'affichage.	Excédents de droits d'encan sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Retardances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Droits de magasinage	Atcomptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	TOTAUX.
9	10	11	12	13	14	15	16
3,265 87	(1)	"	"	"	(1)	"	88,786 01
2,738 65	"	"	"	"	"	"	104,474 24
2,127 26	"	"	"	912 36	"	"	60,923 32
3,065 10	"	"	"	729 29	"	"	87,063 14
4,781 68	"	"	"	339 07	"	"	87,111 56
3,827 18	"	"	"	326 47	"	"	67,727 48
3,723 25	"	"	"	331 63	"	"	79,919 80
2,931 82	"	"	"	901 02	"	"	86,481 73
3,627 61	"	"	"	738 11	"	"	87,943 27
57,647 36	50,589 85	2,520 51	74,131 66	6,583 47	342,037 42	200,000 "	4,769,826 18
67,735 78	50,589 85	2,520 51	74,131 66	10,841 42	342,037 42	200,000 "	5,510,256 73

d'après les droits constatés.

ENSEMBLE.	PRODUITS DIVERS. (ANNEXE XI.)	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
115,785,288,40	88,786 01	115.874,074 41	(1) Voir page 1 du C. R. de 1898 et son annexe IX.
119,669,451,99	104,474 24	119.775,908 25	
141,190,895,75	60,923 32	141,251,819 07	
154,400,287,57	67,063 14	154,467,350 71	
162,844,655,52	87,111 56	162,931,764 88	
188,069,458,35	67,727 48	188,137,185 85	
191,504,258,90	79,919 80	191,584,178 70	
201,142,757,10	80,484 75	201,249,218 85	
209 090,598,07	97,915 27	209,194,511 34	
(2) 3,088,931,506,41	4,769,826 18	3,093,701,332 50	(2) Déduction faite de fr. 627,102,13 montant d'une créance irrécouvrable. (Voir C. R. de 1892, ann. III.)
4,570,634,885,06	5,510,256 73	4,576,145,142 59	

N° XIII. — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer — Période

		1895.
A. Lignes construites directement par l'État :		
Lignes exploités.	Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation	371,317,051 29
	Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	a) 6,366,436 18
Lignes en construction.		
Ensemble pour lignes construites directement par l'État		377,683,487 47
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :		
Lignes construites en exécution des conventions-Lis des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878.	en exploitation (1)	158,009,124 10
	en construction	"
Parachèvement.	Travaux livrés à l'exploitation	9,840,762 37
	d'extension, non achevés à fin d'exercice	
Ensemble pour lignes construites à forfait		165,649,886 47
C. Lignes rachetées :		
Bona & Manège (capital représentatif des annuités)		10,325,041 76
Pépinster & Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)		6,782,031 08
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877)		52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisœul		2,385,000 "
Lierre à Turnhout		4,300,000 "
Anvers à la frontière par Eschen (estimation-litige) (2)		12,500,000 "
Marbelan à Virton et à Lamorteau y compris les rachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat		6,937,645 59
Réseau des Flandres.	Coût	17,380,762 72
	Remboursement des cautionnements	81,219 70
Dassins Houilliers (capital représentatif des annuités)		184,208,800 "
Luxembourg	Prise des actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885)	127,355,106 80
	en charge des actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885)	
	des primes (converties en 3 1/2, en 1885)	
Anvers à Gand par Saint-Nicolas		"
Liégeois-Limbourgeois		"
Gand-Ecloo		"
Grand Central Belge		"
Plateaux de Herre		"
Sichem à Montaigu		"
Liège à Visé		"
Hesbaye-Condrex		"
Saint-Trond-Hasselt		"
Parachèvement.	Travaux prévus lors du rachat	13,101,927 16
	Autres travaux livrés à l'exploitation	50,214,857 63
	Travaux d'extension, non achevés à fin d'exercice	
Ensemble pour lignes rachetées		493,455,461 04
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :		
Parachèvement.	Travaux livrés à l'exploitation	9,766,309 72
	non achevés à fin d'exercice	
Ensemble pour lignes louées par l'État		9,766,309 72
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, câbles, éclairage électrique et au gaz, etc.		
		38,450,191 "
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.		
		10,917,148 15
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.		
1 ^o Commandé par l'État		238,968,414 89
2 ^o Repris aux compagnies		87,071,388 24
Ensemble pour matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.		306,039,803 12
Ensemble des capitaux engagés par l'État		
		1,406,962,287 87
H. Intérêts intercalaires des capitaux.		
	Lignes en exploitation	18,627,170 94
	en construction et travaux d'extension non achevés	a) 532,188 34
Total général de premier établissement . . . fr.		1,426,141,647 15
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire :		
1 ^o pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéras a ci-dessus)		6,918,624 52
2 ^o pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect. Voir annexe II.)		6,185,479 08
Reste capital utilis. . fr.		1,413,037,543 55

(1) 1^o Non compris 2,885,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le département des finances : l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir : Bruxelles à Louvain-la-Neuve ; Bruxelles au bois de la Cambre ; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.

2^o Non compris fr. 4,173,201-16 représentant le montant pris en charge par le département des finances, des diverses indemnités payées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Baronville à Eprave.

(2) La somme de 12,500,000 francs pour la ligne d'Anvers à la frontière, comprise depuis 1880 dans le capital de l'État ainsi que dans les charges financières, n'a, en réalité, été réglée qu'à l'occasion de la reprise du Grand Central Belge auquel elle a, par conséquent, été rattachée.

(3) Chiffres rectifiés.

(4) Y compris les 12,500,000 francs faisant l'objet du renvoi (2) ci-dessus et une somme de fr. 2,716,780-19 payée pour la section d'Atx à la frontière, en exécution de la convention du 13 avril 1897 avec le gouvernement prussien (art. 3, § 2, de la loi de rachat).

(5) Y compris fr. 1,037,531-39 pour les Plateaux de Herre rachetés en 1897.

*réseau appartenant à l'État y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement
quinquennale 1896-1900 et dernière année (1895) de la période précédente.*

1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	Différences entre 1899 et 1900.
378,267,989 19	485,468,994 40	401,448,726 23	411,055,200 50	419,324,098 50	8,268,898 "
a) 7,548,619 44	a) 9,280,816 70	a) 8,111,280 40	a) 12,640,510 64	a) 16,983,136 69	a) 4,342,626 05
a) 5,159,514 10	a) 9,462,842 08	a) 9,081,276 61	a) 6,324,108 71	a) 9,716,435 59	a) 2,992,326 88
390,976,152 73	404,210,653 27	418,641,203 24	432,019,819 85	445,621,670 78	11,601,850 93
156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	a) 156,009,124 10	156,009,124 10	"
"	"	"	"	"	"
10,463,186 60	11,680,875 48	12,602,588 93	13,517,953 31	14,051,400 28	1,133,446 97
a) 227,203 78	a) 103,932 96	a) 65,658 54	a) 84,345 44	a) 3,793 10	a) — 80,552 34
166,699,514 48	167,793,992 54	168,677 371 57	169,611,422 85	170,654,317 48	1,052,894 63
435,138,677 18	(2)(3) 472,329,939 07	(3) 719,399,621 59	(3) 719,752,092 85	729,777,642 85	"
(3) 14,700,615 41	7,734,600 "				
34,990,660 50	(4) 216,218,884 27				
"	23,116,178 25	353,371 26	10,024,650	21,738,160 "	24,738,160 "
"	"	"	"	4,180,000 "	4,180,000 "
"	"	"	"	13,193,665 38	41,553 11
13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	(7) 13,152 112 27	(9) 74,486,162 58	8,139,470 36
54,316 263 90	(5) 57,765,833 19	62,015,558 56	66,316 692 22	(10) 902,260 39	a) 113,398 31
a) 292,039 02	a) 821,073 03	a) 788 937 82	a) 878,871 08		
(1) 552,540,189 15	(3) 700,548,451 97	(3) 795,659,416 39	(3) 810,155,318 42	847,369,510 20	37,213,191 78
10,104,072 66	(6) 9,434,647 41	9,781,577 97	10,178,036 19	(11) 8,120,228 05	— 2,048,808 14
"	a) 6,903 94	a) 80,795 07	a) 61,887 14	a) 52,709 95	a) — 9,177 19
10,104,072 66	9,441,551 35	9,842,173 04	10 239 923 33	8,181,933 "	— 2,07 985 33
39,369,991 73	40,399,584 92	42,710,961 08	45 439,144 71	46,907,108 74	1,467 964 03
11,341,429 55	11,729,052 22	11,369,380 38	12,845,287 95	13,311,999 93	466,711 98
246,612,636 02	260,793,192 30	277,032,190 19	291,374,984 54	318,336,501 12	28,961,516 58
(3) 67,732,138 24	(3) 90,107,597 20	(3) 90,107,597 20	(3)(8) 90,693,929 61	90,693,929 61	"
(1) 413,745,774 26	(3) 350,900,789 59	(3) 367,139,87 39	(1) 382 270,914 15	409,232 430 73	28,961,516 58
1,485,376,116 56	1,775,364,078 77	1,815,040,473 09	1,882,681,841 26	1,941,299,985 86	78,708 134 60
18,970,475 72	19,076,721 12	19,802,473 39	20,208,840 09	(12) 20,414,145 32	205,305 23
a) 491,475 67	a) 1,006,685 88	a) 944,139 97	a) 1,242,440 21	a) 1,919,585 34	a) 677,145 13
1,604,838,067 95	1,795,447,465 77	1,835,787,085 45	1,884,031,111 56	1,963,823,698 52	79,590,584 96
13,718,862 01	20,482,294 08	19,071,687 41	21,232 163 22	29,267,910 06	8,037,768 84
6,214,232 86	6,233,819 43	6,283,839 62	6,114,570 70	(13) 4,975,413 34	— 1,339,167 36
1,484,904,953 08	1,708,731,351 66	1,810,431,558 42	1,886,486,377 64	1,929,380,333 12	72,893,975 48

(6) Déduction faite de fr. 1,037,531-39 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897.
 (7) Y compris une somme de fr. 50,180-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie, pendant sa gestion pour compte de l'État, en 1897.
 (8) Y compris une somme de fr. 2,699-41, remboursée au Grand Central Belge pour acquisition de matériel en extension pendant sa gestion pour compte de l'État, en 1897.
 (9) Y compris une somme de fr. 41,553-11, remboursée au Grand Central belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie pendant sa gestion pour compte de l'État, en 1898.
 (10) Y compris fr. 2,315,566-52 pour la ligne de Hesbaya-Condruz, rachetée en 1900.
 (11) Déduction faite de fr. 2,513 546-52.
 (12) Y compris une somme de fr. 50,520-29, montant des intérêts Intercaféaires afférents à la ligne de Landen-Saint-Trond en 1896, soustraite du capital, à cette époque, et rajoutée au capital en 1900, ensuite de la reprise de l'exploitation de cette ligne par l'État.
 (13) Déduction faite de la somme de fr. 1,361,892-99, valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, comprise dans les amortissements indirects depuis 1886 et réintroduite dans le capital utile en 1900 ensuite du rachat de la ligne de St Trond à Hasselt.

N° XIV. — *Comparaison des résultats financiers pendant la dernière période quinquennale (1896-1900) et la dernière année (1895) de la période précédente.*

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Recettes brutes	154,467,350 54	162,931,764 88	188,137,185 83	191,584,178 70	201,229,218 83	209,194,314 36
Dépenses d'exploitation (1)	90,436,342 48	91,857,285 30	109,904,349 56	112,902,678 62	118,661,088 59	140,428,194 93
Charges des capitaux						
{ Intérêts	46,236,244 57	48,843,347 03	54,668,791 97	55,147,855 62	56,543,214 94	58,485,732 78
{ Amortissement progressif . .	4,909,833 04	5,211,882 36	6,409,683 27	6,348,613 99	6,650,355 65	6,995,082 41
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes	5,363,113 98	5,509,680 33	5,723,068 07	5,340,433 56	5,749,948 44	4,945,448 56
Dépenses totales.	146,885,503 77	151,092,465 02	176,405,892 87	179,739,281 79	187,604,604 32	210,854,458 71
Soldes						
{ actifs	7,581,846 74	11,839,599 86	11,731,292 96	11,844,896 94	13,624,614 51	„
{ passifs	„	„	„	„	„	1,660,447 37
Intérêts actifs de banque en compte courant avec le Trésor et portés au bilan pour mémoire . .	7,675,299 74	8,560,971 05	8,720,472 43	9,398,668 28	10,145,882 39	10,706,904 48
Soldes actifs y compris les intérêts actifs ci-dessus	15,257,146 48	20,400,570 91	20,451,765 39	21,243,565 49	23,770,496 90	9,046,756 84

(1) Voir renvoi (1) imprimé au bas du tableau V.

N° XV. — *Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1896-1900) et de la dernière année (1898), de la période précédente.*

N° XV. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1896-1900) et de la dernière année (1895), de la période précédente (*).

		1893.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.			
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, au 31 décembre.	double voie.	1,335,880	1,381,068	1,406,315	1,461,975	1,547,821	1,592,222			
	simple voie.	1,986,775	1,956,956	1,954,548	2,531,489	2,511,677	2,467,861			
Ensemble.		3,322,654	(1) 3,338,024	(1) 3,340,663	4,013,462	4,059,498	4,060,083			
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes appartenant à l'État.	double voie.	1,172,240	1,219,418	1,244,074	1,297,804	1,319,787	1,424,895			
	simple voie.	1,781,429	1,781,170	1,729,154	2,531,824	2,295,055	2,531,562			
	Ensemble.	2,953,669	(2) 2,070,589	(2) 2,973,228	3,629,628	3,672,842	3,776,158			
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.		5,398,799	(3) 5,550,407	(3) 5,340,040	4,005,914	4,059,594	4,060,083			
Mètres courants de rails	en acier	voies principales.	de 52 kilog. par mètre.	2,119,199	2,384,370	2,613,474	2,725,066	2,727,485	2,728,268	
			de 40 — — — — —	"	"	"	"	"	455,225	
			de 37 à 39 kilog. — — —	0,194,605	0,127,895	5,976,512	7,067,085	7,409,458	7,098,119	
		voies de garage, de chargement et de déchargement.	de 34 kilog. et moins par mèt.	28,621	21,532	15,818	125,989	187,155	255,485	
			de 52 kilog. par mètre.	9,870	12,048	12,117	24,710	25,569	27,558	
			de 40 — — — — —	"	"	"	"	"	40	
			de 37 à 38 kilog. — — —	1,816,870	1,896,546	2,005,144	2,261,652	2,452,555	2,555,015	
			de 34 kilog. et moins par mèt.	248,677	249,517	251,057	284,685	295,505	329,774	
			de 52 kilog. par mètre.	2,129,078	2,596,427	2,655,591	2,747,776	2,752,822	2,755,806	
		en général.	de 40 — — — — —	"	"	"	"	"	455,265	
			de 37 à 38 kilog. — — —	8,011,475	8,024,241	7,981,456	9,528,717	9,841,971	9,655,154	
			de 34 kilog. et moins par mèt.	277,298	270,669	264,855	408,074	482,640	565,259	
		en fer	voies principales.	de 37 à 38 kilog. par mètre.	769,508	702,686	655,095	670,927	555,588	422,547
				de 34 kilog. et moins — —						
			Voies de garage, de chargement et de déchargement.	de 37 à 38 kilog. par mètre.	1,819,505	1,854,099	1,792,471	1,998,152	1,976,275	2,001,144
de 34 kilog. et moins — —										
en général.	de 37 à 38 kilog. par mètre.		2,588,815	2,556,785	2,447,566	2,669,079	2,511,665	2,423,491		
	de 34 kilog. et moins — —									

Consommation annuelle de rails d'acier	} quantités totales (tonnes).		14,458	15,117	15,641	15,000	12,000	24,000	
		} sommes totales dépensées		1,809,000	1,840,000	1,856,500	1,762,560	1,550,000	3,060,000
			} prix moyen par tonne.		125,29	121,71	118,69	117,50	127,50
Nombre de billes en bois existant dans les voies	} chêne	voies principales		5,472,468	5,024,245	5,639,119	6,473,216	6,624,556	6,655,510
		voies accessoires.	1,587,067	1,605,596	1,649,810	2,444,825	2,494,917	2,627,550	
		Ensemble.	7,059,535	7,229,641	7,508,929	8,920,041	9,119,475	9,282,840	
	} sapin	voies principales.	101,988	55,450	57,586	65,285	55,753	44,750	
		voies accessoires.	257,587	251,107	248,158	255,760	216,941	247,040	
		Ensemble.	359,575	506,557	505,544	319,045	500,694	291,790	
} hêtre	voies principales.	17,426	17,177	17,185	18,441	18,425	21,025		
	voies accessoires.	"	855	855	895	956	956		
	Ensemble.	17,426	18,012	18,020	19,356	19,379	21,981		
Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0 ^m .25 sur 0 ^m .14 acquises dans l'année.			5,58	5,71	6,04	5,89	6,15	6,02	
Longueur des voies (simples) sur longrins et traverses métalliques	} voies principales (mètres courants)		86,605	84,097	75,559	98,622	94,250	78,982	
		} voies accessoires (—)		178,797	169,479	162,229	169,057	175,499	161,620
			Ensemble (—)	265,400	253,576	257,588	267,679	267,749	240,602
Longueur des lignes armées	} du block-system (—)		1,105,746	1,108,151	1,157,988	1,154,555	1,154,555	1,190,555	
		} de grosses sonneries (—)		626,791	659,141	668,205	722,844	722,844	716,844
			munis de barrières manœuvrées sur place et à la main.	2,799	2,791	2,780	5,542	5,527	5,512
Nombre de passages à niveau.	} — — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance.		751	727	707	869	888	857	
		} ouverts et non surveillés.		1,505	1,501	1,507	2,050	2,023	1,990
			Ensemble.	5,055	5,019	4,994	6,441	6,419	6,359
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau			2,550,655	2,455,374	2,441,154	2,858,850	2,925,484	2,931,158	
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année			41	15	20	27	28	60	
Nombre de raccordements et gares privées			874	889	901	1,061	1,120	1,158	
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État			46	40	51	67	77	81	
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales			58	44	45	62	64	68	
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux			9,618,417	11,091,758	12,322,552	13,414,965	14,500,187	15,747,414	

(*) Ce tableau ne contient pas les situations et résultats afférents aux gestions provisoires pour compte de l'État, des lignes rachetées en 1896 et en 1897. Pour la période de ces gestions provisoires, consulter les renvois 2 à 5, 8 et 9 au bas de l'annexe XVIII.

(1) Cette longueur effective à fin décembre 1896 et 1897 est respectivement de 5,50k.6 et de 5,992k.2 si l'on tient compte des lignes rachetées en 1896 et 1897.

(2) — — — — — de 5,145k.5 et de 5,608k.4 — — — — —

(5) — — — — — moyenne en 1896 et en 1897 de 5,502k.1 et de 5,991k.6 — — — — —

N° XVI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1896 à 1900), et de la dernière année (1895) de la période précédente (*)*.

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Nombre de locomotives.	2,150	2,157	2,257	2,371	2,617	2,690
— de voitures automotrices.	54	54	54	59	59	54
— de tenders (indépendants de la locomotive).	1,558	1,421	1,507	1,705	1,780	1,854
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	4,281	4,490	4,527	4,875	5,105	5,305
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, wagons fermés pour petits colis, boxés, etc.)	1,442	1,554	1,548	1,892	1,841	1,858
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	»	»	»	»	12	12
— de voitures remorquées —	»	»	»	»	12	12
— de wagons à marchandises.	45,022	46,075	48,788	57,801	59,058	62,700
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,568	1,485	1,477	1,49	1,510	1,522
— de bâches.	16,144	17,199	17,626	22,574	20,828	20,725
Parcours kilométri- que des locomotives de l'État						
{ productif de recettes. { trains de voyageurs	25,264,525	26,097,542	27,561,960	30,165,737	35,551,992 ⁽¹⁾	34,781,112 ⁽¹⁾
{ trains de marchandises.	20,721,540	22,116,792	23,837,825	25,574,591	27,864,787	29,752,859
{ pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	12,784,948	15,592,552	14,852,489	15,741,382	17,456,125	18,520,000
Consommation de charbon des locomotives						
{ quantités (tonnes)	799,515	827,850	914,648	993,052	1,135,915	1,268,019
{ prix moyen par tonne.	7 18	7 29	8 15	9 16	11 15	17 79
{ dépenses	5,742,564	6,057,117	7,455,149	9,094,535	12,805,140	22,558,452
Consommation de charbon par locomotive- kilomètre en général.						
{ quantités (kilogr.)	15 60	15 59	15 81	15 89	14 64	15 28
{ dépenses	0,098	0,098	0,112	0,127	0,165	0,272

[N° 206.]

(116)

A

Nombre annuel de trains	}	de voyageurs	644,375	712,396	745,025	791,614	896,671	927,019	
		de marchandises.	404,665	485,011	521,548	570,166	644,566	669,705	
		de service.	18,712	50,094	26,668	28,209	26,867	28,570	
Parcours des trains, productif de recettes.	}	voyageurs.	24,892,610	25,652,270	26,867,759	29,461,211	52,458,418 ⁽¹⁾	53,677,875 ⁽¹⁾	
		marchandises	17,585,472	18,391,609	19,584,421	21,200,297	25,070,404	24,458,857	
Parcours des trains de service			450,107	407,620	346,224	559,555	468,890	404,172	
Éclairage	électrique.	nombre d'installations.	52	52	55	55	57	40	
		— de lampes à arc.	815	874	1,055	1,507	1,459	1,892	
		— de lampes à incandescence.	2,509	2,400	2,679	5,566	5,804	4,026	
		— total de foyers.	5,124	5,274	5,752	4,875	5,265	5,718	
			intensité totale des foyers, en ampères.	9,422 4	10,067 6	11,798 5	14,401 5	16,185 6	18,554 6
	gaz	nombre de becs	25,995	24,475	24,786	25,505	25,710	26,059	
		consommation totale, en mètres cubes	5,899,451	5,825,578	5,852,812	5,865,455	5,625,926	5,425,075	
		dépense totale	717,241	696,145	692,645	682,204	656,705	689,525	
	pétrole	quantités consommées, en litres	2,711,755	5,504,902	5,622,156	4,176,689	4,875,294	5,250,504	
		dépense totale	225,076	287,526	598,457	542,970	755,561	876,854	
huile de colza épurée.	quantités consommées, en kilog.	456,558	475,615	505,458	560,102	607,267	624,045		
	dépense totale	210,489	242,515	322,605	516,010	294,059	574,427		
Graissage (huiles, suif et graisses).	}	consommation totale, en kilog	1,505,744	1,716,595	1,902,625	2,155,495	2,450,841	2,728,256	
		dépense totale	282,825	541,459	414,545	444,118	465,502	615,528	
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel			15,253,419	14,245,476	16,998,089	19,472,349	20,672,504	25,744,902	

(*) Ce tableau ne contient pas les situations et résultats afférents aux gestions provisoires pour compte de l'État, des lignes rachetées en 1896 et 1897.

(1) Non compris 13,991 kilomètres en 1900 et 6,906 kilomètres en 1899 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 272,666 kilomètres en 1900 et 92,241 kilomètres en 1899 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

N° XVII. — *Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière*

	UNITÉ.	1895.		1896.		
		MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur. . .	Voyages	87,931,154	58,328,829 58	75,182,085	40,565,778 95
	Services mixtes . . .	»	6,410,015	5,225,808 82	6,415,115	5,456,923 47
	— internationaux. . .	»	2,876,051	6,856,981 25	5,081,592	7,037,100 71
	Surtaxes pour trains et voitures de luxe.	—	»	»	»	»
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Roussu.		Voyages	»	»	»	»
Ensemble. . .		—	76,937,198	50,411,389 43	82,676,592	52,877,800 11
Bagages. . . .	service intérieur. . .	Quintaux	217,001	667,671 46	227,122	717,455 08
	— mixtes . . .	»	50,700	65 800 54	29,674	69,592 85
	— internationaux. . .	»	122,752	901,832 68	129,910	956,670 26
	Ensemble. . .	»	370,523	1,635,394 68	386,706	1,723,496 17
Petites marchandises.	service intérieur. . .	Quintaux	2 502 106	7,021 187 55	2,647,246	7,428,696 57
	— mixtes . . .	»	499,556	951,051 60	548,415	1,022,454 88
	— internationaux. . .	»	771,218	2,065,577 76	783,045	2,046,974 76
	Ensemble. . .	»	3,772,680	10,015,816 71	3,960,706	10,498,126 21
Grosses marchandises.	service intérieur. . .	Fonnes.	15,501,269	47,801,545 55	16,610,975	50,375,941 81
	— mixtes . . .	»	5,542 972	11,668,240 53	6,162,555	12,815,733 87
	— internationaux. . .	»	8,084,814	26,852,568 09	8,759,490	26,616,479 76
	Ensemble. . .	»	29,729,055	86,302,149 99	31,512,816	90,006,157 44
Finances . . .	service intérieur. . .	Groupes.	566,476	206,933 52	599,459	218 916 05
	— mixtes. . . .	»	154,982	16,888 96	172,621	18,546 99
	— internationaux. . .	»	175,612	52,202 24	172,174	51,945 11
	Ensemble. . .	»	895,070	256,026 72	944,254	269,436 18
Équipages. . .	service intérieur. . .	Voitures	1,138	48,922 26	1,205	51 761 70
	— mixtes. . . .	»	96	5,047 65	103	5,546 82
	— internationaux. . .	»	525	11,417 16	521	11,525 50
	Ensemble. . .	»	1,557	63,387 05	1,629	66,433 82
Chevaux et bestiaux	service intérieur. . .	Expédit.	58,809	1,153,890 47	41,125	1,220,802 19
	— mixtes . . .	»	10,105	79,238 45	11,078	87,017 44
	— internationaux. . .	»	15,274	555,195 98	15,168	552,499 09
	Ensemble. . .	»	62,246	1 568,324 88	65,369	1,640,378 72
Autres produits .	Tickets d'entrée dans les stations.	—	»	171,255 90	»	182,593 60
	Produits extraordinaires.	—	»	5,976,564 01	»	5,085,429 45
	Produits divers . . .	—	»	67,065 14	»	87,111 56
	Ensemble. . .	—	»	4,214,861 05	»	3,352,934 61
Recettes totales. . .		Francs.	»	154,467,350 51	»	160 434,763 26
Recette moyenne par voyageur embarqué . .		—	0 66		0 64	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.		—	2 90		2 86	
Nombre de stations, haltes, point d'arrêt, etc., au 31 décembre		—	1,015		1,022	

(*) Ce tableau ne comprend pas les résultats afférents aux gestions provisoires, pour compte de l'Etat, des lignes rachetées en 1896 et
1) L'absence d'indications relatives au mouvement d'expéditions « finances » résulte de ce que cette rubrique comporte, outre les

période quinquennale (1896-1900) et de la dernière année (1895) de la période précédente ().*

1897.		1898.		1899.		1900.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
80,888,861	42,899,521 79	91,405,026	46,181,002 11	105,064,561	49,770,418 02	111,162,272	51,559,870 99
7,128,189	5,875,817 52	7,225,918	5,885,868 61	7,140,966	5,869,297 06	7,451,185	6,255,151 64
5,542,795	8,532,097 51	5,528,100	7,009,759 12	5,775,611	8,782,671 42	4,505,914	10,375,178 90
"	32,408 "	"	"	"	100,052 67	"	258,605 60
"	"	"	"	277,282	10,100 55	810,677	159,814 45
91,359,843	57,160,274 65	101,957,734	59,977,629 84	114,858,223	64,631,570 72	123,710,046	68,566,602 64
254,185	716,541 20	252,585	806,627 98	268,015	850,018 01	270,451	818,591 63
50,703	70,651 98	26,875	68,841 50	25,912	64,158 24	21,618	67,166 26
145,993	1,060,615 56	157,605	1,020,809 96	135,561	1,114,408 75	179,179	1,241,765 62
408,879	1,877,608 13	416,841	1,896,282 30	447,516	2,028,675 "	474,228	2,157,523 51
2,725,581	7,700,272 05	5,106,293	8,861,457 92	5,428,277	9,889,828 89	5,496,379	9,087,573 82
546,084	1,050,251 25	474,451	920,677 84	418,100	897,076 02	428,591	805,256 13
801,554	2,192,515 05	771,514	2,402,491 90	817,918	2,705,921 69	869,896	2,984,816 98
4,070,999	11,033,038 33	4,352,043	12,187,610 66	4,694,385	13,492,827 50	4,894,676	13,835,678 95
17,046 580	55,107,287 20	20,578,395	60,530,754 77	25,016,710	67,551,786 34	25,125,616	67,795,020 09
6,056 756	13,162,089 04	5,401,715	11,558,255 08	4,855,551	11,242,458 65	4,800,186	11,194,575 58
9,462,076	28,508,016 26	9,089,018	51,259,250 21	11,550,974	55,181,659 58	13,156,940	58,811,479 56
33,745,401	94,778,292 59	35,970,176	103,129,218 06	39,433,018	113,768,904 37	41,062,742	117,799,075 23
(¹)	229,602 76	(¹)	261,261 07	(¹)	291,485 02	(¹)	495,470 75
(¹)	19,051 20	(¹)	16,700 78	(¹)	16,272 67	(¹)	16,205 36
(¹)	51,211 51	(¹)	37,491 05	(¹)	42,226 04	(¹)	46,578 69
(¹)	282,868 27	(¹)	315,453 50	(¹)	349,981 73	(¹)	356,261 78
1,722	51,281 00	1,962	61,765 67	2,593	68,910 59	2,504	69,582 44
97	5,457 81	156	5,015 68	105	2,956 42	168	2,925 92
488	12,150 55	515	13,292 28	610	14,071 05	815	16,511 26
2,307	69,849 43	2,631	78,071 63	3,108	86,817 86	3,517	88,829 62
44,544	1,280,284 98	49,720	1,456,817 76	55,425	1,625,554 68	58,184	1,636,468 49
10,408	89,583 09	10,198	78,555 56	8,445	76,546 97	7,872	70,021 80
9,255	536,159 84	10,596	599,247 79	12,000	459,554 75	12,217	484,841 79
63,905	1,725,807 91	70,314	1,925,421 11	75,930	2,141,216 38	77,973	2,197,332 08
"	197,517 "	"	208,134 80	"	222,201 50	"	255,549 70
"	3,219,744 06	"	4,155,916,78	"	4,159,542,24	"	5,861,752 56
"	67,727 48	"	79,919 80	"	86,481 75	"	97,943 27
"	3,484,988 54	"	4,441,971 38	"	4,739,225 27	"	4,193,016 53
"	170,412,727 85	"	183,950,658 48	"	201,229,218 83	"	209,154,311 34
0 02		0 59		0 56		0 58	
2 81		2 87		2 89		2 87	
1,052		1,205		1,255		1,266	

en 1897
expédition de finances, proprement dites, celles d'objets d'art, d'objets précieux, etc., (taxes au poids et à la valeur cumulées).

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

	DATES des reprises.	1900.			1899.
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites directement par l'État . . .	—	686,263	(¹) 209,082	895,345	881,307(²)
B. — — — à forfait pour son compte	—	69,723	619,554	719,277	720,412(²)
Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,366	»	24,366	24,366(²)
Luxembourg	1 janv. 1873	235,860	72,607	308,467	308,458(²)
Bassins-Houillers.	1 janv. 1871	194,393	422,841	617,234	617,051(²)
Pepinster à Spa.	16 sept. 1872	»	12,508	12,508	12,508(²)
Dendre-et-Waes.	9 juin 1853	100,095	1,642	101,737	102,935(²)
Lignes des Flandres	1 janv. 1878	22,698	207,779	230,477	231,064(²)
Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	»	9,241	9,241	9,241
Anvers à la frontière néer- landaise.	1 juillet 1880	26,910	»	26,910	26,910(²)
Marbehan à Virton	15 mars 1881	»	32,012	32,012	32,012(²)
C. Lignes rachetées.	1 mars 1882	»	38,607	38,607	38,607(²)
Lierre à Turnhout	1 janv. 1896	13,568	36,132	49,700	49,700
Anvers à Gand (³).	1 janv. 1897	»	18,746	18,746	18,746
Gand à Eecloo (⁴).	1 janv. 1897	»	305,898	428,702	428,702
Grand-Central belge (⁵)	1 janv. 1896	»	116,495	116,495	116,58(²)
Liégeois-Limbourgeois (⁶)	1 juillet 1898	»	3,594	3,594	3,594
Sichem à Montaigu	7 sept. 1897	»	32,729	32,729	32,729(²)
Plateaux de Herve (⁷)	1 janv. 1900	»	74,228	74,228	»
Hesbaye-Condroz (⁸)	1 janv. 1899	17,913	»	17,913	17,913
Liège-L. à la front. holland.	1 juil. 1900	»	47,867	47,867	»
Saint-Trond à Hasselt (⁹).					
		668,607	1,492,926	2,161,533	2,071,123(²)
Longueur totale des lignes appartenant à l'État		1,424,593	2,351,562	3,776,155	3,672,842(²)
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes ou loyer.					
Tournai à Jurbise.	14 juillet 1847	44,099	»	44,099	44,099(²)
Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	44,378	»	44,878	44,878(²)
Braine-le-Comte à Gand.	29 janv. 1867	55,404	»	55,404	55,809(²)
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(²)
Hesbaye-Condroz (⁷).	22 nov. 1875	»	»	»	74,228(²)
Eecloo à Bruges (⁸).	1 janv. 1897	»	26,558	26,558	26,500
Landen à Hasselt (¹⁰)	1 janv. 1897	»	»	»	28,153(²)
		160,515	83,751	244,266	346,994(²)
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (¹¹)	»	6,114	4,798	10,912	10,912
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (¹²).	»	1,000	27,750	28,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État	»	1,592,222	2,467,861	4,060,083	4,059,498

(1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 40k.286, donnée en jouissance en 1856 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt par le Grand Central belge, pour compte de l'État, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898 et directement par l'État, jusqu'au 1^{er} juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.

