

(I)
(N° 12.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION DE 1904-1905.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1903

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, 24

1904



DE FER DE LA BELGIQUE

AU 31 DÉCEMBRE 1903.

Administration des chemins de fer de l'État



Echelle de 120 000

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 1903.

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

Le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,

JUL. LIEBAERT.

(IV)

(v)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

(17)

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière.

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

L'étendue du réseau des chemins de fer exploités par l'État belge, fin 1903, est de 4,055 kilomètres, savoir :

1 ^o	4,623	kilomètres construits et parachevés à charge du Trésor ;
2 ^o	2,148	— rachetés à des concessionnaires ;
3 ^o	244	— appartenant à des concessionnaires et exploités par l'État, moyennant attribution à ceux-ci, soit de parts de recette, soit d'un loyer ;
4 ^o	29	— de sections empruntées en transit, et
5 ^o	11	— exploités en commun avec des sociétés.

total égal 4,055 kilomètres. (annexe XVIII.)

Les capitaux engagés s'élevaient, fin 1903, à la somme totale de fr. 2,164,245,528.48, qui se décompose comme suit :

A. Les 4,623 kilomètres construits directement par l'État ou pour son compte (1^o), ainsi que leur parachèvement ont coûté fr. 667,148,019 51

B. Le rachat de 2,148 kilomètres de lignes (2^o), y compris les travaux de parachèvement, représente un capital de fr. 867,533,019 50

C. Le parachèvement des 244 kilomètres appartenant à des compagnies concessionnaires (3^o) a entraîné à une dépense de fr. 8,724,595 42

D. L'achat du matériel de traction et de transport, etc., commandé par l'État, a coûté fr. 432,590,684 97
et celui qui a été racheté aux compagnies dont les lignes ont été reprises fr. 90,895,929 61
} 523,486,614 58

E. Les dépenses pour les dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, etc.), se sont élevées à . . . fr. 53,201,186 43
et celles pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc., à fr. 14,725,966 69
} 67,927,153 12

Soit un capital effectif de . . . fr. 2,134,819,402 15

A
(2)

D'autre part. fr.	2.134,819,402 13
En y ajoutant les intérêts intercalaires pendant la durée des travaux fr.	26,426,126 35
le capital de premier établissement appliqué ressort ainsi au montant total de. fr. (1)	2.161,245,528 48
Ce capital s'élevait fin 1902, à fr.	2,097,052,455 06
Soit une différence de. fr.	64,193.073 42
qui se justifie comme suit :	
I. Pour les lignes nouvelles en cours de construction fr.	5,652,822 77
II. Pour les travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité fr.	19,604,179 84
III. Pour l'extension du matériel de traction, de transport, des machines fixes, du gros outillage des ateliers, etc. fr.	57,350,034 60
IV. Pour les intérêts intercalaires affectant les postes I et II ci-dessus fr.	1,606,016 21
Total de l'accroissement du capital de premier établissement pendant l'année 1903 fr.	64,193.073 42

§ 2. — CAPITAL UTILE.

Dépenses soumises aux charges financières d'intérêt et d'amortissement.

Le capital utile représente le coût réel du réseau exploité et de son armement; pour le déterminer, il faut donc déduire du capital de premier établissement s'élevant à fr. 2,161,245,528 48

1 ^o Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution, ainsi que les intérêts intercalaires y afférents fr.	56,760,741 79	} 62,128,690 88
2 ^o Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (annexe II) fr.	5,367,949 09	

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2.099,416,837 60

Voici, par nature d'application, la répartition de ce capital :

A. Premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État ou pour son compte. fr.	611,897,434 97
B. Coût des lignes rachetées et de leur parachèvement fr.	865,457.859 63
C. Parachèvement des lignes appartenant à des sociétés concessionnaires et exploitées par l'État. . . fr.	8.724,595 42
D. Matériel de traction et de transport, outillage des ateliers, etc. :	
Commandé par l'Etat fr.	432,590,684 97
Repris aux compagnies	90,895,929 61
A reporter. fr.	2,009,566,504 60

(1) Annexe II.

A

(3)

D'autre part. fr.	2,009,566,504 60
<i>E.</i> Dépendances des stations de tout le réseau exploité fr.	53,201,186 43
<i>F.</i> Dépenses générales pour études de projets de construction, etc. fr.	14,723,966 69
<i>G.</i> Intérêts intercalaires courus avant la mise en exploitation des lignes et travaux fr.	21,623,179 88
Somme égale au <i>capital utile</i> des lignes en exploitation fr. (1)	2,099,116,837 60
A la fin de l'exercice 1902, ce capital était de . . .	2,041,100,957 84
Soit, pour 1903, une augmentation de. . . . fr	58.015,879 76

qui se justifie comme suit (annexe VI) :

<i>A.</i> Pour la section de Dorinne-Durnal à Evrehaillies-Bauche, livrée à l'exploitation le 1 ^{er} mai 1903 fr.	1,812,851 53
<i>B.</i> Pour travaux principaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité, mis à fruit en 1903. fr.	7,366,983 37
<i>C.</i> Pour intérêts intercalaires relatifs aux postes <i>A</i> et <i>B</i> ci-dessus . fr.	753,272 90
<i>D.</i> Pour voies de garage, installations diverses, matériel fixe de la voie, etc fr.	10,431,392 74
<i>E.</i> Pour matériel de traction et de transport, machines et outillage des ateliers, etc. fr.	37,330,054 60
<i>F.</i> Pour traitements transférés du compte de l'exploitation au compte capital fr.	303,948 89
Ensemble. . . . fr.	58,200,504 03

Dont à déduire :

Pour les amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.) . fr.	184,624 27
---	------------

Reste égal à l'accroissement renseigné ci-dessus. fr. 58,015,879 76

Si l'on considère que le montant des amortissements directs effectués au 31 décembre 1902 s'élevait à fr. 129,144,060-73, le *capital utile*, base des charges financières pour l'exercice 1903 est de fr. 2,099,116,837-60 — fr. 129,144,060-73 = fr. 1,969,972,776-87. (annexe VI.)

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

Ce compte donne les résultats *définitifs* concernant les recettes provenant des péages et des produits extraordinaires de l'année, ainsi que de certains produits indirects encaissés dans l'année par le département des finances

(1) Annexes I et XIV.

pour compte du chemin de fer; il ne peut en être de même pour les dépenses d'exploitation parce que, d'après la loi de comptabilité de l'État, le budget des dépenses n'est clôturé qu'à la fin du mois d'octobre de l'année suivant celle qui donne son nom à l'exercice. Les dépenses portées en compte représentent une *évaluation* aussi approximative que possible des résultats de clôture des postes du budget concernant l'administration des chemins de fer. Elles sont majorées ou réduites, selon le cas, de la différence entre les dépenses approximatives et les dépenses définitivement arrêtées de l'exercice précédent. Elles sont réduites, en outre, du montant des traitements et indemnités des fonctionnaires et employés préposés à l'étude et à la surveillance de construction de lignes nouvelles, etc., cette catégorie de dépenses incombant, par nature, au compte de premier établissement. (*Voir annexe n° V.*)

La comparaison des résultats des deux derniers exercices s'établit comme suit :

DÉSIGNATION.	1903.	1902.	Différences par rapport à 1902.
	Francs.	Francs.	Francs.
Recettes brutes	225,161,163 31	215,465,647 22	+ 9,695,516 09
Depenses d'exploitation	134,234,111 81	135,478,383 56	— 1,244,273 75
Recettes nettes.	90,927,351 50	79,987,261 66	+ 10,940,089 84
Coefficient d'exploitation	59.62 p. c.	62.88 p. c.	— 3.26 p. c.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES. — ENCAISSE.

Voici comment se présentent, pour l'exercice considéré, les ressources produites par le compte d'exploitation et les charges assumées, au taux de 3 p. c., par le compte financier :

De l'excédent des recettes, tel qu'il a été justifié au § 3,		
soit	fr.	90,927,351 50
pour établir les <i>recettes nettes</i> dont a disposé le Trésor		
en vue des charges financières à acquitter, il faut déduire :		
a) les parts des recettes remboursées aux sociétés du		
chef des lignes concédées dont l'État a affermé l'exploita-		
tion, moyennant 50 p. c. des produits		
bruts (ann. IV).	fr.	4,787,841 97
b) le loyer pour l'usage de la ligne de		
Spa à la frontière grand-ducale (ann. IV).	219,600 »	
Ensemble (ann. VIII, col. 5) . fr.		5,007,441 97
Il est donc resté libre pour les charges financières . fr.		85,919,909 53
et celles-ci s'élevant pour 1903 à fr.		67,007,887 53
l'on constate, en fin de compte, que l'exercice a été clôturé		
par un <i>boni</i> de fr.		18,912,021 98
qui, ajouté aux soldes actifs accumulés des exercices		
antérieurs, s'élevant fin 1902 à fr.		125,525,318 06
porte l'avoir du chemin de fer, <i>libre de toute charge quel-</i>		
<i>conque</i> , non compris les intérêts réciproques, à . . . fr.		144,437,340 04

§ 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 l'annexe XIV, comprend :

1^o Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc.

Au 31 décembre 1902. fr.	1,554,944,597 86	}	1,575,650,223 02	}	2,099,116,837 60		
Pour l'exercice 1903. . .	20,685,823 46						
2 ^e Matériel de traction et de transport.							
Au 31 décembre 1902. fr.	486,156,559 98	}	525,486,614 58				
Pour l'exercice 1903 . . .	57,550,054 60						

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 1902. fr.	45,162,403 74	}	42,294,473 57
Diminution, en 1903, de	2,867,950 17		

par suite de variation dans les quantités et les prix.

Recettes brutes encaissées :

a) par l'exploitation (annexe XII) :

Jusqu'au 31 décembre 1902. fr.	4,995,556,625 15	}	5,218,458,555 15	}	5,224,540,810 23		
Pour l'exercice 1903 (v. p. 54).	224,881,912 .						
b) par l'administration des domaines, au profit du compte de l'exploitation :							
Jusqu'au 31 décembre 1902. fr.	5,822,725 77	}	6,102,275 08				
Pour l'exercice 1903 (ann. XI)	279,551 31						

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 1902, fr.	56,968,512 67	}	58,514,861 10	}	(1) 228,474,412 09
Pour l'exercice 1903	1,546,548 43				
<i>Intérêts des soldes actifs accumulés,</i>					
toutes dépenses et charges réglées :					
Jusqu'au 31 décembre 1902, fr.	180,517,199 45	}	190,159,250 99		
Pour l'exercice 1903	9,642,051 54				

Total de l'actif (annexe I) . . fr 7,605,516,672 28

(1) En déduisant de ce montant les intérêts passifs s'élevant à fr. 7,859,489-00, on obtient en balance la somme de fr. 220,634,623-09 figurant à l'annexe IX, col. 6, 7 et 8.

Passif.

AMORTISSEMENT des *capitaux utiles* de premier établissement engagés dans l'exploitation, depuis 1835 jusqu'au fin 1903 (ann. VII et VIII) fr. 137,923,003 17

Capital restant à amortir. fr. 1,961,193,834 43

Montant égal au CAPITAL UTILE fr. 2,099,116,837 60

Charges. — Intérêts et amortissement (ann. VII et VIII) :

Jusqu'au 31 décembre 1902 fr. 1,673,887,803 84 }
En 1903. 67,007,887 55 } 1,740,895,591 39

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

Jusqu'au 31 décembre 1902, fr. 219,303,078 96 }	224,090,920 93 }	
Pour l'exercice 1903 (ann. IV). 4,787,841 97 }		
		238,572,978 33
<i>Sommes bonifiées</i> aux compagnies concessionnaires pour <i>transports en service</i> ayant transité par leurs lignes avant 1885 (1) 1,639,518 57 }		
<i>Loyer annuel</i> de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale :		
Jusqu'au 31 décembre 1902, fr. 12,622,938 85 }	12,842,538 85 }	
Pour l'exercice 1903 (ann. IV) 219,600 » }		

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1902. fr. 2,966,400,988 66 }
Pour l'exercice 1903 (annexe V) 134,234,111 81 } 3,100,635,100 47

Intérêts au profit du Trésor :

1° Du chef de fonds avancés en 1882 et 1883 pour constituer un approvisionnement de rails et entièrement remboursés depuis 1901 fr.

606,793 19

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

Jusqu'au 31 décembre 1902, fr. 2,573,907 87 }
Pour l'exercice 1903 75,111 63 }

2,649,019 50

3° Des soldes passifs accumulés. fr.

4,583,676 31

7,839,489 »

Total du passif fr. 7,187,059,796 79

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

D'autre part. . . fr. 7,187,039,796 79

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.	11,090,438 79	}
2 ^o pour approvisionnements en dépôt :			
Au 31 décembre 1902	fr. 43,162,403 74	42,294,473 57	
Diminution en 1905	2,867,950 17		
B. Soldes actifs accumulés (annexe VIII) :			197,822,232 40
Encaisse libre :			
Au 31 décembre 1902	fr. 125,523,318 06	144,457,340 04	}
Augmentation en 1905	18,912,021 98		
C. Solde des intérêts réciproques (ann. IX) :			
Au 31 décembre 1902	fr. 209,721,331 73	220,634,623 09	
Augmentation en 1905	10,913,288 34		
Total égal à l'actif.		fr.	<u>7,603,516,672 28</u>

Pour que la productivité réelle de l'exploitation *reflète les résultats de la comptabilité officielle de l'État* d'après les budgets des dépenses et des recettes ainsi que les lois de crédits spéciaux, il faut écarter du bilan les intérêts réciproques — non servis d'ailleurs — et n'y figurant que dans l'unique but de pouvoir établir des comparaisons entre l'exploitation de l'État et celle de concessions étrangères d'égale importance au moins. Dans ces conditions, le bilan se clôture à l'actif et au passif, au montant de fr. 7,384,882,049-19 ainsi qu'il résulte de l'annexe I (renvoi ⁽²⁾).

D'après ce qui précède, voici comment se clôturent les soldes en *bénéfice réel* fin 1903 :

L'on constate par l'annexe VIII que depuis l'origine de l'exploitation par l'État, les *recettes brutes* se sont élevées, après déduction des parts des sociétés, à fr. 4,983,967,831 90
et les *dépenses* d'exploitation ainsi que les charges financières, à (3,100,633,100-47 + 1,740,893,391-39). . fr. 4,841,530,491 86

D'où il ressort une *encaisse* de fr. 144,437,340 04

Si, à cette encaisse (col. 15), l'on ajoute :

les amortissements (col. 10).	137,923,003 17
les approvisionnements en réserve	42,294,473 57
les travaux de premier établissement supportés par les budgets de l'exploitation.	41,090,438 79

Le *solde en bénéfice réel* s'élève à fr. 335,743,255 57

Ce même solde était fin 1902 de 310,922,221 32

soit un excédent pour 1903, par rapport à 1902, de . . . 24,823,034 25

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE.

Ce capital s'élève, pour l'exercice 1903, (voir annexe XIV) à fr. 2,099,116,837 60

Mais considérant que les travaux, les acquisitions de matériel, etc., n'ont été remis à l'exploitation que successivement dans le courant de l'année, la moitié seulement de leur coût doit, au point de vue envisagé, entrer dans le capital utile de cet exercice.

Ces dépenses sont :

a) Pour la section de Spontin à Dornne-Durnal à Eyrehaïlles-Bauche.	fr.	1,812,851 53
b) Pour certains travaux d'extension.	fr.	7,566,983 57
c) Pour intérêts intercalaires.	fr.	755,272 90
d) Pour travaux de parachèvement courant, matériel fixe de la voie, etc.	fr.	10,431,392 74
e) Pour matériel de traction, de transport, etc.	fr.	37,350,054 60

Ensemble. . . fr 57,896,555 14

Soit la moitié. . . fr. 28,948,277 57

Il y a lieu, en outre, de déduire la			
totalité de la dépense de fr.	503,948 89	}	29,252,226 46
supportée par le compte d'exploitation et reportée, pour ordre, au compte capital, comme lui incombant.			

Le capital *moyen* utile, pour faire ressortir le revenu de l'année 1903, est donc de fr. 2,069,864,611 14
ce qui établit ce revenu à 4.13 p. c.

En 1902, ce même capital a été de fr. 2,011,920,323 27 et le revenu s'est élevé à 5.73 p. c.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

EXERCICE 1903 COMPARÉ A CELUI DE 1902.

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 1903 et 1902 :

		1903.	1902.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	55,553 65	53,210 98
	Dépenses d'exploitation	33,145 72	33,467 65
	Recettes nettes	22,407 93	19,743 33

		1903.	1902.
Par train-kilo- mètre.	Recettes brutes fr.	3.5910	3.4979
	Dépenses d'exploitation	2.0889	2.2006
	Recettes nettes	1.4121	1.2979
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	3.1234	3.1537
	Dépenses d'exploitation	1.6435	(1) 1.9233
	Recettes nettes	1.3398	1.1700

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

		1903	1902
Parcours kilométrique des trains (2)	pour voyageurs	36,973,993	53,275,377
	pour marchandises	27,339,098	26,322,507
Parcours moyen des	trains de voyageurs	53 kil.	53 kil.
	— de marchandises	41 kil.	38 kil.
Produit par kilomètre	pour voyageurs fr.	2.2007	2.2319
	pour marchandises	5.2494	5.1873

PÉRIODE QUINQUENNALE 1899-1903 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 les 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.	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Service général.	137	148	15	15	103	153	•	•
Voies et Travaux	760	745	2	2	14,633	14,418	2,589	1,524
Traction et Matériel	833	831	103	160	26,280	(1) 25,638	•	2
Exploitation	6,476	6,415	1,969	1,937	7,471	(1) 7,560	40	35
Perception des recettes et contrôle	837	856	69	66	89	97	•	•
TOTAUX.	9,063	8,993	2,218	2,210	48,598	(1) 47,816	2,629	1,561

Ensemble en 1903 62,308

Ensemble en 1902 (1) 60,600

Augmentation 1,908

(1) Chiffres rectifiés.

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

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

	1903.	1902.
Les contributions statutaires des affiliés, les subsides de l'État, les intérêts des capitaux, etc., ont produit. . fr.	3,668,927 14	3,371,293 71
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . .	3,697,142 24	3,432,151 28
D'où un excédent de dépenses sur les recettes, de fr.	<u>31,215 10</u>	<u> </u>
alors que l'exercice précédent avait donné un excédent de recettes sur les dépenses, de fr.		139,142 43
En déduisant, pour 1903, l'excédent de dépenses ci-dessus de l'avoir en fonds publics au 1 ^{er} janvier, s'élevant à fr.	13,550,694 73	13,591,552 50
augmenté des capitaux représentatifs :		
1 ^o 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 ;	4,040,821 »	4,094,440 »
2 ^o de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés, pour la validation des services dans le passé		
3 ^o de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils	697,933 »	717,454
fr.	<u>20,269,448 73</u>	
	<u>31,215 10</u>	
l'avoir au 31 décembre était de . fr.	<u>20,238,233 63</u>	<u>20,342,588 73</u>

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

	1903.	1902.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants. fr.	23,290,569 92	21,017,759 14
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit .	59,619 67	59,236 41
A reporter. . . fr.	<u>23,350,188 89</u>	<u>21,056,995 55</u>

	1903	1902.
Report. . . fr.	23,330,188 89	21,036,993 55
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	71,100 »	78,550 »
auxquels il y a lieu d'ajouter le solde du compte courant du Trésor public, au 31 décembre 1903	171,781 54	»
Fr.	23,573,070 43	21,135,543 55
L'avoir constaté ci-dessus n'étant que de fr.	20,238,233 63	20,542,588 73
la dotation des pensions et secours annuels présente un excédent de charges de fr.	3,334,836 80	792,956 82

(L'effectif ouvrier affilié à la Caisse a été, en 1903, de 53,498 ⁽¹⁾).

Le compte de dépenses s'établit comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1903	1902	1903	1902
Pensions	Ouvriers	2,685	2,354	1,232,531 61	1,041,633 08
	Veuves	3,301	3,158	1,074,414 85	1,007,461 40
	Orphelins	168	160	27,046 64	26,394 32
	Ascendants	35	37	4,003 50	3,324 40
Secours annuels	Ouvriers	45	45	2,031 30	1,910 »
	Veuves	188	193	25,651 25	26,478 78
	Orphelins	44	43	4,106 93	834 48
Secours temporaires aux ouvriers				785,424 07	776,198 79
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				510,782 32	502,872 54
Frais de funérailles				18,387 »	21,092 »
Bonification d'intérêts et frais généraux				6,273 49	43,616 09
Parts de deux ouvriers dans la dotation constituée par la compagnie d'Anvers à Gand (intérêts compris).				8,772 08	10,443 »
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 10. fr.				3,697,442 24	3,432,454 28

(1) Ce nombre comprend les ouvriers du chemin de fer, des postes, des télégraphes et de la marine, ainsi que les ouvriers civils du département de la guerre. Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1902 était de 51,838 (chiffre rectifié.)

(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 1903 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.	1,141,468	12
Section d'Evrehailles-Bauché à Yvoir.		524,508	84
— Wilryck à Malines		3,041,258	55
— Muysen-Schaerbeek-Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael.		7,130,153	86
Section de Florennes à Cerfontaine		186,083	68
Ligne de Bertrix vers Muno.		2,554,029	76
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.		751,757	98
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles		4,225,357	56
Bruges à Zeebrugge		264,624	36
Couillet à Acoz.		4,557	55
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.		8,557	55
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1903		1,106,768	33
Ensemble. . . fr.		20,918,705	94
Intérêts intercalaires.		2,145,185	16
Dépense totale au 31 décembre 1903		23,063,891	10

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1903 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Extension des gares d'Anvers et dépendances . . fr.	6,558,125	72
Travaux d'art	185,000	»
Bâtiments divers	944,534	87
Aménagement de stations.	9,481,288	54
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.	2,271,269	41
Dédoublément de voies, etc.	1,557,815	78
Gare maritime de Bruxelles.	10,441,055	26
	fr.	31,039,089 38
Intérêts intercalaires.	2,657,761	31
Total. . . fr.	33,696,850	69
Ensemble des deux paragraphes.	66,760,741	79

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 1,585,971-57 en 1905 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

Situation des lignes en exploitation.

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

MÈTRES COURANTS :			
	à double voie.	à simple voie	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'État	689,067	216,400	905,467
{ à forfait pour compte de l'État.	78,642	638,690	717,332
Lignes rachetées par l'État.	794,927	4,352,816	2,447,743
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.	4,562,636	2,207,906	3,770,542
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer.	460,515	83,751	244,266
Sections appartenant à des compagnies : { exploitées en commun avec l'État . . .	6,414	4,846	10,960
{ empruntées en transit par l'Etat . . .	4,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XVIII) (*)	4,730,265	2,324,253	4,054,518

Dans l'ensemble, 175^{km}, 125 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y additionnant ceux de la deuxième, on arrive à un développement, en voies simples, pour la circulation des trains, de. 5.784km. 785

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . . 2,985km. 020

l'étendue totale, en voies simples, est de 8,767km. 803

(4) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 1.49 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.

(*) 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 1903.

La longueur effective du réseau, fin 1902 était de	4,030 ^{km} .163
Le 1 ^{er} mai 1903, il a été livré à l'exploitation la section de Dorinne-Durnal à Evrehailles-Bauche, du chemin de fer de Ciney à Yvoir	4 ^{km} .420
A retrancher, par suite de modifications au tracé de certaines lignes	0 ^{km} .067
	4 ^{km} .353
Longueur effective au 31 décembre 1903 (annexe XVIII) . .	4,034 ^{km} .518
Les 4 ^{km} .420 livrés dans le courant de l'année 1903 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut, déduire au pro- rata du temps	1 ^{km} .473
La longueur moyenne des lignes exploitées par l'État, en 1903, a donc été de.	4,033 ^{km} .045

§ 3. — RAILS.

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

Acier.

	1903.	1902.
Voies principales.	11,086,471	10,872,053
— accessoires	3,673,769	3,394,688
	14,760,240	14,266,741

Fer.