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

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

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

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

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

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

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

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

(10) Comprenant les sections de Landen à Saint-Trond et de Saint-Trond à Hasselt. (Voir les renvois 1 et 8.)

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

(12) Sections de Deynze à Thieft, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Piequery. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1893.)

(²) Chiffres rectifiés.

N° XIX.—*Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1900 et 1899.*

A. Rails et billes.

		1900.			1899.	
		Voies principales	Voies accessoires	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	2,728,208	27,558	2,755,800	2,752,822
		» de 40.6 »	455,223	40	455,263	»
		» de 38 »	7,098,419	2,555,015	9,653,434	9,841,971
		Hilff de 29 kilog.	704	225,819	226,555	222,167
		divers de 7,18,23,30,33 et 34 k.	234,721	105,055	558,676	260,475
	Ensemble.	10,517,693	2,912,507	13,429,462	13,077,435	
	Rails en fer	422,547	2,001,144	2,423,491	2,511,065	
	Total.	10,959,442	4,915,511	15,882,955	15,589,096	
Nombre.	Billes	en chêne	6,635,510	2,627,530	9,262,840	9,119,473
		en sapin	44,750	247,040	291,790	500,604
		en hêtre	21,025	930	21,981	19,579
		Total.	6,721,085	2,875,526	9,596,611	9,450,546

B. Voies métalliques.

Longueur de voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1900.			1899.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff	5,546	103,437	108,683	106,802	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	598	598	788	
Traverses Do Soignies	»	4,059	4,059	4,059	
— Wautherin	25,065	44,232	69,297	81,349	40k.17 par traverse.
— A en acier, mod. Post.	33,855	5,423	39,278	52,320	Type néerl. 76 k. par traverse.
— B — Braet.	14,310	4,521	18,831	17,219	Type néerl. 76 k. par traverse.
— C — Bernard.	3,206	2,650	5,856	8,192	Type néerl. 105 k. par traverse.
ENSEMBLE.	78,932	161,620	240,602	267,729	

(1) Mètres courants de voie simple.

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

		Longueur.	En p. %.
Pentes et rampes . . .	} au-dessus de . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,651,257 46.80
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre.	1,020,695 18.15
		10 — 15 — —	540,054 9.61
		15 — 20 — —	308,806 5.49
		20 — 30 — —	43,412 0.77
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.	117,164 2.08	
Paliers		961,187	17.10
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XVIII)		29,750	»
		(¹) 5,052,505	100. »
Alignements droits		3,709,774	65.98
Courbes à rayon . . .	} de plus de . . .	de 200 mètres et moins	32,047 0.58
		200 à 500 mètres.	71,930 1.28
		500 à 500 —	425,927 7.54
		500 à 700 —	208,544 3.70
	700 mètres	1,175,924 20.92	
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XVIII)		29,750	»
		(¹) 5,052,505	100 »

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

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		Nombre de stations, de bifurcations et de traversées vicinales pourries		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du lock system.	de groses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord.	145,995 ^m	97,458 ^m	37	26	5	17	15
Liège	120,696	154,514	38	95	14	25	28
Gand	214,598	72,529	44	112	1	10	25
Tournai.	130,712	82,595	51	77	12	9	25
Mons	85,845	57,359	05	56	»	22	25
Bruxelles-Midi.	104,562	93,992	38	61	5	6	19
Charleroy.	35,757	58,620	75	65	7	12	16
Namur	115,459	55,555	27	72	5	11	21
Arlon	129,872	69,608	17	61	10	8	11
Amers	95,841	»	50	71	»	6	18
Hasselt	»	15,574	20	50	»	4	5
	1,190,555	716,844 ^m	426	722	55	128	200

(¹) Non compris les 2,655,955 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XXI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1900.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
1	Malines à Anvers	Contich (Est) et Duffet .	Sentier n° 31	•
2	Manage à Wavre	Manage	Passage à niveau : — n° 2 (privé)	»
3	Louvain à Court-St-Etienne.	Weert-St-Georges et Florival.	— n° 12, chemin de Nethen à Weert-St-Georges.	282 87
4	Id.	Id.	— n° 12 ^{bis} (privé)	»
5 et 6	Schaerbeek à Louvain	Cortenbergh et Velthem.	— n° 10' et 11' (chemins de campagne).	»
7	Malines à Termonde	Londerzeel (Ouest) et Capelle-au-Bois.	— n° 26 (chemin d'exploitation).	286 80
8	Id.	Id.	— n° 27 (id.)	1,390 63
9	Id.	Id.	— n° 28 (id.)	»
10	Id.	Id.	— n° 29, route de Londerzeel à Capelle-au-Bois.	»
11	Id.	Id.	— n° 34 (chemin d'exploitation).	»
12	Id.	Malderen	— n° 39 (id.)	»
13	Londerzeel à Alost	Londerzeel (Est) et Steenhuffel.	— n° 1, Meerstraat	392 73
14	Id.	Id.	— n° 2, Brusselschestraat	392 73
15	Id.	Id.	— n° 3 (chemin de campagne).	»
16	Id.	Id.	— n° 4 (sentier)	»
17	Id.	Id.	— n° 5, Linden	203 73
18	Id.	Id.	— n° 6, Lindenstraat	»
19	Id.	Id.	— n° 7, Gangendries	»
20	Malines à Louvain	Haecht	— n° 19 (sentier Bo-chveld).	»
21	Luttre à Couillet	Luttre	— n° 103 (chemin de Cossuwelle).	2,226 50
22	Embranchement des puits n° 8 et 10 de Monceau-Fontaine.	Forchies	— n° 34 (chemin d'exploitation).	»
23	Id.	Id.	— n° 33 (chemin de Forchies à La Marche)	»
24	Embranchement de la Providence à La Planche.	Monceau et Dampremy.	— n° 2, route de Marchienne à Dampremy	1,022 »
25	Id.	Id.	— n° 3, route de Mons à Charleroy.	255 50
26	Berzée à Lanefte	Berzée et Lanefte	— n° 1 (privé)	»
27	Denderleeuw à Audenarde.	Herzele et Soltegem	— n° 42 (chemin d'exploitation).	»
28	Denderleeuw à Grammont.	Ninove et Santbergen	— n° 66 (id.)	202 »
29 à 33	Bruges à Blankenberghe	Bruges et Blankenberghe	— n° 9, 10, 28, 30, 31, 33, 34, 38, 37, 39, 41 à 43, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 55, 57, 59, 61, 63 et 64.	864 »
36	Tirlemont à Ans	Bierset et Ans	Chemin d'Awaus à Loncin.	»
37	Landen à Ciney	Hannut et Avennes	Passage à niveau : — n° 3, chemin de Villers-le-Peuplier à Avennes.	»
38	Angleur à Marloie	Barvaux et Melreux	— n° 39, route de Barvaux à Marche	661 43
39	Mons à Quiévrain	Boussu et Thulin	— n° 123 (sentier)	»
60	Ath à Grammont	Rebaix	— n° 126	952 20
			TOTAL . . fr.	9,283 27

N° XXII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1900.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.	
de 52 kilog.	* 884,240 »	95,680 »	4,440 »	984,060 »	
Rails { en acier } { de 40.6 —	1,088,595 »	»	»	1,088,595 »	
	212,085 »	4,549,899 »	327,001 »	4,988,985 »	
	40,523 »	736,697 »	753,467 »	1,500,687 »	
en fer.					
Billes en bois.	725,742 »	767,054 »	210,155 »	1,708,951 »	
Traverses métalliques	756 »	177,284 »	42,021 »	220,061 »	
Bois spéciaux.	746,438 »	100,770 »	8,346 »	855,554 »	
Voies { Rails.	»	35,446 »	15,752 »	50,868 »	
	{ Longrines	»	7,318 »	3,381 »	40,699 »
Croisements et traversées { renforcés.	288,958 »	84,402 »	3,737 »	376,797 »	
	{ ordinaires	749,739 »	379,423 »	46,463 »	1,145,325 »
Excentriques { on rails renforcés	217,053 »	46,749 »	»	263,802 »	
	{ en rails ordinaires	220,067 »	242,605 »	8,824 »	471,496 »
Plaques tournantes	436,660 »	116,027 »	27,951 »	580,638 »	
Ponts à peser.	72,770 »	51,302 »	12,038 »	136,110 »	
Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc.	renforcés	* 551,228 »	34,562 »	6,699 »	592,489 »
	ordinaires.	1,236,088 »	799,489 »	154,798 »	2,210,375 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	232,445 »	104,005 »	43,690 »	380,140 »	
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	1,125,098 »	286,456 »	158,846 »	1,570,400 »	
Totaux. . . fr.	8,818,455 »	5,514,238 »	4,773,009 »	16,405,702 »	
Vendus { restant à livrer. fr.	»	»	358,257 84	358,257 84	
	et payés. { Hv. (pr mém.), 653,891 80 fr.	»	»	»	
Solde actif.	8,818,455 »	5,514,238 »	4,414,751 16	15,747,444 16	

* La valeur totale de ces matériaux neufs de type renforcé s'élevait à la somme de 1,435,468 fr., dont 14/52, soit 386,472 francs, représentant la plus-value sur les matériaux de type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

N° XXIII. — *Effectif du matériel de traction et de transport.*

N° XXIII — Effectif du matériel

		1890	1899		
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales	Locomotives	à voyageurs	710	677
			à marchandises	907	871
			de gare	555	525
		Locomotives pour fortes rampes.	à voyageurs express	59	59
			à marchandises	555	537
	Total.		<u>2,542</u>	<u>2,469</u>	
	pour les lignes secondaires	Locomotives	fourgons (partie « moteur »)	46	46
			tenders pour fortes rampes	102	102
		Voitures à vapeur	(partie « moteur »)	49	54
			— électriques automotrices (id. id.)	5	5
Total.		<u>202</u>	<u>207</u>		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)		12	12	
		Ensemble des moteurs ⁽¹⁾ ⁽²⁾		<u>2,756</u>	<u>2,688</u>
Tenders indépendants ⁽³⁾		<u>1,834</u>	<u>1,750</u>		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽⁴⁾	pour les lignes principales.	Voitures ⁽⁵⁾	1 ^{re} classe	175	248
			2 ^e —	1,248	906
			3 ^e —	2,447	2,377
		Fourgons à bagages.	mixtes	594	520
			— chaudières	956	958
		Voitures.	cellulaires	2	2
			funéraires	19	19
			postales	9	9
		Wagons fermés pour petits colis	71	69	
		Wagons fermés pour équipages	404	404	
	Boxes et wagons pour chevaux	148	148		
	Boxes et wagons pour chevaux	195	195		
	Total ⁽⁴⁾		<u>6,065</u>	<u>5,855</u>	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 ^{re} classe	—	—
			2 ^e —	174	167
			3 ^e —	503	505
			mixtes	125	154
fourgons		147	149		
Fourgons à bagages indépendants.		21	21		
— — adhérents aux locomotives.		46	46		
Voitures à vapeur (partie « voiture »)		49	54		
— électriques automotrices (partie « voi- ture »)	5	5			
Total.		<u>1,068</u>	<u>1,079</u>		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)		12	12	
		Voitures remorquées	12	12	
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS ⁽⁴⁾		<u>7,135</u>	<u>6,956</u>		

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

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

(3) Y compris 5 voitures pour malades.

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

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1900.	1899.
Fourgons	1 1/2	985	970
	5	250	231
Wagons fermés	7 et 17 1/2	4	6
	10	10,422	10,403
	15	994	292
— pour coton et laine	10	1,504	1,504
— — — — —	15	100	100
— pour coke, laine et minerais	10	2,014	2,004
— — — — —	12	1,888	1,903
— — — — —	15	543	543
— pour charbon	10	20,959	21,040
— — — — —	7	658	778
— — — — —	5	579	447
— — — — —	12	7,736	7,763
— — — — —	15	9,729	6,769
— plats à 4 roues	10	2,923	2,958
— — — — —	7	28	33
— — — — —	5	1	4
— — — — —	15	787	787
— — 6 — — — — —	15	20	20
— — 8 — — — — —	20	1,158	1,160
— — 8 — — — — —	25	51	50
— — 8 — — — — —	30	7	7
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.) 6		5	5
Total pour le service commercial (1) .		62,700	59,058

Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	40	5	5
	35	5	1
— pour embranchem ^t de charbonnage. (2) 7 1/2		1,017	1,015
— dits tapissières	5	64	65
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2		146	150
— — le transport de plaques tourn. 10		17	17
— — — — — de roues	5	5	5
	10	85	77
— — transp ^t de combust. en paniers		52	32
— — vérification de ponts à peser.		14	15
— bâches à eau		12	6
— de secours		61	67
— citernes pour pétrole.		22	22
— freins pour les plans inclinés . . .		54	54
— pour transport de gaz riche . . .		8	7
Total pour les services divers (1) . .		1,522	1,510
ENSEMBLE DES WAGONS (1)		64,222	60,548

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS.

71,377 67,504

20,725 20,828

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

(2) Tonnage moyen.

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

ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1895. voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF ou 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement		A RENOUELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER.	Avance.	Arrière.	
	Extensions — Matériel neuf	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL		Changem ^t de classification.		MATÉRIEL		TOTAL.								
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé									
Locomotives.																	
1880	131	»	4	8	143	»	47	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	»			
1885	35	»	16	»	81	»	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»			
1890	71	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13			
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,130	2,144	16	»			
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,157	2,152	15	»			
1897	78	»	54	»	149	»	49	»	19	+ 100	2,267	2,220	37	»			
1898	358	»	3	»	364	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»	7			
1899	83	»	4	»	87	»	51	»	41	+ 46	2,617	2,661	»	44			
1900	110	»	8	»	118	»	55	»	45	+ 73	2,690	2,771	»	81			
Tenders (1).																	
1880	49	»	»	»	49	»	7	»	7	+ 42	832	920	»	88			
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	— 49	1,204	1,269	»	68			
1890	49	»	94	»	143	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69			
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	28			
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	33			
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»			
1898	312	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	66			
1899	82	»	11	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	116			
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,220	»	142			

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives-tenders livrées sur fonds de renouvellement, la démolition ou la fourniture d'une locomotive-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

N° XXIV (suite) — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES <small>Pour les années antérieures à 1897 voir C. R. de 1896, ann. XVIII.</small>	ENTRÉES.					SORTIES					REGISTRATION ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT		TOTAL	PREMIER établissement		A RENOUVELER		TOTAL		Existant	Devant EXISTER	Acrance	Arrive
	Extension Matériel neuf	Changement de classification	MATÉRIEL			Changement de classification	MATÉRIEL								
			neuf	transforme			mis hors de service	transforme							
Voitures automotrices.															
1880	1	»	1	»	2	»	1	»	1	+	1	11	11	»	»
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+	1	11	11	»	»
1890	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+	1	51	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	51	49	5	»
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	50	51	5	»
1899	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	51	5	»
1900	»	»	»	»	»	»	5	»	»	-	5	51	51	»	»
Voitures motrices et voitures remorquées de la ligne vicinale électrique de Mons à Boussu.															
1899	21	»	»	»	21	»	»	»	»	»	21	21	21	»	»
1900	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	21	21	»	»
Véhicules pour trains de voyageurs (1).															
1880	266	»	281	152	702	1	56	152	209	+	193	3,936	3,570	366	»
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	-	1	4,192	4,068	124	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+	51	4,726	4,665	61	»
1895	171	»	193	»	364	»	21	2	23	+	311	5,623	5,306	317	»
1896	317	»	60	»	377	»	76	»	76	+	301	5,921	5,623	301	»
1897	100	»	2	11	116	»	65	»	65	+	51	5,975	5,723	252	»
1898	783	»	»	»	783	»	91	»	91	+	692	6,567	6,506	161	»
1899	219	»	5	1	225	»	65	»	65	+	158	6,827	6,775	102	»
1900	258	»	»	»	258	»	51	»	51	+	201	7,031	6,983	48	»
Véhicules pour trains de marchandises.															
1880	3 418	»	8	331	3,757	52	355	331	711	+	3,016	31,396	31,911	»	315
1885	1	»	101	6	111	»	593	»	593	-	582	41,414	42,914	»	1,500
1890	761	»	100	21	888	»	111	9	120	+	468	43,523	44,886	»	1,063
1895	583	»	1,156	3	1,742	»	198	»	198	+	1,241	46,390	45,617	873	»
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	266	»	266	+	1,168	47,538	46,718	810	»
1897	2,148	»	1,197	55	3,400	»	628	65	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	»
1898	8,914	»	740	»	9,654	»	621	»	621	+	9,033	59,298	57,750	1 518	»
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	871	»	871	+	1,250	60,518	59,852	696	»
1900	3,627	»	621	13	4,261	»	587	»	587	+	3,671	64,222	63,479	743	»

(1) Non compris les fourgons des locomotives fourgons et les voitures adhérentes à la machine, qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et des voitures automotrices

N° XXV. — Importance du matériel de traction en 1900.

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

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL					ENSEMBLE			
	à un essieu moteur.	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs ou plus.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives- tenders.	Total.	
Nombre d'unités (1)	2	536	2,023	129	1,946	744	2,690	
Nombre d'essieux moteurs	2	1,072	6,069	516	5,437	2,222	7,659	
Puissance de traction en kilogrammes. {	En tout	4,404	1,753,065	10,922,684	795,014	10,768,437	2,706,730	13,475,167
	Par locomotive . . .	2,202	3,271	5,399	6,163	5,534	3,638	5,009
	Par essieu moteur . .	2,202	1,635	1,800	1,541	1,981	1,218	1,759
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche. {	En tout	26,920	13,619,760	74,583,465	6,508,290	69,877,815	24,860,620	94,738,435
	Par locomotive . . .	13,460	25,408	36,867	50,452	35,908	33,415	35,219
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide. {	En tout	58,400	18,584,460	68,729,700	5,053,800	70,503,960	21,922,400	92,426,360
	Par locomotive . . .	29,200	34,672	33,974	39,177	36,230	29,466	34,359
Poids moyen en kilog. des locomotives en service. {	En tout	71,750	20,894,650	77,819,265	6,553,650	77,274,755	28,064,560	105,559,315
	Par locomotive . . .	35,875	38,982	38,467	50,803	39,710	37,721	39,160

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités	1,834
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide. {	En tout 20,764,020
	Par tender 11,322
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service. {	En tout 43,178,470
	Par tender 23,543

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

N° XXVI. — *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.	AVANCE ANNUELLE exprimée EN KILOGRAMMES.	ARRIÉRÉ ANNUEL exprimé EN KILOGRAMMES.	AVANCE.
31 décembre 1874.	232,659
— 1875.	»	20,328	212,531
— 1876.	»	54,708	177,025
— 1877.	»	10,602	157,061
— 1878.	»	13,350	114,611
— 1879.	74,342	»	188,955
— 1880.	»	41,218	147,735
— 1881.	138,156	»	285,891
— 1882.	68,934	»	554,825
— 1885.	»	22,274	332,551
— 1884.	»	40,906	291,615
— 1885.	103,055	»	594,698
— 1886.	»	80,683	514,015
— 1887.	»	158,460	155,555
— 1888.	»	139,484	10,071
— 1889.	96,478	»	112,549
— 1890.	119,887	»	252,456
— 1891.	254,464	»	486,900
— 1892.	»	59,756	447,144
— 1893.	49,396	»	486,540
— 1894.	»	36,668	429,872
— 1895.	79,700	»	569,572
— 1896.	75,470	»	585,042
— 1897.	215,008	»	798,050
— 1898.	»	174,252	625,798
— 1899.	»	166,250	487,868
— 1900.	»	155,754	501,814
	1,242,888	1,173,753	
Avance	69,155		
Report des avances au 31 décem 1874.	232,659		
Avance totale	304,814		

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

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

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

N° XXVII. — 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.	Avance. VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	12,002,988	597,690	»	12,600,678	16,014,073	483,800	16,494,873	3,894,195
1885	15,254,104	1,930,094	»	17,184,198	19,447,080	2,389,521	21,836,601	4,652,403
1890	23,193,326	286,509	»	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	2,708,225
1895	26,256,704	1,243,521	»	27,500,225	30,262,403	1,832,750	32,095,153	4,594,928
1896	27,500,225	1,327,243	»	28,827,468	32,095,453	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	2,105,633	»	32,043,463	36,443,183	486,044	36,929,227	4,885,764
1899	32,043,463	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	36,861,512	549,672	37,411,184	(*) 819,536
Matériel de transport.								
1880	18,602,742	1,124,424	1,273,446	21,000,612	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,359
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,411,647	266,105	31,677,752	2,928,452
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	3,287,291
1895	37,138,248	1,417,440	1,265,268	39,820,956	47,213,864	3,611,302	50,825,166	11,334,210
1896	38,355,638	2,177,797	1,397,964	41,931,449	50,855,166	2,443,783	53,300,949	11,469,500
1897	40,133,485	1,950,864	1,389,916	43,474,265	53,300,949	3,782,541	57,083,490	13,609,225
1898	42,384,349	1,918,242	1,642,508	45,945,129	67,083,489	2,267,485	69,350,974	13,405,845
1899	44,302,621	2,397,660	1,390,980	48,091,261	69,350,974	66,875	69,417,849	11,316,588
1900	46,700,281	1,762,296	1,390,980	49,853,557	69,407,854	2,473,814	71,881,668	12,028,111

(1) Les valeurs de emploi 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 1900, il restait à fournir sur fonds de renouvellement pour fr. 1,845,758 de matériel de traction.

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

		PARCOURS ETILÉ.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.		
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.								
Matériel pour les lignes principales.	{	Locomotives à voyageurs	24,858,939	864,371	38,362	1,053,560	1,299,470	28,114,731
		— à marchandises.	3,104,912	28,315,143	332,125	3,112,037	6,461,105	41,336,242
		— de gare	191,871	340,086	6,177	233,397	5,141,778	5,916,300
Matériel pour les lignes secondaires.	{	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	3,410,855	173,649	29,072	131,781	313,182	4,058,539
		Locomotives-fourgons	1,135,963	3,256	307	47,682	53,494	1,240,702
		Voitures à vapeur	829,952	3,068	86	29,193	61,408	923,707
Locomotives assimilées aux moteurs légers.		1,213,620	3,266	1,391	67,073	106,281	1,393,631	
Ensemble pour 1900 (*)		(1) 34,751,112	29,732,839	407,540	4,675,643	13,436,817	(3) 83,003,951	
		(3) 64,483,951		18,520,000				
Ensemble pour 1899.		(4) 33,531,992	27,884,787	463,919	4,405,529	12,560,675	(4) 78,832,102	
		(4) 61,396,770		17,438,123				
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.								
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1900(*)		238,582	58,386	"	23,733	"	321,001	
		297,268		23,733				
— — Ensemble pour 1899.		197,850	48,081	"	20,604	1,673	268,298	
		245,931		22,367				

(1) Y compris	{	(sur le réseau de l'État	633,874	4,968,440	3,368	"	"	5,605,682
		(sur les lignes étrangères	2,701	107,508	"	"	"	110,209
		le parcours sur les lignes étrangères	478,141	382,648	"	46,132	"	906,921
(2) Y compris la double traction		106	200	"	"	"	406	

(3) Non compris 13,091 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 272,868 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(4) Non compris 6,908 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 92,241 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

ANNÉE.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES	ACHATS.			CONSUMMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
1909.	Charbon menu demi-gras.	Kilogrammes. 844,793,048	Fr. 17 97	Fr. 15,484,984 27	Kilogrammes. 823,489,048	Fr. 17 97	Fr. 14,792,707 49
	— menu gras.	168,684,319	20 36	3,435,411 97	165,514,319	20 36	3,369,874 53
	— menu maigre.	314,771,763	45 05	4,739,489 64	308,959,763	45 05	4,649,844 43
	— gailleteux.	57,442,000	24 25	1,213,407 94	55,350,000	24 25	1,480,437 50
	Briquettes pour locomotives.	25,283,772	29 98	758,031 50	20,472,202	29 98	613,756 61
	<i>Total des charbons menus et gailleteux.</i>	<i>1,440,644,902</i>	<i>47 96</i>	<i>25,331,025 29</i>	<i>1,373,685,332</i>	<i>17 94</i>	<i>24,606,617 26</i>
	Charbon pour forges.	12,201,000	48 87	230,199 72			
	— gailletins.	2,020,000	27 35	55,256 94			
	— p ^r fours à réchauffer.	7,484,000	21 92	163,332 00			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	240,000	24 04	5,770 50			
	Coke industriel.	4,689,000	34 00	57,425 50			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	3,791,598	31 01	417,592 88			
	Coke spécial lavé pour fonderie	522,000	44 43	23,040 00			
	Grosses gailleteries.	»	»	»			
	Ensemble.	1,438,559,498	48 06	25,983,642 83			
	Charbon menu demi-gras.	830,432,644	41 36	9,430,370 58	(²) 856,000,000	41 36	9,727,160 »
	— menu gras.	413,732,054	42 88	4,465,236 39	412,400,000	42 88	4,443,848 »
— menu maigre.	233,813,337	9 25	2,162,745 59	227,000,000	9 25	2,099,750 »	
— gailleteux.	46,438,200	43 50	622,804 84	46,000,000	43 50	621,000 »	
Briquettes pour locomotives.	3,814,363	49 35	74,383 73	(¹) 3,900,000	49 35	75,465 »	
<i>Total des charbons menus et gailleteux.</i>	<i>1,227,927,598</i>	<i>41 20</i>	<i>13,755,508 43</i>	<i>1,245,000,000</i>	<i>41 22</i>	<i>13,967,223 »</i>	
Charbon pour forges.	11,236,940	12 37	438,947 28				
— gailletins.	2,405,000	20 70	43,574 43				
— p ^r fours à réchauffer.	5,705,000	14 77	84,283 29				
— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	320,000	17 43	5,578 88				
Coke industriel.	4,876,052	24 34	33,629 65				
— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	4,953,000	24 89	108,430 50				
Coke spécial lavé pour fonderie	470,000	27 74	43,024 50				
Grosses gailleteries.	40,450	30 99	344 56				
Ensemble.	1,254,303,740	41 34	14,133,290 92				

(1) Pour les parcours, voir page 24.

(2) Y compris ce qui a été prélevé pour consommation sur le reliquat des fournitures de l'exercice précédent.

de combustibles.

CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN ¹ par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotive-kilomètre. avec train (1).		par locomotive-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Fr.	K.	F.	K.	F.	K.	F.
777,622,600	17 97	13,973,878 42						
157,447,550	20 36	3,205,632 42						
299,851,850	15 05	4,512,770 34						
14,442,300	21 25	306,893 88	21 60	0 383	49 64	0 348	15 28	0 272
18,654,840	29 98	559,272 10						
1,968,019,440	17 79	22,558,454 56						
849,042,300	11 36	9,304,320 83						
102,338,800	42 88	4,318,423 74						
246,746,400	9 25	2,004,617 45						
41,960,850	43 50	181,471,48	20 43	0 228	18 65	0 208	14 64	0 463
3,855,650	19 35	74,606 83						
1,153,943,000	11 15	12,863,140 03						

N° XXX. — *Éclairage des stations, ateliers et dépendances.*A. — *Éclairage électrique.*

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS												Nombre total de foyers.	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES.
		Lampes à incandescence.				Lampes à arc.									
		de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 26 ampères.		
1885	7	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	110	4,360
1890	49	»	249	»	»	»	121	121	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1895	32	150	2,045	38	76	27	142	283	55	128	142	31	2	3,124	9,422.4
1896	32	155	2,090	38	117	31	143	322	56	130	159	31	2	3,274	10,067.6
1897	33	119	2,274	49	210	33	180	409	71	140	199	21	»	3,732	11,798.3
1898	35	130	2,784	115	307	61	299	466	87	133	212	49	»	4,673	14,401.3
1899	37	362	3,082	48	312	61	314	486	163	149	239	48	2	5,263	16,185.6
1900	40	395	3,267	48	316	89	366	530	202	190	265	48	2	5,748	18,354.6

B. — *Éclairage au gaz.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL	Quantités.	Dépenses.	
1885.	219	7,281	12,842	20,342	Mètres cubes. 4,334,962	Fr. C 688,559 98	Fr. C. 0.159
1890.	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1895.	674	8,596	14,723	23,993	5,899,431	717,240 58	0.122
1896.	709	8,781	14,988	24,475	5,823,578	696,143 48	0.120
1897.	758	8,860	15,468	24,786	5,832,842	692,645 41	0.119
1898.	787	9,499	15,517	25,503	5,865,455	682,204 48	0.116
1899.	842	9,490	15,378	25,710	5,633,926	656,705 05	0.117
1900.	1,030	9,619	15,340	26,039	5,423,075	659,322 54	0,122

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

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE
1885 . . .	130	Mètres cubes. 288,781	Fr. C. 105,191 72	Fr. C. 809 17	Fr. C. 0.564
1890 . . .	155	562,490	115,996 80	748 57	0.520
1895 . . .	218	433,234	110,026 67	504 71	0.254
1896 . . .	217	480,430	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 . . .	310	692,833	223,153 80	719 80	0.322
1900 . . .	548	861,112	298,887 67	548 87	0.347

N° XXXII. — *Approvisionnements en magasin.*

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

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1899 (tarif de 1900).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1900 (tarif de 1900.)	restant à fournir en 1901 sur les marchés de 1900.	Totaux.	
<i>1° Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1900.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	781,578 02	181,575 82	965,155 84	1,125,670 99
Combustibles	145,702 37	»	145,702 37	72,310 77
Huile d'éclairage	150,300 79	3,440 04	155,800 85	145,890 26
Huiles et matières de graissage	90,128 17	12,770 44	102,907 61	101,947 28
Bois de construction	1,579,757 85	148,430 03	1,728,195 91	1,658,574 03
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives, tenders, voitures et wagons	5,470,705 45	650,270 24	4,120,975 67	5,856,610 37
Aciers, fontes et fers divers	1,002,350 78	»	1,002,350 78	914,090 61
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	742,068 40	»	742,068 40	552,806 13
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	142,354 18	15,058 86	157,615 04	188,956 41
Tissus, crins, fils, laines, corlages, toiles pour bâches, etc.	206,161 71	3,353 08	269,494 79	244,585 82
Matières et objets divers	1,791,605 31	95,761 45	1,885,366 74	1,661,772 21
<i>2° Matières et objets vieux :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹)	548,177 30	»	548,177 30	495,367 19
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (¹)	551,356 04	»	551,356 04	534,440 01
Total	10,825,115 95	1,108,654 97	11,951,770 92	11,056,517 18
<i>3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	4,455,161 08	»	4,455,161 08	5,442,864 51
Sections	1,075,947 01	»	1,075,947 01	845,062 30
Ateliers.	Pièces de rechange et matières de remploi à utiliser pour locomotives, tenders, voitures et wagons.		350,190 04	281,204 91
	Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons		9,060,487 50	8,957,086 50
Valeur totale des approvisionnements	25,744,901 58	1,108,654 97	26,855,556 55	24,584,170 10

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

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

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Etudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général	Etudiants	Ouvriers	Voyageurs en général	Etudiants	Ouvriers
1872 . .	243,880	122,034	863,198	58 30	11 20	12 15	101,300 3	20,309 00	115,169 80
1873 . .	280,117	160,205	1,267,573	28 50	10 45	15 3	100,622 19	27,042 87	178,729 53
1874 . .	257,092	105,082	1,729,458	28 50	10 45	13 3	204,613 79	33,065 80	232,511 01
1875 . .	263,888	228,158	2,324,100	28 50	10 45	15 3	228,060 3	35,107 20	518,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,353,112	26 20	10 95	15 70	244,705 3	47,919 80	352,538 42
1877 . .	339,522	508,008	2,604,948	25 75	10 90	14.05	285,883 03	50,909 3	347,796 35
1878 . .	412,636	382,959	5,001,172	25 05	11.50	15.45	296,710 3	62,015 90	530,944 39
1879 (1)	(2) 515,480	456,174	2,997,018	28 05	10.78	12.14	384,794 15	74,137 50	356,701 10
1880 (3)	800,835	645,215	4,266,670	31.75	14.30	12 00	601,800 3	96,533 3	491,842 44
1881 . .	804,048	841,156	5,285,580	35 15	12.85	15.18	645,707 22	130,409 3	734,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	36 81	13.27	15 25	1,020,618 08	178 639 3	710,327 60
1883 (4)	1,780,892	1,261,706	7,025,596	36 48	12 00	15 80	1,273,282 86	192,348 3	805,229 70
1884 . .	2,608,098	1,251,874	7,402,592	37 88	12 93	15 71	1,802,751 12	187,317 3	834,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	38 24	12 28	14 89	2,064,060 55	192,020 80	925,822 40
1886 . .	3,520,890	1,317,180	8,572,896	38.50	12 75	14 50	2,351,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	3,607,578	1,448,914	9,625,310	38 22	12 62	14 57	2,714,712 11	215,788 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,238	11,294,984	38 27	12 07	14.64	3,073,653 02	228,625 39	1,327,767 82
1889 . .	4,417,136	1,628,460	12,314,642	37 96	12 64	14 00	3,308,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,817,214	1,741,758	14,388,322	38 06	12.78	14.70	3,520,529 18	256,986 78	1,723,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	38 90	12 96	14.74	4,027,450 60	279,105 83	1,935,114 55
1892 . .	5,731,018	1,917,558	17,027,012	39.12	15 3	14 76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 31
1893 (5)	6,304,650	2,066,970	18,421,574	39.04	15 02	14 74	4,989,219 11	304,735 35	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	39 38	12 90	14 75	5,814,545 28	319,470 95	2,427,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,575,242	39 25	12 91	14 76	6,071,726 97	324,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,482	2,488,898	24,908,200	39 57	12 91	15 01	6,575,967 77	353,574 29	3,118,740 20
1897 (6)	8,071,458	2,561,556	50,185,821	39 24	13 05	15 13	6,909,522 36	352,252 56	3,507,355 86
1898 . .	9,379,710	2,951,596	35,773,906	39 54	12 85	16 90	7,457,096 50	401,437 62	4,179,152 59
1899 . .	10,588,466	3,204,256	42,267,855	38 90	15 14	17 14	7,786,093 48	425,631 66	5,037,023 45
1900 . .	11,158,760	3,245,742	48,222,259	37 76	12 95	17 20	8,191,652 12	439,887 01	5,996,226 59

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1^{er} juin 1895 (Voir annexe suivante.)

(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la 2^{me} classe et réduction de 10 p. c. du prix des abonnements ordinaires de 3^{me} classe ainsi que des abonnements pour ouvriers

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

ANNÉES.	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) . . .	2,232	6,248	11,348	19,828	111,600	257,424	285,700	652,724	
1894	4,888	15,760	25,840	46,407	214,375	599,222	646,000	1,480,507	
1895	5,428	16,965	27,757	50,128	271,400	644,594	695,425	1,609,419	
1896	6,500	19,515	31,009	57,024	324,525	741,351	775,225	1,841,501	
1897 (2) . . .	6,501	15,782	45,895	65,978	338,446	620,798	1,028,631	1,987,875	
1898	5,506	15,481	48,715	69,682	302,830	618,440	1,120,445	2,041,715	
1899	Janvier . . .	157	1,254	3,375	4,786	8,655	50,160	77,025	156,420
	Février . . .	144	1,192	3,120	4,456	7,920	47,680	71,760	127,360
	Mars	161	1,256	3,449	4,866	8,855	50,240	79,527	158,422
	Avril	188	1,565	3,576	5,129	10,540	54,600	82,248	147,188
	Mai	156	1,572	4,000	5,708	7,480	62,850	92,000	162,560
	Juin	94	1,780	4,165	6,059	5,170	71,200	95,795	172,165
	Juillet . . .	4	2,695	3,088	7,787	220	107,800	117,024	225,044
	Août	8	3,850	8,146	11,984	440	155,200	187,358	340,998
	Septembre.	(3) »	2,715	6,075	8,788	»	108,520	139,725	248,245
	Octobre . . .	»	1,802	4,118	5,920	»	72,080	94,714	166,794
	Novembre.	»	1,600	3,766	5,366	»	64,000	86,618	150,618
	Décembre . .	»	1,028	2,205	3,231	»	41,120	50,609	91,789
		892	22,087	51,081	74,060	49,080	1,174,865	2,107,403	
1900	Janvier . . .	»	1,584	3,208	4,790	»	65,560	75,758	157,098
	Février . . .	»	1,380	2,750	4,150	»	58,200	65,250	118,450
	Mars	»	1,645	3,524	5,167	»	65,720	81,052	146,772
	Avril	»	1,648	3,376	5,224	»	65,920	82,248	148,168
	Mai	»	1,831	3,892	5,725	»	75,240	89,516	162,756
	Juin	»	1,953	3,982	5,955	»	78,120	91,586	169,706
	Juillet . . .	»	2,448	4,829	7,277	»	97,920	111,067	208,987
	Août	»	3,505	7,026	10,529	»	140,120	161,598	301,718
	Septembre.	»	2,702	3,894	8,596	»	108,080	135,562	243,642
	Octobre . . .	»	1,901	4,521	6,222	»	76,040	99,385	175,425
	Novembre.	»	1,736	3,654	5,410	»	70,240	84,042	154,282
	Décembre . .	»	1,291	2,650	3,941	»	51,640	60,950	112,590
		»	25,640	49,304	72,944	»	945,600	1,135,092	2,079,592

(1) A partir de juin 1895.
(2) Augmentation du prix des abonnements : de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la deuxième. — Réduction de 40 p. c. pour la 3^e classe.
(3) Suppression complète des abonnements de 1^{re} classe.

N° XXXV. — *Mouvement général des transports effectués par charges complètes en service intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. Année 1900.*

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTALS GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
1° Marchandises transportées aux conditions des quatre classes du tarif général.				
Ardoises, pierres, craie, etc.	237,847	23,349	44,843	273,009
Armes, machines et mécaniques, etc.	48,242	3,294	2,423	23,959
Bières et autres boissons	33,858	4,529	4,304	36,694
Bois de chauffage et de mines.	385,783	31,529	36,195	453,507
Bois de construction, etc.	341,704	41,166	46,493	399,363
Céréales, farines, etc.	991,430	94,527	69,055	1,155,012
Chaux, plâtre et mortier	473,239	54,563	35,674	583,476
Chiffons, os, etc.	84,674	4,882	40,847	400,373
Colis vides	48,861	4,202	847	20,910
Combustibles	1,894,900	444,097	242,937	2,281,934
Engrais	306,072	46,099	40,483	332,654
Fers et aciers ouvrés, etc.	459,432	24,649	33,200	246,984
Fers et aciers non ouvrés.	366,444	50,207	436,443	552,464
Fruits	44,401	797	2,409	47,307
Glaces.	48,858	102	42	48,972
Houblon	230	,	36	266
Huiles et goudron.	49,777	4,469	4,474	22,417
Marchandises diverses	349,068	23,867	22,707	395,642
Matières bitumineuses, etc.	46,342	3,303	355	20,000
Mélasses	34,834	845	3,478	36,154
Métaux, etc.	225,855	46,915	96,881	339,651
Minerais et produits de carrières non dénommés	76,302	8,087	25,437	140,126
Paille, fourrages et matières textiles.	66,024	40,034	40,029	86,087
Papiers et cartons.	21,615	872	832	23,319
Produits agricoles.	869,508	44,618	55,397	969,323
Produits céramiques, etc.	56,329	5,467	4,446	65,942
Produits de carrières.	966,934	96,481	58,351	1,121,466
Sels	64,272	3,776	3,533	68,581
Sucre	493,977	3,723	41,284	208,984
Terres.	80,232	43,751	27,707	121,690
Véhicules divers	34,620	4,500	2,415	38,295
TOTAUX.	8,444,834	727,060	902,984	10,044,878

TARIFS. NUMÉROS		NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et Etat vers Etat. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS.		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes)
étrangers	douanes.			au départ des stations de l'Etat. (Tonnes)	à l'arrivée aux stations de l'Etat. (Tonnes)	
2° Marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux						
4	1	Combustibles. Terres provenant de charbonnages	4,631	696	60	2,387
2	2	Combustibles. Produits de carrières	767,597	404,301	24,310	896,208
2bis	3	Combustibles	43,674	415	453	44,239
2ter	4	Scories	43,759	50	3,491	47,000
3	5	Produits divers	107,696	421	48,625	126,742
4	6-7	Marchandises diverses	33,430	3,333	3,958	40,771
5	8	— — — — —	7,455	2,052	6,969	46,476
		Fruits	7,421	»	350	7,471
6	9	Verreries et verres à vitres	41,146	»	6,855	48,001
		Machines, mécaniques et armes	7,242	706	3,101	11,049
		Autres marchandises	53,793	2,939	8,015	64,747
6bis	41	Verreries	4,376	51	2,408	6,535
7	42	Fers et produits de carrières, etc	386,398	12,300	23,174	421,872
7bis	43	Fers, rails et accessoires de rails, etc.	246,266	5,426	38,457	290,149
8	45	Armes, cuivre, borate de chaux	640	954	100	4,664
8bis	46	Sel gemme ou sel marin	2,580	536	»	3,116
9	17-18	Marchandises diverses	97,212	9,648	433	107,293
10	40	Objets d'exposition, de concours, etc.	4,401	»	»	4,401
11	28	Acier, fonte brute, mitraille	33,297	2,796	51,002	87,095
12	23-21-25	Minerais, etc.	756,759	577,001	95,504	1,429,264
12bis	26	Pierres calcaires	49,226	1,234	3,906	24,366
13	29	Charbon anthraciteux	43,444	107,707	3,848	124,699
14	31	Combustibles	453,830	5,248	40,656	469,734
15	27	— — — — —	47,066	249	2,050	49,365
16	32	— — — — —	233	20	48	301
17	33	Marchandises diverses	5,439	»	50	5,489
18	34	— — — — —	547	»	»	547
19	35	— — — — —	40,239	10	400	40,649
20	20	— — — — —	222,858	»	587	223,445
21	51	— — — — —	240	50	4,960	5,250
22	22	Brai de goudron, de gaz, etc.	91,267	4,011	»	92,278
24	24	Planchettes	33,234	4,256	»	37,540
26	44	Marchandises diverses	462,083	20	»	462,103
27	46	Céréales	40,285	»	»	40,285
28	47	Marchandises diverses	44,432	»	»	44,432
		Engrais	353	48	»	374
30	30	Légumes, etc.	465,343	778	4,898	468,019
31	40	Brai de goudron, de gaz ou de houille	64,490	4,036	2,697	67,923
33	41	Sable	481,660	43,950	40,272	505,882
35	42	Charbon maigre	27,091	»	951	28,042
36		Engrais, cendrées, produits de carrières	795,532	88,493	81,603	965,528
36bis	36	Bois	148,226	4,361	22,408	174,995
36ter	36	Produits pour l'amélioration des chemins	94,549	»	9,688	404,237
36	39	Betteraves	32,809	27,737	33,689	99,235
36	52	Pulpes de betteraves	4,293	»	16,469	20,762
		Engrais	15,246	1,418	4,505	17,869
37	37	Matériaux d'empiècement	237,245	49,449	74,676	328,070
38	38	Boues, immodices des villes, gadoue	424	»	»	424
39	43	Produits des hauts-fourneaux	92,831	48,028	»	140,859
40	49	Avoine	2,077	90	410	2,277
44	45	Coton brut	80,031	»	»	80,031
43	44	Kaolin	48,416	726	2,897	24,739
	54	Combustibles	35,836	44,179	429	50,444
TOTAUX			5,965,315	4,032,693	574,462	7,572,470

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.)		
3° Marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux provisoires, des tarifs exceptionnels provisoires, et à des prix conventionnels.					
Tarifs spéciaux provisoires.	A ¹ Laine brute, peaux de moutons, etc.	31,912	»	»	31,912
	B. Combustibles	7,246	»	»	7,246
		39,158	»	»	39,158
Tarifs exceptionnels provisoires.	5. Ciment	77,476	»	»	77,476
	6. Combustibles	4,463,950	232,499	124,398	4,820,847
	8. Ciment	49,458	»	»	49,458
	10. Combustibles	45,864	»	»	45,864
	12. Combustibles	48,643	»	»	48,643
	13. Sucre	2,701	»	»	2,701
	31. Combustibles	4,572,472	295,466	201,685	5,069,323
	31 bis. Terres	9,291	200	»	9,491
	45. Chaux, ciment, moellons	5,520	»	»	5,520
	47. Ciment	4,550	»	»	4,550
	57. Terres de remblai	24,978	»	»	24,978
	59. Pavés	48,613	»	»	48,613
		6,232,886	528,165	326,083	7,087,134
	Transports divers soumis à des prix conventionnels.	Combustibles	489,034	7,655	5,907
Fers et aciers		3,644	»	72,847	76,461
Fonte brute		»	»	9,243	9,243
Matériaux pour chemins d'intérêt agricole		494,358	76,899	49,890	291,447
Matériel à pied d'œuvre		453,801	»	»	453,801
Marno		9,050	»	»	9,050
Minerais		6,379	»	»	6,379
Pavés et pierrailles		47,789	»	470	48,259
Marchandises diverses		4,218	4,944	4,976	8,438
Sable		42,340	»	»	42,340
Cendrées	34,974	»	»	34,974	
	922,587	86,498	110,303	4,419,388	
TOTAUX	7,194,631	614,663	436,386	8,245,680	
Ensemble des transports effectués par charges complètes en services intérieur et mixtes.	24,574,777	2,374,446	4,943,532	28,862,725	

N° XXXVI. — *Mouvement général du tonnage des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1900.*

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne.					
<i>Classes générale et secondaires.</i>					
Classe générale B	43,065	5,480	29,893	29,737	78,175
— secondaire A ¹	838	4,008	»	»	4,846
— — A ²	4,951	2,014	»	»	3,962
— — Su	686	370	»	»	4,066
Totaux . . .	46,540	8,869	29,893	29,737	85,039
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois	4,464	7,619	2,748	379	12,237
Brai et goudron	»	52	»	»	52
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc.	5,910	241	4,732	2,210	10,093
Chaux	40,419	896	40	489	41,814
Chiffons	3,364	4,149	66	4,893	6,432
Combustibles	4,614	8,904	4,698	»	15,216
Cuir, peaux, etc	442	613	540	227	4,822
Divers	7,669	3,455	9,536	2,283	22,943
Engrais	12,774	3,463	15,517	321	33,075
Fers et aciers	6,088	15,136	4,408	53	22,685
Fruits, légumes, etc.	9,716	604	26	275	40,621
Graines, etc.	32	369	4,476	43	4,890
Matières bitumineuses	726	3,313	7,870	423	12,032
Matières textiles	4,087	4,948	2,925	235	9,215
Métaux	49,429	45,887	42,908	319	43,243
Minerais, produits de carrières et terres	44,900	27,206	42,385	4,024	82,615
Pâtes à papier, chiffons, papiers et cartons	4,438	4,993	760	3,973	8,161
Produits céramiques	4,850	47,570	617	4,083	24,420
Sels et acides	3,439	32,792	238	443	36,612
Sucres et mélasses	20	»	29	52	401
Écorces à tan indigènes	767	»	»	»	767
Totaux . . .	432,842	446,210	73,519	47,806	370,376

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes)
	au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État	
De et vers l'Allemagne (suite).					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Acides	935	4,202	21	»	2,458
Arbres, etc.	566	»	»	»	566
Articles de Thuringe.	»	»	»	3,233	3,233
Bières	»	8,832	»	363	9,195
Bois	691	10,617	705	953	12,966
Brai	40	»	884	»	894
Briques	»	3,075	»	12,507	15,582
Cellulose.	»	538	»	»	538
Céréales, farines, etc.	2,049	2,110	17,277	57	21,493
Combustibles.	72,478	667,500	»	158.808	898,786
Cotons et déchets de coton	41	»	4,580	»	4,591
Cuir et peaux	22	89	4,677	982	2,770
Déchets de pierres, pudings	4,444	»	»	»	4,444
Divers	5,299	4,621	4,633	534	12,087
Engrais	2,840	11,737	»	»	14,577
Graisse, pétrole et huile minérale.	4,043	4,436	12,759	5	14,943
Jouets	»	40	»	597	607
Kaolin	»	344	»	»	344
Lin	»	2,779	»	»	2,779
Locomotives, tenders et matériel roulant.	27	»	»	429	456
Matières bitumineuses.	44	»	530	6	547
Matières textiles	2,672	896	11,569	342	15,479
Minerais de fer et pyrites	20,578	2,130	7,913	»	30,621
Minerais et produits de carrières	967	2,568	575	330	4,440
Paille, fourrages, etc.	19,471	191	4,598	8	24,268
Pavés, pierrailles, etc.	16,948	»	»	55	17,000
Pâte de bois.	»	4,167	»	»	4,167
Perches à houblon	»	4,595	»	»	4,595
Pierres lithographiques	»	46	»	553	599
Pommes de terre	372	»	»	24	393
Plomb et zinc.	990	401	35,606	»	36,697
Produits bitumineux.	442	560	5	599	4,276
— céramiques	3,138	301	49	915	4,373
— métallurgiques	4,136	28,516	18,583	493,721	244,986
Sable	»	»	»	495	495
Scories.	8,345	85	»	»	8,430
Scories phosphatées	»	4,271	»	9,658	13,929
Sels et acides.	8,591	496	629	6,233	15,949
Sucre	»	»	42	»	42
Tannins	4,225	»	4,722	44	8,961
Véhicules divers.	135	123	34	2,356	2,648
Verreries	»	321	»	»	321
Laine lavée.	870	»	»	»	870
Totaux	472,970	754,987	121,331	393,474	1,442,762
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne	322,352	910,066	224,743	444,016	1,898,177

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.					
<i>Classe générale et classes secondaires.</i>					
Classe générale B	2,458	481	45,810	9,080	27,529
— secondaire A ¹	4,460	264	»	»	4,424
— — A ²	3,244	2,432	»	»	5,676
— — Su	3,667	4,895	»	»	5,562
Totaux . . .	10,529	4,772	45,810	9,080	40,491
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois	2,235	528	4,300	2,217	6,280
Céréales, farines, légumes, fourrages etc.	422	436	443	2,006	2,707
Chaux	84,167	412	»	»	84,579
Chiffons	66	244	281	481	4,072
Combustibles	2,454	30	31,377	»	33,858
Cuir et peaux, etc.	40	185	»	57	252
Divers	876	323	2,233	563	3,995
Engrais	2,815	341	3,616	47	6,789
Fruits, légumes, etc.	2,009	»	40	41	2,060
Graines, etc.	435	30	344	45	524
Matières textiles	446	479	43,706	55	44,086
— bitumineuses	363	»	43	40	386
Minerais, produits de carrières et terres	45,073	7,355	4,391	342	24,464
Pâtes à papier, chiffons, papiers et cartons	»	5	65	306	376
Produits céramiques	2,487	614	7,046	2,693	12,807
Produits métallurgiques	3,409	8,629	41,320	94	23,152
Sels et acides	234	9,404	334	20	9,989
Sucres et mélasses	43	9	66	»	418
Totaux . . .	446,641	28,424	73,242	8,887	227,194

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Arbres, etc.	35	»	»	»	35
Avoine.	»	»	41,429	»	11,429
Bières en fûts.	»	430	»	22	452
Bois	6,304	4,246	97	30	40,647
Bral	»	»	441	»	441
Céréales et farines.	4,314	430	26,345	346	28,108
Combustibles.	743,990	»	»	»	743,990
Coton	»	»	4,364	226	4,590
Cuir et peaux	87	52	2,480	205	2,524
Divers	3,024	444	747	7,047	10,902
Engrais	2,455	950	5	»	3,410
Graisse et pétrole	4,479	»	8,849	»	40,298
Huile et goudron	»	547	463	»	740
Matières textiles	206	226	370	»	802
Matières bitumineuses.	»	96	23	»	449
Minerais de fer et pyrites	9,503	4,121,063	448,098	»	1,278,666
Minerais et produits de carrières.	»	4,264	481	45	4,460
Paille et fourrages.	6,044	230	663	20	6,957
Pommes de terre	4,609	4,545	»	»	6,424
Produits céramiques.	498	24	59	63	644
Produits métallurgiques	400	49,705	7,963	67,447	94,885
Sable.	15,945	»	»	»	15,945
Scories.	559	7,490	»	40,490	48,239
Sels et acides.	4,346	734	434	2,045	7,259
Tannins	768	»	312	»	4,080
Véhicules divers	46	30	5	29	80
Verres à vitres	266	»	»	»	266
Totaux	801,520	4,158,513	209,068	447,325	2,286,426
Ensemble des transports de et vers l'Alsace - Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	928,690	4,491,706	298,120	435,292	2,653,808

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie.					
<i>Classe générale et classes secondaires</i>					
Classe générale B.	84	20	40	707	848
— secondaires A ¹ et A ²	414	52	»	»	166
— — C ¹ et C ²	»	»	»	»	»
Totaux	495	72	40	707	1,014
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Bois	»	»	»	48	48
Combustibles	50	»	»	»	50
Déchets d'étoupe	»	51	»	70	121
Divers	18	25	62	146	251
Eaux minérales.	»	»	»	10	10
Engrais	»	50	40	»	60
Fers et aciers.	»	»	148	73	221
Houblon	»	»	»	46	46
Huiles minérales	»	»	»	20	20
Minerais et produits de carrières.	»	43	42	»	55
Matières bitumineuses	»	»	»	367	367
Produits céramiques.	»	10	»	559	569
Verrerie creuse.	»	»	»	44	44
Totaux	68	179	232	1,353	1,832
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Amidon	30	»	»	»	30
Ardoises	40	»	»	»	40
Bières	»	84	»	1,004	1,088
Caoutchouc.	»	»	138	»	138
Coton	»	»	1,035	»	1,035
Cuir	»	»	»	63	63
Divers	42	20	170	429	631
Eaux minérales.	»	»	»	530	530
Fers et aciers.	142	202	»	547	891
Fils	»	207	28	184	419
Fil de jute	»	»	201	»	201
Fruits secs	»	»	»	446	446
Fûts vides en retour.	»	»	152	»	152
Huile, graisse végétale.	»	»	6	21	27
Kaolin	»	440	»	»	440
Laines.	1,847	49	490	353	2,439
Lait et fromage.	»	»	»	252	252
Lin, chanvre	41	614	»	20	702
Machines agricoles.	40	»	445	38	493
Malt.	»	»	»	185	185
Marbres	1,794	»	564	»	2,358
Naphte.	»	»	»	437	437
Objets de déménagement.	»	»	31	88	119
Oufs	»	23	»	2,622	2,645
Papier.	»	»	»	183	183
Semences	26	»	74	64	164
Tabac	»	»	»	1,048	1,048
Terre à couleur.	56	12	174	»	242
Verrerie creuse.	»	89	»	33	122
Verres à vitres	482	»	174	»	656
Vin	477	»	402	9	888
Volailles	»	»	»	1,148	1,148
Totaux	4,927	1,434	3,184	9,404	18,919
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	5,490	4,688	3,456	11,464	21,798

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL ET TRAFFIC MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État (tonnes).	à l'arrivée aux stations de l'État (tonnes)	
<i>De et vers la France.</i>			
<i>Tarif général.</i>			
Acides, soude et vitriol	4,364	4,296	8,660
Arbres et arbustes	903	410	1,313
Ardoises, pierres, craie, etc.	532	112	644
Armes, machines, etc.	9,360	192	9,552
Baryte, etc.	40	11	51
Bières en fûts.	194	30	224
Bois.	3,527	43,441	46,968
Cartons et papiers.	374	224	598
Céréales, farines, etc.	3,872	34,674	38,546
Cbaux, etc.	126,793	3,533	130,326
Colis vides.	104	1,510	1,614
Combustibles.	11,252	98,405	109,657
Créosote, brai, etc.	461	1,142	1,603
Cuir et peaux	2,160	3,608	5,768
Divers.	20,577	23,495	44,072
Engrais	30,440	17,134	47,574
Fers et aciers ouvrés	53,906	51,593	105,499
Fers et aciers non ouvrés.	17,122	17,862	34,984
Fruits et légumes	13,456	8,707	22,163
Glaces.	580	104	684
Laines et textiles	7,211	32,901	40,112
Marbres	82	1,777	1,859
Matières bitumineuses, etc.	3,814	3,941	7,755
Matières tannantes	71	8,244	8,315
Minerais et produits de carrières non dénommés	5,326	15,522	20,848
Paille, fourrages et matières textiles.	5,618	11,644	17,262
Pâte à papier, chiffons, etc.	2,589	13,718	16,307
Pétrole, huiles diverses, etc.	3,532	912	4,444
Poissons	»	1,096	1,096
Produits agricoles.	7,281	1,953	9,234
— céramiques, etc.	25,639	6,834	32,473
— de carrières	67,806	14,443	82,249
Sels.	7,504	2,336	9,840
Sel de soude	8	21,543	21,551
Sucre	28	474	502
Terres.	33,160	3,870	37,030
Véhicules divers, etc.	1,691	1,708	3,399
Vins et autres boissons.	305	2,569	2,874
Totaux	468,984	456,074	925,058

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL ET TRAFFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État (tonnes).	à l'arrivée aux stations de l'État (tonnes).	
De et vers la France (suite).			
<i>Tarifs spéciaux et exceptionnels.</i>			
Ardoises, pierres, etc.	»	441	441
Bois de chauffage et de mines.	»	4,387	4,387
Castine, dolomie, scories, etc.	2,062	»	2,062
Chaux.	1,583	1,755	3,338
Combustibles.	2,967,974	48,776	3,016,747
Divers.	44,736	43,738	88,474
Engrais.	40,481	49,989	90,470
Fers et aciers.	45,267	31,461	76,728
Glaces et verreries.	99	52,371	52,470
Laine et déchets de coton.	49,366	5,054	54,420
Légumes.	77	4,004	4,081
Matières tannantes.	458	»	458
Minerais, etc.	42,452	402	42,854
Matières bitumineuses.	»	747	747
Pâtes à papier, chiffons, etc.	3,747	4,144	7,891
Produits agricoles.	4,034	554	4,588
— céramiques.	791	4,123	4,914
— de carrières.	499,986	3,686	503,642
Sable et terres réfractaires.	45,917	314	46,228
Scories de forges.	7,710	5,248	12,958
Sels et acides.	7,968	7,364	15,332
Vins.	»	2,238	2,238
Totaux.	3,638,075	258,790	3,896,865
Ensemble des transports de et vers la France.	4,407,059	744,864	5,151,923

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse.					
<i>Classe générale et classes secondaires.</i>					
Classe générale B.	4,350	42	41,745	4,350	44,487
Classes secondaires	253	487	»	»	440
Totaux . . .	4,603	229	41,745	4,350	44,927
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Céréales, farines, légumes, fromages, etc.	412	12	425	»	549
Chiffons, pâtes à papier, etc. . .	40	»	»	167	477
Cuir, peaux, etc.	»	»	63	36	99
Divers.	62	40	4,469	6	1,547
Engrais	504	»	420	»	624
Fers et aciers.	4,052	»	4,427	»	2,479
Matières textiles.	40	»	4,006	»	4,016
Métaux	638	456	2,305	»	3,099
Minerais, produits de carrières et terres	380	»	4,102	44	4,496
Papiers, carton, etc.	»	40	5	40	25
Produits céramiques.	4,755	»	443	»	4,898
Sucres et mélasses.	5	»	5	»	40
Totaux . . .	4,828	488	7,470	233	12,719

DESIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Asphalte	»	400	»	200	600
Bois	»	221	19	62	302
Céréales, farines, etc.	40	42	404	23	479
Combustibles	91,346	»	»	»	91,346
Coton brut et déchets de coton.	»	»	784	»	784
Cuir et peaux	»	21	48	43	82
Divers	31	41	4,234	20	4,296
Fers et aciers	42	»	563	443	718
Fromages et lait condensé . . .	»	»	»	4,006	4,006
Graisses et pétrole	40	»	298	»	308
Huile minérale	»	»	218	»	218
Locomotives de tramways, etc .	»	»	406	»	406
Matières textiles	»	10	8	»	48
Métaux	20	»	493	4,317	4,830
Phosphates, etc.	3,439	»	7	»	3,446
Produits de carrières	4,227	»	62	»	4,289
Produits bitumineux	»	»	52	»	52
— céramiques	4,842	»	5	»	4,847
Riz, etc	434	»	»	»	434
Sels et acides	480	20	46	432	348
Sucre	»	»	40	»	40
Fabacs	»	»	»	44	44
Totaux . . .	97,984	725	3,997	2,937	105,660
Ensemble des transports de et vers la Suisse	404,442	4,142	23,212	4,340	433,306

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX. (Tonnes.)
De et vers les Pays-Bas.			
<i>Tarif général.</i>			
Arbres, graines, chanvre, etc.	3,418	631	4,049
Ardoises, pierres, craie, marbre, etc.	2,727	44,026	43,753
Armes, machines, mécaniques.	1,377	1,354	2,731
Baryte, terre, etc.	3,135	26	3,161
Bois de chauffage ou de mine	23	198	221
Bois de construction, etc.	4,466	6,866	11,332
Bois ouvrés et de teinture.	35	729	764
Carton, pâte à papier, etc.	231	16	247
Céréales, farines, etc.	33,967	10,263	44,230
Chiffons, matières tannantes, etc.	3,135	2,278	5,413
Colis vides	466	438	904
Créosote, brai, etc.	131	541	672
Cuir, peaux, os, etc.	2,762	1,990	4,752
Engrais.	3,135	2,469	5,604
Fers et aciers	38	159	197
Fer (Objets en)	7,315	1,273	8,588
Fruits	3,930	1,717	5,647
Glaces	291	»	291
Légumes, foin, etc.	4,414	16,046	20,460
Matières bitumineuses	53	121	174
Mélasses et sucres	12,361	108	12,469
Métaux, etc.	83	21	104
Minerais et produits de carrières non dénommés. . .	413	15	428
Paille, fourrages et matières textiles	686	2,621	3,307
Papiers.	3,759	3,945	7,704
Pétrole, huiles diverses, etc.	4,070	3,792	7,862
Poissons	10	553	563
Produits divers.	12,595	4,654	17,249
— céramiques.	1,046	303	1,349
Sels et acides	1,152	394	1,546
Soude, acides, etc.	8,234	66	8,300
Véhicules divers	732	484	1,216
Vitriol, etc.	443	267	710
Totaux. . .	420,350	75,069	495,419

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	Totaux. (Tonnes.)
De et vers les Pays-Bas (suite).			
<i>Tarifs spéciaux.</i>			
Ardoises pour toitures	1,952	»	1,952
Belteraves	5	459	464
Beurre, etc.	106	3,759	3,865
Bois	348	71,865	72,213
Brai et goudron	66	4,702	4,768
Céréales	»	2,793	2,793
Chicorée	205	153	358
Clous, etc.	4,252	464	4,716
Combustibles	264,643	23,019	287,662
Coton brut	280	»	280
Engrais et terres.	17,072	34,256	51,328
Fers et minerais	62,484	25,985	88,469
Harengs saurs et salés	»	466	466
Lin teillé	»	31	31
Paille, etc.	517	3,982	4,499
Pétrole	96	335	431
Pierres et chaux	421,769	6,945	428,714
Poissons (G. V.)	44	»	44
Produits de carrières	27,289	6,767	34,056
Tabacs	321	455	776
Terres	5,687	9,091	14,778
Vins en fûts, etc.	92	»	92
Totaux . . .	504,498	492,557	696,755
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . . .	624,848	267,626	892,474

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Italie.					
<i>Tarifs divers.</i>					
Aciers, fers et autres métaux. . .	2,069	25	425	69	2,288
Beurre et fromage	»	»	»	4,337	4,337
Chanvre.	»	991	»	36	4,027
Chapeaux de paille et tissus de paille.	»	»	»	205	205
Divers.	316	87	4,272	689	2,364
Étoupes et déchets d'étoupes . .	498	653	12	»	863
Fils de lin et de tissus	2,476	25	924	363	3,788
Fruits	»	574	»	»	574
Houille, coke et briquettes de charbon.	470	»	»	»	470
Laine et déchets de laine. . . .	873	294	406	»	4,573
Lin	40	»	44	»	54
Locomotives roulant sur essieux.	444	»	»	»	444
Machines et chaudières.	4,339	»	8,453	38	9,830
Marbres en blocs	»	415	»	»	415
— en tranches.	40	25	»	»	35
Objets en fer et en fonte. . . .	4,443	»	48	»	4,461
Œufs	»	4,444	»	584	4,728
Autres denrées	»	214	»	226	440
Pierres et briques	254	52	»	473	479
Pommes de terre	»	4,604	»	»	4,604
Racines de chicoree.	4,635	»	30	»	4,745
Rails et accessoires de rails, etc.	422	»	»	»	422
Terre réfractaire	42	»	»	»	42
Verres à vitres	346	»	»	»	346
Voitures de tramway	249	»	»	»	249
Wagons roulant sur essieux. . .	278	»	»	»	278
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	42,294	8,803	14,284	6,720	39,098

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	24	24
Divers	»	4,706	4,706
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre . . .	»	4,730	4,730
De et vers la Russie.			
Classe générale B.	203	»	203
Fers et aciers	14	40	24
Laine peignée	»	»	»
Légumes	20	»	20
Lin et chanvre.	»	330	330
Machines et mécaniques	439	»	439
Minerais	40	»	40
Produits céramiques	43	»	43
Divers	40	»	40
Véhicules divers.	5	»	5
Ensemble des transports de et vers la Russie	414	340	754

N° XXXVII. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1900.

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.											COUVRES et BRISTIAUX. (Nombre d'expéditions.)	
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.	TOTAUX. (Tonnes).		
		A ¹ .	A ² .	B	1.	2.	3.	4.						
Allemagne et au delà vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	56	7,222	»	7,258	»
	France	»	2,889	2,826	1,954	545	»	»	»	38,124	54,435	80,745	161,516	»
	Grand-Duché de Luxembourg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,065	8,065	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	507	4,226	»	4,733	»
Angleterre vers Allemagne et au delà	230	»	»	»	»	»	»	»	»	51	506	»	767	»
France, vers	Allemagne et au delà	1	491	65	2,292	1,827	5,450	2,174	357	1,807	5,241	»	15,883	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	»	1,829	10,224	1,276	7,095	5,552	»	25,756	»
Grand-Duché de Luxembourg vers	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	20	»	516	1,240	»	1,576	»
	France	»	»	»	»	»	»	»	»	»	92,082	»	92,082	»
Pays-Bas vers	Allemagne et au delà	70	»	»	455	»	»	»	»	1,155	5,591	»	5,067	»
	France	»	»	»	»	2,755	2,155	9,668	1,216	4,592	26,575	»	46,955	35
	Grand Duché de Luxembourg	»	17	»	52	»	»	»	»	998	972	»	2,019	»
	Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	160	680	»	840	»
Italie vers Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11,966	»	»	11,966	»
Suisse vers Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	20	461	»	481	»
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'État	501	3,097	2,889	4,741	4,925	7,412	22,086	5,049	»	66,805	180,551	88,810	584,454	35

[N° 206.]

(186)

A

**N° XXXVIII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1900.***

Détail par réseaux de provenance et de destination.