Voies principales.	218,592	283,839
— accessoires	1,899,785	1,927,992
	2,118,377	2,211,831
Ensemble.	16,878,617	16,478,572

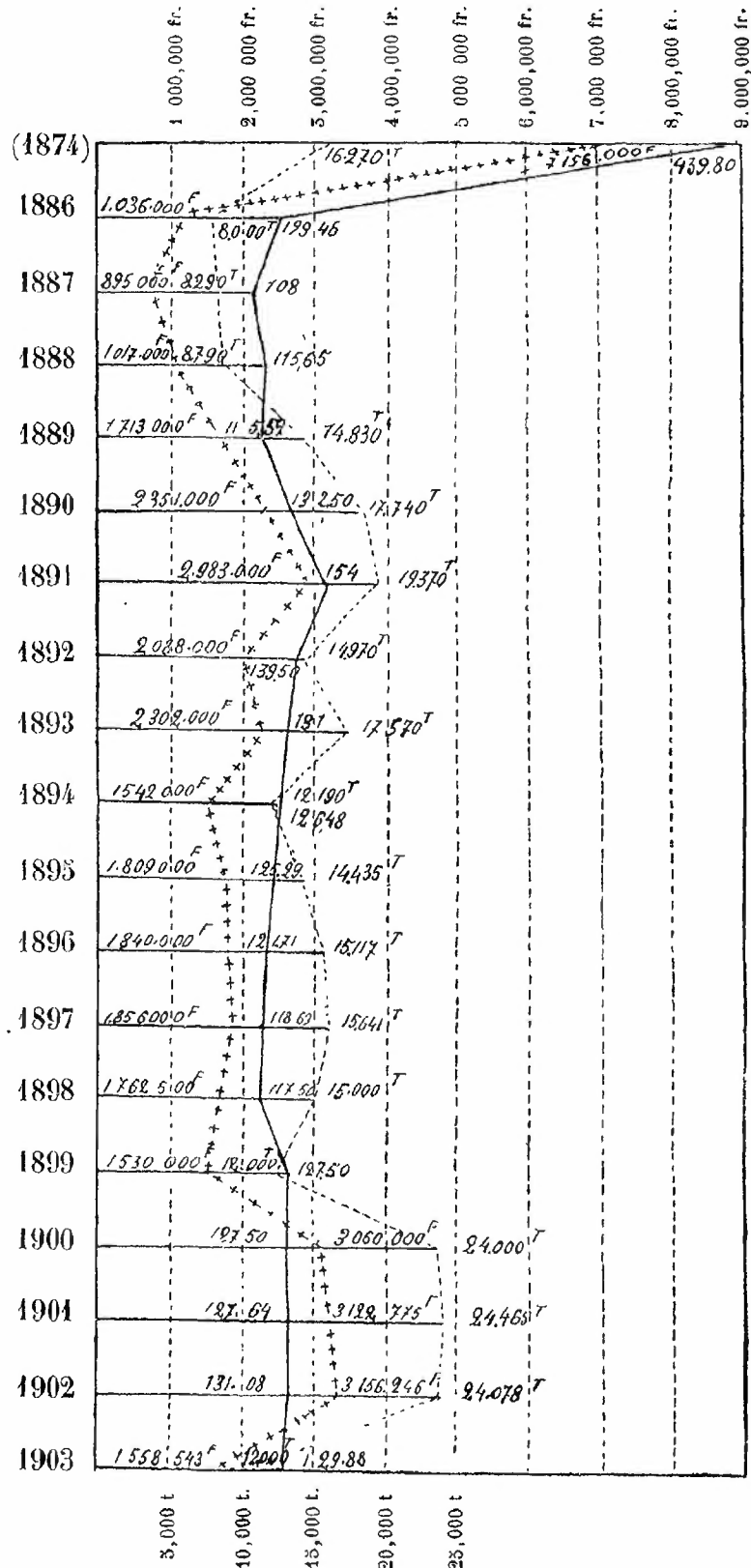
Les 11,086,471 mètres de rails d'*acier* représentent 98.07 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 3,673,769 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 87.45 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1903 ont une valeur de fr. 129-88 par tonne; ceux *utilisés* en 1902 revenaient en moyenne à fr. 131-08, soit une diminution de 0.92 p. c.

Rails.

Le diagramme ci-après figure, pour 1874 et pour les dix-huit 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 dépensées + + + + + (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.)

		1903.	1902.
Chêne	voies principales	6,763,438	6,778,896
	— accessoires.	2,469,930	2,296,352
Sapin	voies principales	29,728	32,653
	— accessoires.	217,645	224,449
Hêtre	voies principales	50,003	35,625
	— accessoires	1,859	1,556
Ensemble.		9,552,603	9,369,531

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

ESSENCE.	Dimensions.			Prix		
	LONGUEUR.	LARGEUR	HAUTEUR	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.99	0.53	(1) 6.54
—	2.60	0.26	0.13	5.22	0.47	5.69
—	2.60	0.21 à 0.24	0.12 à 0.14	5.25	0.47	5.70
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.87	1.56	6.43
—	2.60	0.26	0.13	4.24	1.55	5.57

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1903, était de 183,450 mètres.
Fin 1902, cette longueur était de 202,853 —
(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 1902, avaient coûté en moyenne r. 6-47, créosotage compris.

§ 6. — SIGNAUX.

Les signaux des différents systèmes sont 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 :

		1903.	1902.	Différence en 1903.
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.	3,219	3,270	— 51
	par un <i>ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.</i>	150	150	» »
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	715	714	+ 1
	par une cabine Saxby . . .	133	131	+ 2
C. — Ouverts et non surveillés		2,010	(1) 2,014	— 4
Totaux. . .		6,227	(1) 6,279	— 52

Les 3,219 passages à niveau existant fin 1903 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,185 personnes dont 1,907 hommes et 2,278 femmes; 495 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné, en 1903, une dépense de fr. 2,824,167-04.

Ces passages sont gardés comme il suit :

77 pendant . . .	12 heures.	375 pendant . . .	17 heures.
34 — . . .	15 —	331 — . . .	18 —
401 — . . .	14 —	176 — . . .	19 —
340 — . . .	15 —	78 — . . .	20 —
587 — . . .	16 —	820 — . . .	24 —

Aucun passage à niveau n'a été établi en 1903. Il en a été supprimé 52 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 1903.	1,103	80	41
Livrés à l'exploitation pendant l'année	41	4	—
Situés sur lignes reprises depuis 1890 et régularisés dans l'année	7	—	7
	1,151	84	51
Supprimés en 1903.	19	5	—
Situation au 31 décembre 1903	1,132	79	51

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1903 et 1902 se présentait comme il suit :

	1903	1902
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	93	90
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	85	77
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1903.

Il existait au 31 décembre 1903, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 15,201,143 francs, savoir (annexe XXII) :

Rails en acier	fr.	5,071,662	»
Rails en fer.		713,392	»
Accessoires de rails		1,921,515	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques		2,523,183	»
Billes et bois spéciaux		4,578,307	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc., etc., etc.		2,400,003	»
Total . . . fr.		15,207,064	»

dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer		5,921	»
Reste . . . fr.		15,201,143	»

Pour les approvisionnements du service de la traction et du matériel, voir 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 1903 et 1902 se résume comme suit :

	1903.	1902.
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	3,428	3,013
Tenders indépendants	2,105	2,070
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	8,539	8,318
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	67,859	65,328

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 moyen 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 1903 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	Voitures automobiles.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (2)	marchan- dises.
Effectif au 31 décembre 1902.	2,967	2,398	46	8,226	65,323
Mise hors d'usage.	79	124	6	158	706
Faits accomplis en 1903. }					
Reste	2,888	2,277	40	8,068	64,622
Renouvellement (budget ordinaire) . .	"	"	"	"	"
Extension (budget extraordinaire) . .	200	201	"	387	3,237
Effectif de fin 1903	3,088	2,478	40	8,455	67,859
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	3,263	2,763	67	8,864	69,343
On trouve les différences suivantes : Retard.	175	285	27	409	1,484

Il restait à fournir au 31 décembre 1903 :					
1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire) . . .	144	125	"	36	30
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire). .	34	"	"	"	"

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

Ainsi, pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1903, à 8,979 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 17,251 tonnes de chargement. A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 111.03 par wagon, cette avance équivalait à 191 voitures à voyageurs et à 1,564 wagons à marchandises.

Pour les wagons spéciaux, l'arriéré estimé en essieux est de 89.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 4,312,442 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation est en avance de 4,312,442 — 2,842,260 = 1,470,182 francs. (Voir annexe XXVII.)

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1902, le nombre de wagons appartenant à des particu-

(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).

liers, agréés par l'État et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à 874
En 1903, il en a été agréé. 100

L'effectif au 31 décembre 1903 est donc de 974

se répartissant comme suit :

- 873 wagons-citernes ;
- 21 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 37 wagons à haussottes ;
- 2 trucks pour chargement de masses indivisibles ;
- 2 wagons plats dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour transport de pierres de taille ;
- 5 wagons fermés dont 4 pour transport de meubles et 1 pour transport de bière ;
- 12 wagons réfrigérants pour transport de denrées alimentaires.

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

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

	1903.	1902.
Remorquant des trains de voyageurs(1) .	38.600,133 kil.	36,667,431 kil.
— — de marchandises .	33,804,337 »	32,040,909 »
— — de route . . .	434,039 »	601,237 »
Circulant à vide	3,393,783 »	3,063,734 »
Faisant des manœuvres.	13,120,333 »	14,364,641 »
Ensemble (1).	93,332,863 »	88,937,972 »

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

Remorquant des trains de voyageurs . .	334,243 kil.	242,390 kil.
— — de marchandises .	49,113 »	61,308 »
Circulant à vide	44,646 »	24,204 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble	448,004 »	328,302 »

(1) Non compris 9,236 kilomètres en 1903 et 14,270 kilomètres en 1902 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 432,581 kilomètres en 1903 et 332,246 kilomètres en 1902 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 5. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1903	En 1902			
Nombre annuel des trains de l'État	{	de voyageurs (1)	989,659	960,654		
		de marchandises	663,290	685,110		
		de route	26,073	26,648		
		Ensemble.	1,679,022	1,670,392		
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	{	voyageurs. {	trains lourds.	51,280,660	29,689,554	
			trains légers (2).	4,877,271	4,996,917	
		a) sur le réseau de l'État. {	marchandises	27,290,162	26,261,264	
			PARCOURS PRODUCTIFS (2).	65,448,095	60,947,555	
	b) sur les lignes étrangères. {	Pour le service de la route.	429,969	597,354		
		voyageurs	600,571	496,265		
		marchandises	278,119	263,759		
		Parcours total des trains de l'État (2)	64,756,752	62,504,891		
	Parcours kilomé- triques des trains étrangers	{	c) sur le réseau de l'État. {	voyageurs	554,245	242,590
			marchandises	48,956	61,245	
		PARCOURS PRODUCTIFS		405,181	505,855	
		Résumé.	{	PARCOURS PRODUCT. DE L'ÉTAT {	voyageurs (2)	56,512,176
marchandises	27,359,098			26,522,807		
Autres parcours.	1,508,659			1,557,556		
TOTAL GÉNÉRAL (2)	65,159,955			62,608,724		

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1903.	En 1902.	Différences en plus pour 1903.	
				Nombre.	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,408,003	1,431,295	—25,290	—1.6 %
	Autres marchandises	5,327,426	3,096,594	+230,852	+7.5 %
Transports en service.	Divers	325,582	288,084	+35,498	+12.3 %
	Combustibles	152,100	129,548	+2,552	+2.0 %
ENSEMBLE.		5,191,111	4,945,519	+245,592	+5.0 %

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

(2) Non compris 9,256 kilomètres en 1903 et 14,270 kilomètres en 1902 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 452,581 kilomètres en 1903 et 352,246 kilomètres en 1902 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

		En 1903	En 1902
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	2 j 97	3 .
	en services mixtes et internationaux.	6 j 05	6 j 47
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation, ainsi que les wagons à freins lestés	en service intérieur	3 j 20	3 j 26
	en services mixtes et internationaux.	6 j 51	7 j 03

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1903 et 1902 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXIX.