N° XXXVIII. — *Mouvement des transports de marchandises*

Détail par réseaux de prove

DÉSIGNATION.	TARIF N° 5					
	1 ^{re} classe.		2 ^e classe.		3 ^e classe.	
	1,821		5,409		12,741	
CLASSES						
	A.	A.	B.	1	2	
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens).	1,821		5,409		12,741	
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne	1,509	53	1,506	»	»
	Autriche-Hongrie.	»	»	»	»	»
	France	»	»	564	3,798	7,823
	Italie	»	»	»	»	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	1,200
	Grand-Duché de Luxembourg.	38	»	7	»	»
	Russie	11	»	12	240	»
	Suisse	36	»	41	»	»
	Totaux	1,594	53	2,020	4,047	9,083
	Allemagne Autriche-Hongrie France Italie Pays-Bas Grand-Duché de Luxem- bourg Russie Suisse	vers les lignes concédées belges (tous services réunis)	1,082	307	2,190	55
»			»	»	»	»
505			08	550	2,536	1,967
»			»	»	»	»
»			»	»	635	2,048
»			143	»	»	»
»			»	»	»	»
»			»	»	»	»
Totaux	1,647	348	2,740	3,244	4,122	
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)	3,241	001	4,700	7,291	13,205	

en transit par les lignes de l'État. — Année 1900.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.							
4 ^e classe.		Tarifs spéciaux.		Tarifs exceptionnels et conventionnels.		TOTAL. (Tonnes.)	
38,191		47,228		41,486		145,876	
GÉNÉRALES.		Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.	Combustibles.	TOTALS. (Tonnes.)	Chevaux et bateaux. (Nombre.)	Moutons. (Nombre.)
5	4						
»	»	118,684	27,616	69,699	219,157	573	50
»	»	97	1,384	»	1,481	»	»
17,470	101,684	16,848	9,130	79,913	237,038	76	»
»	»	»	4,198	190	4,388	»	»
9,780	5,456	118,264	»	»	151,740	»	»
»	»	63,197	195	66,347	129,784	»	»
»	»	»	»	»	272	»	»
»	»	1,915	273	8,665	10,930	»	»
27,250	107,120	316,005	42,796	224,819	734,787	651	50
»	97	50,779	52,920	276,471	384,008	222	2,511
»	»	»	20	162	182	»	»
9,992	9,164	11,530	2,890	1,130	40,422	5	»
»	»	60	488	»	548	»	»
4,765	2,151	28,538	359	»	38,494	2,306	»
»	»	4,081	502,259	»	508,465	»	»
»	»	»	40	»	40	»	»
»	»	185	200	»	385	»	»
14,757	11,392	95,153	539,170	277,763	970,542	2,533	2,511
42,007	118,512	411,158	601,972	502,582	1,705,329	3,184	2,561

N° XXXIX. — *Mouvement général des transports de tapissières, de wagons roulant sur et en services mixtes et internationaux, au départ*

DÉSIGNATION.	SERVICES INTÉRIEUR et Étrangers (État (Nombre)	SERVICES MIXTES REUNIS			ALLEMAGNE et au-delà			
		au départ des stations de l'État (Nombre)	à l'arrivée aux stations de l'État (Nombre)	TOTALS. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre)	TOTALS. (Nombre.)	
Tapissières { appartenant à l'État.	824	58	9	77	»	»	»	
— à des particuliers	1,618	57	56	113	»	»	»	
Totaux. . .	2,442	95	65	160	»	»	»	
Wagons roulant sur essieux	10,683	548	26	574	930	20	950	
Chevaux, poulains, { Grande vitesse (têtes).	2,980	275	597	872	45	2	47	
ponesys, { Petite vitesse —	30,006	1,782	790	2,572	19,587	5,023	24,612	
ânes et mulets. {								
Totaux (têtes).	52,986	2,057	1,387	3,444	19,632	5,027	24,659	
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie. { Gros bétail (expéd.).	4,745	208	598	606	»	12	12
		Petit — —	3,683	54	164	218	»	»
	2 ^e catégorie. { Gros — —	5,450	521	580	901	»	»	»
		Petit — —	4,982	45	268	511	»	»
	3 ^e catégorie. { Gros — —	10,626	418	980	1,398	»	»	»
		Petit — —	7,935	469	568	1,037	»	»
	3 ^e catégorie avec majoration. { Gros bétail.	11,972	217	594	811	»	»	»
		Petit — —	8,987	88	298	586	»	»
Totaux (expéd.)	58,367	1,818	5,850	8,668	»	12	12	
Moutons (têtes).	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	»	59,705	59,705	
Animaux (tarif spécial n° 10).	Catégorie A (expéditions).	3,100	7	53	5,143			
		— B —	2,124	23	6	2,153		
		— C —	76	10	»	80		
		Totaux (expéditions).	5,500	40	42	5,382		

Les expéditions de moutons en service intérieur, État vers l'étranger et mixtes, sont confondues avec celles de bestiaux, etc.

essieux, de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1900.

SERVICES INTERNATIONAUX										TOTALS généraux (Nombre)
FRANCE			PAYS-BAS			SUISSE			ENSEMBLE. (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)	au départ des stations de l'État (Nombre)	à l'arrivée aux stations de l'État (Nombre)	TOTALS. (Nombre)		
										871
5		5							5	1,736
										2,607
821		821				02		02	1,855	13,002
1,008	708	1,896	5		5				1,910	5,798
210	05	305	1 070	1,120	2,190				27,110	59,691
1,538	863	2,201	1,082	1,120	2,202				29,062	65,492
			61	58	119				131	5,482
				45	45				45	5,944
			46	105	211				211	6,551
				117	117				117	5,410
			74	604	708				708	12,792
				587	587				587	9,577
			24	1,786	1,810				1,810	14,595
			858	500	1,204				1,204	10,557
			1,045	5,816	4,859				4,871	68,900
									59,705	59,705

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et ÉTAT vers ÉTAT.	SERVICES MIXTES.		ALLEMAGNE.	
		Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.
Bières et autres boissons	55,858	1,520	1,504	»	9,195
Bois de construction	383,785	51,520	56,195	6,372	20,210
Bois de chauffage et de mines	523,214	40,785	58,901	506	955
Chaux, plâtre et ciment	579,945	54,865	55,674	10,459	1,085
Chiffons, os, pâte à papier	84,674	4,882	10,817	5,625	10,675
Combustibles	9,491,878	912,252	587,752	78,790	835,212
Engrais	1,150,670	105,628	110,060	52,151	15,521
Huiles légères et goudron végétal	19,777	1,469	1,171	1,045	1,141
Laine et déchets de laine	51,912	»	»	870	»
Matières bitumineuses	171,799	5,530	5,032	22,907	4,655
Minerais	859,440	585,688	120,641	28,491	2,150
Papiers et cartons	21,615	872	852	»	»
Produits céramiques	56,329	5,467	4,146	5,624	58,451
— de carrières	1,786,561	215,578	175,794	74,215	31,782
— de l'agriculture	2,159,028	178,581	177,675	77,912	15,519
— métallurgiques	1,559,651	156,509	466,541	95,875	254,192
Sable	494,000	15,950	10,272	»	195
Scories	45,759	50	3,191	8,345	14,014
Sels et acides	65,852	4,512	5,555	15,835	40,866
Sucres et mélasses	228,509	4,568	14,762	61	52
Terres	164,591	14,077	50,604	»	344
Verreries	34,380	155	8,975	»	321
Véhicules divers	34,620	1,500	2,115	169	2,479
Marchandises autres	1,054,054	45,486	69,527	85,780	52,264
TOTAUX . . .	21,574,777	2,374,416	1,915,552	547,095	1,551,082

(1) Non compris les transports effectués en transit par la Belgique (voir tableaux XXXVII et XXXVIII).

général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées, pendant l'année 1900, par les chemins de fer de l'État Belge (1).

SERVICES INTERNATIONAUX.																TOTAUX		TOTAUX GÉNÉRAUX.	
ALSACE-LORRAINE et Grand-Duché de Luxembourg.		AUTRICHE-HONGRIE.		FRANCE.		PAYS-BAS.		SUISSE.		ITALIE.		ANGLETERRE.		RUSSIE.		DES SERVICES INTERNATIONAUX.			
Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.		
	152		1.094		499		92										1,170	15,278	33,139
	»		48		903		198										7,275	22,283	483,065
9,971	6,991			3,527	45,441	8,290	86,091	19	283								22,373	131,759	766,030
84,167	412			128,376	5,288												223,002	6,785	899,967
	412			6,330	15,085	3,133	2,278	10	167								15,518	29,237	143,128
777,818	30	50		2,979,223	147,181	264,643	25,049	91,346		470							4,192,310	1,005,472	16,189,674
8,891	1,308	10	50	70,621	67,123	20,207	36,423	3,700									135,620	120,127	1,002,405
	163		6	3,532	912			526									5,270	2,641	30,328
		2,037	402	26,607	37,933					1,279	294		24				30,793	38,673	101,380
	540		367	4,275	5,850	250	2,364	32	600								28,024	13,920	222,143
174,248	1,150,030		564	47,778	15,924	413	15	2,709	14								254,213	1,148,122	2,948,104
			183	374		3,990	3,961	5	20								4,369	4,164	31,832
10,060	3,388		509	26,450	8,057	1,046	303	37,43									46,918	50,768	163,628
		1,816	45	370,438	20,459	133,737	24,738	62		264	365						800,330	77,387	3,033,870
68,025	4,869	141	1,523	31,338	38,333	43,827	41,829	1,809	1,093	5,517	13,286						228,589	136,782	2,880,635
22,392	93,513	443	800	93,633	101,108	72,349	20,323	6,316	1,586	13,710	132						307,123	482,936	2,932,762
15,913				15,917	311												31,832	506	350,360
	539			7,710	3,248												16,614	66,942	130,336
5,043	12,203			16,798	33,339	9,349	460	196	152								43,439	89,220	206,336
	109			28	474	12,361	108	20									12,379	645	261,061
		230	122	33,200	3,881	8,822	9,117			12							42,264	13,464	265,000
	266		136	679	32,473	291				346							2,238	32,932	98,678
	16			1,691	1,708	732	484			327							3,140	4,730	46,163
48,213	22,624	2,112	7,711	33,106	81,700	20,614	12,683	17,019	1,767	1,450	1,446		1,706			213	208,316	181,901	2,160,384
1,220,810	1,326,998	8,616	13,149	4,107,039	714,864	624,348	267,626	127,624	5,082	23,373	13,323		1,730	414	340	6,663,771	3,690,994	36,223,400	

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

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS													
		VOIE.						MATÉRIEL ROULANT.							
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Matériel en état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défauts.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1890. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	
		1899. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	
2	Collisions aux bifurcations . . .	1890. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		1899. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	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.	1890. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		1899. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1890. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		1899. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1890. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		1899. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1890. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
		1899. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1890. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	
		1899. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1890. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
		1899. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Ensemble. . . .	1890. . . .	1	2	1	1	5	9	2	6	1	2	28	9	
		1899. . . .	1	1	1	1	2	9	2	15	2	1	10	15	

1. Pour les années 1835 à 1900, voir annexe XLIII.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1900 et 1899.

ET DÉRAILLEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.		COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.												
EXECUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (°).												
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train	Fautes commises dans les manœuvres de gare mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux ou arrêt tardif	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble	Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	VOYAGEURS			AGENTS DE L'ADMINISTRATION				ENSEMBLE.				
													Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total	Tués.	Blessés.	Contusionnés	Total	Tués.	Blessés.	Contusionnés	Total
1	1	7	3	2	»	2	1	1	17	22	30	21	»	35	193	246	5	18	28	51	8	71	221	397
2	»	8	6	4	2	1	2	0	14	25	50	16	25	134	108	263	»	1	22	25	23	135	128	286
»	»	3	»	»	»	»	»	»	2	1	3	2	»	»	12	12	»	»	3	5	»	»	13	13
»	»	5	»	»	»	»	3	»	3	2	5	3	»	1	3	4	»	»	8	8	»	1	11	12
»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	2	1	»	»	3	3	»	»	1	1	»	»	1	1
1	»	1	»	»	»	»	1	2	2	2	4	3	»	»	1	1	»	»	1	4	»	»	5	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	1	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	1	2	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1
»	1	»	1	3	»	1	14	1	19	18	37	8	»	4	3	6	»	»	13	13	»	4	18	22
»	»	»	»	»	»	2	14	»	18	16	34	1	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1
1	»	»	»	1	»	»	8	»	12	14	26	4	»	11	55	66	»	6	2	8	»	17	57	74
»	»	»	»	»	»	»	5	»	10	10	20	2	»	»	»	»	2	2	4	»	2	2	4	4
2	2	10	4	6	»	4	24	2	51	59	110	36	»	68	268	336	5	24	47	76	3	92	315	412
3	»	12	6	4	2	4	20	15	48	67	115	27	25	135	111	209	1	3	37	41	24	158	148	310

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

Année 1900.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
<i>A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :</i>				
En descendant d'un train ou en y montant aux stations . . .	1	20	25	46
En tombant ou en sautant d'un train, en pleine voie . . .	2	5	8	15
En circulant à l'intérieur des stations	4	3	3	10
Lors de la fermeture des portières	»	22	41	63
En d'autres circonstances	»	7	13	20
TOTAUX	7	57	90	154
<i>B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :</i>				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés . . .	8	1	1	10
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	5	7	2	14
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	2	1	»	3
En circulant dans les stations	2	0	1	12
— le long de la voie	10	3	1	14
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	5	11	13	27
En d'autres circonstances	1	4	»	5
Ivresse, folie, suicide	38	3	»	41
TOTAUX	69	39	18	126
<i>C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :</i>				
1° Dans les stations :				
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes	»	4	6	10
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	»	»	1	1
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant	3	2	14	19
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	2	2	5	9
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	13	43	93	149
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de charge- ment, de déchargement ou de transbordement des mar- chandises	»	30	247	277
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus en d'autres circonstances	»	63	272	335
TOTAUX	18	114	638	800
2° Dans les ateliers :				
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	1	1
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	1	4	1	6
TOTAUX	1	4	2	7

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
3° En accrochant des véhicules	1	24	65	88
4° En décrochant des véhicules	»	8	7	15
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières	5	1	»	6
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	5	2	3	8
7° Gardes chargés du contrôle des coupons :				
Tombés d'un train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	1	»	1	2
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	»	4	3	7
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	1	9	10
Atteints en d'autres circonstances	»	1	3	4
TOTAUX	1	6	16	23
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :				
Tombés d'un train en marche	2	4	4	10
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	»	»	5	5
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	3	10	14
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	5	28	33
Atteints en d'autres circonstances	2	26	57	85
TOTAUX	5	38	104	147
9° Agents atteints en dehors de tout service :				
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	4	2	»	6
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	3	1	1	5
Accidents divers	3	1	»	4
TOTAUX	10	4	1	15
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	2	1	1	4
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	1	»	1
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	»	1	1
TOTAUX	2	2	2	6
11° Agents d'autres administrations :				
Postes, télégraphes, marine, etc.	»	»	4	4
Agents des stations communes	»	»	1	1
TOTAUX	»	»	5	5
Ensemble pour le littéra C.	46	233	841	1,120

N° XLIII. — Dénombrement des accidents.

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée par l'Etat (').	Voyageurs.							Employés et ouvriers					Personnes			
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains		Par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc.)		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)		TOTAL.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.	
		Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tués	Blessés et contusionnés
1855	15			1	1	1	1										
1856	36			1	1	1	1										
1857	91			1	2	1	2										
1858	203		2		1	0	0		2		2	3	5	5	10		
1859	273				1	0	0					0	0	0	15	1	
1860	325		2	2		2	2		1		0	4	6	5	11	1	2
1861	341	1	1		4	1	8		3		2	10	2	15	15	1	
1862	509		1		1		3		2		4	9	4	4	8	2	
1863	483		1	4	15	4	14		1		5	7	5	8	11	5	1
1864	560	3	0		2	5	11		1		1	7	2	10	12	4	2
1865	560			2	7	2	7		3		4	11	4	16	20	3	2
1866	560				4		4				5	17	5	17	22	8	6
1867	570				3		3				5	17	5	17	22	6	2
1868	595										5	11	5	11	11	5	4
1869	625																
à	à	2	40	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1856	713																
1857	745				1		1	1	1	3	11	18	12	21	35	9	11
1858	746		1		3		4	4	2	9	25	9	25	34	15	10	
1859	746		6				6	6	4	15	18	15	22	35	10	6	
1860	747								6	5	21	5	27	32	8	12	
1861	749			2	1	2	1	3	5	9	55	9	40	49	11	12	
1862	749		1		5		4	4	2	12	50	12	32	41	12	7	
1863	749		2		4		6	7	1	20	25	21	20	50	9	6	
1864	749			1	3	1	5	6		50	55	50	55	65	7	7	
1865	749			2	5	2	5	5	2	46	52	46	51	100	21	15	
1866	790		8		7	1	15	16	2	42	66	44	80	121	20	19	
1867	865			5	5	5	6	6		55	62	55	62	95	25	15	
1868	863	1	12		6	1	18	19	2	29	54	51	65	94	19	18	
1869	865			2	3	2	5	5	2	41	51	41	55	94	22	18	
1870	869			1	2	1	2	3		25	36	25	36	59	22	26	
1871	1,122	1	7	2	5	5	10	15	2	16	58	44	60	100	41	52	
1872	1,170		11	2	15	2	21	26	5	14	55	39	60	105	165	50	2
1875	1,875	6	20	5	8	9	28	37	0	76	128	76	157	215	40	30	
1874	1,929		45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	159	205	58	15
1875	1,966		9	5	9	5	18	21	1	26	66	110	70	156	206	58	27
1876	2,053	1	26	6	16	7	42	49	15	59	147	59	160	219	49	11	
1877	2,115		14	1	12	1	26	27	1	23	64	115	65	158	205	50	30
1878	2,411		9	2	8	2	17	19		20	57	155	57	155	210	42	50
1879	2,555	4	57	8	17	12	51	66	5	25	85	159	90	184	274	32	16
1880	2,702		28	6	46	6	74	80	5	53	102	286	105	579	414	54	40
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	374	128	450	558	40	16
1882	2,975		20	11	55	11	75	86	5	51	109	579	114	615	727	56	55
1883	3,045		5	7	65	7	66	75	2	31	84	402	86	455	519	55	51
1884	3,100		27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	575	596	27	42
1885	3,144		41		26	5	67	72	1	27	65	315	64	542	406	54	45
1886	3,171		5	3	40	5	45	46	2	20	56	297	58	517	575	52	27
1887	3,188		1	5	45	5	44	47		14	41	550	41	564	405	54	47
1888	3,498		15	7	41	7	54	61		15	58	515	58	526	584	54	45
1889	3,207	12	156	8	14	20	180	200	3	28	55	655	58	681	759	58	58
1890	3,220		6	6	65	6	71	77	2	51	60	742	62	775	835	50	55
1891	3,411		26	12	59	12	85	97	1	50	65	800	64	850	894	55	45
1892	3,217	2	71	4	55	6	127	155		57	48	766	48	805	851	21	50
1893	3,250		26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22	41
1894	3,260		16	6	65	6	81	87	1	26	55	802	56	828	861	50	49
1895	3,270	19	125	6	71	25	104	119	5	45	40	902	45	947	992	20	45
1896	3,502	1	116	5	68	6	184	190	1	55	51	1,045	57	1,078	1,150	26	41
1897	3,511		10	12	82	12	92	101	1	56	45	1,022	44	1,058	1,102	25	61
1898	3,695		18	10	118	10	106	116	1	26	42	906	45	952	975	10	58
1899	4,011	25	216	5	157	28	583	611	1	40	50	1,247	51	1,287	1,538	59	65
1900	4,051		550	7	147	7	485	490		71	46	1,074	51	1,115	1,196	51	51
		78	1,652	209	1,570	287	5,202	5,489	76	975	2,287	15,410	2,565	10,952	19,205	1,209	1,504

(*) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues, en transit par des trains de l'Etat, ni les lignes rattachées en 1896 et 1897 aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'Etat.

de personnes depuis 1835.

étrangères à l'Administration. autres que des voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUES	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
Ivresse, folie, suicide		TOTAL.			DES VICIÈMES.					
Tués 18	Blessés et contu- sionnés 19	Tués 20	Blessés et contu- sionnés 21	N. Ensemble 22	Tués 23	Blessés et contu- sionnés 24	N. Ensemble 25			
»	»	»	»	»	»	1	1	421,450	50,370	50 370
»	»	»	»	»	»	1	1	871,507	147,805	147,805
»	»	»	»	»	»	3	3	1,584,577	307,070	307,070
»	»	»	»	»	»	5	5	2,258,505	618,775	618,775
»	»	»	»	»	»	7	7	1,932,751	651,420	872 785
»	»	»	»	»	»	9	9	2,190,519	655,567	1,181,105
»	»	»	»	»	»	7	7	2,050,744	1,010,120	1,491,006
»	»	»	»	»	»	5	5	2,724,104	1,170,050	1 580,000
»	»	»	»	»	»	6	6	5,085,510	1,590,485	1,877,170
»	»	»	»	»	»	9	9	5,581,520	1 652,155	2,485,500
»	»	»	»	»	»	2	2	5,470,078	1,812,775	2,726,510
»	»	»	»	»	»	7	7	5,700,111	1,624,525	3,262,110
»	»	»	»	»	»	10	10	5,748,590	1,762,725	3 800,070
»	»	»	»	»	»	8	8	5,658,985	1,590,810	2,866,085
28	»	96	56	152	181	508	480	(1)	(1)	(1)
4	»	13	11	24	25	55	58	6 458,424	2,555,752	5,282,061
2	»	17	11	28	26	40	66	6,640,048	2,645,754	5,520,131
1	»	14	6	20	27	54	61	7,140,640	2,675,950	5,521,514
»	»	8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
»	»	15	14	27	24	55	79	7,840,591	2,911,550	5,716,650
»	»	14	8	22	26	44	70	8 131,685	3 076,146	5,906,242
»	»	11	10	21	55	45	78	8,818,052	3,108,597	6,375,758
»	»	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774
»	»	22	18	40	70	75	145	10,077,965	4,614,985	8,656,618
»	»	25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,571,582	10,057,669
»	»	34	14	48	70	79	149	12,616,061	4,844,224	9,634,794
»	»	23	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,249,897
»	»	22	18	40	65	74	150	15,577,016	5 069,001	9,058,977
»	»	47	36	83	90	106	196	14,154,556	5,177,104	9,874,516
»	»	50	50	69	101	157	258	18,282,057	6,452,792	13,515,827
»	»	49	51	100	154	216	350	25,197,625	7,589,475	15,525,278
»	»	50	58	108	122	248	370	29,101,509	9,040,477	20,852,140
»	»	49	55	84	122	189	311	52,444,825	9,570,797	21,510,564
»	»	63	55	118	131	258	386	51,961,012	9,681,999	20,801,890
»	»	45	52	75	109	196	305	56,915,707	10,024,442	21,124,913
»	»	65	58	103	124	208	332	57,421,220	10,621,524	22,031,965
»	»	50	16	66	152	234	406	41,591,240	11 561,229	25,420,671
»	»	68	45	104	178	456	632	40,920,427	12 707,669	23,109,296
»	»	65	49	112	202	589	791	45,052,882	14,857,925	29,450,050
»	»	65	55	96	188	721	909	45,980,022	16,227,096	32,751,848
»	»	47	55	102	140	534	694	47,906,157	17,706,457	34 955,575
»	»	43	45	86	125	440	565	49 657,004	16,696,592	35,847,939
»	»	59	49	108	128	458	586	50 465,945	16,917,754	35,268,705
»	»	53	51	84	114	391	505	51,255,224	17 516,859	35,224,545
»	»	55	50	103	97	458	555	51,657,884	17,946,659	35,452,567
»	»	55	47	100	118	627	745	54 064,504	19,400,746	35,261,005
»	»	65	65	126	141	924	1,065	57,885,610	20,777,880	37,588,504
»	»	50	58	108	118	902	1,020	59,957,199	21,548,450	39,055,528
»	»	55	47	102	131	962	1,095	61,228,892	22,552,541	39 951,755
»	»	50	52	82	104	962	1,066	67,152,178	22,929,514	40,251,858
»	»	55	44	94	108	915	1,021	68,515,978	22,880,657	39,955,975
»	»	59	50	109	101	859	1,060	70,969,992	22,954,885	40,567,767
»	»	51	45	96	121	1,180	1 507	74,775,172	25 960,196	44,280,780
»	»	51	45	94	109	1,505	1,414	76,957,198	24,810,541	42,652,870
»	»	55	64	119	109	1,514	1,414	82 676,592	25,568,915	44,344,245
»	»	60	59	99	115	1,525	1,525	91,559,815	26,784,076	46,690,860
»	»	79	68	117	158	1,157	1,250	101,957,754	29,560,156	50,874,459
»	»	69	57	126	127	1,758	1,896	114,858,225	32,559,716	55,851,464
»	»	»	»	»	»	1,685	1,812	125,710,046	35,725,754	58,511,677
751	122	2 051	1 026	5,076	4 700	21,760	26,460	—	—	—

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

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

N° XLIV. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1900.

DESIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.								
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des						
	Belge.	Étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie	à simple voie	voyageurs et marchandises.	marchandises seulement					
	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}					
Chimay : Bastière à la frontière vers Anor (France)	50,868	»	»	50,868	»	50,868	50,868	»					
Flandre-Occidentale.	} Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046	»	52,046	52,046	»					
		} Courtrai à Poperinghe	45,511	»	45,511	»	45,511	45,511	»				
			} Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,953	14,722	20,655	} 178,692	»	20,655	20,655	»		
				} Ingelmonster à Deynze, par Thielt	25,458	»		25,458	»	25,458	25,458	»	
					} Roulers à Ypres	22,050		»	22,050	»	22,050	22,050	»
						} Roulers à Menin		15,012	»	15,012	»	15,012	15,012
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,488							14,590	41,078	»	41,078	41,078	»
Haaselt à Marseyck	40,567	»						40,567	»	40,567	40,567	»	
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	45,900	23,586	»				67,486	4,561	62,925	67,486	»		
Nord-Belge.	} Charleroy à Erquelines	50,797	»	50,797			} 169,022	30,797	»	30,033	764		
		} Mons à la frontière vers Haut- mont (France)	15,800	»	15,890			15,890	»	13,890	»		
			} Namur à Liège	72,654	»	72,654		72,034	»	72,151	485		
				} Namur à Givet (France)	46,501	3,400		49,701	12,567	37,134	49,701	»	
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,435				»	»	9,435	»	9,435	»			
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	»			»	21,146	1,726	19,420	20,356	700			
Longueur totale exploitée (1)	530,994	56,208	587,202		138,175	449,117	585,255	2,037					
						587,292	587,292						

(1) Pour l'établissement de cette longueur, les parties communes à plusieurs compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les cœxploient. La longueur de ces voies communes était de 85,595 mètres à la fin de l'exercice 1900.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1900.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
		STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7.)	en petite voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC. sont ÉTABLIES.	en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4)						
Ch'may	Belge	4	10	14	•	3	17	3	2	5
	Étranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	•	3	17	3	2	5
Flandre-Occidentale	Belge	11	19	30	3	13	46	•	3	3
	Étranger . .	1	3	4	•	»	4	»	•	•
	Ensemble.	12	22	34	3	13	50	»	3	3
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	1	»	8	1	3	4
	Étranger . .	2	3	5	•	•	5	•	1	1
	Ensemble.	6	6	12	1	»	13	1	4	5
Hasselt à Maesoyck	Belge	1	6	7	1	»	8	1	1	2
	Étranger . .	»	»	»	»	»	»	»	•	•
	Ensemble.	1	6	7	1	»	8	1	1	2
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	1	2	13	»	2	2
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	8	7	15	1	2	18	»	3	3
Nord-Belge	Belge	18	28	46	7	29	82	25	55	80
	Étranger . .	1	»	1	»	•	1	»	»	»
	Ensemble.	19	28	47	7	29	83	25	55	80
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	3	3	6
	Étranger . .	»	»	»	•	•	•	»	»	»
	Ensemble.	•	•	•	5	4	9	3	3	6
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	»	1	8	»	»	»
	Étranger . .	»	»	»	»	•	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	»	1	8	»	»	»
TOTAUX	Belge	46	75	121	18	52	191	33	69	102
	Étranger . .	6	9	15	»	•	15	»	2	2
	Ensemble.	52	84	136	18	52	206	33	71	104

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.
— Effectif au 31 décembre 1900.

Comparaison des années 1900 et 1899.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.								
		Climax.	Flandre-Occidentale.	Gand à Terneuren.	Lisselt à Maestricht.	Malines à Terneuren.	Nord-Beige.	Tartiers à Rubroun.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.										
Locomotives.	en 1900	7	42	43	4	17	(1) 190	4	6	283
	en 1899	7	42	41	4	14	(1) 188	4	6	276
	Différences pour 1900	»	»	+ 2	»	+ 3	+ 2	»	»	+ 7
Tenders.	en 1900	7	40	10	»	46	419	»	»	192
	en 1899	7	40	8	»	43	413	»	»	181
	Différences pour 1900	»	»	+ 2	»	+ 3	+ 6	»	»	+ 11
Voitures à vapeur	en 1900	»	7	»	»	3	»	»	»	10
	en 1899	»	7	»	»	3	»	»	»	10
	Différences pour 1900	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.										
Voitures à voyageurs	de 4 ^e classe	»	45	3	»	8	23	»	4	49
	de 2 ^e —	»	26	4	»	6	24	»	2	59
	de 3 ^e —	7	400	15	5	17	77	»	9	230
	mixtes	6	24	2	3	8	(2) 33	6	3	84
	Ensemble	12	165	24	8	36	136	6	18	422
Fourgons à bagages	8	47	8	2	14	436	3	4	222	
Wagons à marchandises	découverts	189	316	190	44	418	4,264	62	32	5,515
	fermés	12	142	19	20	21	474	»	45	703
	pour chevaux	»	8	1	2	»	40	»	»	21
	pour bétail	8	77	1	44	49	50	4	7	213
	Ensemble	209	543	211	80	448	4,798	66	54	6,452
Véhicules divers	4	4	2	4	8	41	»	2	29	
TOTAUX (véhicules de transport).	en 1900	230	786	248	94	546	5,401	75	75	7,125
	en 1899	230	756	226	92	538	4,701	75	75	6,693
	Différences pour 1900	»	»	+ 22	+ 2	+ 8	+ 400	»	»	+ 432

(1) Dont 21 } affectés au service spécial des trains-tramways.
(2) — 22 }

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique des trains en 1900.

Comparaison des années 1900 et 1899.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusivem- ent par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Grimy	•	81,204	212,314	215,518	•	9,732	27,710	(2) 37,172	•	72,937	240,054	312,091
Flandre-Occidentale	1,140,130	215,418	98,728	1,454,276	102	•	•	102	(3) 1,140,232	215,418	98,728	1,454,378
Gand à Terneuzen	82,730	68,417	84,501	212,657	•	•	•	•	82,730	68,417	84,501	232,657
Hasselt à Maeseyck	45,428	697	89,536	115,661	•	•	•	•	45,428	697	89,536	115,661
Malines à Terneuzen	173,520	212,043	98,628	484,191	•	•	•	•	173,520	212,043	98,628	484,191
Nord-Belge	1,087,764	1,218,776	•	3,206,540	•	•	•	•	(4) 1,087,764	1,218,776	•	3,206,540
Taviers à Embresin	•	•	40,000	40,000	•	•	•	•	•	•	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	70,001	23,544	•	100,536	14,844	4,133	•	18,777	91,635	27,077	•	119,312
TOTAUX pour 1900	3,506,572	1,802,009	600,707	5,909,378	14,745	13,865	27,740	56,351	3,521,318	1,815,994	628,447	5,965,720
— pour 1899	3,376,245	1,834,303	730,007	5,779,555	14,683	13,755	21,845	53,283	3,390,928	1,678,058	763,852	5,832,838
Différences pour 1900	+ 130,327	+ 137,706	-138,300	+ 129,823	+ 63	+ 110	+ 2,895	+ 3,068	+ 130,390	+ 137,936	-135,405	+132,882

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

(2) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(3) Y compris 145.976 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 751,146 — par les trains-tramways.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION								
	CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		GARD A TERREUSEFN.		HASSELT A MARSEYLE.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs	4 ^{re} classe. . (nombre.)	2,163	4,208	23,437	47,694	2,646	4,051	607	4,446
	2 ^e — . . (—)	22,903	25,117	311,978	377,405	15,183	15,914	6,822	9,208
	3 ^e — . . (—)	296,882	151,441	2,770,530	1,374,379	245,876	221,753	65,753	51,406
	Ensemble. . (—)	321,948	480,466	3,135,945	1,799,458	303,707	241,718	73,182	61,760
Bagages	taxés au minimum (colis.)	»	»	21,030	42,840	4,166	4,743	4,143	573
	— au poids (quintaux.)	4,971	5,242	48,244	42,840	3,798	4,743	514	4,199
	Ensemble.	»	5,242	»	42,840	»	4,743	»	4,772
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions)	»	»	444,678	39,310	3,814	4,729	28,677	44,287
	— au poids (quintaux)	25,708	31,649	172,794	217,657	16,425	16,295	14,969	48,799
	Ensemble.	»	31,649	»	256,967	»	18,024	»	30,086
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions)	»	»	33,614	26,445	4,459	4,582	4,247	2,172
	— au poids (tonnes.)	278,334	384,228	4,055,706	4,245,095	529,493	437,835	52,138	82,422
	Ensemble.	»	384,228	»	4,271,240	»	439,437	»	84,594
Finances. (groups).	5,057	707	59,769	44,715	585	891	4,112	366	
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre.)	»	»	45	384	»	»	»	»
	— à petite — (—)	4	65	»	»	»	»	»	»
	Ensemble. . (—)	4	65	45	384	»	»	»	»
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre.)	46	651	99	4,910	»	»	»	»
	— à petite — (—)	1,086	10,349	4,973	30,172	647	5,394	881	14,636
	Ensemble. . (—)	1,132	11,000	2,072	32,082	647	5,394	881	14,636
Produits extraordinaires . . (fr.)	»	49,752	»	23,432	»	28,435	»	23,023	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux (fr.)	»	633,109 ⁽¹⁾	»	3,738,148	»	735,642	»	243,237	
Dépenses — (fr.)	»	479,048 ⁽²⁾	»	2,207,767	»	430,674	»	211,665	
Excédents des recettes sur les dépenses. . (fr.)	»	154,061	»	1,530,381	»	304,968	»	4,572	
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.	»	75.66 p. c.	»	59.06 p. c.	»	58.54 p. c.	»	99.26 p. c.	