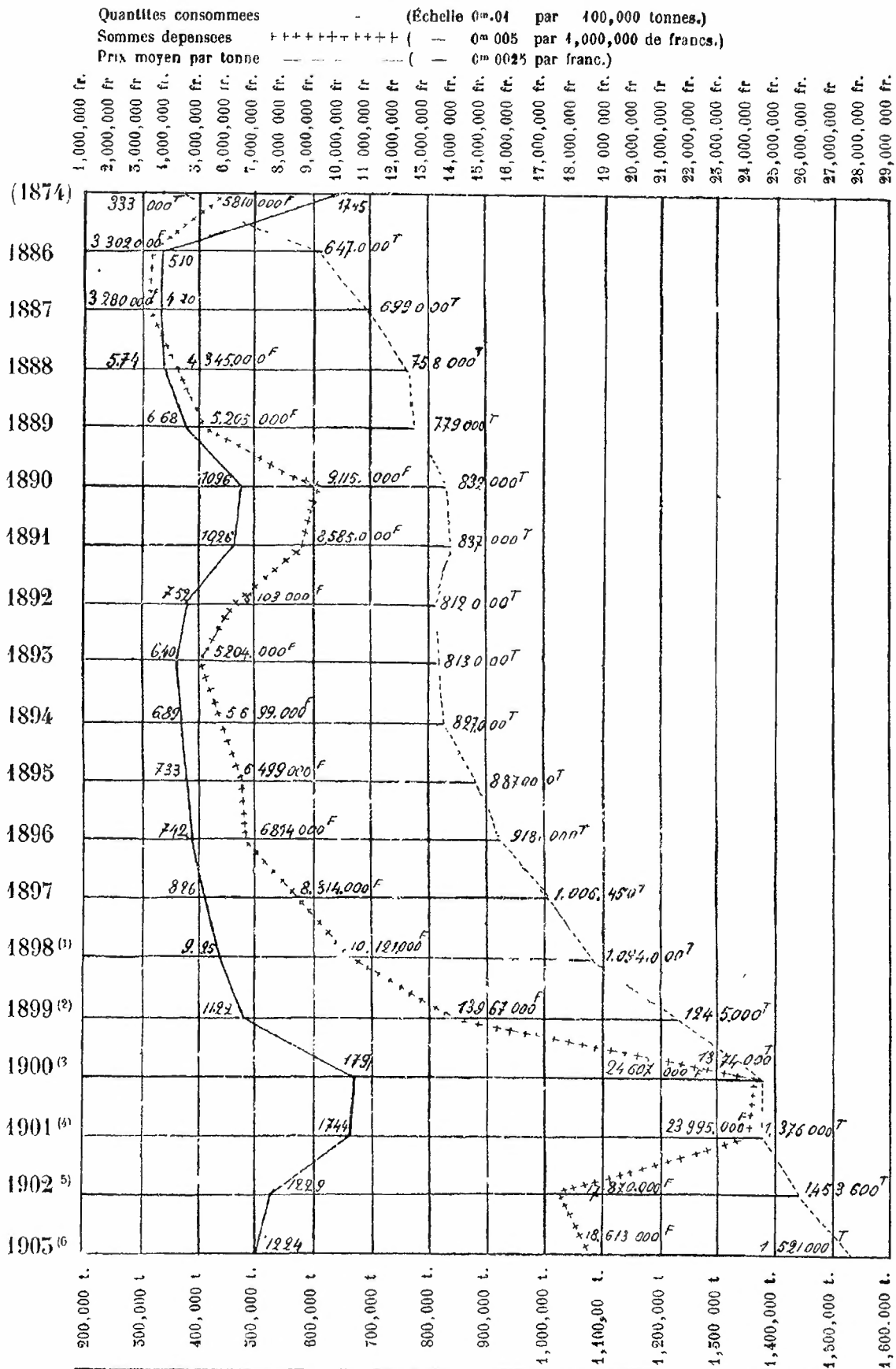
Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, cokes divers, etc.), a été en 1903 de fr. 12.34 et en 1902 de fr. 12.38.

§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure les consommations de charbons, MENUS ET GAILLETEUX et de briquettes (1), de 1874 et de chacune des années 1886 à 1903, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

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

Combustible.



Pour les années antérieures à 1886, voir les comptes rendus de 1881, page 39, et de 1885, page 55.

(1)	Y compris 208 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 3,500 francs	
(2)	— 3,900	75,800
(3)	— 20,472	614,000
(4)	— 67,735	1,669,600
(5)	— 110,600	2,042,600
(6)	— 152,219	2,817,600

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

§ 10. — 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 1903.	En 1902.
Par train-kilomètre	Quantité	21 ^k .61	21 ^k .52
	Valeur	0 ^f .262	0 ^f .260
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	19 ^k .21	19 ^k .17
	Valeur	0 ^f .233	0 ^f .234
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	14 ^k .99	14 ^k .94
	Valeur	0 ^f .182	0 ^f .182

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Électricité. — L'éclairage électrique des stations, ateliers, etc., comportait, fin 1903, quarante-six installations, comprenant 7,392 foyers, dont 5,597 lampes à incandescence et 1,995 lampes à arc, soit 587 foyers de plus qu'il n'en existait fin 1902. (*Voir* détail annexe XXX.)

En 1903, deux nouvelles installations ont été établies, une à Jumet-Brulotte et l'autre à Anvers-Kiel.

L'éclairage électrique des trains, d'après le système Stone, comporte 16,068 lampes à incandescence.

Gaz. — Ce mode d'éclairage a été étendu dans 43 stations à raison de 458 becs (Auer et ordinaires); d'autre part, 60 brûleurs ont été supprimés dans différentes installations.

Le nombre total de nos becs à gaz, qui était de 26,048 au 1^{er} janvier 1903, se chiffre au 1^{er} janvier 1904 à 26,426 unités.

Ces brûleurs ont consommé 4,780,258 mètres cubes de gaz pendant l'exercice 1903; la dépense s'est élevée à fr. 574,582.48 soit fr. 0.120 par mètre cube. (*Voir* annexe XXX.)

Quant à l'éclairage de 455 trains *au gaz riche*, il a nécessité une dépense de 215,726 francs, soit de fr. 0.200 par mètre cube. (*Voir* annexe XXXI.)

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 140 stations : 719 lampes ont été installées, dont 573 en extension et 146 en remplacement d'appareils ordinaires.

83 lampes ordinaires ont été placées, en extension, dans 33 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 1903		En 1902	
	Quantités	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	6,687,175 litres.	F. 662,030 15	6,289,586 litres.	F. 540,904 40(1)
Huile de colza épurée.	684,252 kilogr.	568,558 13	641,550 kilogr.	372,472 52
Torches-falots . . .	6,751 pièces.	2,086 61	8,517 pièces.	2,245 59
Ensemble.		F. 1,032,654 87		F. 915,622 51(1)

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

Quant à l'augmentation de la consommation d'huile de colza épurée, elle est attribuable à une extension du nombre des appareils d'éclairage alimentés à l'huile épurée.

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1903, il existait 44,464 chauffeferettes pour voitures à voyageurs et 1,204 calorifères de voitures de trains légers, soit 5,352 chauffeferettes de plus et 78 calorifères de moins qu'en 1902.

§ 13. — GRAISSAGE.

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

		En 1905.		En 1902.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	3,207,206	516,972 69	2,879,386	521,506 34
	Suif et graisses.	224,052	480,460 21	480,396	438,616 29
	Totaux. . .	3,431,258	697,432 90	3,059,782	660,422 63
Graissage des véhicules.	Huiles	(2) 480,233	422,546 79	(2) 421,377	438,787 43
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	234,966	83,478 38	232,921	426,919 39
	Suif et graisses.	44,489	9,894 28	26,262	40,495 39
	Totaux. . .	249,455	93,369 66	259,183	437,414 78
Ensemble. . .		4,460,966	913,049 35	3,740,342	936,024 84
Soit pour 1903		+ 420,624	— 42,975 49	—	—

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris 82,843 kilogrammes d'huile de rempli.

(3) — 104,779 — —

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

Locomotives. — En vue d'assurer la remorque des trains de voyageurs de banlieue ou directs à forte composition et des trains de marchandises à marche rapide, l'administration a mis en service un nouveau type de locomotive à six roues accouplées de 1^m.60. La grande proportion donnée à sa chaudière, dans le but d'en augmenter la puissance qui est réclamée par l'accroissement continu du poids des trains de banlieue ou directs, a permis d'y mettre un bogie à l'avant, grâce auquel la machine tient, avec une stabilité parfaite, la vitesse de 90 kilomètres à l'heure.

Une locomotive de ce type a été munie d'un surchauffeur de vapeur, système « Schmidt », installé dans les tubes à fumée élargis. Les essais ont établi que la locomotive munie de cet appareil donnait une économie en charbon de 13.33 p. c. et en eau, de 18 p. c. comparativement à une locomotive du même type, sans surchauffeur, ayant assuré les mêmes services, en même temps qu'elle réalisait une augmentation de la vitesse de 10 p. c. environ sur les rampes de 13 millimètres.

Un nouveau type de locomotive-tender, à huit roues accouplées de 1^m.262 de diamètre, a également été mis en service. Les machines de cette catégorie sont destinées à assurer les manœuvres par la gravité, l'exploitation de certains raccords industriels à profil très accidenté, ainsi que les allées sur les plans inclinés.

Voitures. — Des passerelles avec soufflets ont été appliquées à nos voitures à bogies ainsi qu'à nos voitures-salons. Cette mesure permettra d'établir l'intercirculation complète pour les gardes dans tous nos trains formés au moyen du matériel à trois essieux, muni de passerelles.

Il a été décidé de pourvoir les fourgons à voyageurs d'une armoire blindée en vue d'empêcher les vols de colis-valeurs.

Wagons. — L'administration a commandé à titre d'essai :

1° 60 wagons fermés à caisse américaine et châssis à croisillon en acier coulé;

2° 100 wagons fermés de 15 tonnes d'une capacité supérieure à celle du type courant de wagon fermé de 15 tonnes; la surface de plancher, qui est de 18^{m²}.61 pour ce dernier véhicule, a été portée à 21^{m²}.84;

3° 20 wagons à charbon de 15 tonnes, munis de clapets permettant le déchargement rapide et automatique des marchandises en vrac.

* * *

Electricité. — 1° *Éclairage électrique des trains.*

Au 31 décembre 1903, le nombre de nos voitures en service appareillées à l'éclairage électrique système « Stone » était de 1,010 (dont une voiture-

poste), comprenant 16,068 lampes. L'entretien courant de ces équipements est assuré par neuf ateliers de ligne.

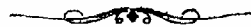
2° *Traction électrique.* — Les résultats très satisfaisants de l'exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu se maintiennent. Grâce au service intensif qui y a été établi (trains se succédant de quart d'heure en quart d'heure), le coefficient actuel d'exploitation peut avantageusement être comparé à celui des autres exploitations similaires.

3° *Autres applications de l'électricité.* — Le tracteur électrique de la plateforme de virage des locomotives placé, à titre d'essai, à Anvers, nous ayant donné satisfaction, deux appareils de l'espèce ont été installés à la gare de Bruxelles-Nord. D'autres applications en seront faites prochainement à Schaerbeek et à Anvers-Nord.

L'emploi du chargeur mécanique de cendrées, essayé également à Anvers et reconnu avantageux, a été décidé pour Bruxelles-Nord et pour Schaerbeek.

*
* *

Gaz. — L'expérience qui a été faite du bec « Auer » placé dans les voies avec antivibrateur a démontré que cet appareillage assurait une longue conservation des manchons. L'emploi de l'antivibrateur a été étendu à tous les becs à gaz exposés aux chocs ou aux trépidations.



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	RECETTES		Différences pour	Parcours moyen par voyage.		Recettes moyennes par voyage.	
en 1903.	en 1902.		en 1903.	en 1902.		en 1903.	en 1902.	en 1903.	en 1902.

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (1).	209,542	223,668	— 14,126	1,695,213 44	1,824,244 63	— 129,031 19	Kil. 85,83	Kil. 86,56	Fr. 8,090	Fr. 8,156
2 ^e —	1,920,291	1,961,189	— 40,898	5,730,836 35	5,888,350 84	— 157,514 49	45,31	45,65	2,984	3,008
3 ^e —	12,361,443	12,326,706	+ 34,737	9,668,724 80	9,719,449 49	— 50,724 69	20,06	20,37	0,777	0,788
Totaux et moyennes.	14,491,276	14,511,563	— 20,287	17,034,774 59	17,452,044 96	— 417,270 37	24,36	24,81	1,176	1,203

b) Billets d'aller et retour.