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipages, actuellement opérés sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible d'indiquer séparément le chiffre

(2) Pour le chemin de fer Nord-belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre de têtes; pour les autres lignes

(3) 209 envois taxés par expédition.

(4) 8,809 — — — — — et 15,680 par tête.

(5) 6,018 — — — — — — 15,650 — — — — —

(6) Y compris une somme de 33,966 francs représentant la redevance payée par la compagnie du chemin de fer du Nord, du chef de

(7) Y compris une somme de 12,291 francs dépensée en combustibles par la compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon dont il est

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1900.

DES COMPAGNIES.										PROPORTION P. C.	
MALINES A TERSEUZEN.		NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE		relativement A LA RECETTE	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRAL
12,727	44,745	485,404	1,057,517	271	436	2,560	2,780	499,815	1,132,247	13.17	4.02
103,778	84,235	1,477,019	1,948,412	54,019	43,489	32,780	21,450	2,056,484	2,401,930	29.03	8.87
798,725	303,782	8,424,382	2,784,431	»	»	229,594	80,098	12,871,742	4,966,970	57.80	17.66
917,230	402,732	10,386,805	5,790,060	54,290	13,625	264,934	104,328	15,428,041	8,594,147	100.00	30.53
5,490	2,769	»	»	»	»	4,418	610	29,969	»	»	»
2,270	3,000	409,721	310,337	407	446	533	492	137,155	398,921	100. »	1.42
»	5,769	»	310,337	»	446	»	4,402	»	398,921	100. »	1.42
74,130	67,680	»	»	»	»	53,200	48,886	304,496	4,560,743	100. »	5.55
42,276		610,280	4,415,220	2,218	2,731	26,316	19,500	910,986			
»	67,680	»	1,115,220	»	2,731	»	38,386	»	4,560,743	100. »	5.55
7,995	10,893	»	»	»	»	6,411	4,430	50,726	14,884,487	100. »	52.91
896,421	797,933	14,410,482	11,447,067	29,949	32,277	92,953	112,388	14,045,470			
»	808,826	»	11,447,067	»	32,277	»	116,818	»	14,884,487	100. »	52.91
17,270	3,364	80,600	47,155	»	»	11,460	803	475,463	35,001	100. »	0.12
»	»	»	»	»	»	»	»	45	384	4.80	0.08
4	65	2,565	20,780	»	»	»	»	2,573	20,910	98.20	
4	65	2,565	20,780	»	»	»	»	2,588	21,294	100. »	0.08
23	435	»	»	»	»	44	242	(2)	3,238	2.67	0.01
960	9,696	45,650	49,555	»	»	262	4,364	(4)	118,166	97.33	0.12
983	10,434	45,650	49,555	»	»	303	4,606	(5)	121,404	100. »	0.43
»	498,306	»	2,212,497	»	255	»	8,379	»	2,814,079	100. »	8.94
»	1,496,873	»	20,992,671	»	49,004	»	271,422	»	28,430,076	»	100.00
»	886,514	»	7,434,831	»	30,647	»	447,372	»	11,828,518	»	»
»	610,359	»	13,557,840	»	48,357	»	124,050	»	16,304,558	»	»
»	9. 92 p. c.	»	35.42 p. c.	»	62.54 p. c.	»	54.29 p. c.	»	42.05 p. c.	»	»

pages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations belges, est exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports. concédées, ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

l'exploitation de la section française de Monbignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la compagnie de Chimay. question dans le renvoi (4) ci-dessus.

N° XLIX. — Chemins de fer exploités par des compagnies.
 Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Chimay.	Flandre-Occidentale.
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs)	4	4
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, etc.)	1	4
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	16
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	10	29
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	4	3
8	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	"	"
9	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de route ou de la voie, etc.	2	4
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	25	129
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	3	54
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serro-freins	9	69
Ensemble (rubrique A)		57	306
<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.)	42	279
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.)	80	682
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.)	25	203
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	4	4
Ensemble (rubrique B)		148	1,168
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1900.		205	1,474
— — — — — pour 1899.		203	1,463
Différences pour 1900.		+ 2	+ 11

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1900.
années 1900 et 1899.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.						TOTAUX.	
Grand à Ternaux.	Hinsell à Maeseyck.	Mullines à Ternaux.	Nord-Belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1900.	1899.
1	2	1	1	1	1	9	9
2	»	2	3	1	2	15	17
1	»	»	11	»	»	12	12
2	»	1	»	»	1	4	4
3	1	5	26	»	1	60	57
9	6	17	61	»	5	127	127
1	1	1	83	1	1	92	91
1	»	»	»	»	»	4	1
1	2	1	11	»	»	21	21
19	3	39	281	»	13	509	493
7	1	9	76	1	2	153	151
11	2	25	208	3	1	334	323
61	21	101	754	7	30	1,337	1,306
54	12	164	1,062	4	31	1,645	1,578
52	39	172	610	4	39	1,578	1,639
18	6	91	506	2	19	670	660
4	1	2	91	»	2	105	101
125	58	129	2,169	10	91	4,198	4,178
186	79	530	2,923	17	121	5,536	5,484
180	79	523	2,901	17	118	5,434	—
+ 6	»	+ 7	+ 22	»	+ 3	+ 61	—

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1900.

années 1900 et 1899.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. <small>(manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)</small>				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																							
Personnes étrangères <small>(autres que des voyageurs)</small>				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.							
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.				
1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
4	1	1	6	9	2	1	12	3	4	1	8	2	1	1	4	4	1	1	6	7	2	4	13	4	4	1	9
2	1	1	4	2	2	1	5	1	1	1	3	1	1	1	3	2	1	1	4	2	2	1	5	2	2	1	5
1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
4	1	1	6	4	1	1	6	1	1	1	3	1	1	1	3	4	1	1	6	4	1	1	6	4	1	1	6
6	6	1	13	6	23	24	53	1	1	1	3	1	14	24	39	6	7	1	14	6	25	24	55	6	25	24	55
1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
11	8	1	20	16	27	25	68	3	8	1	12	2	14	25	41	11	9	1	21	14	29	29	72	14	29	29	72
10	1	1	12	18	23	25	66	1	7	1	9	8	13	25	46	10	4	1	15	18	24	26	68	18	24	26	68
+	+4	-1	+4	-2	+4	1	+3	+3	+1	1	+5	-6	+1	1	-4	+1	+3	-1	+3	-4	+5	+3	+4	-4	+5	+3	+4

(180)

(1)

PARTIE B.

POSTES.

(9)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1900 :

1^o l'adhésion de la Bosnie-Herzégovine, des îles Leeward (Antigoa, Dominique, Montserrat, Nevis, Saint-Christophe et îles Vierges) et des Straits Settlements (Malacca, Penang, Province Welleslez et Singapore) à l'Arrangement de Washington du 15 juin 1897, concernant l'échange des lettres avec valeur déclarée;

2^o l'extension aux îles Formose, Porto-Rico et Philippines de l'échange des mandats-poste.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté royal du 4 août 1899 a décrété l'établissement, dans les centres importants, de nouveaux bureaux de poste à attributions restreintes, appelés agences des postes.

Ces bureaux, dont les attributions ont été déterminées par arrêté ministériel du 4 août 1899, sont établis chez des particuliers et gérés par ceux-ci.

Les premières agences des postes ont été mises en activité dans l'agglomération bruxelloise, pendant l'année 1900.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

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

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories . . .	En 1900	96,226,602	41,391,326	137,617,928
	En 1899	91,412,680	39,089,597	130,502,277
	Différences en 1900. .	+ 5,413,922 ou + 5.64 p. %	+ 2,301,729 ou + 5.89 p. %	+ 7,415,651 ou + 5.70 p. %
Cartes postales	En 1900	51,478,040	14,206,933	65,384,943
	En 1899	46,523,542	11,276,746	57,800,283
	Différences en 1900. .	+ 4,654,468 ou + 10.00 p. %	+ 2,930,187 ou + 25.98 p. %	+ 7,584,655 ou + 13.12 p. %
Totaux	En 1900	147,404,642	55,598,259	203,002,871
	En 1899	137,636,222	50,366,343	188,002,565
	Différences en 1900. .	+ 9,768,390 ou + 7.10 p. %	+ 5,231,916 ou + 10.39 p. %	+ 15,000,306 ou + 7.98 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 1900, de 6,780,852 contre 6,690,840 en 1899. C'est, pour 1900, une augmentation de 90,012 cartes ou 1.35 p. c.

I, p. B, 17, et III, p. B, 20.

En 1900, la poste a, en outre, transporté 25,365,408 lettres de service. C'est, sur 1899 (24,119,478), une augmentation de 1,245,930 lettres ou 5.17 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 1900	434,724,720	423,648,554	6,479,944	2,034,449
En 1899	427,704,208	414,924,160	6,699,758	1,878,630
Différences en 1900. . .	+ 7,023,512	+ 8,724,394	- 219,814	+ 152,789
	ou + 5.50 p. %	ou + 7.59 p. %	ou - 3.28 p. %	ou + 8.13 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*, qui III, p. B, 20.
avait été de 89,793,836 en 1899, s'est élevé à 94,827,590 en 1900, soit en plus 5,031,754 lettres ou 5.60 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1900, de 115,944,842.

C'est une moyenne de 17.01 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1900 (6,815,054 habitants). Cette moyenne était de 16.34 par habitant pour 1899.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1900, de 4.49 pour mille lettres expédiées (521,004 sur 115,944,842).

En 1900, *il est tombé au rebut* 233,194 lettres originaires de Belgique. III, p. B, 21.
Sur ce nombre 110,176 lettres (47.23 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1899, il y avait eu 224,332 lettres-rebut dont 108,422 (48.33 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1900, de 5,625 dont 147 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 6,350.34. Il en a été retrouvé 1,759 ou 31.27 p. c., parmi lesquelles 17 contenaient pour fr. 260-87 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1899, de 4,840, dont 107 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 4,164-87. Sur ce nombre, 1,555 lettres ou 32.13 p. c., dont 8 renfermaient pour fr. 195-10 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 37,400,038 en III, p. B, 20.
1899; il est de 39,666,120 en 1900; augmentation: 2,266,082 ou 6.06 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est III, p. B, 20.
élevé de 1,067,627 en 1899, à 1,149,874 en 1900, soit 82,247 envois ou 7.70 p. c. en plus pour 1900.

Quatre objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1900.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1900, à un échange de 1,544,688 lettres recommandées. C'est, sur 1899 (1,512,251), un accroissement de 32,437 ou 2.15 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. B, 48,
et III, p. B, 20.

En 1900, il a été expédié 249,138 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 388,026,200-87. C'est, sur 1899, une diminution de 79 en nombre et une augmentation de fr. 20,053,045-76 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,557 francs pour 1900 ; il était de 1,285 francs en 1897, de 1,446 francs en 1898 et de 1,477 francs en 1899.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1900, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 112,678-55. C'est, sur 1899, une augmentation de fr. 2,016-95. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 48,831-40 en 1900, contre fr. 47,369-40 en 1899, soit une augmentation de fr. 1,462-00.

En *service international*, il a été échangé 176,845 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 163,478,568-41. Comparativement au mouvement de 1899, c'est une augmentation de 2,433 en nombre et une diminution de fr. 3,925,899-58 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, inauguré le 1^{er} janvier 1899, il a donné lieu, en 1900, à un échange de 3,673 boîtes dont le montant global s'élève à 874,907-90. C'est, sur 1899, une augmentation de 777 en nombre et de fr. 188,326-10 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1900, le nombre de 429,656 envois, représentant une valeur de fr. 552,379,677-18, avec un produit de fr. 258,024-80.

Trois lettres-valeur ont été perdues en 1900.

§ 5. — ENVOIS EXPRESS.

III, p. B, 21.

Le mouvement des envois express ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1900, de 1,946,015, dont 1,865,526 dans le rayon local du bureau de destination et 80,689 en dehors de ce rayon ; 106,403 envois ont été délivrés par la Poste et 1,839,612 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1899 (1,823,680), l'augmentation est de 122,335 (ou 6.71 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 1900, à 4,575,551 (1) et le montant à fr. 460,136,222-61. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 89,178 titres, s'élevant ensemble à fr. 26,976,855-82 délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2^o une somme de fr. 1,489,095-42 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. 1,964,222-29 payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 4,138-90 et fr. 5,417-53. L'augmentation sur l'année précédente est de 65,889 mandats (4.88 p. c.), d'une valeur totale de fr. 17,011,237-84 (11.88 p. c.).

II, p. B, 48,
III, p. B, 20
et 21.

Le produit des taxes a dépassé de 28,451-10 (7.44 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 110-88, en 1899, s'est élevée à fr. 116-58, en 1900.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1900, 4,560,474 bons de poste, d'un montant global de 44,406,265 francs, soit en plus, sur l'année 1899, 13,750 titres (1.02 p. c.), représentant une valeur de 252,848 francs (2.26 p. c.).

II, p. B, 48,
III, p. B, 20
et 21.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 1,522-70 (1.81 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1900, il a été émis en Belgique 445,597 mandats-internationaux, d'un montant total de fr. 24,364,632-08. C'est, sur 1899, une augmentation de 27,758 (6.64 p. c.) pour le nombre et de fr. 2,199,680-07 (9.92 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. B, 48,
III, p. B, 20
et 24.

Il a été payé, pendant le même exercice, 410,215 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 25,259,554-68; l'augmentation, sur l'exercice 1899, est de 16,115 mandats (4.09 p. c.), d'une valeur totale de fr. 2,412,955-98 (11.59 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 247,066-15, soit une augmentation de fr. 19,506-25 (8.57 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 58,175 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.II, p. B, 48,
III, p. B, 24
et 22.

En 1900, 45,817 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 9,163-40, soit une augmentation de 10.91 p. c. comparativement à l'exercice précédent (41,288 effets, ayant rapporté fr. 8,257-60 de taxes).

Il a été fait 284 protêts par huissiers et 158 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 48,
III, p. B, 24
et 22.

Le service d'encaissement des effets de commerce a continué de progresser. Il a été déposé, en 1900, 2,710,683 effets, s'élevant ensemble à fr. 688,587,899-17. C'est, sur 1899, une augmentation de 95,055 en nombre (3.63 p. c.) et de fr. 73,572,079-54 (11.96 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 993,865-63, dépassant de fr. 66,691-65, ou 7.19 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 52,002 protêts par huissiers et 94,842 par les agents des postes.

C. — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été déposé, en 1900, 143,453 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,374,377-34.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1899, avait été de 149,177 et le montant, de fr. 1,464,754-97.

Il y a donc eu diminution de 5,724 (3.84 p. c.) quant au nombre des valeurs et de fr. 90,377-63 (6.17 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1899, à fr. 2,986-90 n'a atteint, en 1900, que fr. 2,819, soit une différence en moins de fr. 167-90 (5.62 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1900.

L'augmentation du nombre des titres déposés (6,956,666) est de 607,508 (9.60 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 314,182,472-13), de fr. 31,573,088-20 (11.17 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 1,253,224-70, soit une différence en plus de fr. 132,125-20 (11.79 p. c.).

(1) Non compris les coupons des Dettes de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 55,079 quittances de remboursement d'une somme de fr. 835,569-41 et qui ont rapporté fr. 9,247-40 de taxe.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1899 par 67,061 titres, a été de 70,749 en 1900. L'augmentation a donc été de 3,688 (5.50 p. c.). II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 3,722,988-79 contre fr. 3,471,704-81 en 1899, soit une augmentation de fr. 251,285-98 (7.24 p. c.)

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les Offices étrangers nous ont transmis 90,955 valeurs, d'où une augmentation de 5,965 (7.02 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 3,985,913-54, accusant ainsi une augmentation de fr. 442,343-27 (12.49 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 7,090-50) a augmenté de fr. 308-90 (4.55 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 12,822 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 272,620-49 et pour lesquels il a été perçu fr. 4,027-10 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouverts.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1900, 504,962 abonnements ayant produit une taxe de fr. 61,444-69. II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1899, accusent une augmentation de 55,248 (12.29 p. c.) quant au nombre et de fr. 7,215-31 (13.31 p. c.) du chef de la taxe.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Les opérations pour compte de la Caisse d'épargne, de la Caisse de retraite et de la Caisse d'assurances ont encore considérablement progressé, ainsi que le démontrent les tableaux ci-après, qui résument les diverses opérations accomplies au cours des exercices 1899 et 1900.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1900	2,503,137	182,746,716	688,804	142,027,387 24	1,390,047	503,665,318 41
En 1899	2,544,459	167,606,513	621,577	129,130,210 80	1,289,659	459,167,052 52
Différences en 1900 . . .	+ 58,678	+ 15,080,203	+ 67,227	+13,897,176 64	+ 100,388	+44,498,295 89
	ou + 2.31 p. %	ou + 8.99 p. %	ou + 10.82 p. %	ou + 10.85 p. %	ou + 7.78 p. %	ou + 9.69 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1900	13,715	26,120,908 31	5,039	13,681,165 84	31,275	125,500,800
En 1899	13,524	28,692,748 09	5,064	13,925,153 29	28,343	113,813,200
Différences en 1900 . . .	+ 191	-2,571,837 78	- 25	- 243,987 45	+ 2,932	+ 11,690,600
	ou + 1.41 p. %	ou - 8.96 p. %	ou - 0.49 p. %	ou - 1.75 p. %	ou + 10.34 p. %	ou + 10.28 p. %

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAIEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1900	717,075	3,205,604	17,364	930,875 95
En 1899	438,029	2,011,081	17,450	859,218 92
Différences en 1900 . . .	+ 279,046	+ 1,194,723	- 86	+ 71,657 03
	ou + 63.70 p. %	ou + 59.41 p. %	ou - 0.49 p. %	ou + 8.34 p. %

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAIEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1900	762	239,592	2	458 01
En 1899	209	25,959	"	"
Différences en 1900 . . .	+ 553	+ 213,633	+ 2	+ 458 01
	ou + 264.59 p. %	ou + 822.96 p. %		

Des renseignements plus détaillés, concernant les trois services, figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

II. - PERMIS DE PÊCHE.

II, p. B, 49. Le nombre de permis délivrés en 1900, s'est élevé à 50,371 et le montant à fr. 445,260.

III, p. B, 20
et 21.
VI, p. B, 24.

Du 24 juillet 1899, date de la mise en vigueur du service des permis, jusqu'à la fin de l'exercice, ce nombre avait été de 39,428 et le montant, de fr. 50,887-50.

On constate donc une augmentation de 10,943 (27.75 p. c.) quant au nombre et de fr. 62,402-50 (122.70 p. c.) quant au montant.

L'augmentation anormale dans le montant s'explique par le fait que les permis ont été vendus, en 1899, à moitié prix de leur valeur nominale.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1899, de fr. 3,942-80, a atteint, en 1900, fr. 5,037-10, soit une augmentation de fr. 1,094-30 (27.75 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 1900, à fr. 65,861-87; cette somme est supérieure de fr. 7,226-99, ou 12.53 p. c., au montant des droits perçus en 1899 (fr. 58,634-88).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 233,534-44 en 1899, ne s'est élevée, en 1900, qu'à fr. 226,517-87, soit une diminution de fr. 6,816-57 ou 2.92 p. c.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux; au 31 décembre 1900, nous comptons 1,112 bureaux, dont 27 ne pourront être mis en activité qu'en 1901.

Parmi ces 1,112 bureaux se trouvent 554 sous-perceptions, 28 bureaux de dépôt de poste, 131 dépôts-relais et 27 agences.

A la fin de 1899, il y avait 7,890 boîtes aux lettres; en 1900, le nombre en a été porté à 8,101. Soit 211 nouveaux placements.

	En 1900.	En 1899.	Différence pour 1900.
Boîtes attachées aux malles-poste.	72	73	— 1
— — aux trains vicinaux	129	120	+ 9
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste.	544,195	542,005	+ 2,190

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1899, de 3,809. En 1900, il s'est élevé à 3,921, augmentation : 112.

Le nombre des distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 dans 537 localités, de 3 dans 209 localités, de 4 ou 5 dans 160 localités, de 6 ou 7 dans 7 localités, et de 9 dans 1 localité.

1 perception et 1 sous-perception n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,711 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (469), il y en a 8 qui sont desservies neuf

fois par jour (faubourgs de Bruxelles); 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération; 3 sont desservies cinq fois, 13 quatre fois, 33 trois fois, 957 deux fois et 693 une fois.

En 1900, 23 communes ont été dotées d'une seconde distribution.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 789 localités.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1900, comme en 1899, au nombre de 20, sur lesquelles ont circulé 66 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1899, de 6,530 kilomètres; en 1900, il a été de 6,583 kilomètres; augmentation: 53 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1900, au nombre de 76, soit 1 de moins qu'en 1899 (77).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été, en 1900, de 3,210 kilomètres.

En 1900, les services de malles-poste ont transporté approximativement 221,555 voyageurs, soit 19,710 voyageurs de plus qu'en 1899 (201,845).

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 1900.		En 1899.		Différences pour 1900.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis-auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	2,519	235	2,444	217	+ 75	+ 18
Facteurs, gons de service et autres agents subalternes	4,130	35	4,006	19	+ 124	+ 16
	6,649	270	6,450	236	+ 199	+ 34
Totaux	6,919		6,686		+ 233	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1900 s'élève à fr. 23,248,482-95, soit une augmentation de fr. 1,232,485-46, ou de 5.22 p. c., sur celle de 1899, qui était de fr. 23,995,997-49.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1900, à la somme de fr. 12,988,943-11, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1900, à 509,253 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 13,498,196-11 et la recette brute à fr. 23,248,482-95, le rapport entre ces deux sommes est de 53.46 p. c., tandis qu'il était, en 1899, de 53.37 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1900, à fr. 11,750,286-84.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.



(14)

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	"	12,318,696	"	45,082,531	"	"	"
1871.	36,393,474	11.08	45,744,622	27.79	82,135,096	15.64	682,475	"
1872.	37,775,478	3.79	45,445,998	- 2.07	83,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	46,306,836	5.78	85,654,859	4.63	4,637,344	51.32
1874.	41,106,219	4.47	46,902,672	3.68	88,008,891	4.23	5,970,549	28.49
1875.	42,806,823	4.44	47,715,948	4.81	90,522,771	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,491,996	4.61	48,354,580	3.60	91,846,576	2.48	8,893,340	47.43
1877.	44,905,003	3.25	48,736,091	2.08	93,641,094	2.90	10,031,638	42.80
1878.	45,307,469	0.90	49,452,644	2.22	94,760,113	1.29	11,430,912	40.96
1879.	48,456,443	6.94	50,570,806	7.40	99,026,949	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	52,550,749	9.63	103,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	53,218,211	2.96	107,627,488	5.73	16,730,012	43.21
1882.	57,307,849	5.33	54,321,460	4.75	111,629,309	5.46	18,391,220	9.95
1883.	60,314,489	5.25	56,115,115	7.37	116,429,604	5.88	18,853,444	2.49
1884.	61,021,460	1.17	57,482,090	4.09	118,503,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	59,230,851	7.84	121,498,450	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	- 0.54	58,810,994	- 4.44	120,744,556	- 0.82	21,053,946	- 0.42
1887.	62,174,789	0.39	54,656,279	-14.42	116,831,068	- 4.31	21,446,448	4.72
1888.	64,563,036	3.81	56,377,297	6.98	120,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	57,388,461	3.83	125,467,661	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	- 1.13	58,177,695	2.88	125,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	59,122,556	3.35	127,802,555	2.43	31,470,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	59,018,851	- 0.36	129,295,241	4.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	60,014,696	3.42	132,307,722	3.03	33,320,300	4.23
1894.	75,448,796	3.90	60,798,845	2.62	136,247,641	3.53	35,524,398	6.61
1895.	78,256,362	4.18	61,664,643	2.81	139,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	- 4.34	63,332,952	5.27	140,566,990	0.59	37,367,772	- 0.87
1897.	82,509,866	6.83	65,338,824	6.02	147,848,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,767	4.28	66,997,464	4.69	153,040,231	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,112,630	5.89	69,089,597	5.65	160,202,227	5.82	46,523,542	7.35
1900.	96,226,602	5.61	71,394,326	5.61	167,617,928	5.70	51,478,010	10.00
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	3,594,048	4.86	4,945,337	5.50	5,539,385	4.62	2,696,429	6.37

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1900 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE QU 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	»	46,874,539	»	18,425,198	»
5,174	»	687,349	»	6,854,572	- 46.19	49,403,536	5.40	18,033,253	- 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.40
46,420	444.57	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	29.15	8,439,177	2.46	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
4,090,980	294.44	9,984,320	27.24	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	34,753,000	- 4.75
4,639,638	50.20	11,671,296	46.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	- 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	42.89	9,867,993	7.24	68,465,000	- 4.99	28,638,000	- 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,444	9.86	69,712,000	4.82	28,044,000	- 2.44
3,337,906	28.69	18,416,228	8.35	11,653,250	7.49	74,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,574,780	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	47.38	22,586,876	44.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	44.70
4,447,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	- 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	42.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.87	94,522,000	3.51	54,959,000	48.04
5,460,624	40.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	- 6.34
5,815,063	4.00	26,568,984	0.41	14,123,401	4.48	94,394,000	- 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	-27.63	25,407,239	- 4.37	14,816,165	4.90	94,024,000	- 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.48	15,977,216	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.58	91,546,377	- 4.48	68,457,974	44.17
5,850,316	- 0.48	36,865,077	7.38	16,567,165	- 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	14.57	96,287,637	4.74	81,978,680	44.38
6,345,300	4.79	39,260,482	5.46	17,891,763	- 3.24	100,693,346	4.5	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,495,766	2.38	19,403,155	6.77	108,224,087	7.48	80,579,743	- 8.72
6,977,737	4.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	- 4.44	82,263,614	.09
7,482,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	4.04	110,695,533	7.00	89,061,193	8.26
8,008,846	7.04	45,376,348	0.44	20,597,401	- 0.91	101,543,576	- 8.29	91,274,339	2.48
8,961,589	14.90	49,420,449	8.91	23,445,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,423	5.68
9,836,385	9.76	53,474,433	7.60	23,455,925	4.34	122,451,704	10.73	107,960,444	14.93
11,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,449,478	2.83	127,701,208	4.29	114,924,460	6.45
13,206,933	25.98	65,384,943	13.42	25,365,408	5.17	134,724,720	5.80	123,648,551	7.59
1,344,933	43.86	1,041,414	7.75	915,765	4.46	4,805,837	4.23	6,917,472	6.83

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1900 et 1899.

		ANNEES		DIFFÉRENCES pour 1900.	
		1900.	1899.		
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	249,438	249,217	- 79
		— de l'étranger.	76,675	76,634	+ 41
	Ensemble		325,813	325,851	- 38
	originaires de l'étranger	400,470	97,778	+ 2,392	
Ensemble		425,983	423,629	+ 2,354	
Nombre des boîtes (2)	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger	216	404	+ 112
		originaires de l'étranger	3,457	2,792	+ 665
	Ensemble		3 673	2,896	+ 777
	Totaux		479 656	426,525	+ 3,131
Montant des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	388,026,200 87	367,973,155 11	+20,053,045 76
		— de l'étranger.	87,050,289 06	96,700,187 45	- 3,649,898 42
	Ensemble		475,076,489 93	458,673,342 56	+16,403,147 34
	originaires de l'étranger	76,428,279 35	76,704,280 31	- 276,000 96	
Ensemble		551,504,769 28	535,377,622 90	+16,127,146 38	
Montant des boîtes (2)	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger	113,476 40	31,889 70	+ 81,586 70
		originaires de l'étranger	761,431 50	654,692 10	+ 106,739 40
	Ensemble		874,907 90	686,581 80	+ 188,326 40
	Totaux		851,379,677 18	536 064,204 70	+16,315,472 48
Produit	port	93,817 75	96,151	- 2,333 25	
	droit proportionnel et droit fixe réunis	164,207 05	162,653 77	+ 4,548 28	
	Totaux	258,024 80	258,809 77	- 784 97	
Nombre de lettres perdues ou spoliées		3	7	- 4	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(3) 4,395	(4) 5,515 74	- 4,120 74	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	(5) 4,373,551	(6) 4,309,662	+ 63,889
		bons de poste	4,360,474	4,316,744	+ 43,730
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		448,597	417,839	+ 27,758
	Ensemble		3,179,622	3,074,245	+ 105,377
mandats originaires de l'étranger		410,215	394,100	+ 16,115	
Totaux		3,589,837	3,468,345	+ 121,492	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	(7) 160,136,222 61	(8) 143,124,984 77	+17,011,237 84
		bons de poste	11,406,263 3	11,153,417	+ 252,848
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		24,364 632 08	22,164,972 01	+ 2,199,660 07
	Ensemble		193,907,119 69	176,443,353 78	+17,463,765 91
mandats originaires de l'étranger		23,239,554 68	20,826,618 70	+ 2,412,935 98	
Totaux		219,146,674 37	197,269,972 48	+21,876,701 89	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	411,026 30	382,575 20	+ 28,451 40	
	Bons de poste	83,423 35	83,902 65	- 4,522 70	
	Mandats du service international	247,066 45	227,559 90	+ 19,506 25	
Totaux		743,517 80	694,037 75	+ 49,480 05	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		Nombre	29	408	- 79
		Montant	876 36	4,480 66	- 904 30
Effets de commerce.					
a. <i>Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés		45,817	41,288	+ 4,529	
Produit de la taxe		9,163 40	8,257 60	+ 905 80	
Nombre de protêts	par huissiers	284	205	+ 79	
	par agents des postes	458	427	+ 31	
b. <i>Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	déposés	2,710,683	2,615,628	+ 95,055	
	encaissés	2,536,752	2,448,794	+ 87,958	
Montant des effets	déposés	688,587,899 47	615,045,849 63	+73,542,079 84	
	encaissés	633,443,914 10	584,255,365 95	+49,188,548 15	
Produit de la taxe		(9) 993,865 65	927,174	+ 66,691 65	
Nombre d'effets protestés	par huissiers	52,002	50,831	+ 1,171	
	par agents des postes	94,842	92,883	+ 1,959	

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste n, en 1900, transporté celles que renfermaient 2,694,562 *lettres recommandées*. Quatre de ces lettres ont été perdues dans le service belge.(2) Le service des boîtes avec valeur déclarée a été inauguré le 1^{er} janvier 1899.

(3) Dont fr. 1,310 à charge du Trésor.

(4) Dont fr. 2,155-74 à charge du Trésor.

(5) Non compris : 1° 89,178 mandats, s'élevant à fr. 26,976,855-82, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,489,005-42 (taxe fr. 4,158-90), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation et 3° une somme de fr. 1,964,222-29 (taxe fr. 5,417-35); payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(6) Non compris : 1° 91,424 mandats s'élevant à fr. 27,093,906-15, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,265,338-32 (taxe fr. 3,620-50) liquidée pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation et 3° une somme de fr. 2,094,486-27 (taxe fr. 3,541-60), payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(7) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 710-60) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 553-50).

N° II. (Suite.) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1900 et 1899.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1900.
	1899.	1900.	
Quittances.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹) 6,936,666	6,329,358	+ 607,308
Montant des quittances	{ déposées (¹) 314,182,472 43 encaissées 274,019,326 34	282,609,383 93	+31,573,088 20
		244,987,451 49	+29,032,474 85
Produit de la taxe	(¹) 4,253,224 70	4,421,099 50	+ 432,425 20
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés	{ Journaux belges — étrangers	477,004	+ 52,607
		(²) 27,964	+ 2,641
Totaux	504,962	449,714	+ 55,248
Montant des abonnements souscrits	2,411,538 44	2,311,679 90	+ 99,858 21
Produit de la taxe	61,414 69	54,199 38	+ 7,215 31
Permis de pêche			
Nombre de permis délivrés	50,371	(³) 39,428	+ 40,943
Montant des permis délivrés	413,260	50,857 50	+ 62,402 50
Produit de la taxe	5,037 40	3,942 80	+ 1,094 30
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	443,453	449,477	- 5,724
Montant des coupons et des titres amortis	{ déposés 1,374,377 34 encaissés 4,340,844 50	4,464,754 97	- 90,377 63
		4,410,182 83	- 69,341 33
Produit de la taxe	2,819	2,986 90	- 467 90
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées	{ originaires de l'intérieur (⁴) 70,749 — l'étranger (⁵) 90,955	67,061	+ 3,688
		84,990	+ 5,965
Montant des valeurs	{ a recouvrer { — l'intérieur (⁴) 3,722,988 79 — l'étranger (⁵) 3,983,913 54 recouvrées { — l'intérieur (⁴) 2,974,651 60 — l'étranger 3,210,207 29	3,471,704 81	+ 251,283 98
		3,544,568 27	+ 442,345 27
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.	(⁵) 7,090 50	6,781 60	+ 308 90
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{ par huissiers 82 par agents des postes 20	93	- 41
		9	+ 41

(¹) Y compris 55,079 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 835,569-41 et ayant donné un produit de fr. 9,247-40.(²) Non compris 1,235 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.(³) Le service postal des permis de pêche a été inauguré le 24 juillet 1899.(⁴) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.(⁵) Y compris 12,822 envois contre remboursement s'élevant à fr. 272,620-49 et pour lesquels on a perçu fr. 4,027-10 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

DÉSIGNATION ou MOUVEMENT.	LETTRES							CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.			
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			Totaux.		
Intérieur.	En 1900.	94,827,590	1,149,874	249,138	96,226,602	22,867,468	2,329,899	25,197,366	121,423,968	51,178,010	6,780,852	
	En 1899.	89,795,835	1,067,627	249,217	91,112,680	21,902,504	2,045,343	23,947,847	115,060,527	46,523,542	6,600,840	
	Différences.	+5,031,755	+82,247	-79	+5,113,922	+964,964	+284,555	+1,249,519	+6,363,441	+4,654,468	+90,012	
International.	Expéditions de Belgique.	En 1900.	21,117,252	755,350	(a) 70,891	21,949,523	55,523	27,811	83,334	22,072,857	7,519,783	-
		En 1899.	20,397,406	710,983	(b) 70,735	21,175,127	70,629	26,070	96,699	21,271,826	6,440,740	-
		Différences.	+720,846	+44,367	+156	+774,396	-15,106	+741	-13,365	+799,031	+1,078,987	-
International.	Expéditions de l'étranger.	En 1900.	18,548,868	789,308	(c) 103,627	19,441,803	70,512	14,196	84,708	19,526,511	6,687,200	-
		En 1899.	17,012,632	801,208	(d) 100,570	17,914,470	54,704	20,228	74,932	17,989,402	4,836,000	-
		Différences.	+1,536,236	-11,900	+3,057	+1,527,333	+15,808	-6,032	+9,776	+1,537,109	+1,851,200	-
En général.	En 1900.	134,493,710	2,694,562	(e) 426,656	137,617,929	22,993,503	2,371,905	25,365,408	162,983,336	65,384,943	6,780,852	
	En 1899.	127,195,874	2,579,878	(f) 426,525	130,202,277	22,027,837	2,091,641	24,119,478	154,321,755	57,800,288	6,600,840	
	Différences.	+7,297,836	+114,684	+3,31	+7,415,651	+965,666	+280,264	+1,245,930	+8,661,581	+7,584,655	+90,012	

(a) Dont 216 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 104 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 5,457 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 2,792 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 5,675 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 2,896 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 33,079 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris les envois contre remboursement.

(i) Y compris 12,822 envois contre remboursement.

(j) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(k) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(l) Le service postal des permis de pêche a été inauguré le 24 juillet 1899.

(m) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local.	{	remis par la Poste	98,329
		— le Télégraphique	1,769,997
Exprès en dehors de ce rayon.	{	remis par la Poste	11,074
		— le Télégraphique	69,618

Total. 1,946,015

(n) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 1,946,015 figurant en tête de la colonne.

N° IV. — *Recettes postales de toutes natures.* —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'encasement (moins les effets et les permis de pêche), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-isars.		TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encasement.		TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux (Abonnements — poste).		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE sur la vente des permis de pêche.		TAXE SUR LES MAN	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année	1900 . . .	21,810,628	93	1,003,029	05	591,612	65	61,414	69	5,037	40	418,582	75
	1899 . . .	20,693,428	74	935,431	60	544,093	43	54,199	38	3,942	80	389,737	30
Différences pour 1900	en plus . .	4,417,200	49	67,597	45	47,519	50	7,215	31	4,094	30	28,845	45
	en moins . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.									
		1 centime.	2 cent.	5 cent.	10 cent.	20 cent.	25 cent.	35 cent.	50 cent.	1 franc.	2 francs.
Résultats de l'année	1900 . .	115,658,631	14,377,427	57,315,247	91,198,283	5,115,391	16,257,964	1,387,618	1,648,851	333,764	85,513
	1899 . .	115,812,230	13,722,371	51,047,836	89,756,641	4,869,466	15,859,123	1,314,607	1,518,197	322,332	84,598
Différences pour 1900	en plus	9,646,401	655,053	6,267,411	4,441,642	245,925	399,841	73,011	130,654	31,432	915
	en moins	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année	1900 . .	1 258,586 31	287,548 54	2,805,762 35	9,419,828 30	1,023,078 20	4,064,491 "	485,666 30	824,425 50	351,764 "	171,026 "
	1899 . .	1,158,122 30	274,447 48	2,532,391 80	8,975,664 10	973,893 20	3,984,530 75	460,112 45	759,098 50	322,332 "	189,196 "
Différences pour 1900	en plus	98,464 01	13,101 06	313,370 55	444,164 20	49,185 "	99,960 25	25,553 65	65,327 "	31,432 "	1,830 "
	en moins	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

VA

(a) Il n'a été porté en recette, en 1900, que fr. 22,818,693-08, soit en moins fr. 843 621-40, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs; 2° pour dépôt à la Caisse d'épargne, etc; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. En 1899, il avait été porté en recette fr. 21,632,803-14.

Comparaison des années 1900 et 1899.

DATES DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	<i>Observations.</i>
Service international.					
Fr. c	Fr. c	Fr. c	Fr. c	Fr. c.	
248,480 06	85,425 35	54,321 96	969,945 41	25,248,482 95	
230,049 38	83,902 65	49,339 38	4,011.872 91	23,995,997 49	
18,435 68	4,522 70	4,982 38	»	1,252,485 46	
»	»	»	44,927 50	»	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1900 et 1899.

ÉTÉS.

ENVELOPPES -lettres à 11 cen times.	ENVELOPPES timbrées à 14 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
		SIMPLIFS.		DOUBLES.		A 10 cent	A 25 cent	A 6 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	A 50 cent	A 1 franc.	
		A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 cent								
10,404	136,749	40,224,437	2,387,879	212,582	24,603	3,985,167	30,615	166,015	365,572	532,776	91,001	14,453	364,582,972
10,374	137,957	39,087,815	2,324,405	203,539	20 112	3,869,151	28,925	187,929	323,811	517,415	85,622	13,311	341,116,693
30	792	1,146,622	63,474	9,013	1,491	116,016	1,717	»	41,711	15,361	5,379	1,142	} + 23,466,279
»	»	»	»	»	»	»	»	21,814	»	»	»	»	

URS.

Fr. c	Fr. c	Fr. c.	Fr. c	Fr. c	Fr. c	Fr. c	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c	Fr. c	Fr. c	Fr. c	Fr. c.
1,114 44	15,262 39	2,011,221 85	238,787 90	21 258 21	4,920 60	398,516 70	7,661 25	8,300 75	18,567 20	106,555 20	15,500 50	14,453 »	23,652,316 48 (a)
1,141 14	15,175 27	1 954,390 75	232,440 50	20,353 00	4,022 40	386,915 10	7,232 »	9 391,43	32,363,10	103,493 »	12,811 »	13,311 »	22,432,839 10
3 30	87 12	56,831 10	6,347 40	904 30	899 20	11,601 60	429 23	»	4,174 10	3,072 20	2,689 50	1,142 »	} + 1,229,477 29
»	»	»	»	»	»	»	»	1,090 70	»	»	»	»	

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1900 et 1899.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.	PERMIS à fr.						TOTAL	
	1 (Simples)	2 (Doubles)	3 (Simples)	4 (Doubles)	4 (Simples)	10 (Simples)		
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1900. . .	15,110	1,101	27,960	2,209	1,435	2,558	50,371
	1899. . .	8,415	998	22,775	3,509	1,132	2,799	59,428
Différences pour 1900	en plus. .	6,695	105	5,185	»	521	»	+ 10,045
	en moins.	»	»	»	1,100	»	261	
VALEURS.								
Résultats de l'année	1900. . .	Fr. c 15.110 »	Fr. c 2,202 »	Fr. c 55,920 »	Fr. c 8,853 »	Fr. c 5,812 »	Fr. c 25,580 »	Fr. c 113,260 »
	1899. . .	4,207 50	998 »	22,775 »	6,618 »	2,264 »	15,993 »	(1) 50,857 50
Différences pour 1900	en plus. .	10,902 50	1,284 »	33,145 »	2,218 »	3,548 »	11,585 »	+ 62,402 50
	en moins.	»	»	»	»	»	»	

(1) En 1899, les permis ont été vendus à moitié prix de leur valeur.

(1)

PARTIE C.



TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(1) A

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1. — TARIFS INTERNATIONAUX.

Pendant l'année 1900, le tarif des correspondances internationales a été modifié comme il suit :

Des relations télégraphiques ont été ouvertes avec un certain nombre de localités situées dans l'Alaska, la Colombie britannique et les territoires du nord-ouest du Canada. Les télégrammes sont transmis télégraphiquement jusqu'à Seattle (Washington) ou Victoria (Colombie) d'où ils sont réexpédiés par steamer à Skagway (Alaska) pour reprendre ensuite la voie télégraphique jusqu'à destination ; taxe : fr 3-65 par mot.

L'île de l'Ascension a été reliée au réseau télégraphique international par deux câbles aboutissant l'un à l'île Saint-Vincent, l'autre à l'île Sainte-Hélène. Le reliement de ces deux derniers points, qui communiquent déjà d'une part avec Madère et d'autre part avec Cape-Town, a créé une voie nouvelle entre l'Europe et l'Afrique méridionale ; taxe : 5 francs par mot ; même taxe pour l'île de l'Ascension.

Une voie nouvelle par Kiatcha-Maimatchin a été ouverte aux correspondances avec la Chine. aux conditions ordinaires de taxe : 7 francs par mot.

La « Deutsch-Atlantische Telegrafengesellschaft » a immergé un câble entre Borkum (Emden, Allemagne) et New-York (États-Unis), avec point d'atterrissage intermédiaire à Fayal (Açores). Les taxes à percevoir en Belgique pour les correspondances en destination de l'Amérique, à transmettre par cette voie (Emden-Açores) sont les mêmes que celles qui sont fixées par les autres compagnies des câbles transatlantiques du Nord.

Les lignes établies dans le Congo français ont été prolongées jusqu'à Braz

zaville. La taxe est actuellement uniforme pour tous les bureaux de cette contrée : fr. 8-50 par mot.

Les lignes de la Côte d'Ivoire atteignent maintenant Boudoukou.

Les taxes par mot pour l'Australie méridionale, l'Australie occidentale et la Tasmanie, qui étaient respectivement de fr. 5-70, 5-70 et 6-50 par la voie Turquie, Golfe Persique, ont été réduites uniformément à fr. 4-75; les taxes pour ces mêmes pays, qui étaient respectivement de fr. 5-95, 5-95 et 6-75, par les lignes de la compagnie « Eastern Telegraph » ont été réduites uniformément à 5 francs.

Des réductions de taxes ont, en outre, été accordées pour les correspondances avec l'île de Cuba, par les voies Key-West et New-York, Haïti.

La « Brazilian Submarine Telegraph C^y » et la « Western and Brazilian Telegraph C^y » qui exploitaient respectivement les câbles reliant le Portugal au Brésil et ceux de la côte orientale de l'Amérique du Sud, depuis Para jusqu'à Montevideo, se sont fusionnées sous le nom de « The Western Telegraph Company Limited ».

Les câbles d'Emden (Allemagne) à Valentia (Irlande) et de Brignogan (France) à Salcombe (Angleterre), appartenant à l'Anglo-American Telegraph C^y, ont été mis hors de service.

D'autre part, des câbles nouveaux ont été immergés entre les points suivants :

Para et Pernambuco (Brésil), par la « Western Telegraph Company Limited » ;

La Guayra et Carénero	} (Venezuela) }	par la Société française des câbles	
Carénero et Guanta			
Guanta et Port-la-Mar			télégraphiques
Port-la-Mar et Carupano			

Fayal (Açores) et New-York (par Canso, Nouvelle-Écosse), par la Commercial Cable Company;

Le Havre (France) et Cuckmere (Angleterre), par l'Anglo-American Telegraph Company;

Zandvoort (Pays-Bas) et Benacre (Angleterre), par les gouvernements britannique et néerlandais ;

Chefoo à Port-Arthur	} (Chine) }	par la « Great Northern Telegraph
Chefoo à Taku (Tientsin)		

Chefoo à Weibaiwei	} (Chine) }	par l' « Eastern Extension Australasia
Chefoo à Shanghai		

et Chefoo et Tsingtau (Chine), par le gouvernement allemand.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1. — TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1900 et en 1899, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES						
		Intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.	
Mouvement.	{	1900. . .	3,377,910	2,808,259	550,338	6,736,487
		1899. . .	3,300,944	2,796,607	567,520	6,664,871
Différences pour 1900	{		+ 76,966	+ 11,632	— 16,982	+ 71,616
			+ 2.33 %	+ 0.41 %	— 2.99 %	+ 4.07 %
Dépense.	{	1900. . .	1,965,401 70	2,317,681 04	315,899 06	4,598,981 80
		1899. . .	1,915,020 30	2,527,749 94	327,075 08	4,569,845 32
Différences pour 1900 . .	{		+ 50,381 40	— 10,068 90	—11,176 02	+ 29,136 48
			+ 2.63 %	— 0.45 %	— 3.42 %	+ 0.64 %

b. *Service intérieur.*

Des 3,377,910 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
 44,834 urgents, ou 1,327 sur 100,000 ;
 400 collationnés, ou 12 sur 100,000 ;
 369 accusés de réception, ou 11 sur 100,000,
 et 16,824 enregistrements, ou 498 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 16,269.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,839,612, soit une augmentation de 6.58 p. c. sur l'année 1899 (1).

(1) Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

c. *Service international.*

Par rapport à 1899, le nombre des correspondances échangées, en 1900, entre la Belgique et les pays de l'étranger, n'a augmenté que de 0.41 p. c. Mais il est à remarquer que 1899, comparativement à 1898, avait accusé une augmentation extraordinaire : 10.81 p. c. La faiblesse de l'accroissement constaté pour 1900 (0.41 p. c.), résulte de ce que, notamment pendant le dernier trimestre de cette année, les transactions commerciales et industrielles se sont sérieusement ralenties.

Le nombre des télégrammes urgents (1) qui, en 1899, a été de 89,862, s'est réduit, en 1900, à 72,016, soit une diminution de 17,846 télégrammes ou 19.86 p. c. ; cette diminution porte principalement sur le trafic avec l'Allemagne, la France, la Néerlande, l'Espagne et la Russie.

d. *Service de transit.*

De 1899 à 1900, le nombre des correspondances en transit a diminué de 2.99 p. c. Cette diminution, relativement minime, porte sur le transit anglo-allemand ; elle est due, en grande partie, à des interruptions des câbles anglo-belges.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Le nombre des télégrammes de service de l'Etat, émis sans application de taxe, s'est élevé, en 1900, à 7,559,000 dont 286,200 émis pour les besoins du service des télégraphes. Le nombre de 7,559,000 comprend 1,176,000 télégrammes de forme spéciale échangés entre stations de chemins de fer pour assurer la sécurité de la marche des trains. Précédemment, les correspondances de l'espèce n'étaient pas comprises dans le dénombrement des télégrammes de service.

La comparaison entre les mouvements respectifs de 1899 et de 1900, doit donc s'établir en déduisant ces 1,176,000 correspondances du chiffre total relevé pendant ce dernier exercice. On obtient ainsi pour 1900 : 7,559,000-1,176,000, soit 6,383,000 télégrammes de service. Le mouvement n'ayant atteint que 5,701,000 en 1899, il s'est donc produit, en 1900, une augmentation effective de 6,383,000-5,701,000 ou 682,000 correspondances en franchise, ce qui équivaut à 12 p. c. Cet accroissement important doit être attribué à l'activité exceptionnelle des transports par chemin de fer qui s'est manifestée dès la fin de 1899 et a persisté durant le premier semestre de 1900.

(1) Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. — BUREAUX.

	EN 1900.	EN 1899.	DIFFÉRENCES en 1900.
A. Bureaux de l'État établis :			
<i>a.</i> Dans des stations de l'État	741	729	+ 42
<i>b.</i> — — de compagnies de chemins de fer	43	42	+ 1
<i>c.</i> Au centro des villes ou communes	297	272	+ 25
Ensemble	1,081	1,043	+ 38
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer			
Ensemble	47	48	— 1
Ensemble	1,128	1,091	+ 37
C. Bureaux ouverts au départ seulement :			
<i>a.</i> Dans des stations de l'État	96	95	+ 1
<i>b.</i> — — de compagnies de chemins de fer	6	5	+ 1
<i>c.</i> — bureaux de poste	17	16	+ 1
<i>d.</i> — postes éclusiers	57	58	— 1
<i>e.</i> — bureaux de police	2	2	—
<i>f.</i> — bureaux militaires	2	2	—
Ensemble	1,308	1,269	+ 39
D. Bureaux de dépôt			
Ensemble	695	669	+ 26
Totaux	2,003	1,938	+ 65

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1900.
		1900.	1899.	
Longueur des lignes.	sur les chemins de fer de l'État. sur poteaux } — — concédés. sur les routes ordinaires . . .	Kilomètres. 4,352	Kilomètres. 4,350	Kilomètres + 2
		494	488	+ 6
		4,440	4,418	+ 22
	sous terre dans les villes. sous-fluviales.	44	41	—
		5	5	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (*)		100	100	—
Ensemble		6,402	6,372	+ 30
Développement total des fils conducteurs	sur les chemins de fer de l'État. sur poteaux } — — concédés. sur les routes ordinaires . . .	28,788	28,367	+ 421
		4,700	4,627	+ 73
		2,866	2,758	+ 108
	sous terre dans les villes. sous-fluviaux.	373	419	— 46
		33	33	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (*)		517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques (voir détail chapitre II : Téléphones) . . .		53,042	47,091	+ 5,951
Ensemble		87,319	80,812	+ 6,507

Ces chiffres ne comprennent ni 386 kilomètres de lignes (portant 2,159 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 666 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 57 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (nouvel hôtel de la Marine), pour le service horaire.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 31 décembre 1900, le réseau complet de la Belgique comprenait 90,317 kilomètres de fils conducteurs, en tenant compte des 116 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques qui n'appartiennent pas à l'administration des télégraphes (voir page 25).

Il existe en outre, à Bruxelles, 3,050 mètres de tubes pneumatiques servant à relier le bureau central à chacun des bureaux installés à la Bourse, à la station du Nord et à la station du Midi.

(*) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	a. Système Morse ⁽¹⁾	1,272
	b. — Hughes	67
	c. — — installés en duplex	18
	d. — — — — — diplex	4
	e. Parleurs-récepteurs.	666
Total.		2,027

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1900, 8 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1900, de 10,780 agents répartis comme il suit :

	En 1900.		En 1899.		Différences pour 1900.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Personnel supérieur et de l'administration centrale	254	2	248	2	+ 6	•
2° Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	4,247	289	4,129	269	+ 118	+ 20
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs	4,501	291	4,377	271	+ 124	+ 20
3° Personnel subalterne ⁽²⁾ ; gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	3,869	92	3,854	95	+ 15	- 3
Ensemble.	8,370	383	8,231	366	+ 139	+ 17
	5,753		5,597		+ 156	
4° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	4,806	221	4,817	194	- 11	+ 27
TOTAUX.	10,176	604	10,048	560	+ 128	+ 44
	10,780		10,608		+ 172	

(1) Non compris les appareils des particuliers, du service horaire, du service hydraulique, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

(2) Non compris les agents, assez nombreux, qui portent des télégrammes à domicile sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. — RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1900, les chiffres suivants :

Service intérieur fr.	4,965,401 70	
— international	2,317,681 04	}
— de transit	315,899 06	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	393,290 37	}
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	49,429 50	
Somme due par les Compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	6,644 91	}
Recettes téléphoniques ⁽¹⁾	4,261,093 76	
Total. . . fr.	9,309,440 34	

§ 2. — DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1900 soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	{ Traitements fixes, fr. 4,279,110 ⁽²⁾ } { Salaires 1,414,500 ⁽²⁾ }	5,693,610 »
------------	--	-------------

Quote-part de l'Administration belge dans les frais du bureau international de Berne 2,023 98

Quote-part de l'Administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges 44,114 82

Matériel, objets de consommation . . . 679,500 »⁽²⁾

Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes) . . . 176,985 »

Total . . . fr. 6,596,233 80⁽²⁾

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de fr. 2,713,206 54⁽²⁾

⁽¹⁾ Produits de la téléphonie locale, interurbaine et internationale (sommes encaissées en 1900).

⁽²⁾ Chiffres approximatifs.

Il faut, de plus, tenir compte :

A) Des frais de premier établissement et des extensions successives des lignes et appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1900,
à fr. 35,559,626 16

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins fr. 5,056,466 53

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier fr. 4,688,318 71

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées fr. 232,933 03

Montant du capital représentant les diverses rentes dues aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État fr. 11,430,582 24

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publics.	{	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires), fr. 6,264,285 91	}	11,022,027 23
		Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 4,757,741 34		

Ensemble. fr. 32,430,329 76

Approvisionnements. fr. 435,592 61

Crédits alloués pour des travaux d'extension qui n'étaient pas exécutés au 31 décembre 1900. fr. 2,693,703 79

Total égal fr. 35,559,626 16

B) Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du Département fr. 71,772 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr. 60,628 »

Eclairage payé par les chemins de fer de l'État fr. 19,921 »

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr. 414,751 »

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées fr. 172,800 »

Même coopération pour les télégrammes de service(1). fr. 722,100 »

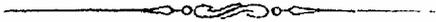
fr. 1,390,180 »

Total des prestations. fr. 1,461,952 »

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des Télégraphes et celles figurant en *B* 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 le service des télégraphes a pourvu, en 1900, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 116,000 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés ; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.



CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE.

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1900, l'État a créé dix réseaux téléphoniques auxiliaires, ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes : Genappe et Virginal (groupe de Bruxelles); Deynze et Berchem-lez-Audenarde (groupe de Gand); Feluy (groupe de Mons); Thuin et Florennes (groupe de Charleroy); Poperinghe (groupe de Courtrai); Sprimont (groupe de Liège); Templeuve (groupe de Tournai). Le nombre des réseaux est ainsi porté à 101.

Transformation des installations d'un réseau. — L'Administration a achevé de constituer en fils doubles aériens les reliements du réseau de Louvain.

Bureaux publics. — En 1900, des bureaux publics téléphoniques ont été ouverts à Menin (poste), Lierre (station), Ostende (Ouest, Royal-Palace) et Liège (Saint-Gilles), ce qui élève à 104 le nombre total de ces bureaux.

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu dans le courant de l'année à quatre localités : Genappe, Deynze, Thuin et Florennes.

Le bureau de dépôt des télégrammes de Liège (Saint-Gilles) a été pourvu d'un appareil téléphonique en vue de la transmission des télégrammes au réseau télégraphique général.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE INTERNE.

Extension des relations. — Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux ci-après :

Genappe, Virginal, Deynze, Berchem-lez-Audenarde, Thuin, Florennes, Feluy, Poperinghe, Sprimont, Templeuve.	}	Groupes de: Anvers, Arlon, Chimay, Landen, Littoral, Louvain, Malines, Namur, Termonde et Verviers.
Genappe, Virginal.	}	Groupes de: Gand, Charleroy, Mons, Courtrai, Liège et Tournai.
Deynze, Berchem-lez-Audenarde.	}	Groupes de: Bruxelles, Charleroy, Mons, Courtrai, Liège et Tournai.

Florennes, Thuin.	}	Groupes de : Bruxelles, Courtrai, Gand, Liège, Mons et Tournai.
Feluy.		Groupes de : Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Liège et Tournai.
Poperinghe.	}	Groupes de : Bruxelles, Charleroy, Gand, Liège, Mons et Tournai.
Sprimont.		Groupes de : Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Mons et Tournai.
Templeuve.	}	Groupes de : Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Liège et Mons.

En outre, ont été ouvertes au public les relations interurbaines. ternes suivantes :

1° Les postes à fil simple du réseau de Liège avec tous les réseaux du groupe du Littoral et avec les postes à fil simple du réseau de Mons ;

2° Les postes à fil simple du réseau de Verviers avec les groupes du Littoral et de Termonde.

Un résultat important a été atteint pendant l'année 1900 : depuis le 20 juillet, tous les réseaux téléphoniques belges sont mis en correspondance entre eux. Les premières relations téléphoniques interurbaines internes ont été ouvertes, en Belgique, le 20 octobre 1884. Pour réaliser l'intercommunication générale, l'État a dû procéder progressivement :

1° A la substitution de fils de bronze aux conducteurs de fer qui constituaient les circuits télégrapho-téléphoniques ;

2° A l'établissement d'un certain nombre de circuits exclusivement téléphoniques ;

3° Au doublement d'un très grand nombre de raccordements individuels unifilaires.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE

1° Relations franco-belges.

Tarifs. — Une nouvelle convention franco-belge, destinée notamment à faciliter la fixation et l'application des tarifs, a été conclue le 29 octobre 1898 et mise en vigueur le 1^{er} mai 1900. Cet arrangement stipule que l'unité de durée des conversations ordinaires est fixée d'une manière générale à trois minutes.

Le prix des conversations ordinaires est formé du total des taxes élémentaires fixées comme il suit, par conversation :

Part belge :

1^{re} zone. — Soixante-quinze centimes (fr. 0-75) pour les communications originaires ou à destination du groupe téléphonique de Courtrai et des réseaux faisant partie des groupes dont les centres principaux sont situés dans les provinces de Hainaut, de Namur et de Luxembourg ;

2^e zone. — Un franc vingt-cinq centimes (fr. 1-25) pour les communications originaires ou à destination des autres réseaux belges.

Part française :

1^{re} zone. — Soixante-quinze centimes (fr. 0-75) pour les communications originaires ou à destination des centres téléphoniques des départements désignés ci-après : Nord, Pas-de-Calais, Aisne, Ardennes, Meuse et Meurthe-et-Moselle ;

2^e zone. — Un franc soixante-quinze centimes (fr. 1-75) pour les communications originaires ou à destination des centres téléphoniques des départements dont le chef-lieu est situé à l'intérieur d'un cercle décrit de Paris comme centre ayant un rayon de 300 kilomètres, à l'exclusion des départements formant la première zone ;

3^e zone. — Quatre francs (fr. 4.) pour les communications originaires ou à destination des centres téléphoniques des départements non compris dans les deux premières zones.

La convention accorde aux deux administrations la faculté de modifier les taxes élémentaires, de les réduire pendant les heures de nuit et d'établir un régime d'abonnements à heures fixes. Par application de cette disposition est intervenu entre les deux administrations un arrangement aux termes duquel :

1^o Les taxes des conversations téléphoniques ordinaires de nuit sont fixées aux 3/5 des taxes des conversations ordinaires de jour ;

2^o Il peut être concédé des abonnements mensuels pendant les heures de nuit. Des séances d'abonnement peuvent également être accordées pendant les heures de jour, si les deux administrations reconnaissent qu'il n'en résulte aucun inconvénient pour les communications ordinaires. Toutefois, il n'est pas admis de conversations par abonnement, pendant les heures de la tenue des bourses mises en communication téléphonique.

Le tarif mensuel des communications d'abonnement, calculé sur une durée moyenne de trente jours, est fixé, par unité de 3 minutes, à la moitié du tarif des conversations ordinaires de jour. La durée minima d'une séance d'abonnement est double de l'unité de conversation.

Extensions. — La liste des relations franco-belges a reçu les extensions suivantes :

Groupes de Bruxelles, Cour- trai, Malines et Tournai.	}	Abbeville, Aire-sur-la-Lys, Albert, Amiens, Bailleul,
		Bavay, Boulogne-sur-mer, Carvin, Cassel (cabine), Cateau (Le), Caudry, Chaulnes, Condé-sur-l'Escaut, Conty, Corbie, Estaires, Haubourdin, Lillers, Madeleine (La) (cabine), Marchiennes, Merville, Moreuil, Orchies, Ques- noy (Le), Quesnoy-sur-Deule, Rosières-de-Picardie, Rouen, Saint-Omer, Saint-Quentin, Sangatte, Saultain, Soles- mes, Somain, Villers-Bretonneux, Vitry-en-Artois.

[N° 206.]

- Groupes de Courtrai, Mons et Tournai; réseaux de Genappe, Virginal, Heyst-sur-mer et Thourout. { Asnières, Boulogne-sur-Seine, Charenton-le-Pont, Corbeil, Étampes, Fontainebleau, Maisons-Laffitte, Mantes, Meaux, Melun, Neuilly-s/Seine, Pontoise, Puteaux, Rambouillet, Saint-Cloud, Saint-Denis, Saint-Germain-en-Laye, Sèvres, Suresnes, Versailles.
- Groupes de Landen, Liège, Louvain, Malines et Namur. { Armentières, Arras, Bassée (La), Béthune, Calais, Cambrai, Comines, Douai, Halluin, Lille, Paris, Roubaix-Tourcoing, Saint-Amand, Séclin.
- Groupes d'Anvers et Charleroy. { Amiens, Arras, Calais, Carvin, Cassel (cabine), Cousolre, Douai, Halluin, Haubourdin, Madeleine (La) (cabine), Quesnoy-sur-Deule, Saint-Omer.
- Groupes de Landen, de Liège et de Namur. { Amiens, Annœullin, Carvin, Cassel (cabine), Dunkerque, Haubourdin, Madeleine (La) (cabine), Quesnoy-sur-Deule, Saint-Omer, Valenciennes.
- Groupes d'Anvers, de Bruxelles et du Littoral. { Dieppe, Elbeuf, Le Havre, Malo-les-Bains (cabine).
- Groupes de Termonde et de Gand. { Amiens, Armentières, Arras, Calais, Cambrai, Carvin, Cassel (cabine), Haubourdin, Madeleine (La) (cabine), Quesnoy-sur-Deule, Saint-Omer.
- Groupes de Courtrai et de Tournai. { Compiègne, Fourmies, Malo-les-Bains (cabine), Maubeuge.
- Groupes de Termonde et de Verviers. { Roubaix-Tourcoing.
- Groupes de Bruxelles et de Namur. { Cousolre, Givet.
- Groupe de Bruxelles. { Calais, Compiègne.
- Groupe de Termonde. { Comines, Douai, Halluin.
- Groupes du Littoral, de Louvain et de Mons. { Carvin, Cassel (cabine), Haubourdin, Madeleine (La) (cabine), Quesnoy-sur-Deule, Saint-Omer.
- Groupes de Mons et de Charleroy. { Bavay, Condé-sur-l'Escaut, Quesnoy (Le), Saultain, Solesmes.

Groupes de Gand et du Littoral.	Fourmies, Wambrechies.
Groupes du Littoral et de Louvain.	Amiens, Maubeuge.
Groupes d'Anvers et de Mons.	Rouen. Wambrechies.
Réseaux de Louvain et de Malines.	Annœullin.
Groupe de Charleroy.	Armentières, Béthune, Cambrai, Comines, Dunkerque, Givet, Longwy, Paris.
Groupe de Courtrai.	Anor, Avesnes, Calais, Capelle (La), Etrœungt, Glaçon, Hirson, Sains, Trélon, Vervins, Wambrechies, Wignehies.
Groupe de Gand.	Malo-les-Bains (cabine), Maubeuge, Paris.
Groupe de Landen.	Maubeuge.
Groupe de Liège.	Givet, Maubeuge.
Groupe du Littoral.	Cambrai, Douai, Rouen.
Réseau de Malines.	Aniche, Avesnes, Corbehem, Cousolre, Croix, Denain, Dunkerque, Fourmies, Fresnes, Hautmont, Hem, Hénin-Liétard, Jeumont, Lannoy, Lens, Longwy, Masnières, Maubeuge, Valenciennes.
Groupe de Mons.	Amiens, Cousolre, Marchiennes, Orchies, Somain, Vitry-en-Artois, Gommegnies, Poix-du-Nord.
Groupe d'Arlon.	Champigneulles, Frouard, Lille, Malzéville (cabine), Maubeuge, Maxéville (cabine), Paris, Blainville-sur-l'Eau, Lay-Saint-Christophe.
Groupe de Chimay.	Cousolre, Mondrepuis (cabine), Paris.
Groupe de Namur.	Charleville-Mézières, Fumay.
Groupes de Courtrai, de Mons et de Tournai.	Dieppe, Elbeuf, Le Havre, Paris.
Feluy, Écaussinnes.	Aniche, Avesnes, Corbehem, Fourmies, Hénin-Liétard, Lens.

Genappe, Virginal, Heyst-sur-mer, Thourout.	Arcueil-Cachan, Argenteuil, Arpajon, Aubervilliers, Beaumont, Bellevue, Bois-Colombes, Bondy, Bougival, Bourget (Le), Brie-Comte-Robert, Brunoy, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chatou, Chelles, Choisy-le-Roi, Clamart, Clichy-la-Garenne, Colombes, Courbevoie, Créteil, Croissy (Seine-et-Oise), Eaubonne, Enghien, Fontenay-sous-Bois, Gentilly, Gonesse, Issy-sur-Seine, Ivry-sur-Seine, Joinville-le-Pont, Juvisy, Lagny, Levallois-Perret, Lilas (Les), Livry, Maisons-Alfort, Malakoff, Marly-le-Roi, Meulan, Montfort-l'Amaury, Montereau, Montgeron, Montmorency, Montreuil-sous-Bois, Montrouge, Nanterre, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Orsay, Palaiseau, Pantin, Paris, Perray (Le), Poissy, Pré-Saint-Gervais, Raincy (Le), Rueil, Saint-Mandé, Saint-Maur-les-Fossés, Saint-Maurice, Saint-Michel-sur-Orge, Saint-Ouen, Sceaux, Vanves, Vésinet (Le), Villejuif, Villeneuve-Saint-Georges, Vincennes, Vitry-sur-Seine.
Berchem-lez-Audenarde, Deynze, Poperinghe, Genappe, Virginal, Templeuve.	Annœullin, Bassée (La), Bergues, Béthune, Comines, Croix, Douai, Dunkerque, Halluin, Hem, Lannoy, Lille, Roubaix-Tourcoing, Saint-Amand, Séclin, Valenciennes.
Genappe, Virginal, Poperinghe, Templeuve.	Aniche, Armentières, Arras, Cambrai, Corbehem, Denain, Fresnes, Hénin-Liétard, Lens, Masnières.
Thuin, Florennes.	Annœullin, Anor, Avesnes, Bassée (La), Capelle (La), Denain, Etroingt, Fourmies, Fresnes, Glageon, Hautmont, Hirson, Jeumont, Lille, Maubeuge, Roubaix-Tourcoing, Sains, Saint-Amand, Séclin, Trélon, Valenciennes, Vervins, Wignehies.
Templeuve.	Calais.
Feluy.	Annœullin, Armentières, Arras, Bassée (La), Béthune, Cambrai, Calais, Comines, Denain, Douai, Dunkerque, Fresnes, Halluin, Hautmont, Jeumont, Lille, Maubeuge, Roubaix-Tourcoing, Saint-Amand, Séclin, Valenciennes.
Genappe, Virginal.	Avesnes, Fourmies, Hautmont, Jeumont, Longwy, Maubeuge.
Anvers(réseau), Sprimont.	Longwy.
Réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers.	Avesnes, Croix, Fourmies, Hem, Lannoy, Roubaix-Tourcoing.