1 ^{re} classe (1).	325,800	336,516	— 10,716	1,567,017 21	1,611,606 90	— 43,779 69	63,87	63,56	4,813	4,789
2 ^e —	5,654,836	5,652,306	+ 2,530	8,595,782 31	8,597,192 16	— 1,409 85	29,33	29,35	1,520	1,521
3 ^e —	37,852,292	36,915,626	+ 936,666	21,896,615 80	21,320,073 50	+ 576,542 30	19,00	18,96	0,579	0,576
Totaux et moyennes.	43,812,928	42,904,448	+ 908,480	32,060,315 32	31,528,872 56	+ 531,442 76	20,67	20,98	0,732	0,735

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

1 ^{re} classe (1).	535,342	560,184	— 24,842	3,263,130 65	3,435,941 53	— 172,810 88	72,47	72,74	6,095	6,133
2 ^e —	7,575,127	7,613,496	— 38,369	14,326,618 66	14,495,513 00	— 168,894 33	33,38	33,55	1,801	1,904
3 ^e —	50,193,735	49,242,392	+ 951,343	31,505,340 60	31,019,522 99	+ 485,817 61	19,26	19,31	0,628	0,631
Totaux et moyennes.	58,304,204	57,416,071	+ 888,133	49,095,089,91	48,950,977 52	+ 144,112 39	21,68	21,72	0,842	0,853

d) Billets à prix réduits.

Militaires, enfants, électeurs, etc.	1 ^{re} classe (1).	12,389	8,154	+ 4,235	37,836 35	28,253 35	+ 9,583 00	65,03	73,73	3,054	3,465
	2 ^e —	314,530	309,832	+ 4,698	355,528 15	358,131 38	— 2,603 23	35,20	36,01	1,130	1,156
	3 ^e —	1,876,043	1,875,301	+ 742	1,695,273 42	1,555,838 31	+ 139,435 11	46,91	43,00	0,904	0,830
ordinaires.	1 ^{re} classe (1).	297,318	235,116	+ 62,202	584,624 88	474,356 10	+ 110,268 78	57,20	58,97	1,966	2,018
	2 ^e —	4,614,300	4,281,694	+ 332,606	5,000,665 26	4,603,382 39	+ 397,282 87	43,90	43,64	1,103	1,075
	3 ^e —	9,336,010	8,458,176	+ 877,834	5,285,962 26	4,592,199 90	+ 693,762 36	36,36	35,88	0,566	0,543
d'étudiants.	1 ^{re} classe (1).	22,338	14,728	+ 7,610	5,831 74	4,570 80	+ 1,260 94	18,30	17,31	0,261	0,310
	2 ^e —	1,601,030	1,559,002	+ 42,028	271,881 07	271,303 93	+ 577 14	14,74	15,70	0,170	0,174
	3 ^e —	1,986,564	1,989,218	— 2,654	211,461 88	209,292 43	+ 2,169 45	11,24	11,64	0,106	0,106
d'ouvriers.	1 ^{re} classe (1).	31,450,508	48,578,452	+ 17,127,944	6,254,880 65	5,891,195 65	+ 363,685 00	17,26	17,27	0,122	0,121
réduits et leurs gardiens.	3 ^e —	81,925	83,802	— 1,877	189,177 90	195,980 22	— 6,802 32	52,92	54,39	1,000	1,028
Émigrants.	1 ^{re} classe (1).	74,325	63,870	+ 10,455	159,713 27	139,635 25	+ 20,078 02	92,40	94,08	2,149	2,186
Sociétaires.	2 ^e —	1,504	934	+ 570	13,265 20	8,451 07	+ 4,814 13	186,91	191,73	8,820	9,048
	3 ^e —	31,080	28,337	+ 2,743	131,823 17	110,428 68	+ 21,394 49	123,55	113,62	4,241	3,894
	1 ^{re} classe (1).	862,313	884,035	— 21,722	1,007,745 68	959,620 57	+ 48,125 11	54,69	56,44	1,047	1,086
Trains de plaisir.	2 ^e —	38	104	— 66	486 35	742 45	— 256 10	270,87	151,36	12,799	7,139
	3 ^e —	12,938	11,648	+ 1,290	38,037 42	37,989 32	+ 48 10	85,74	95,22	2,940	3,261
	1 ^{re} classe (1).	105,952	95,384	+ 10,568	156,720 98	148,733 76	+ 7,987 22	74,25	78,88	1,479	1,559
Voyages circulaires.	2 ^e —	69,495	58,906	+ 10,589	398,469 29	344,905 65	+ 53,563 64	75,84	77,37	5,734	5,849
	3 ^e —	223,493	190,456	+ 33,037	934,408 87	863,159 47	+ 71,249 40	73,79	79,11	4,181	4,480
	1 ^{re} classe (1).	61,130	57,090	+ 4,040	159,659 64	153,239 79	+ 6,419 85	70,45	75,92	2,611	2,772
Total des billets à prix réduits.	2 ^e —	403,082	318,002	+ 85,080	1,040,513 81	861,279 42	+ 179,234 39	59,00	61,26	2,581	2,708
	3 ^e —	6,717,371	6,380,989	+ 336,382	6,732,344 94	6,231,425 17	+ 500,919 77	37,99	37,90	1,002	0,977
	1 ^{re} classe (1).	63,934,860	62,076,328	+ 1,858,532	15,120,575 68	13,850,735 88	+ 1,269,839 80	21,45	21,24	0,228	0,221
Totaux et moyennes.	2 ^e —	73,055,313	68,775,319	+ 4,279,994	22,893,434 43	20,946,440 47	+ 1,946,993 96	23,17	22,97	0,312	0,303

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe (1).	978,424	878,186	+ 100,238	4,303,644 46	4,297,220 95	+ 6,423 51	68,68	68,58	4,586	4,893
2 ^e —	14,292,498	13,994,484	+ 298,014	21,058,963 60	20,729,938 17	+ 329,025 43	35,55	35,53	1,473	1,481
3 ^e —	116,128,595	111,318,720	+ 4,809,875	46,825,916 28	44,300,258 87	+ 2,525,657 41	20,50	20,38	0,401	0,402
Totaux et moyennes sur les lignes à répartition normale.	131,359,517	124,191,390	+ 7,168,127	71,988,624 34	69,927,417 99	+ 2,061,206 35	22,47	22,40	0,547	0,553
Tickets d'entrée dans les stations.	640,975	568,012	+ 72,963	241,664 20	236,513 10	+ 5,151 10	"	"	0,150	0,152
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu.	527,346	350,282	+ 177,064	91,688 80	69,589 90	+ 22,098 90	"	"	0,174	0,199
Abonnem.	70,854	"	+ 70,854	4,481 89	"	+ 4,481 89	"	"	0,063	"
Résultats généraux.	132,604,692	127,109,684	+ 5,495,008	72,423,580 53	70,319,755 69	+ 2,103,824 84	22,47	22,40	0,544	0,550

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

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1902, l'année 1903 a produit :

Pour les billets simples	en moins . fr.	417,270 37
— aller et retour	en plus . .	531,382 76
Pour l'ensemble des billets simples et d'aller et retour	en plus . fr.	114,112 39
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en plus . .	1,946,993 96
Pour la totalité des transports de voyageurs	en plus . fr.	2,061,106 33 ⁽¹⁾

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

	Billets simples.	Billets d'aller et retour. (20 p. c. de réduction.)	Ensemble.
Nombre. . .	14,491,276	43,812,928	58,304,204
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		73,055,313	73,055,313
Ensemble. . .		116,868,241	131,559,517

l'on constate que, sur 131,559,517 voyages, 116,868,241, soit 88.97 p. c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion a été de 88.50 p. c. en 1902.

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

	Nombre. 1872.	Nombre. 1903.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement. . .	1,231,112	69,228,158	67,997,046
Autres voyages	21,966,511	62,131,359	40,164,848
Ensemble.	23,197,623	131,559,517	108,161,894

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

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

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

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

	1903.	1902.
En première classe	62,576,892	60,227,906
En deuxième classe	508,048,994	497,285,083
En troisième classe	2,580,862,682	2,269,208,768
Ensemble	2,951,488,568	2,826,721,757
En plus pour 1903	124,766,811	

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	1878 . .	0.76	1891 .	0.68
1866 . . .	1.15	1879 .	0.75	1892 .	0.68
1867 .	1.10	1880 .	0.88	1895 . .	0.66
1868 .	1.10	1881 . .	0.82	1894 .	0.60
1869 .	1.18	1882 .	0.81	1893 . .	0.66
1870 . .	1.14	1883 . . .	0.79	1896 . . .	0.64
1871 . .	1.12	1884 .	0.78	1897 . .	0.62
1872 .	0.95	1885 .	0.81	1898 .	0.59
1873 .	0.87	1886 . . .	0.75	1899 .	0.56
1874 . .	0.84	1887 .	0.74	1900 . .	0.551
1875 .	0.84	1888 . .	0.75	1901 . . .	0.548
1876 .	0.80	1889 .	0.72	1902 .	0.550
1877 . .	0.78	1890 .	0.70	1903 .	0.544

On voit que, sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur a continué à fléchir.

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

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT, EN 1903.

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'Etat en 1903, fait l'objet des tableaux annexes XXXV à XL. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

MOUVEMENT.				RECETTES.			
Unité.	1903.	1902.	Différences pour 1903.	1903.	1902.	Différences pour 1903.	
Voyageurs	Voyage.	132,604,692	127,109,684	+ 5,495,008	72,181,916 33	70,083,242 59	+ 2,098,673 74
Tickets d'entrée. . .	Coupon.	2,416,642	2,365,131	+ 51,511	241,664 20	236,513 10	+ 5,151 10
Bagages	Quintal.	447,110	444,495	+ 2,615	1,998,838 54	2,009,748 96	- 10,910 42
Petites marchandises	Id.	5,201,292	(1) 5,066,822	+ 134,470	15,023,826 95	14,339,972 90	+ 683,854 05
Grosses —	Tonne (2).	44,588,717	42,611,619	+ 1,976,898	129,192,181 35	123,205,423 02	+ 5,986,758 33
Finances	—	— (3)	— (3)	—	383,959 80	366,692 57	+ 17,267 23
Équipages.	Nombre.	3,908	3,011	+ 897	96,211 95	91,901 76	+ 4,310 19
Chevaux et bestiaux.	Expédition.	84,732	70,818	+ 13,914	2,387,587 12	2,280,400 42	+ 107,186 70
Produits extraordinaires	—	—	—	—	3,375,725 76	2,660,582 30	+ 715,143 46
Ensemble.					224,881,912 "	215,274,477 62	+ 9,607,434 38
Produits divers					279,551 31	191,169 60	+ 88,381 71
Totaux.					225,161,463 31	215,465,647 22	+ 9,695,816 09

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

	1903.				1902.
	SERVICE intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	85,741,981 93	7,555,899 71	8,884,034 69	72,181,916 33	70,083,242 59
Tickets d'entrée dans les stations	241,664 20	"	"	241,664 20	236,513 10
Bagages	844,442 36	66,524 09	1,087,872 09	1,998,838 54	2,009,748 96
Petites marchandises	10,608,451 71	944,777 32	3,470,597 92	15,023,826 95	14,339,972 90
Grosses —	72,224,304 49	11,840,255 94	45,127,620 92	129,192,181 35	123,205,423 02
Finances	312,663 "	17,137 94	54,158 86	383,959 80	366,692 57
Équipages	73,917 61	3,092 58	19,201 78	96,211 95	91,901 76
Chevaux et bestiaux	1,743,436 08	80,406 58	563,744 46	2,387,587 12	2,280,400 42
Produits extraordinaires	3,375,725 76	"	"	3,375,725 76	2,660,582 30
Ensemble fr.	145,166,587 14	20,508,094 14	59,207,230 72	224,881,912 "	215,274,477 62
Produits divers fr.				279,551 31	191,169 60
Total fr.				225,161,463 31	215,465,647 22

(1) Chiffre rectifié.

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

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

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

	<i>Services : intérieur,</i>	<i>mixtes,</i>	<i>internationaux.</i>
En 1902, de	64.87	8.93	26.50
Elle est, en 1903, de	64.55	9.12	26.53
Différences pour 1903.	— 0.02	+ 0.19	— 0.17

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1903	En 1902
Garde de bagages. fr.	131,527 30	128,260 07
Loyer des buffets.	154,836 65	155,913 58
Droit d'affichage	27,000 »	36,000 .
Remise à domicile de colis postaux et non postaux .	195,256 50	187,054 50
Amendes pour surcharge	15,101 10	18,553 60
Formalités en douane	531,998 »	520,964 50
Dépôt et magasinage	128,519 50	137,913 70
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	359,637 10	300,402 48
Location de locomotives, tenders, matériel, etc. .	1,066 54	2,725 62
— de tapissières.	1,589 90	401 40
Déchargement d'office	95,793 65	84,494 49
Entretien et traction sur raccordements.	559,001 »	527,678 21
Redevances pour usage de quais	5,401 59	5,344 70
Location de terrains, vidanges, etc.	73,762 09	70,976 75
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	754,491 72	618,776 82
Surtaxes non remboursées	1,020 54	927 25
Recettes diverses et change	799,942 60	284,390 65
Total: . fr.	3,375,725 76	2,660,582 50

§ 5. — PRODUITS DIVERS.

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

	En 1903.	En 1902
élevés à fr.	279,551 31	191,169 60

(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,

A
(36)

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

	En 1903.	En 1902.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,451,919 19	1,093,741 93
Ouvriers allant travailler hors frontière	148,503 65	132,473 27
Détenus et leurs gardiens (1)	189,177 90	193,980 22
Émigrants	159,715 27	139,633 23
Sociétaires	1,132,834 05	1,078,500 32
Trains de plaisir	193,244 73	187,463 33
Transports mili- taires en débet	Hommes 808,413 08 Chevaux 67,972 50 Bagages et matériel de guerre. 114,048 34	694,003 84 30,393 10 102,460 48
Transports mili- taires soldés par les intéressés	Bagages et mobiliers. 13,710 » Équipages et chevaux 4,431 70	17,568 20 6,039 00
Chevaux de courses	41,970 30	48,029 70
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	départements ministériels 14,640 40 armée et prisons. 156,147 30 divers 2,317 80	19,130 10 161,748 10 3,401 10
Ensemble. . . fr.	4,203,066 83	3,932,376 14

II — Stations.

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

	1903.	1902.	Différence en 1903.
Stations (2)	732	730	+ 2
Dépendances	56	54	+ 2
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires) (3).	26	25	+ 1
Haltes	222	217	+ 5
Points d'arrêt (4).	239	238	— 1
Ensemble. . .	1,295	1,284	+ 11

(1) Y compris pour 1903, une somme de fr. 107,231.13 et pour 1902, une somme de fr. 109,838 33 représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

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

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

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

EN PLUS :		EN MOINS :		Différences en 1903.
Stations : Evrehailles-Bauche (2)				
et Hauchies.	2	—		+ 2
Dépendances : Anvers (Kiel), Furnes (Quai) et Saint-Nicolas (Entrepôt).	3	Gand (Canal de Terneuzen) (chantier de créosotage) . .	1	+ 2
Bureau intérieur : Louvain (Central)	4	—		+ 4
Haltes : Couillet (Centre), Hamipré, Linth, Meslin - l'Evêque, Purnode (2) et Zandvoorde	6	Hauchies	1	+ 5
Points d'arrêt : Assebrouck, Gelrode, Hémixem (Usines), Pécrot, Rigaudrye et Wese- mael	6	Couillet (Centre), Hamipré, Linth, Meslin - l'Evêque et Zandvoorde.	5	+ 1

Il existe 26 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'Etat, ainsi que 24 (3) stations, 1 halte et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

Le bureau belge d'Ecouvies ayant été supprimé, cette station a cessé de figurer parmi les points d'échange.

Des extensions de service ont été réalisées aux stations d'Alken, Corbeek-Loo, Gand (Champ des Manœuvres), Loochristi, Olloy et Saint-Gérard; aux haltes de Baelen (Usines), Caeskerke, Frizet, Liedekerke-Theralphene, Linth, Neckerspoel, Velm et Zône (État), ainsi qu'au point d'arrêt de Rosières.

La station de Bruxelles (Q.-L.) a cessé d'être ouverte aux expéditions du tarif n° 3, par charges complètes, de chaux et de matériaux de construction.

D'autre part, des modifications ont été apportées à l'affectation de la station de Ronet, ainsi que de la halte de Lodelinsart (Ouest).

*
* * *

Dans le but d'éviter des erreurs dans la distribution des billets de voyageurs et dans l'inscription des transports de marchandises, les dénominations des stations de Contich (Est), Contich (Ouest) et Ophem ont été remplacées par celles de Contich (Casernes), Contich (Village) et Wesembeek-Ophem; celle de la halte de Zône par Zône (État), et celle du point d'arrêt de Rencheux par Rencheux-Lierneux.

(1) Les créations nouvelles, en 1903, sont renseignées en caractères gras.

(2) Sur la nouvelle section de Dorinne-Durnal à Evrehailles-Bauche.

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

Le bureau intérieur mixte de Bruxelles (Place de la Chapelle) a été transformé en station, par suite de la défusion du service de la poste, et celui de Bruges (Central), qui avait rang de station, a été transformé en bureau auxiliaire.

* * *

Pour la facilité du public, il a été créé dans divers quartiers de l'agglomération bruxelloise des postes d'acceptation de colis affranchis au moyen de timbres.

Les titulaires de ces postes doivent accepter les colis d'un poids à taxer de 60 kilogrammes et moins affranchis au moyen de timbres, expédiés à l'intérieur du pays aux prix et conditions du tarif n° 2 (service accéléré), lorsque ces colis ne sont ni grevés de déboursés ou de remboursements, ni déclarés d'intérêt à la livraison et lorsqu'ils ne contiennent pas d'objets exclus du transport ou admis conditionnellement.

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 élevées en 1903 à fr. 1,691,366-61 contre fr. 1,628,947-24 en 1902.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	en 1903.	en 1902.
a) Camionnage (déclarations) . . .	1,434,762 38	1,383,919 04
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	50,268 »	49,000 30
c) Remise à domicile par porteurs à Alost, Bruxelles et Verviers	36,853 68	36,986 37
d) Port à domicile des colis par exprès dans les autres localités et remise des avis d'arrivée	159,463 60	148,034 73
e) Remise à domicile par la poste. .	10,018 73	9,036 60
Fr. .	1,691,366 61	1,628,947 24

§ 2. — BUFFETS ET BUVETTES.

Les contrats relatifs aux entreprises des buffets avec buvettes des stations de Gand (Sud) et de Spa ont, à la demande des concessionnaires, été résiliés : le premier, pour le 1^{er} mars et le second, pour le 1^{er} novembre.

Les deux entreprises ont été remises en adjudication publique.

Les redevances annuelles sont tombées de 6,000 à 3,060 francs pour l'entreprise de Gand (Sud) et de 730 à 230 francs pour celle de Spa, soit une diminution totale de 1,440 francs.

D'autre part, une réduction de loyer de 1,550 francs par an a été accordée, à partir du 7 novembre, au tenant-builet de la station de Bruxelles (Midi), à titre de dédommagement du préjudice que lui a causé la suppression des deux cabinets de toilette; l'usage de ces installations était soumis à une taxe de fr. 0.50 par personne.

§ 3. — TRAINS DE VOYAGEURS.

Pour satisfaire aux exigences toujours croissantes du public et en même temps pour faire face aux nécessités du trafic, 87 trains nouveaux de voyageurs ont été organisés pendant cette année.

En général, ils ont été bien utilisés. Quelques uns d'entre eux, créés pour accélérer les relations entre les villes les plus importantes du pays, ont rencontré principalement les faveurs du public.

A citer notamment :

Le train 676 quittant Bruxelles (Nord) pour Verviers (Ouest) à 21 h. 20; ainsi que le train 69 partant d'Herbestal pour Bruxelles (Nord) à 1 h. 23 soir, qui n'était auparavant mis en marche que pendant l'été et qui circule actuellement pendant toute l'année;

Les trains 450 et 451 organisés entre Anvers (Gare centrale) et Courtrai, et retour, le lundi, jour de bourse dans cette dernière ville;

Les trains 1612 et 1641 mis en marche entre Bruxelles (Midi) et Charleroy (Sud) et retour, pour faciliter le déplacement des industriels habitant la capitale;

Les trains 2930, 2931, 2932, 2933, 2934 et 2935 qui ont été créés entre Gand (Sud) et Mouscron et retour, pour faciliter les relations entre les Flandres et le nord de la France et pour permettre aux Gantois de disposer à Lille des grands express de et vers Paris;

Enfin, les trains 2346 et 2349 qui circulaient déjà entre Liège (Guillemins) et Mons et retour, et qui ont été prolongés entre Mons et Tournai.

* * *

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

3 janvier. — 1° Dans un but d'accélération, l'arrêt à Mons des trains 115 et 128, de Paris à Amsterdam et vice-versa, a été supprimé et, comme conséquence, des trains nouveaux ont été créés de Mons à la frontière, d'une part, et à Bruxelles (Midi), d'autre part, pour assurer, dans les mêmes conditions qu'auparavant, les relations du Hainaut avec Paris, Bruxelles et la Hollande.

1^{er} mai. — 2° Les trains nouveaux ci-après ont été mis en marche :

	Heures de départ.	Heures d'arrivée.
N° 47 d'Anvers (Gare centrale) à Altona. .	10 h. 0	10 h. 5 soir.

N ^{os} 48 d'Altona à Anvers (Gare centrale).	9.31 matin.	19.10
102 d'Anvers (Gare centrale) à Gladbach.	8.3	midi 27
101 de Gladbach à Anvers (Gare centrale).	5.57 soir.	20.37
181 de Luxembourg à Liège (Guillemins).	11.21 matin.	14.44
182 de Liège (Guillemins) à Luxembourg.	18.54	minuit 5

31 mai. — 3^o Les relations de Paris et du nord de la France avec Ostende ont été notablement améliorées par le détournement, par la voie de Lille-Mouscron-Courtrai, des trains rapides « Paris-Ostende » qui suivaient antérieurement, durant l'été, la voie de Lille-Menin.

Ces trains sont les suivants :

N^{os} 309 N. /173 EB. /102 F.O. Paris, départ 8 heures 20 matin. Ostende, arrivée 13 heures 26.

N^{os} 311 N. /175 EB. /30 F.O. Paris, départ 1 heure 5 soir. Ostende, arrivée 19 heures 0.

N^{os} 313 N. /177 EB. /126 F.O. Paris, départ 5 heures 25 soir. Ostende, arrivée 22 heures 12.

N^{os} 174 EB. /101 F.O. /312 N. Ostende, départ 11 heures 6. Paris, arrivée 5 heures 23 soir.

N^{os} 176 EB. /31 F.O. /320 N. Ostende, départ 17 heures 12. Paris, arrivée 10 heures 23 soir.

Comme corollaire, des trains directs en correspondance avec les précédents ont été organisés entre Courtrai-Bruges-Blankenberghe-Heyst et vice-versa, sous les n^{os} 8 F. O. /3367 EB, 142 F.O. /3379 EB. de Courtrai à Heyst et 3360 EB. /5 F. O., 3370 EB. /9 F.O. de Heyst à Courtrai.

1^{er} juillet. — 4^o Des trains nouveaux, à marche accélérée, ont été organisés entre Paris-Houyet et retour sous les n^{os} 120 et 121.

5^o Le train n^o 9, partant de Bâle pour Bruxelles à 6 heures 50 soir, a été prolongé jusqu'à Ostende, établissant une nouvelle communication rapide entre la Suisse, l'Alsace-Lorraine, le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, Gand, Bruges et notre littoral, d'autre part.

*
* *

Afin de pouvoir servir une nouvelle série de diners, au départ d'Anvers, aux voyageurs de la France pour les Pays-Bas, le point de destination du wagon-restaurant attelé au train 115 a été reporté d'Esschen à Rosendaal à partir du 3 janvier.

*
* *

Un service de wagon-restaurant a fonctionné, du 1^{er} mai au 14 novembre, entre Anvers (Gare centrale) et Wesel et retour, dans les trains partant d'Anvers (Gare centrale) à 10 heures (47 E. B., 104 S. S., 14 N. B. A.) et de Wesel à 4 heures 10 soir (15 N. B. A., 103 S. S., 48 E. B.).

*
* *

En vue de favoriser les relations internationales entre Anvers-Altona,

Anvers-Barmen (Rittershausen), Anvers-Amsterdam, Anvers-Cologne, Lille-Heyst (via Courtrai-Bruges), Ostende-Ulm, Ostende-Lucerne, Bruxelles-Paris, Ostende-Cologne, Ostende-Vienne et inversement, les services de voitures directes ci-après ont été établis :

A partir du 1^{er} mai :

a) Une voiture 1/2 classe entre Anvers et Altona, dans les trains n^{os} 48, 47 (Anvers (Gare centrale), départ 10 heures; Altona, départ 8 heures 53);

b) Une voiture 1/2 classe entre Anvers-Barmen (Rittershausen), dans les trains n^{os} 101, 102 (Anvers (Gare centrale), départ 8 heures 14; Barmen (Rittershausen), départ 4 heures 9 soir);

c) Une voiture 1/2 classe entre Anvers-Amsterdam, via Tilbourg, dans le train n^o 47 (Anvers (Gare centrale), départ 10 heures);

d) Une voiture 1/2 classe entre Anvers-Cologne et retour, dans les trains n^{os} 226-556-76 (Anvers (Gare centrale) départ 8 heures 47); 75-25 (Cologne départ 5 heures 56 soir); 40-88 (Anvers (Gare centrale) départ 17 heures 22) et 67-65-229 (Cologne départ 9 heures 7 matin).