Réseaux auxiliaires du groupe de Namur.	{	Hautmont, Jeumont, Maubeuge.
Arlon (réseau).		Châlons-sur-Marne, Charleville-Mézières.
Bruxelles (réseau).	{	Nancy.
Ostende et Bruges (réseaux).	{	Boulogne-sur-mer.
Namur, Dinant et Yvoir.	{	Braux, Monthermé, Nouzon, Sedan.
Charleroy (réseau).	{	Aniche.
Mons (réseau).	{	Abbeville, Aire-sur-la-Lys, Albert, Bailleul, Boulogne-sur-mer, Chaulnes, Compiègne, Conty, Corbie, Estaires, Lillers, Longwy, Malo-les-Bains (cabine), Merville, Moreuil, Rosières-de-Picardie, Saint-Quentin, Sangatte, Villers-Bretonneux.
Postes à fil simple du réseau de Mons.	{	Aniche, Avesnes, Corbehem, Fourmies, Hénin-Liétard, Lens, Anor, Armentières, Arras, Capelle (La), Cateau (Le), Bergues, Béthune, Calais, Caudry, Douai, Dunkerque, Etrœungt, Glageon, Halluin, Hirson, Sains, Trélon, Wignehies.

2° Relations germano-belges.

Le service germano-belge s'est étendu aux relations suivantes :

Bruxelles (réseau). (Postes à fil double seulement.)	{	Biebrich, Floersheim, Hochheim (Mein).
Anvers (réseau). (Postes à fil double seulement.)	{	Zulpich, Euskirchen, Lubeck, Biebrich, Floersheim, Hochheim (Mein).
Bruxelles (réseau).	{	Mayence, Kastel (Rhin), Malmedy.
Bruxelles et Anvers (groupes).	{	Bonn.
Bruxelles et Verviers (groupes).	{	Herzogenrath, Montjoie, Langerwehe, Koenigswinter, Siegburg, Zulpich, Euskirchen, Kalk.
Anvers, Liège et Charleroy (groupes).	{	Herzogenrath, Montjoie, Kalk.

[N° 206.]	
Mons (groupe).	Herzogenrath, Montjoie.
Anvers (réseau).	{ Langerwehe, Koenigswinter, Siegburg, Kastel (Rhin), Mayence.
Liège (réseau).	{ Langerwehe, Koenigswinter, Siegburg, Zulpich, Eus- kirchen.
Charleroy (ré- seau).	{ Langerwehe, Koenigswinter, Siegburg.
Mons (réseau).	Langerwehe.
Mons (réseau). (Postes à fil dou- ble.)	{ Koenigswinter, Siegburg.
Verviers (ré- seau).	{ Malmedy.
Bruxelles (ré- seau). (Postes à fil simple.)	{ Lubeck.
Mons (groupe). (Postes à fil dou- ble.)	{ Kalk.
Genappe, Vir- ginal, Sprimont.	{ Aix-la-Chapelle-Eschweiler-Stolberg, Clèves, Cologne- Dormagen-Mulheim (Rhin), Crefeld, ¹ Dulken, Duren, Dus- seldorf-Benrath-Ratingen-Neuss, Eupen, ¹ Francfort-sur- Mein-Höchst-Hanau-Offenbach, Goch, Juliers, Lobberich, Mannheim, Munchen-Gladbach, Rheydt, Suchteln, Uer- dingen, Viersen, Willich.
Feluy, Thuin, Florennes.	{ Aix-la-Chapelle-Eschweiler-Stolberg, Cologne-Dorma- gen-Mulheim (Rhin).

3° Relations néerland-belges.

Le service néerland-belge s'est augmenté des relations suivantes :

A. Les groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, du Littoral (à l'exclusion du réseau de Thourout), de Malines, Mons, Namur (à l'exclusion du réseau de Havelange), Termonde et Tournai avec les réseaux d'Amersfoort, Delft, Harlem, Hoogezaand, Maassluis, Osch, Tiel, Veendam, Vlaardingen, Wageningen, Ymuiden et Zaandam et avec les cabines publiques établies aux bureaux de l'État néerlandais à Baarn, Bois-le-Duc, Bussum, Hilversum, Leyde, Nimègue, Schiedam, Zandvoort et Zwolle;

B. Les groupes de Charleroy, Malines, Mons, Namur (à l'exclusion du réseau de Havelange). Termonde et Tournai avec les réseaux d'Amsterdam, Arnhem, Dordrecht, Groningue, Rotterdam, Utrecht et avec la cabine publique établie au bureau de l'État néerlandais, à La Haye;

C. Les postes raccordés par fil double au groupe de Liège avec les réseaux de Groningue, Harlem, Utrecht, Zaandam et avec les cabines publiques installées aux bureaux de l'État néerlandais, à Hilversum et à La Haye;

D. Les réseaux auxiliaires du groupe de Bruxelles avec le réseau de Groningue;

E. Les groupes de Courtrai, Gand, Landen et du Littoral (à l'exclusion du réseau de Thourout) avec les réseaux d'Arnhem, Dordrecht, Groningue et la cabine publique du bureau de l'État néerlandais, à La Haye;

F. Le groupe de Bruxelles avec le réseau d'Arnhem;

G. Le groupe de Landen avec le réseau d'Utrecht;

H. Les groupes de Verviers, Landen et Namur (à l'exclusion du réseau de Havelange) avec la cabine publique du bureau de l'État néerlandais, à Maestricht;

I. Les réseaux de Genappe et de Virginal avec Amsterdam, Arnhem, Dordrecht, Groningue, La Haye, Maestricht (cabine), Rotterdam, Utrecht;

J. Les réseaux de Deynze et de Poperinghe avec Amsterdam, Rotterdam et Utrecht;

K. Le réseau de Sprimont avec Amsterdam, Rotterdam et Maestricht (cabine).

4° Relations avec le Grand-Duché de Luxembourg.

Au cours de l'exercice, les réseaux de Genappe, Deynze, Feluy, Thuin, Poperinghe, Sprimont, Florennes, Virginal et Templeuve ont été mis en correspondance avec le réseau propre de Luxembourg (postes munis de microphones).

En outre les réseaux de Genappe, Thuin, Sprimont, Florennes et Virginal ont été mis en relation avec les réseaux-annexes du réseau de Luxembourg (postes pourvus de microphones).

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1900.	31 décembre 1899.	DIFFÉRENCES pour 1900.
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . . .	76	68	+ 8
— — — — — postaux	43	41	+ 2
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux au centre des villes	12	42	»
Totaux	131	91	+ 40

Ces 101 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (Voir à la page suivante la liste de ces exploitations.)

*Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques
et les abonnés des réseaux locaux.*

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de bureaux télégraphiques chargés de ce service. — 31 décembre 1900.	MOUVEMENT.		
		Année 1900.	Année 1899.	Différences pour 1900.
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Turnhout. . .	5	426,902	415,484	+ 11,418
Arlon-Bastogne-Florenville-Librumont-Mes- sancy-Neufchâteau-Virton	7	12,290	9,135	+ 3,157
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Court-Saint-Étienne- Genappe - Hal - Nivelles - Vilvorde - Virginal Wavre.	13	256,158	228,742	+ 7,416
Charleroy - Binche - Florennes - Fontaine-l'Évê- que - La Louvière-Tamines-Thuillies-Thuin.	10	144,730	142,113	+ 2,617
Chimay-Couvin-Mariembourg-Momignies . .	4	9,044	8,432	+ 612
Courtrai - Iseghem - Menin - Mouscron - Pape- ringhe-Roulers-Ypres	5	25,364	19,151	+ 4,213
Gand - Audenarde - Berchem-lez - Audenarde- Deynze-Renaix-Seizacte	7	100,595	98,141	+ 11,254
Groupe du littoral (Bruges-Ostende-Blanken- berghe-Furnes-Heyst-sur-Mer-Middelkerke- Nieuport-Thourout)	9	85,440	84,441	- 1,001
Landen-Hannut-Hasselt-Jodoigne-Saint-Trond- Tirlemont-Waremme	7	30,585	35,271	- 2,886
Liège - Amay - Andenne - Engis - Fexhe - Huy - Sprimont-Trooz-Visé	5	121,068	125,635	- 2,587
Louvain	1	21,485	25,264	- 4,781
Malines	1	6,101	5,550	+ 542
Mons - Écaussines-Feluy-Givry-Quévy - Saint- Ghislain-Soignies	4	64,679	63,578	+ 1,501
Namur - Ciney - Dinant - Gembloux - Havelange- Yvoir	4	45,402	45,418	- 16
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas . . .	4	24,408	22,026	+ 1,542
Tournai-Antoing-Ath-Brugelette-Celles-Leuze- Pecq-Péruwelz-Quevaucamps-Templeuve. .	5	59,801	60,061	- 260
Verviers-Spa	2	58,805	62,305	- 3,500
TOTAUX. . .	95	1,475,515	1,415,474	+ 32,041

Développement des fils téléphoniques de l'État.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1900.
		1900.	1899.	
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
Fils des réseaux téléphoniques et fils des circuits auxiliaires reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.	Fils aériens.	42,163	37,324	+ 4,841
	— sous-fluviaux.	62	54	+ 8
	— souterrains.	122	118	+ 4
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.		108	106	+ 2
Total pour la téléphonie locale.		42,457	37,602	+ 4,855
Fils des circuits exclusivement téléphoniques servant, soit à la téléphonie à grande distance interne (dite téléphonie interurbaine) seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale.		4,673	4,017	+ 656
Fils télégraphiques servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale. (Ces fils sont appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe.)		6,868	6,908	— 40
Fils des circuits servant exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges).		2,809	2,367	+ 532
Total pour la téléphonie interurbaine et internationale.		14,440	15,492	+ 948
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		5,121	5,011	+ 110
TOTALS GÉNÉRAUX.		60,018	54,105	+ 5,913

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 116 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

Microphones. — Au 31 décembre 1900, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 18,462.

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 1900, on comptait 3 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 22 heures 25 minutes, réparties entre 74 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 26, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 54 minutes, réparties entre 11 abonnés ; dans les relations avec le Grand-Duché de Luxembourg, il y avait un abonné utilisant une séance de 6 minutes.

Bureaux de dépôt de télégrammes disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1900, il existait 23 bureaux de dépôt de télégrammes qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

Raccordements TÉLÉPHONIQUES privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1900, 18 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.



ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1900 et 1899.

A. — Correspondances Internationales.

ÉCHANGE entre la BELGIQUE ET LES PAYS	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1900.	En 1899.	Différences proportionnelles.	En 1900.	En 1899.	Différences proportionnelles.	En 1900.	En 1899.
			p. c.			p. c.		
d'Europe.								
Allemagne	677,082	676,008	+ 0.16	555,422 45	555,515 12	— 0.55	0.7878	0.7919
France	771,452	727,211	+ 6.08	562,408 95	550,980 84	+ 5.92	0.7290	0.7502
Iles Britanniques	484,255	506,112	— 4.52	521,646 57	544,084 52	— 4.12	1.0772	1.0730
Luxembourg (Grand-Duché de).	25,568	26,544	— 5.08	15,594 15	16,052 75	— 5.41	0.6064	0.6047
Pays-Bas	541,259	557,458	+ 1.15	200,974 36	205,407 08	— 1.19	0.5889	0.6028
Autriche-Hongrie	56,161	56,725	— 0.99	57,764 15	58,927 10	— 1.97	1.0285	1.0588
Espagne et Gibraltar . . .	54,896	57,155	— 0.07	55,550 »	56,821 02	— 8.94	0.9608	0.9911
États des Balkans	49,178	46,156	+ 6.55	45,902 10	41,972 58	+ 9.56	0.9554	0.9095
États scandinaves	44,098	45,850	+ 0.56	57,147 78	57,003 67	+ 0.58	0.8424	0.8459
Italie et Malte	48,506	46,441	+ 4.45	47,174 74	44,426 85	+ 6.18	0.9725	0.9506
Portugal	10,222	10,597	— 5.54	9,529 70	10,145 82	— 6.05	0.9525	0.9572
Russie	94,907	107,858	— 12.01	94,186 52	106,165 40	— 11.28	0.9924	0.9845
Suisse	59,014	43,786	— 14.79	50,571 20	54,989 56	— 15.20	0.7785	0.7642
de l'Afrique	15,195	14,482	— 8.89	12,075 26	14,255 19	— 15.28	0.9151	0.9842
de l'Amérique	102,921	99,456	+ 5.48	100,098 62	98,460 25	+ 1.66	0.9726	0.9900
de l'Asie	15,401	12,169	+ 10.12	15,450 29	10,958 11	+ 22.56	1.0022	0.9005
de l'Océanie	2,141	2,621	— 18.20	2,514 55	5,790 55	— 55.67	1.1727	1.4402
TOTAUX	2,808,259	2,796,607	+ 0.41	2,517,681 04	2,527,749 94	— 0.45	0.8255	0.8325

B. — Correspondances en transit.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, DES CORRESPONDANCES TÉLÉGRAPHIQUES échangées entre les pays ci-dessous.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1900.	En 1899.	Différences proportionnelles.	En 1900.	En 1899.	Différences proportionnelles.	En 1900.	En 1899.
			p. c.			p. c.		
Angleterre et Allemagne (aboutissants compris).	554,602	555,260	— 5.81	229,472 42	255,504 55	— 2.48	0.6858	0.6025
Pays-Bas et France (1)	211,955	207,932	+ 1.91	85,866 92	88,708 80	— 5.46	0.5957	0.4266
Autres transits (2)	5,801	4,108	— 7.47	2,559 72	5,061 95	— 16.40	0.6754	0.7454
TOTAUX	550,558	567,520	— 2.99	315,899 06	327,075 08	— 5.42	0.5740	0.5765

(1) Y compris les télégrammes échangés entre les Pays-Bas, d'une part; l'Espagne, l'Italie, la Suisse, la Turquie, l'Afrique, l'Amérique Asie et l'Océanie, d'autre part.

(2) Entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, d'autre part; plus certains télégrammes détournés de leur voie habituelle, par suite d'interruption ou d'encombrement.

N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1900 et 1899.

		1900.		1899.	
RELATIONS					
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots.	•	52.23	•	53.55
	11 à 15 —	69.75	26.92	68.30	25.29
	16 à 20 —	18.64	44.66	19.05	44.70
	21 à 30 —	8.67	7.01	9.52	6.72
	31 à 40 —	4.93	4.26	4.96	4.50
	41 à 50 —	0.59	0.44	0.64	0.56
	Au delà de 50 mots.	0.42	0.48	0.56	0.68
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.09		84.49	
	— complexes	44.58		44.65	
	— urgents	4.33		4.46	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	4.68	0.56	4.59	0.50
	Nouvelles de bourse	5.40	40.10	5.43	44.40
	Transactions commerciales et industrielles.	44.49	55.20	45.17	66.20
	Correspondances de journaux	0.74	0.82	0.81	0.97
	Affaires privées.	48.29	33.32	47.30	24.23
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.77	41.94	45.68	42.04
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination, des télégrammes privés internes.	Nombre de télégrammes sur 100, transmis dans un délai de	1 à 15'	60.67	66.55	
		16 à 30'	28.33	25.55	
		31 à 45'	7.92	6.09	
		46 à 60'	2.33	4.54	
		plus d'une heure	0.75	0.27	

Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements ; 4° le mouvement de la nationale (départ et arrivée).

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS								BUREAUX PUBLICS		
	ANNUELS.		TRIMESTRIELS.	SEMESTRIELS.		TOTAUX		Différences en 1900.	au 31 décembre 1900.	au 31 décembre 1899.	Différences en 1900.
	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	Reliements par fil double.	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	des abonnements au 31 décembre 1900.	des abonnements au 31 décembre 1899.				
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Court-Saint-Étienne-Genappe - Hal-Nivelles-Vilvorde - Virginal - Wavre.	4,244	552	»	67	6	4,669	4,250	- 459	18	18	»
Anvers-Boom-Cappellen - Lierre-Turnhout	2,571	100	»	56	5	2,802	2,585	- 217	12	11	+ 1
Arlon - Bastogne - Florenville-Libramont-Messancy-Neufchâteau-Virton.	»	4	120	»	»	124	120	+ 4	1	1	»
Charleroy - Binche - Florennes - Fontaine-l'Évêque-La Louvière Tamines-Tuillies-Thuin	»	723	»	»	»	725	606	+ 417	6	6	»
Chimay - Couvin - Mariembourg-Momignies	»	0	71	»	1	78	70	+ 8	1	1	»
Courtrai - Iseghem - Menin-Mouscron-Poperinghe-Roulers-Ypres	»	2	168	»	1	171	141	+ 50	5	4	+ 1
Gand - Audenarde - Berchem - lez-Audenarde - Deynze - Renaix-Selzacte	987	73	»	29	»	1,089	1,025	+ 64	0	9	»
Landen-Hannut-Hasselt-Jodoigne-Saint-Trond Tirlemont-Waremme.	»	1	141	»	1	143	133	+ 10	7	7	»
Liège - Amay - Andenne - Engis-Fexhe-le-haut-Clocher - Huy-Sprimont-Trooz-Visé	1,602	272	»	27	15	1,914	1,758	- 176	9	8	+ 1
Littoral (Bruges-Ostende-Blankenberghe-Furnes-Heyst-sur-Mer-Middelkerke-Nieuport-Thourout)	»	5	466	»	85	554	506	+ 48	14	15	+ 1
Louvain	»	15	128	»	4	147	161	- 14	2	2	»
Malines	75	»	»	2	»	77	72	+ 5	1	1	»
Mons-Écaussinnes-Feluy-Givry-Quévy-Saint-Ghislain-Soignies.	429	183	»	6	»	618	535	+ 63	4	4	»
Namur-Ciney-Dinant-Gembloux-Havelange-Yvoir	»	11	408	»	9	428	375	+ 53	2	2	»
Termonde-Alost-Lokeren - Saint-Nicolas.	»	4	96	»	»	100	92	+ 8	5	5	»
Tournai-Antoing-Ath-Brugelle-Celles-Leuze-Pecq - Péruwelz-Quevaucamps-Templeuve. . . .	»	13	324	»	1	338	294	+ 44	5	5	»
Verviers-Spa	881	40	»	18	6	943	917	+ 28	3	3	»
TOTAUX.	10,780	1,894	1,922	185	150	14,920	13,620	+ 1,300	104	100	+ 4

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine interne au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

Communications locales taxées.			AVIS LOCAUX.			Communications interurbaines internes à taxe pleine.			Avis interurbains.			Communications internationales à taxe pleine.		
En 1900.	En 1899.	Différences en 1900.	En 1900.	En 1899.	Différences en 1900.	En 1900.	En 1899.	Différences en 1900.	En 1900.	En 1899.	Différences en 1900.	En 1900.	En 1899.	Différences en 1900.
24,959	23,779	+1,180	351	198	+153	144,828	150,821	+14,007	480	462	+ 18	81,337	75,584	+ 5,773
5,981	5,079	+ 902	141	114	+ 27	78,061	68,878	+ 9,183	249	263	- 14	58,468	29,914	+ 8 554
88	52	+ 56	72	16	+ 56	3,611	3,183	+ 428	75	51	+ 22	1,800	952	+ 557
2,622	1,714	+ 908	229	100	+120	29,683	24,236	+ 5,447	160	100	+ 51	4,945	2,841	+ 2,104
47	53	- 6	11	5	+ 6	2,548	1,802	+ 886	22	10	+ 12	486	523	+ 151
950	667	+ 263	188	81	+107	8,612	6,981	+ 1,631	172	76	+ 96	5,050	3,316	+ 1,534
2,279	2,322	- 243	68	58	+ 10	26,097	25,653	+ 2,484	252	155	+ 97	2,545	1,679	+ 864
986	790	+ 187	500	353	+147	8,648	8,323	+ 125	193	49	+144	87	20	+ 67
4,512	4,030	+ 482	116	115	+ 51	39,328	34 832	+ 4,496	471	356	+155	2,600	1,600	+ 1,000
2,689	3,161	- 472	491	389	+102	24,021	22,340	+ 1,681	501	212	+ 89	2,984	2,321	+ 663
156	97	+ 59	1	1	»	1,877	4,197	+ 680	24	19	+ 5	127	111	+ 16
37	57	»	2	2	»	3,058	2,309	+ 529	20	16	+ 4	6	»	+ 6
1,003	910	+ 63	107	105	+ 2	12,317	11,591	+ 926	71	82	- 11	1,347	999	+ 348
635	534	+ 101	52	81	- 29	15,691	15,011	+ 2,677	55	47	- 12	731	129	+ 602
601	868	- 207	112	52	+ 80	6,923	5,820	+ 1,103	52	18	+ 34	536	507	+ 49
1,627	1,512	+ 115	486	385	+101	13,169	12,187	+ 982	347	240	+101	5,150	6,722	- 1,572
1,393	1,400	- 5	25	23	+ 2	13,516	13,179	+ 337	54	11	+ 20	3,087	2,853	+ 232
50,589	47,224	+3,565	2,982	2,047	+935	131,973	137,588	+47,383	2,936	2,135	+791	151,003	150 075	+20,928

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL.

Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1900 et 1899.

PAYS EN RELATION.	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS ▲ TAXE PLEINE.			MONTANT DES PARTS BELGES.			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS.			PARTS TOTALES DE L'ÉTAT BELGE.		
	EN 1900.	EN 1899.	DIFFÉRENCES en 1900.	EN 1900.	EN 1899.	DIFFÉRENCES en 1900.	EN 1900.	EN 1899.	DIFFÉRENCES en 1900.	EN 1900.	EN 1899.	DIFFÉRENCES en 1900.
France.	112,551	96,108	+ 16,425	185,806 54	140,159 15	+45,647 39	16,014 75	12,291 60	+ 3,723 15	201,821 29	152,450 75	+49,370 54
Allemagne (dont 566 urgentes)	19,717 (dont 462 urgentes)	18,049 (dont 462 urgentes)	+ 1,668 (dont 104 urgentes)	56,589 58	54,835 54	+ 1,756 04	»	»	»	56,589 58	54,835 54	+ 1,756 04
Hollande.	15,762	13,865	+ 1,897	29,289 15	25,836 70	+ 3,452 45	»	»	»	29,289 15	25,836 70	+ 3,452 45
Grand-duché de Luxembourg.	2,993	2,053	+ 940	5,380 32	2,522 44	+ 1,057 88	452 »	452 »	»	4,012 32	2,834 44	+ 1,057 88
TOTAUX	151,003	150,075	+ 20 928	255,285 57	205,551 65	+51,915 74	16,446 75	12,725 60	+ 3,723 15	271,712 12	216,075 25	+55,636 89

[N° 206.]

(28)

C

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1900 et 1899.*

N° III. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE		N O M S D E S								
		Bruxelles- Braine l'Alleud Laur-St-Sienne- Genappe-Mil-Breilles Vilvorde Virginal-Wavre	Anvers- Boom- Cappelle- Lierre- Turnhout.	Arlon-Bastogne- Florenville-Li- bramont-Mes- sancy-Neufchâ- teau-Irton.	Charleroy- Binche-Florennes Fontaine-l'Évêque- La Louvière Tamines- Thuillies-Thuin.	Chimay- Couvin- Manembourg- Mominies.	Courtra- Issegem Menin- Mouscron- Poperinghe- Reclers-)-pres.	Gand- Audenarde- Berchem-lex Aude- narde-Deuze- Reaix-Selsate	Landen-Han- out-Hasselt- Jodoigne- St-Trond Trelmont Waremmé	
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques	En 1900	87 75	56 25	18 »	60 25	2 75	47 50	17 »	127 15
		» 1899	49 50	28 50	4 »	27 25	1 25	20 25	14 50	85 25
		Différences	+ 38 25	+ 7 75	+ 14 »	+ 33 »	+ 1 50	+ 27 25	+ 2 50	+ 43 90
	Abonnements.	En 1900	1,241,537 02	710,375 04	22,167 68	170,835 73	14,798 46	27,546 97	223,792 94	28,002 89
		» 1899	1,088,679 69	654,250 40	18,061 16	138,621 85	15 286 60	21,410 09	211,509 70	27,587 65
		Différences	+152,877 33	+56,156 45	+3,206 82	+32,231 88	+1,511 77	+6,156 88	+12,283 15	+ 615 24
	Conversations.	En 1900	6,424 75	1,524 75	22,75	605 75	12 50	249 25	591 75	255 »
		» 1899	6,084 25	1,297 75	9 75	452 »	15 50	175 50	645 25	204 25
		Différences	+ 540 50	+ 227 »	+ 15 »	+ 245 75	- 1 »	+ 75 75	- 55 50	+ 30 75
	Cartes payantes.	En 1900	221 »	86 »	»	10 »	»	»	»	60 »
		» 1899	282 »	4 »	»	»	»	2 »	»	60 »
		Différences	- 61 »	+ 82 »	»	+ 10 »	»	- 2 »	»	»
SERVICE INTERURAIN.	Avis téléphoniques	En 1900	168 »	87 15	25 55	56 »	7 70	60 20	81 95	67 55
		» 1899	162 45	92 05	17 85	58 15	5 50	26 60	47 25	17 15
		Différences	+ 5 55	- 4 90	+ 7 70	+ 17 85	+ 4 20	+ 55 60	+ 54 70	+ 50 40
	Abonnements.	En 1900	15,825 59	18,047 50	»	5,142 17	»	280 »	2,455 »	»
		» 1899	14,555 »	16,979 16	»	2,326 67	»	»	2,750 »	140 »
		Différences	+ 1,400 59	+ 1,068 34	»	+ 815 50	»	+ 280 »	- 315 »	- 140 »
	Conversations.	En 1900	157,045 »	84,204 »	5,837 50	51,346 50	2,701 50	9,152 »	27,865 50	9,072 »
		» 1899	142,578 »	75,708 50	5,547 »	25,544 »	1,964 »	7,458 50	25,559 50	8,081 »
		Différences	+ 14,665 »	+10,585 50	+ 490 50	+ 3,802 50	+ 737 50	+ 1,693 50	+ 2,504 »	+ 991 »
	Abonnements	En 1900	16,446 75	»	»	»	»	»	»	»
		» 1899	12,723 60	»	»	»	»	»	»	»
		Différences	+ 3,723 15	»	»	»	»	»	»	»
Conversations	En 1900	158,400 92	63,475 49	1,092 12	4,914 53	306 83	4,789 77	3,852 67	145 05	
	» 1899	140,510 66	43,469 01	628 25	1,909 37	201 80	2,526 »	1,557 88	34 80	
	Différences	+ 17,971 26	+20,004 48	+ 462 87	+ 3,005 16	+ 105 03	+ 2,263 77	+ 2,294 79	+ 108 25	
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemin de fer.	En 1900	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»	
	» 1899	200 »	»	»	»	»	»	»	100 »	
	Différences	»	»	»	»	+ 100 »	»	»	- 100 »	
Produits extraordinaires.	En 1900	12,571 87	6,868 15	260 95	2,130 11	182 28	382 90	1,812 74	558 90	
	» 1899	11,924 82	6,750 29	193 97	1,517 45	146 16	178 10	1,759 26	188 65	
	Différences	+ 447 05	+ 125 86	+ 66 98	+ 612 66	+ 56 12	+ 174 80	+ 53 48	+ 170 54	
TOTALS.	En 1900 . . . fr	1,608,834 65	884,790 23	27,424 85	215,209 04	18,172 04	42,458 59	260,447 52	38,086 65	
	» 1899 . . . fr	1,417,550 97	798,557 75	23,192 94	170,456 74	15,616 90	51,777 04	245,645 45	57,196 75	
	Différences . . .	+191,497 68	+88,232 48	+4,261 87	+42,772 30	+2,555 14	+10,681 55	+16,804 09	+ 889 88	
Taux p.c. des différences . .	13.51	11.08	18.40	25 09	16.36	33.61	6 89	2.36		

recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1900 et 1899.

RESEAUX OU GROUPES									TOTAUX.	Taux pour cent des différences
Bruges-Blankenberghe-Heyst sur Mer-Thourout-Ostende-Tarara-Middelkerke-Nieuport	Liège-Amay-Andenne-Kingis-Pexhe-le-Haut-Clocher-Huy-Sprimont-Troul-Tisé	Louvain	Malines	Mons-Ecau stannes-Feluy-Givry-Quey-St-Ghislain-Soignies.	Namur-Giney-Dinant-Gemblioux-Havelange-Yvoir.	Termonde-Alost-Lokeren-St-Nicolas.	Tournai-Antoing Ath-Brugelotte-Celles-Leuze-lecy-Peruwelz-Queraucamps-Templeuve	Verviers-Spa		
124 75	56 50	0 25	0 50	26 75	28 »	15 »	129 85	6 25	762 50	
98 60	28 75	0 25	0 50	26 25	20 25	8 »	107 60	5 75	321 45	
+ 26 15	+ 7 75	»	»	+ 0 50	+ 7 75	+ 5 »	+ 22 25	+ 0 50	+ 258 05	45.50
88,253 54	404 309 55	22,427 15	9,151 97	108,014 16	69,829 42	17 063 26	61,580 21	109,650 81	3,110,356 »	
79,452 58	508,079 59	19,513 17	8,508 71	94,289 87	60,879 89	14,926 18	51,607 50	194,078 01	3,068,201 89	
+ 8,780 98	+56,229 96	+3 113 98	+ 583 26	+13,724 29	+8,949 55	+2,157 08	+6,972 91	+ 5,552 80	+ 551,044 51	11.44
694 »	1,108 »	54 25	9,75	258 »	100 »	182 »	425 75	559 »	15,106 25	
822 50	1,044 75	24 50	9 80	258 50	141 »	256 »	596 50	585 »	12,160 50	
- 128 50	+ 153 25	+ 9 75	+ 0 25	+ 19 50	+ 28 »	- 54 »	+ 29 25	- 6 »	+ 945 75	7 78
40 »	30 »	2 »	»	»	2 »	10 »	»	»	461 »	
63 50	»	»	»	2 »	»	10 »	»	»	423 50	
- 23 50	+ 30 »	+ 2 »	»	- 2 »	+ 2 »	»	»	»	+ 37 50	8 83
106 95	165 35	8 40	7 »	24 85	18 95	12 25	122 95	11 90	1,052 70	
74 20	117 60	6 65	6 60	28 70	16 45	6 50	86 10	4 90	752 50	
+ 32 75	+ 47 75	+ 1 75	+ 0 40	- 3 85	+ 2 50	+ 5 95	+ 56 85	+ 7 »	+ 280 20	37 24
221 67	11,292 50	»	»	»	420 »	»	1 551 67	1,020 85	54,234 93	
285 42	7,313 30	»	»	»	420 »	»	1,277 50	1,260 »	47,083 25	
- 61 75	+ 3,970 »	»	»	»	»	»	+ 274 17	- 259 17	+ 7,151 68	15.10
25,489 »	42,766 »	5 094 50	5,155 50	12,855 »	16,706 50	7,596 50	14,187 »	14,280 50	467,220 50	
25,718 50	57,977 »	4,360 50	2,596 50	11,852 »	13 741 »	6,153 50	15,214 50	14 075 50	416,400 50	
+ 1,770 50	+ 4,789 »	+ 734 »	+ 539 »	+ 1,005 »	+2,965 50	+1,241 »	+ 972 50	+ 207 »	+ 50,811 »	12.20
»	»	»	»	»	»	»	»	»	16,446 75	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,725 60	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 5,725 15	29.26
4,300 98	5,569 15	172 80	7 50	1,161 10	787 50	953 85	4,425 48	2,983 65	255,265 57	
2,313 90	1,648 81	88 80	»	712 53	170 40	463 68	4,488 52	2,017 42	205,551 63	
+ 1,987 00	+ 1,720 54	+ 84 »	+ 7 30	+ 448 57	+ 597 10	+ 492 17	- 64 84	+ 366 21	+ 51,913 74	25.55
»	»	»	»	»	»	»	»	»	300 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	300 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
907 74	3,068 14	147 50	117 50	771 24	629 35	146 05	592 18	1,613 10	32 927 76	
804 27	3,663 37	104 70	94 05	695 60	848 50	282 20	569 55	1,815 02	31,524 96	
+ 103 47	+ 4 57	+ 42 80	+ 23 45	+ 75 64	- 218 95	- 156 15	+ 22 03	- 201 92	+ 1,402 80	4.44
120,118 61	466,855 19	27,850 85	12 449 72	125,111 10	88,570 72	25,778 91	83,013 09	219,906 02	4,261,005 76	
107 631 45	419,875 57	23,898 57	11 275 85	107,845 45	76,237 29	22,087 86	71,747 57	214,219 60	3,793,515 58	
+12,487 16	+46,961 62	+3,988 28	+1,173 86	+15,265 65	+12,333 45	+3,891 05	+ 8,268 72	+ 5,686 42	+ 487,548 18	
11 62	11 19	16 69	10 41	14.15	16.18	17.95	11.06	2.65	»	12 55

(39)

(1)

PARTIE D.

MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1899.	Fin 1900.	DIFFÉRENCE pour 1900.
Bateaux à vapeur	21	21	—
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	34	30	+ 4
Gardes-pêche et navires-écoles	4	4	—
Embarcations à vapeur	4	4	—
TOTAUX.	57	56	+ 4
Canots et radeaux-caissons (au nombre de 9)	222	217	+ 5

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1900.	Fin 1899.	Différence pour 1900.
Fonctionnaires, employés et agents	1,301	1,300	+ 1
Messagers et gens de service	15	12	+ 1
Ouvriers	228	231	— 3
TOTAUX.	1,542	1,543	— 1

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Le mouvement des passagers a fléchi sensiblement en 1900.

Il était de 124,724 en 1899; il est descendu à 114,813 en 1900, soit une diminution de 9,911 unités, ou 7.90 p. c.

Cette dépression porte sur les billets d'aller et retour à prix normaux et à prix réduits.

L'année 1900 a été marquée par la guerre anglo-transvaalienne qui a eu pour effet, notamment, d'exercer une influence défavorable sur le trafic voyageurs par toutes les voies maritimes anglo-continetales et, sous ce rapport, la voie d'Ostende-Douvres n'a pas été plus épargnée que ses concurrentes.

Un autre facteur de cette diminution, plus important encore, est l'attrait particulier qu'a provoqué l'Exposition universelle de Paris en 1900. Il n'est pas douteux que c'est vers Paris que se sont dirigés presque tous les Anglais qui se disposaient à effectuer un voyage d'agrément sur le continent; un certain nombre d'entre eux qui, au passage, ont visité la Belgique, ont emprunté, soit à l'aller, soit au retour, la voie française, au lieu d'utiliser dans les deux sens la voie d'Ostende-Douvres: c'est ce qui explique que la diminution porte uniquement sur les billets d'aller et retour, tant à prix normaux qu'à prix réduits.

Grâce à leur situation plus avantageuse pour le trafic Londres-Paris, les voies de Calais, de Boulogne et de Dieppe ont, naturellement, bénéficié de cette situation exceptionnelle, cette dernière voie particulièrement, grâce aux réductions importantes qu'elle avait consentie en faveur des excursionnistes.

Le relevé des billets vendus accuse :

En trafic anglo-belge	73,982 voyageurs.
— de transit	40,831 —

En comparant ces chiffres à ceux de l'exercice précédent, on constate que le trafic de transit est, à 658 unités près, équivalant à celui de 1899, tandis que le trafic anglo-belge accuse, en 1900; une dépression de 9,253 voyageurs. Ce fait s'explique aisément si l'on considère que c'est dans le trafic anglo-belge qu'est comprise la grande majorité des transports à prix réduits (sociétaires) et que ce sont ceux-ci qui ont diminué dans les plus fortes proportions par suite de l'Exposition universelle de Paris (ils accusent à eux seuls une dépression de 7,694 unités, soit plus de 28 p. c.).

Il a été émis 48,319 billets de 1^{re} classe et 66,494 billets de 2^e classe, mais, comme il a été délivré en outre, à bord des malles et dans les agences

de voyages, 46,896 suppléments pour passer de la 2^e à la 1^{re} classe, le nombre des passagers s'est élevé, en réalité, à 95,215 en 1^{re} classe et à 19,598 seulement en 2^e classe.

La recette totale encaissée du chef du transport des voyageurs et des bagages a été, en 1900, de fr. 945,302-05, inférieure de fr. 57,360-80 à celle de l'année précédente.

Quant au trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, il nous a procuré, pour l'année 1900, une recette de fr. 201,675-29, supérieure de fr. 5,846-68 à celle de 1899.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1900 présentent notamment sur ceux de 1899 les différences ci-après :

NATURE DES ENVOIS.	MOUVEMENT.				RECETTES.			
	NOMBRE DE COLIS		POIDS		En plus.	En moins.		
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.				
			Kilogr.	Kilogr.	Francs.	Francs.		
Colis postaux	de 5 kilogrammes	12,320	—	56,060	—	5,080	—	
	de 5 à 5 kilogrammes	621	—	1,865	—	310 50	—	
Petits colis.	Express	de 5 kil. et moins.	—	49,044	—	5,993 95	—	
		de 5 à 10 kil.	—	540	—	3,780	—	1,564 95
	Grande vitesse.	de plus de 10 kil.	—	—	—	57,089	—	2,261 20
		—	—	—	28,475	—	868 27
Trafic anglo-belge-suisse.	—	—	5,530	—	954 65	—		

Cette situation est la confirmation de celle qui a été constatée l'année dernière. D'une part, le trafic des colis postaux suit une progression constante et, d'autre part, le trafic général de grande vitesse de l'Agence continentale et anglaise tend à se transformer en trafic postal par suite des facilités de remise au transport, de la simplicité des documents postaux, etc.

Pour ce qui regarde les colis de 5 kilogrammes et moins, l'augmentation générale du trafic, tant en ce qui concerne les colis postaux que les petits paquets, mérite d'autant plus de fixer l'attention que l'Administration a été obligée, à dater du 1^{er} avril 1900, de réduire, de concert avec l'Agence continentale et anglaise, les taxes applicables aux petits paquets de l'Allemagne vers l'Angleterre, afin de répondre aux réductions concédées via Flessingue. route par laquelle la taxe des petits paquets de 1 kilogramme et moins pour toutes les destinations anglaises et de ceux de plus de 1 jusqu'à 5 kilogrammes pour Londres avait été abaissée au-dessous de celle des colis postaux.

On pouvait craindre que la réduction de prix concédée aux petits paquets n'eût pour résultat la transformation en trafic des petits paquets du trafic des colis postaux proprements dits, sans aucune augmentation quant au nombre et au poids total des colis. L'expérience a démontré qu'il n'en est pas ainsi : le trafic des colis postaux n'a pas souffert de la réduction consentie en faveur des petits paquets et a suivi une progression constante.

D'un autre côté, le trafic des petits paquets de l'Agence continentale et anglaise a augmenté parallèlement pour le trafic de l'Allemagne vers l'Angleterre.

Aucun changement important n'a été apporté, pendant l'exercice 1900, aux horaires des trains en correspondance avec les malles.

Les difficultés que, dans certaines circonstances atmosphériques, le service des paquebots rencontrait à Douvres par suite des travaux d'extension du pier de l'Amirauté, et qui ont été signalées au Compte-rendu de l'année 1899, n'ont pas encore disparu entièrement en 1900 : 18 départs, d'Ostende ou de Douvres, ont dû être supprimés par mesure de prudence et 34 autres ont été effectués de ou vers Port-Victoria.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1900, à 2,390, et leur durée moyenne, entre Ostende et Douvres, a été :

pour les navires « Princesse Clémentine, » « Marie-Henriette » et « Léopold II »	5 heures 31 minutes.
pour le navire « Rapide »	5 — 39 —
pour les deux navires type « Princesse Henriette » .	5 — 51 —
pour les trois navires type « Flandre »	5 — 59 —

II, p. D.

En 1899, la dépense d'exploitation s'était élevée à fr. 3,270,433.63; en 1900, elle atteint fr. 4,303,184.76, soit une augmentation de fr. 1,034,751.13. Cette augmentation est due :

1° au prix élevé des combustibles ;

2° à des travaux de réfection à certaines malles (renouvellement de chaudières, d'arbres de roues, etc.) qui ont constitué pour 1900 une charge exceptionnelle.

Chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1.801-33 et a procuré une recette directe de fr. 485-10; en 1899, ces chiffres avaient été de fr. 1,390-49 et fr. 315.51.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit pour 1900 par une moins-value de fr. 1,087,858-59.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1900.	En 1899.	Différence pour 1900.
Coût par kilomètre.	fr. 15 66	12 09	+ 3 57
Produit direct	» 4 22	4 49	— 0 27

La Compagnie Marconi a été autorisée à procéder, à ses frais et à titre d'essai, à des expériences de télégraphie sans fil entre le paquebot « Princesse Clémentine » et un poste côtier établi à La Panne. Les expériences paraissent devoir donner de bons résultats.

§ 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

La lumière électrique a été installée au débarcadère de la Tête-de-Flandre. Il en résulte une plus grande sécurité dans les opérations de débarquement et d'embarquement.

Les moyens de sauvetage des bateaux de passage ont été renforcés par l'augmentation du nombre de bouées et de radeaux ; en outre, les embarcations ont été rendues insubmersibles.

Ces améliorations, ainsi que la hausse des charbons, ont été la cause d'une augmentation de dépenses de fr. 8,825, comparativement à l'exercice précédent. II, p. D.

Il a été créé, en faveur des débitants de lait habitant la rive gauche de l'Escaut, des abonnements à prix réduit, pour le passage d'une charrette attelée d'un cheval et accompagnée d'un conducteur.

Le tableau ci-après du mouvement des deux derniers exercices indique une certaine diminution du nombre des voyageurs, des animaux et des colis, et une augmentation du nombre des véhicules.

	En 1900.	En 1899.	Différences pour 1900.
Voyageurs	2,222,203	2,260,580	— 38,377
Animaux	119,243	154,369	— 15,126
Colis	2,231	2,664	— 433
Véhicules.	115,267	110,328	+ 4,939
Coupons délivrés . .	2,458,944	2,507,941	— 48,997
Suppléments	15,300	16,607	— 1,507

La recette (fr. 100,425-61) est supérieure de fr. 1812-24 à celle de 1899 (fr. 98,613-57). II, p. D.

§ 3. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

Le coût de l'exploitation s'est élevé à fr. 55,946-99, en augmentation de fr. 1,601-64 sur les dépenses de 1899, par suite de la hausse du prix des combustibles. II, p. D.

La recette est fusionnée avec celle des chemins de fer de l'État.

§ 4. — PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, entrées et sorties, représenté par les navires astreints à prendre un pilote, a été de 10,494, soit 299 navires de moins qu'en 1899.

Le tonnage général pour Anvers, qui avait été de 15,573,472 tonneaux en 1899, est descendu à 15,564,975 tonneaux.

Les recettes, dans les différents ports du pays, ont été en diminution de fr. 45,750-20 sur l'exercice précédent, à raison du ralentissement de la navigation sur Anvers. II, p. D.

La dépense d'exploitation a été ramenée de fr. 3,007,599-41 à fr. 3,000,260-74, bien que la dépense de matériel ait augmenté de 15,000 francs à raison du coût plus élevé des charbons, cordages et matières diverses nécessaires aux bateaux-pilotes, mais d'autre part la dépense du chef du II, p. D.

personnel, dont les appointements suivent les fluctuations de la recette, a diminué de 22,000 francs environ.

Le nouveau cutter dont la mise en adjudication avait été annoncée dans le compte-rendu de 1898, est entré en service en 1900.

§ 5. — REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

II, p. D. La recette du service de la remorque avait été, en 1899, de fr. 23,049-30; en 1900, elle a augmenté de fr. 2,224-53 (fr. 27,273-63).

II, p. D. La dépense d'exploitation, de fr. 73,513.07, accuse une diminution de fr. 10,633.92 comparativement à l'exercice précédent (fr. 86,166.99); elle provient de ce que certains bateaux n'ont pas, comme en 1899, exigé de réparations.

§ 6. — POLICE MARITIME.

II, p. D. Le ralentissement de la navigation a légèrement influé sur les recettes de la police maritime; de fr. 149,799-44 en 1899, elles sont descendues à fr. 148,434-17.

II, p. D. La dépense (fr. 103,528-28) est en progression peu importante (fr. 1,814-96) sur celle de 1899 (101,715-52); l'augmentation est due à un chiffre plus élevé de primes pour arrestations de marins déserteurs et au chauffage plus coûteux des bureaux dans les différents ports.

Un arrêté royal du 12 avril 1900 a étendu la juridiction du commissaire maritime de Nieuport aux armements à la pêche de Coxyde et d'Oostduinkerke, parce qu'un certain nombre de bateaux-pêcheurs de ces localités exerçaient leur industrie en haute mer, et que, de ce chef, ils devaient être astreints à se munir d'un rôle d'équipage.

Un second arrêté royal de la même date a réduit, pour tous les ports, de 8 à 2 francs la taxe à payer pour la formation du rôle d'équipage d'un bateau-pêcheur, afin d'alléger d'autant les charges de l'industrie de la pêche.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. — PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

II, p. D. La dépense a été de fr. 210,753-53, inférieure de fr. 12,152-79 à celle de 1899. La diminution provient de ce que ce dernier exercice a eu à supporter de grosses réparations à un bateau-phare.

§ 2. — ÉCOLES DE NAVIGATION.

122 élèves — soit 29 de moins que l'année précédente — ont suivi, en 1900, les cours des écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende; 28 bourses et 2 demi-bourses d'études ont été allouées à ces élèves, nombre inférieur de 18 à celui de 1899.

Les diplômes de capacité délivrés en 1900 et en 1899 se répartissent comme suit :

	1900.	1899.
Long cours	35	56
Cabotage	15	14
Patron-pêcheur	4	8

7 élèves ont fréquenté le cours de navigation institué à Nieupoort pour les pêcheurs ; en 1899, il y en avait eu 8.

Le nombre des élèves des cours spéciaux de machines à vapeur marines rattachés aux écoles de navigation, s'est élevé à 84, soit 4 de moins qu'en 1899.

4 diplômes de mécanicien de première classe de bateau à vapeur et 5 de mécanicien de deuxième classe ont été décernés.

La dépense des écoles de navigation est supérieure de fr. 7,892-38 à celle de 1899. L'augmentation (fr. 2,856-17) pour le personnel est due à des améliorations de position et à l'extension du nombre de professeurs. Si la dépense de matériel s'est également accrue (fr. 5,036-21), c'est à raison de l'acquisition d'instruments de précision reconnus utiles pour l'enseignement. II, p. D.

§ 3. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD
ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Le trois-mâts goëlette « Ville d'Ostende » et l'avisio à vapeur « Ville d'Anvers » ont été affectés alternativement et d'une manière presque permanente à la surveillance de la pêche dans la mer du Nord.

Les élèves de l'école des mousses ont pris part aux croisières affectuées par ces bâtiments, à bord desquels ils ont été embarqués par brigade de 30.

La dépense (fr. 215,481-77) est restée à peu près la même qu'en 1899. II, p. D.

§ 4. — SAUVETAGE.

A Ostende, le personnel des secours maritimes a ramené à terre trois hommes formant l'équipage d'une chaloupe de pêche jetée à la côte.

Les brigades de sauvetage aux différents postes n'ont pas eu d'autre occasion de porter assistance à des navires en détresse ou à des naufragés.

L'augmentation de dépense en personnel (fr. 3,640-87) se justifie par les primes allouées en 1900 aux sauveteurs des diverses stations, du chef de veilles par gros temps, d'exercices en embarcation, etc. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

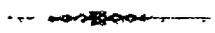
§ 1^{er}. — RECETTES.

Il, p. D. La recette effectuée, en 1900, par les divers services de la marine a atteint fr. 4,654,556-82, en diminution de fr. 94,052-26 sur les résultats de l'exercice précédent.

§ 2. — DÉPENSES.

Il, p. D. De fr. 7,188,568-98 en 1899, les dépenses sont montées à fr. 8,200,105-28 en 1900, soit un accroissement de fr. 1,011,734 50.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, font ressortir une différence de fr. 1,105,766-56 en faveur de 1899.



N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.
Comparaison des années 1900 et 1899.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1900.	ANNÉES.		Différences pour 1900.	ANNÉES.		Différences pour 1900.		
	1900.	1899.		1900.	1899.		1900.	1899.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	21,867	21,467	+ 400	193,956 10	193,757 10	+ 2,199 »
		2 ^e —	"	"	"	31,037	28,954	+ 2,083	215,857 60	201,303 20	+ 14,554 40
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	1,556	692	+ 864	7,289 05	3,232 45	+ 4,056 60
		2 ^e —	"	"	"	1,731	1,543	+ 188	6,052 20	5,396 30	+ 655 90
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	15,296 ⁽¹⁾	18,380 ⁽¹⁾	- 3,084	113,940 30	131,931 "	- 22,990 70
		2 ^e —	"	"	"	23,914 ⁽¹⁾	26,582 ⁽¹⁾	- 2,668	133,890 46	148,859 20	- 14,968 80
Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	9,600 ⁽¹⁾	12,216 ⁽¹⁾	- 2,616	46,690 30	59,314 60	- 12,624 30	
	2 ^e —	"	"	"	9,812 ⁽¹⁾	14,890 ⁽¹⁾	- 5,078	31,043 50	52,568 50	- 17,925 "	
Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Location de malles spéciales	50	35	+ 15	"	"	"	290 "	230 "	+ 60 "		
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	46,896	50,163	- 3,267	"	"	"	117,240 "	125,407 50	- 8,167 50		
Petites cabines	934	840	+ 94	"	"	"	6,538 "	5,880 "	+ 658 "		
Grandes cabines	4,269	4,176	+ 93	"	"	"	58,926 "	58,464 "	+ 462 "		
Cabines spéciales	79	78	+ 1	"	"	"	2,212 "	2,184 "	+ 28 "		
— de luxe	61	94	- 33	"	"	"	4,575 "	7,050 "	- 2,475 "		
Ensemble	—	—	—	114,813	124,724 ⁽²⁾	- 9,911	944,100 45	1,060,577 85	- 36,477 40		
Vélos	"	"	"	545	840	- 295	981 "	1,512 "	- 531 "		
Bagages Kilog.	50	156	- 106	3,260	8,250	- 4,990	220 60 ⁽³⁾	573 "	- 352 40		
Chevaux Têtes.	"	"	"	37	22	+ 15	1,485 60	883 30	+ 602 30		
Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Voitures Nombre.	"	"	"	"	1	- 1	"	80 35	- 80 35		
Finances	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.		"	"	"	2,240	3,469	- 1,229	1,120 "	1,734 50	- 614 50
	de plus de 1,000 francs. —		"	"	"	"	"	"	"	"	"
Journaux Kilog.	"	"	"	57,520	51,850	+ 5,670	1,725 60	1,555 50	+ 170 10		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins		349,887	337,567	+ 12,320	1,049,661 ⁽⁴⁾	1,012,701 ⁽⁴⁾	+ 36,960	87,471 75	84,391 75	+ 3,080 "
	de 3 à 5 kilog		18,500	17,879	+ 621	55,590 ⁽⁴⁾	53,637 ⁽⁴⁾	+ 1,863	9,250 "	8,939 50	+ 310 50
	de 5 kilog. et moins		69,907	53,559	+ 16,348	209,721 ⁽⁴⁾	160,677 ⁽⁴⁾	+ 49,044	18,819 65	14,823 72	+ 3,995 93
Petits colis.	de plus de 5 à 10 kilog.		35,163	35,701	- 540	240,120 ⁽⁵⁾	240,900 ⁽⁵⁾	- 780	21,303 80	22,668 73	- 1,364 93
	de plus de 10 kilog.		"	"	"	577,467 ⁽⁶⁾	614,556 ⁽⁶⁾	- 37,089	34,526 68	36,787 88	- 2,261 20
	Grande vitesse. — Poids taxé.		"	"	"	582,485	610,960	- 28,475	20,119 34	20,987 61	- 868,27
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.		"	"	"	54,090	50,560	+ 3,530	1,020 79	951 67	+ 69 12	
Dito	"	"	"	"	"	"	9,161 28 ⁽⁷⁾	8,275 75 ⁽⁷⁾	+ 885 53		
Produits extraordinaires fr.	"	"	"	"	"	"	8,087 71	7,738 40	+ 349 31		
Totaux fr.							1,159,394 25	1,212,481 51	- 53,087 26		

(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'État qu'en janvier suivant.
(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit des taxes à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les taxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.
(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.
(5) — — — — — 7 — — — — —
(6) Colis taxés au poids.
(7) Convention du 1er juillet 1895 (M. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1900 et 1899.

SERVICES.	1900.	1899.	Différences par 1900.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,159,394 25	1,212,481 51	— 53,087 26				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	100,425 61	99,813 37	+ 1,812 24				
Pilotage	3,210,159 49	3,253,889 69	— 43,730 20				
Écluses	8,619 65	8,535 77	+ 113 88				
Remorque sur la côte de Flandre	27,273 65	25,049 30	+ 2,224 35				
Police maritime	148,434 17	149,799 44	— 1,365 27				
Écoles de navigation	"	"	"				
Pêche maritime	"	"	"				
Sauvetage	"	"	"				
Totaux fr.	4,654,336 82	4,748,369 08	— 94,032 26				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	747,231 13	3,557,953 63	4,305,184 76	739,957 84	2,530,475 90	3,270,433 63	+1,034,751 13
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre entre Anvers et { le Pays de Waes.	71,682 51	74,394 81	146,077 32	71,387 58	65,884 74	137,252 32	+ 8,825 00
	25,423 78	30,523 21	55,946 99	25,480 98	28,864 37	54,345 35	+ 1,601 64
Pilotage	2,670,754 68	329,996 08	3,000,750 74	2,693,033 92	314,365 49	3,007,399 41	— 7,138 67
Phares { Éclairage et signaux faneux et { de la côte	26,801 20	17,850 01	44,651 21	25,995 71	19,440 95	45,436 66	— 785 45
signaux. { Éclairage de l'Escaut.	126,141 61	39,962 53	166,104 14	128,433 27	51,038 21	177,471 48	— 11,367 34
Remorque sur la côte de Flandre	52,148 05	23,365 02	75,513 07	51,104 37	35,062 62	86,166 99	— 10,653 92
Police maritime	84,749 65	18,778 63	103,528 28	84,051 04	17,662 28	101,713 32	+ 1,814 96
Services spéciaux	1,000 "	2,648 10	3,648 10	1,159 60	13,584 50	14,744 10	— 10,896 00
Écoles de navigation	24,824 63	15,698 98	40,523 61	21,768 46	10,662 77	32,431 23	+ 7,892 38
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	152,310 68	61,141 09	213,451 77	151,190 65	61,933 25	213,123 90	+ 357 87
Sauvetage	42,210 57	2,883 72	45,183 29	38,658 70	9,191 89	47,850 50	— 2,667 30
Totaux fr.	4,025,197 49	4,174,905 79	8,200,103 28	4,030,201 92	3,158,167 06	7,188,368 98	+1,011,734 31
Recettes totales fr.	4,654,336 82			4,748,869 08			— 94,032 26
Dépenses —	8,200,103 28			7,188,368 98			+1,011,734 30
Excédent { de dépenses fr.	3,545,766 46			2,439,999 90			+1,105,766 56
{ de recettes fr.	"			"			"

(I)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Situation financière. — Principaux résultats statistiques de l'exploitation.

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	II, III et XIII de la partie A
§ 2. Capital utile au point de vue des charges financières	A, 2	I, VI et XIII »
§ 3. Compte d'exploitation	A, 2	III, V, VIII, X à XII et XIV »
§ 4. Ressources, charges, encaisse.	A, 4	III, IV, VII, VIII, IX et XIV »
§ 5. Bilan	A, 5	I, II, III, IV, VII, VIII, IX, XI, XII, XXII et XXXII »
§ 6. Revenu du capital utile.	A, 8	VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic en 1900 et en 1899	A, 8	
Période quinquennale 1896-1900 et année 1895	A, 9	XV, XVI et XVII
Personnel	A, 9	
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 10	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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, 15	

Situation des lignes en exploitation.

XVIII de la partie A-	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1900	A, 14
XVIII	§ 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1900	A, 15
XIX	§ 3.	Rails	A, 15
XIX	§ 4.	Billes et traverses	A, 17
XX	§ 5.	Profil et courbes	A, 17
XX	§ 6.	Signaux	A, 18
XXI	§ 7.	Passages à niveau	A, 18
	§ 8.	Raccordements industriels et gares privées	A, 18
	§ 9.	Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 19
XXII	§ 10.	Approvisionnements au 31 décembre 1900 (Service des voies et travaux)	A, 19

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XXIII et XXV	§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport	A, 21
XXIV, XXVI et XXVII	§ 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 21
	§ 3.	Wagons de particuliers	A, 23
	§ 4.	Coût et utilisation du matériel de traction	A, 23
XXVIII	§ 5.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 24
	§ 6.	Nombre et parcours des trains	A, 24
	§ 7.	Utilisation du matériel à marchandises	A, 25
	§ 8.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXIX 2	§ 9.	Achat de combustibles	A, 25
XXIX	§ 10.	Consommation de combustibles	A, 25
XXIX	§ 11.	Charbon consommé par les locomotives	A, 27
XXX et XXXI	§ 12.	Éclairage	A, 27
	§ 13.	Chauffage des trains	A, 28
	§ 14.	Graissage	A, 28
XXXII	§ 15.	Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 28

II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel A, 29

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. Mouvement et recette.

XXXIII et XXXIV	§ 1 ^{er} .	Voyageurs	A, 31
XXXV à XL	§ 2.	Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1900	A, 33

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 34	X, XI et XII de la partie A.
§ 4. Produits extraordinaires	A, 35	
§ 5. Produits divers	A, 36	XI
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 36	
II. Stations		
	A, 36	
III. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.		
§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 38	
§ 2. Buffets et buvettes	A, 38	
§ 3. Trains de voyageurs.	A, 38	
§ 4. Trains de marchandises.	A, 40	
§ 5. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 45	
§ 6. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 46	
§ 7. Tarifs pour marchandises	A, 47	
IV. Accidents. — Statistique comparative.		
§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 39	XLI
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 62	XLI et XLIII
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 62	XLII et XLIII
§ 4. Personnes tuées depuis 1835	A, 64	XLIII
V. Contraventions		
	A, 65	XLIII
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 1900.	A, 67	XLIV
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 68	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 68	XLV
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 69	XLV
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 69	
II.		
Situation du matériel roulant		
	A, 70	XLVI
III.		
Parcours des trains		
	A, 71	XLVII
IV.		
Mouvement et recette des transports.		
§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 72	XLVIII
§ 2. Bagages	A, 75	XLVIII
§ 3. Petites marchandises	A, 74	XLVIII
§ 4. Grosses marchandises	A, 74	XLVIII
§ 5. Finances	A, 75	XLVIII

Annexes à consulter.

		Pages.
XLVIII de la partie A.	§ 6. Équipages.	A, 75
XLVIII	» § 7. Chevaux et bestiaux	A, 75
XLVIII	» § 8. Produits extraordinaires	A, 76
XLVIII	» § 9. Récapitulation des recettes.	A, 76
V.		
XLVIII	» Dépenses d'exploitation.	A, 77
VI.		
XLVIII	» Produits nets de l'exploitation.	A, 78
VII.		
XLVIII	» Coefficients de l'exploitation	A, 79
VIII.		
XLVII et XLVIII	» Résultats généraux de l'exploitation.	A, 80
IX.		
XLIX	» Personnel	A, 80
X.		
L	» Accidents	A, 81
XI.		
	» Contraventions	A, 82
XII.		
	» Améliorations et innovations	A, 82

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N ^o	I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1900.	A, 94
»	II. Compte de premier établissement de l'ensemble du réseau en exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1900	A, 96
»	III. Compte des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercice 1900	A, 98
»	IV. Compte financier. Exercice 1900. — Charges et ressources	A, 98
»	V. Comparaison des dépenses de l'exploitation. Exercices 1900 et 1899	A, 100
»	VI. Détermination du capital utile fin 1900	A, 101
»	VII. Détermination des charges financières des capitaux utiles depuis l'origine	A, 102
»	VIII. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusque fin 1900. — Coefficient d'exploitation.	A, 104
»	IX. Intérêts en compte courant avec le banquier (Trésor).	A, 106
»	X. Recettes de l'exploitation des chemins de fer par nature de produits.	A, 108

	Pages.
N° XI. Produits divers encaissés par le département des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer	A, 108
» XII. Ensemble des recettes d'après les droits constatés	A, 108
» XIII. Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État. Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer. Période quinquennale (1896-1900) et dernière année (1895) de la période précédente	A, 110
» XIV. Comparaison des résultats financiers de l'exploitation pendant la dernière période quinquennale (1896-1900) et la dernière année (1895) de la période précédente	A, 112
» XV. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1896-1900) et de la dernière année (1895) de la période précédente.	A, 114
» XVI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1896-1900) et de la dernière année (1895) de la période précédente	A, 116
» XVII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1896-1900) et de la dernière année (1895) de la période précédente	A, 118
» XVIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.	A, 120
» XIX. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1900 et 1899.	A, 121
» XX. a. Profil et courbes des voies principales. b. Signaux de différents systèmes	A, 122
» XXI. Relevé des passages à niveau supprimés en 1900	A, 123
» XXII. Approvisionnements en dépôt et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1900. — Service des voies et travaux.	A, 124
» XXIII. Effectif du matériel de traction et de transport.	A, 126
» XXIV. Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellement et extension.	A, 128
» XXV. Importance du matériel de traction en 1900	A, 130
» XXVI. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 131
» XXVII. Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent ».	A, 132
» XXVIII. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.	A, 133
» XXIX. Achats et consommation de combustibles	A, 134
» XXX. Éclairage des stations, ateliers et dépendances	A, 136
» XXXI. Éclairage des trains au gaz riche	A, 136
» XXXII. Approvisionnements en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.	A, 137

	Pages
№ XXXIII. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 jours	A, 138
» XXXIV. Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours	A, 139
» XXXV. Mouvement général des transports effectués par charges complètes en service intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes, au départ et à l'arrivée. — Année 1900	A, 140
» XXXVI. Mouvement général du tonnage des grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1900.	A, 145
» XXXVII. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1900	A, 156
» XXXVIII. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1900	A, 158
» XXXIX. Mouvement général des transports de tapissières, de wagons roulant sur essieux, de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en service intérieur et État vers État, et en services mixtes et internationaux, au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1900.	A, 160
» XL. Mouvement général en tonnes de certaines grosses marchandises, transportées pendant l'année 1900 par les chemins de fer de l'État belge	A, 162
» XLI. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1900 et 1899	A, 164
» XLII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1900	A, 166
» XLIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855	A, 168

2^e SECTION.**CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES**

» XLIV. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1900.	A, 170
» XLV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. Situation au 31 décembre 1900	A, 171
» XLVI. Matériel roulant. Effectif au 31 décembre 1900. — Comparaison des années 1900 et 1899.	A, 172
» XLVII. Parcours kilométrique des trains en 1900. — Comparaison des années 1900 et 1899	A, 175
» XLVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. Exercice 1900	A, 174
» XLIX. Personnel. Effectif au 31 décembre 1900. — Comparaison des années 1900 et 1899	A, 176
» L. Accidents survenus aux personnes. Année 1900. — Comparaison des années 1900 et 1899	A, 178

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Service international	B, 5	
§ 2. Service intérieur	B, 3	

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4	I et III de la partie B.
§ 2. Lettres ordinaires	B, 5	III »
§ 3. Lettres recommandées	B, 5	III »
§ 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée	B, 6	II et III »
§ 5. Envois exprès	B, 6	III »

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur)	B, 7	II et III »
§ 2. Bons de poste	B, 7	II et III »
§ 3. Mandats (service international)	B, 7	II et III »

B. Effets de commerce.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8	II et III »
§ 2. Encaissement	B, 8	II et III »

<i>C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.</i>	B, 8	II et III »
---	------	-------------

<i>D. Quittances (service intérieur)</i>	B, 8	II et III »
--	------	-------------

<i>E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger</i>	B, 9	II et III »
--	------	-------------

<i>F. Abonnements aux journaux.</i>	B, 9	II et III »
---	------	-------------

<i>G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances</i>	B, 9	
--	------	--

<i>H. Permis de pêche</i>	B, 10	II, III et VI »
-------------------------------------	-------	-----------------

<i>I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés.</i>	B, 11	
--	-------	--

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES	B, 11	
--	-------	--

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 11	
§ 2. Service de transmission	B, 12	

Annexes à consulter.

VI.

	Pages.
PERSONNEL	B, 12

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

IV et V de la partie B.	§ 1 ^{er} . Recette	B, 13
	§ 2. Dépense.	B, 13

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° 1.	Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1900	B, 16
» II.	Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Compa- raison des années 1900 et 1899.	B, 18
» III.	Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1900 et 1899	B, 20
» IV.	Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1900 et 1899	B, 22
» V.	Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1900 et 1899	B, 22
» VI.	Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1900 et 1899	B, 24

PARTIE C.

TELEGRAPHES ET TELEPHONES.

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Tarifs internationaux	C, 4
---	------

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Télégrammes privés :	
a. Services réunis	C, 5
b. Service intérieur.	C, 3
c. Service international	C, 4
d. Service de transit	C, 4
§ 2. Télégrammes de service	C, 4

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Bureaux	C, 5
§ 2. Développement du réseau	C, 6
§ 3. Appareils en service	C, 7
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882) . . .	C, 7

IV.

PERSONNEL (télégraphes et téléphones)	C, 7
---	------

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes	C, 8
§ 2. Dépenses	C, 8

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

A. Téléphonie locale	C, 11
B. Téléphonie à grande distance interne	C, 11
C. Téléphonie internationale	C, 12
Bureaux centraux téléphoniques	C, 19

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N ^o 1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télé- graphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1900 et 1899.	C, 24
» II. Renseignements divers concernant les correspondances télé- graphiques. — Comparaison des années 1900 et 1899.	C, 25
» III. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1900 et 1899	C, 50

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 3
§ 2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

		Pages
I et II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres	D, 4
II	» § 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6
II	» § 3. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	D, 7
II	» § 4. Pilotage	D, 7
II	» § 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 8
II	» § 6. Police maritime	D, 8

III.

SERVICES DIVERS.

II	» § 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 8
II	» § 2. Écoles de navigation	D, 8
II	» § 3. Surveillance de la pêche dans la mer du nord et école des mousses	D, 9
II	» § 4. Sauvetage	D, 9

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

II	» § 1 ^{er} . Recettes	D, 10
II	» § 2. Dépenses	D, 10

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

N ^o 1.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1900 et 1899	D, 11
» 2.	Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1900 et 1899	D, 12