En outre, la voiture mixte des trains 18-46-82 (Anvers (Gare centrale) départ 12 heures 48) et 73-43-13 (Cologne départ 1 heure 45 soir) qui ne circulait antérieurement que pendant l'été, circule toute l'année.

Du 31 mai au 1^{er} octobre :

e) Une voiture 1/2 classe et une voiture de 3^e classe Lille-Heyst, via Bruges et retour, dans les trains :

N^{os} 2475-100 F.O.-5364 via Menin (Lille départ 6 heures 57 matin);

2931-8 F.O.-5367 via Courtrai (Lille départ 11 heures 55 matin);

2933-142 F.O.-5379 id. (Lille départ 5 heures 10 soir);

5360-5 F.O.-2932 id. (Heyst départ 9 heures 54);

5370-9 F.O.-2934 id. (Heyst départ 15 heures 50);

5376-105 F.O.-2562 via Menin (Heyst départ 18 heures 24).

Du 5 juillet au 5 novembre :

f) Une voiture 1/2 classe Ostende-Ulm et retour, dans les trains 92-10, (Ostende départ 20 heures 40) et 69 (Ulm départ 3 heures 46 soir).

Du 1^{er} juillet au 30 septembre :

g) Une voiture 1/2 classe Ostende-Lucerne et retour, dans les trains 4 (Ostende départ 3 heures 45) et 3 (Lucerne départ 7 heures soir).

A partir du 1^{er} octobre :

h) Une voiture de 3^e classe Bruxelles-Paris dans les trains 170 (Bruxelles (Midi) départ 0 heure 10) et 131 (Paris (Nord) départ 11 heures soir);

i) Une voiture de 3^e classe Paris-Cologne et retour, dans les trains 145 (Paris (Nord) départ 11 heures soir) et 106 (Cologne départ 8 heures 31 soir);

j) Une voiture 1/2 classe Ostende-Vienne, via Bâle-Zurich et retour, dans les trains 4 et 3 (Ostende départ 3 heures 45 — Vienne départ 10 heures matin).

*
* * *

Les services de voitures-salons et de wagons-restaurants qui ont fonctionné pendant la saison balnéaire de 1902, entre Paris-Lille-Ostende et inversement, ont été rétablis à partir du 31 mai jusqu'au 30 septembre.

Pendant les mois de juillet, août et septembre, un service de wagon-restaurant a été établi entre Paris et Houyet et inversement, dans les trains 215 N.-120 E.B. (départ de Paris à 9 heures 20) et 121 E.B.-244 N. (départ de Houyet à 15 heures 24).

*
* * *

En vue de donner plus de confort aux nombreux touristes se rendant en Suisse et en revenant, pendant la bonne saison, un wagon-lits 1/2 classe a été intercalé du 1^{er} juillet au 30 septembre entre Ostende (Quai) et Bâle et vice-versâ, dans les trains 92-10 partant d'Ostende (Quai) à 20 heures 40 et 9 quittant Bâle à 6 heures 50 soir.

*
* * *

Depuis le 1^{er} octobre, les voyageurs de la Belgique pour l'Angleterre et ceux de l'Angleterre pour la Belgique ont accès, en 5^e classe, dans les trains 1 et 2 partant respectivement de Sterpenich à 4 heures 2 et d'Ostende (Quai) à 16 heures 54.

*
* * *

Des deux appareils pour la délivrance automatique des tickets d'entrée, mis à l'essai l'année dernière dans la station de Bruxelles (Nord), celui qui est actionné par l'électricité a seul donné de bons résultats et a été acquis par l'administration.

*
* * *

Dans un but de décentralisation, les directeurs de service de l'exploitation ont été autorisés à donner suite aux demandes de remise de cartes d'abonnement dont les titulaires avaient été privés pour en avoir fait un usage abusif.

Dans le même but, les mêmes fonctionnaires ont reçu délégation pour retirer temporairement, aux ouvriers passibles de cette mesure, le bénéfice du tarif d'abonnement hebdomadaire.

*
* * *

Des escaliers pliants, destinés à faciliter l'embarquement et le débarquement des personnes âgées ou impotentes, sont mis à l'essai dans les stations de Bruxelles (Midi), Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Quartier-Léopold).

*
* * *

Pour éviter que les voyageurs ne soient dérangés plusieurs fois, en cours de route, à l'occasion de la vérification de leurs billets, le système de contrôle unique, qui fonctionne depuis 1893 sur les parcours Etat-Belge et Nord-Belge des trains internationaux circulant entre Paris et Cologne, a été étendu à certains trains internationaux desservant les lignes de Paris-Anvers, Paris-Houyet, Paris-Ostende et Lille-Heyst, ainsi qu'aux trains locaux allant de Liège à Mons et de Liège à Tournai.

§ 4. — TRAINS DE MARCHANDISES.

En vue de restreindre, sur la ligne de Hal à Anvers, la circulation qui y était devenue trop dense, l'itinéraire de divers trains de marchandises a été modifié moyennant l'utilisation d'autres voies. Il en est résulté les fluctuations suivantes :

1 train en moins sur chacune des lignes de Hal et de Luttre à la ceinture de Bruxelles;

2 trains en moins sur la ceinture de Bruxelles et la ligne de Bruxelles à Neckerspoel;

8 trains en moins sur la ligne de Louvain à Neckerspoel;

10 trains en moins sur la ligne de Neckerspoel à la bifurcation de Mortsel;

1 train en plus sur la ligne de Jurbise-Ath-Termonde-Vieux-Dieu-bifurcation de Mortsel;

1 train en plus sur la ligne de Luttre-Baulers-Ottignies-Louvain;

9 trains en plus sur la ligne de Louvain-bifurcation de Mortsel, via Aerschot.

De nouveaux trains de marchandises ont été organisés dans le double but de faire face à l'augmentation constante du trafic et de perfectionner l'organisation du service au point de vue du transport direct des wagons, c'est-à-dire sans escale dans les stations de coïncidence.

Les trains de marchandises n^{os} 6180, 6199 et 6403 ont été déchargés du transport des voyageurs, respectivement entre Denderleeuw et Grammont, Grammont et Alost et Libramont et Jemelle, ce qui a permis de les utiliser davantage au trafic des marchandises et d'assurer un transport plus rapide des voyageurs au moyen de trains nouveaux affectés exclusivement à leur usage.

*
* * *

Le service de nuit a été organisé à Anvers (Kiel), Etterbeek, Naninne, Poix-Saint-Hubert et Vertryck et sur la section d'Anvers (Sud) à Vieux-Dieu, via Hoboken; désormais, il sera maintenu pendant toute l'année entre Lodelinsart et Marcinelle au lieu d'y fonctionner seulement pendant la période d'activité des transports.

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

Comme les années précédentes, de nouvelles mesures ont été prescrites au cours de l'année 1903 dans le but :

1^o D'assurer le transport des marchandises avec plus de célérité et de régularité, notamment des marchandises pour l'exportation par les ports d'Anvers et d'Ostende, des expéditions de détail, des transports de bétail, de pigeons voyageurs, de produits explosifs, etc.;

2^o De faciliter l'exécution du service des marchandises dans les stations;

3^o De diminuer les causes de manutention, en cours de route, des colis transportés par les trains de transbordement et de réduire ainsi les risques d'avaries;

4° D'enrayer l'importation des journaux et publications présentant un caractère pornographique.

§ 6. — TARIF DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Service intérieur.*

Réimpression des conditions réglementaires et prix pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur de l'État. Modifications diverses.

Publication d'un premier supplément aux dites conditions réglementaires.

Création, à titre provisoire, d'abonnements valables pendant 5 jours sur tout le réseau de l'État.

Création d'abonnements ordinaires et scolaires ainsi que de billets à prix réduits pour ouvriers sur la ligne vicinale de Mons à Boussu.

Mise en distribution :

1° A Alost, Louvain, Mons et Verviers (Ouest), de billets d'aller et retour valables pour l'embarquement, au retour, à Ostende ou Blankenberghe, au gré des voyageurs ;

2° A Bruges, de billets d'aller et retour pour Blankenberghe, Zeebrugge et Ileyst permettant de descendre, au retour, à Bruges-Nord ou Bruges, au gré du voyageur.

Octroi d'abonnements scolaires à prix réduits de 50 p. c. aux agents de l'administration qui se rendent aux cours d'établissements d'instruction.

b) *Services mixtes.*

Création, à titre provisoire, d'abonnements valables pendant 5 jours :

1° Sur tout le réseau de l'État et les lignes Nord-Belges ;

2° Sur tout le réseau de l'État et les lignes de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre Occidentale.

Publication de nouveaux tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages pour les relations avec les chemins de fer :

1° De Gand à Terneuzen ;

2° De Termonde à Saint-Nicolas ;

3° De Chimay ;

4° Du Nord-Belge ;

5° De la Flandre Occidentale ;

6° De Malines à Terneuzen.

Publication du 1^{er} supplément au tarif mixte avec le Nord-Belge.

c) *Services internationaux.*

Publication :

1° D'un nouveau tarif entre les stations des chemins de fer de l'État et celles des chemins de fer Prince-Henri ;

- 2° D'un nouveau tarif franco-belge-néerlandais ;
- 3° D'un nouveau tarif anglo-belge ;
- 4° D'un nouveau tarif belge-français ;
- 5° D'un nouveau recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicule II) et d'un 1^{er} supplément à ce recueil.

Mise en distribution, à Ostende, de livrets-coupons pour le voyage circulaire « Bouches de l'Escaut » (visite à l'île de Walcheren).

Une convention pour la vente de billets est conclue avec la firme X. Casier, à Bruxelles.

§ 7. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les additions et les modifications reconnues nécessaires ont été apportées aux conditions réglementaires du tarif intérieur et mixte.

Classification générale des marchandises.

- | | |
|-----------------------|---|
| 24 janvier. | Déclassement du <i>noir animal</i> du tarif spécial n° 8 au tarif spécial n° 9. |
| 1 ^{er} mars. | Classification du <i>cément (brai de goudron de houille)</i> à la 4 ^e classe et aux tarifs spéciaux n°s 22 et 40. |
| 1 ^{er} mai. | Classification des <i>carreaux en grès artificiel</i> à la 3 ^e classe et au tarif spécial n° 12.
Classification du <i>sulphhydrate (sulfure) de baryum</i> à la 3 ^e classe.
Classification des <i>pierres polies</i> aux tarifs spéciaux n°s 9 et 18. |
| 5 juin. | Admission de la <i>chaux destinée aux travaux d'extension aux installations maritimes du nord d'Anvers (bassins intercalaires)</i> à la 4 ^e classe et au tarif spécial n° 2. |
| 6 juillet. | Classification des <i>légumes en saumure</i> à la 1 ^{re} classe et aux tarifs spéciaux n°s 6, 7 et 30.
Admission des <i>moellons, des pierres bouchardées pouvant être taillées aux arêtes et des pierres brutes destinées aux travaux d'agrandissement des installations maritimes du nord d'Anvers (bassins intercalaires)</i> à la 4 ^e classe et au tarif spécial n° 24.
Admission des <i>moellons et des pierres brutes destinés aux travaux d'entretien et d'amélioration des ouvrages et dépendances de la côte</i> à la 4 ^e classe et au tarif spécial n° 37.
Classification des <i>pulpes de fruits en général</i> à la 2 ^e classe et aux tarifs spéciaux n°s 9 et 30. |
| 1 ^{er} août. | Admission des <i>pierres taillées destinées aux travaux d'agrandissement des installations maritimes du nord</i> |

d'Anvers (bassins intercalaires) à la 3^e classe et au tarif spécial n° 24.

1^{er} octobre. Classification du *sulfure de sodium cristallisé* à la 3^e classe.

Classification du *sulfure de sodium sec en plaques opaques* à la 2^e classe.

Déclassement du *plomb en tuyaux ou en feuilles* de la 1^{re} à la 2^e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 2.

1^{er} mai. Admission du *quartz*.

5 juin. Extension du tarif aux transports de *chaux destinée aux travaux d'agrandissement des installations maritimes du nord d'Anvers (bassins intercalaires)*.

Tarif spécial n° 3.

1^{er} mai. Admission du *quartz*.

Tarif spécial n° 13.

1^{er} mars. Extension du tarif à la station de Houdeng-Goegnies.

1^{er} mai. Extension à la station de Gougnyes.

1^{er} octobre. Extension à la station de Ciney.

Tarif spécial n° 21.

1^{er} mai. Extension du tarif à Virginal (verreries de Fauquez).

Tarif spécial n° 24.

6 juillet. Extension du tarif aux envois de *moellons, de pierres brutes et de pierres bouchardées pouvant être taillées aux arêtes, destinés aux travaux d'agrandissement des installations maritimes du nord d'Anvers (bassins intercalaires)*.

1^{er} août. Extension aux envois de *pierres taillées destinées aux travaux d'agrandissement des installations maritimes du nord d'Anvers (bassins intercalaires)*.

Tarif spécial n° 29.

24 janvier. Extension du tarif à la station de Tamines.

1^{er} mai. Extension du tarif aux stations de Battice et de Micheroux.

1^{er} octobre. Extension du tarif à Glain (Ans) (charbonnage de Patience et Beaujone).

Tarif spécial n° 30.

6 juillet. Admission des légumes en saumure et des pulpes de fruits en général.

Tarif spécial n° 37.

6 juillet. Extension du tarif aux envois de moellons et de pierres brutes destinés aux travaux d'entretien et d'amélioration des ouvrages et dépendances de la côte.

Tarif spécial n° 43.

1^{er} mars. Extension du tarif aux relations avec le chemin de fer de la Flandre Occidentale.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

11 avril. Le tarif est étendu à la halte de Zandvoorde.

1^{er} mai. Idem à la halte de Linth.

1^{er} octobre. Idem aux haltes de Caeskerke et de Liedekerke-Teralphene.

Tarif exceptionnel provisoire n° 31.

1^{er} mai. Admission du quartz.

— Le tarif est étendu aux transports de houille, coke et briquettes de charbon effectués au départ des fours à coke.

Tarif exceptionnel provisoire n° 45.

3 février. Extension du tarif aux transports de chaux, ciment, moellons et pierrailles à effectuer au départ d'Antoing.

Tarif exceptionnel provisoire n° 45bis.

20 février. Création d'un tarif applicable :

a) Aux transports de chaux, ciment, moellons et pierrailles (pierres concassées et criblées ou non) à effectuer par quantités d'au moins 500,000 kilogrammes au départ d'Allain,

Antoing, Chereq, Péronnes et Vaulx en destination de Zeebrugge (halte);

b) Aux transports de *moellons* et de *pierrailles* (*pierres concassées et criblées ou non*) à effectuer par quantités d'au moins 300,000 kilogrammes au départ de Lessines, Lessines (Carrières), Bierghes, Ecaussines (Carrières) et Soignies en destination du même point.

23 juillet. Extension du tarif aux transports de *moellons* et de *pierrailles* à effectuer au départ de Comblain-au-Pont.

26 août. Extension du tarif aux transports de *moellons* et de *pierrailles* à effectuer au départ de Jodoigne.

4 novembre. Extension du tarif aux transports de *moellons* et de *pierrailles* à effectuer au départ de Neufvilles.

Tarif exceptionnel provisoire n° 47bis.

20 février. Création d'un tarif applicable aux transports de *ciment* à effectuer par quantités de 5 ou 6 trains de 500,000 kilogrammes par semaine au départ de Cronfestu, Turnhout (Bassin) et Niel en destination de Zeebrugge (halte).

Tarif exceptionnel provisoire n° 66.

7 mars. Création d'un tarif applicable aux transports de *laitier* à effectuer par chargement d'au moins 500,000 kilogrammes au départ de La Louvière à destination de Mons.

Tarif exceptionnel provisoire n° 67.

25 mars. Création d'un tarif applicable aux transports de *ciment* et de *chaux en poudre* à effectuer par quantités d'au moins 50,000 kilogrammes au départ Allain, Antoing, Péronnes et Vaulx à destination de Gand (transit).

Tarif exceptionnel provisoire n° 68.

20 juillet. Création d'un tarif applicable aux transports de *macadam*, *pavés* et *bordures* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast, Lessines et Lessines (Carrières) à destination d'Anvers (Kiel).

Tarif exceptionnel provisoire n° 69.

25 juillet. Création d'un tarif applicable aux transports de *dalles*

brutes (pierres brutes) et de *bordures* à effectuer, par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Lessines et de Lessines (Carrières) à destination de Zwyn-drecht.

Tarif exceptionnel provisoire n° 70.

20 août. Création d'un tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer, par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Quenast à destination de Westmeerbeek.

Tarif spécial provisoire H.

1^{er} mai. Le tarif est étendu aux stations de Dampremy (anciennement La Planche), Docherie-Bierraux (fosse Saint-Théodore) (anciennement Charleroy (fosse Saint-Théodore), Gilly-Sart-Allet (Noël-Sart-Culpart) et Gilly (Haies).

1^{er} octobre. Le tarif est étendu à Charleroy (Raccordements).

SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Classification générale des marchandises.

24 janvier. Classification des *bois* et *manches de brosses* à la 2^e section.

1^{er} mars. Classification de la *paraffine* à la 3^e section.

1^{er} mai. — des *douves (vieilles)* mises hors d'usage à la 4^e section.

— Déclassement des *salins de betteraves* de la 2^e à la 3^e section.

1^{er} octobre. Classification des *carreaux* et *pavés en asphalte* et du *chlorure de magnésium* à la 3^e section.

— Déclassement des *charbons de bois* de la 3^e à la 4^e section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° II.

1^{er} octobre. Admission des *scories de hauts-fourneaux en poudre*.

Tarifs spéciaux nos IX et XIV.

1^{er} mars. Extension de ces tarifs à la station de Gand (Champ des manœuvres).

Services anglo-belges.

a) *Tarif via Anvers-Harwich.*

Conditions réglementaires.

1^{er} janvier. Diverses modifications ont été apportées aux conditions réglementaires.

Classification générale des marchandises.

— Il a été publié une nouvelle classification générale des marchandises beaucoup plus complète que l'ancienne.

b) *Tarif via Ostende-Tilbury.*

Classification générale des marchandises.

1^{er} mai. Classification des *abat-jour* à la 2^e section.
— — des *briques réfractaires* à la 4^e section.
1^{er} octobre. — des *cuirs à chapeaux* à la 2^e section.

Services belges-allemands et belge-luxembourgeois.

1^{er} novembre. Publication du deuxième supplément au fascicule B. Ce supplément apporte diverses modifications à la dénomination de certains produits et introduit dans la classification des marchandises les articles suivants :

Pâte d'émail en grenaille, tarif spécial I ;

Anthracène brute, carreaux et pierres à bâtir en ciment d'asbeste (formés d'un mélange de ciment et d'asbeste),
chlorure de fer solide et en solution, tarif spécial II ;

Déchets de bois (copeaux et déchets provenant du rabotage, du sciage, etc., du bois), y compris la *sciure de bois*,
tarif spécial III ;

Lithopone, tarif exceptionnel I.

Service belge-rhénan-westphalien.

Tarif général.

Extension du tarif à diverses stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} avril. Extension du tarif exceptionnel n° 8 aux transports de Neumühl à Anvers (transit) et réciproquement.
- 1^{er} mai. Extension du tarif exceptionnel n° 17 aux stations d'Ans, Ans (Est) et Bingerbrück.
- 10 août. Extension du tarif exceptionnel n° 59 aux transports de Langendreer (Nord) à Anvers (Bassins et Entrepôt) local, Bruges, Courtrai, Gand (Entrepôt), Liège (Guillemins), Ostende et Verviers (Ouest).
- 3 mars. Extension du tarif pour le transport de *charbons* des bassins d'Aix-la-Chapelle, de la Ruhr, ainsi que des environs de Cologne : 1° aux stations d'Appelterre, Munckswalm et Tournai (distillerie Carbonnelle frères);
- 1^{er} juillet. 2° à la halte de Linth.
- 15 septembre. Diminution des taxes applicables aux envois de *lignite* et de *briquettes de lignite* originaires de certaines stations vicinales raccordées au chemin de fer de l'État prussien.

Service belge-allemand.

Tarif général.

Extension du tarif à diverses stations belges et allemandes

Tarifs exceptionnels.

- 15 janvier. Extension du tarif exceptionnel n° 12 aux transports de et vers Gerstungen, Algermissen, Bleicherode, Fallersleben, Salzdesfurth et Wittmar.

Service belge sud-ouest allemand.

- 1^{er} septembre. Introduction entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen d'une part, Bâle et Delle (transit) d'autre part, de taxes réduites pour le transport des *câbles pour installations électriques*, du *cacao*, du *café*, des *couleurs* et *extraits tinctoriaux*, des *cuirs* et *peaux*, du *cuivre*, de l'*étain*, des *fers* et *aciers*, des *fromages*, du *lait condensé*, de la *mélasse comestible* et du *riz*.
- 1^{er} septembre. Introduction de taxes réduites pour le transport des *fers* et *aciers* et du *zinc* entre certaines stations belges, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part.

Service belge austro-hongrois.

- 1^{er} février. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au fascicule A et d'un 2^e supplément au fascicule B de la 1^{re} partie.
- 1^{er} mars. Publication d'un 2^e supplément au fascicule I de la 2^e partie contenant, notamment, de nouveaux tarifs exceptionnels pour *vannerie*, pour *poissons* et *légumes* et pour *verrerie* à expédier en grande vitesse par trains-express.
- 1^{er} mars. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au fascicule III de la 2^e partie comportant, notamment, de nouveaux tarifs exceptionnels pour *véhicules de chemin de fer* et *voitures de tramway* et pour *charbon de bois* et *briquettes de charbon de bois*.
- 13 avril. Mise en vigueur d'un 3^e supplément au fascicule I de la 2^e partie.
- 1^{er} juin. Publication d'un 3^e supplément au fascicule B de la 1^{re} partie.
-

Service belge-allemand-russe.

- 1^{er} octobre. Publication d'un nouveau tarif exceptionnel n° 8 applicable aux *lins* et *chanvres* expédiés de la Russie vers la Belgique.
- 1^{er} octobre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif de réexpédition à Königsberg et à Elbing, des mêmes articles.

Service belge italien par le Saint-Gothard.

- 1^{er} mai. Mise en vigueur de prix exceptionnels entre Haine-Saint-Pierre, La Louvière, La Sambre, Louvain (Bassin), Marchienne-au-Pont, Monceau et Nivelles (Nord), d'une part, et Chiasso (transit), d'autre part, pour le transport des *wagons roulant sur essieux*.
- 23 décembre. Mise en vigueur de prix exceptionnels de Braine-le-Comte et de Familleureux à Chiasso (transit) pour le transport des *wagons roulant sur essieux*.

Service belge-italien par le Mont-Cenis.

- 1^{er} mars Mise en vigueur de prix exceptionnels entre Haine-Saint-Pierre, La Sambre, Marchienne-au-Pont et Nivelles (Nord), d'une part, et Lamorteau (frontière), d'autre part, pour le transport de *wagons roulant sur essieux* à destination de l'Italie via Mont-Cenis, effectué avec lettres de voiture

- 20 juin. directes prescrivant la réinscription à Lamorteau (frontière).
Mise en vigueur de prix exceptionnels applicables de Nivelles (Nord) à Lamorteau (frontière) dans les mêmes conditions que ceux publiés le 1^{er} mars.
- 1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel indiquant les prix à percevoir jusque Lamorteau (frontière) pour le transport par wagons de 5,000 et de 10,000 kilogrammes, des marchandises expédiées de la Belgique à destination de l'Italie avec lettres de voiture directes prescrivant la réinscription à Lamorteau (frontière).

Service franco-belge-nord.

Tarif général.

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

*Tarif spécial pour le transport des combustibles minéraux
au départ de la Belgique.*

- 1^{er} juillet. Publication d'un 1^{er} supplément.
1^{er} septembre. id. 2^e id.

Service franco-belge-est.

Tarif général.

- 15 novembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif général pour le transport des *marchandises, finances, voitures, matériel roulant, pompes funèbres et animaux vivants.*

*Tarif spécial pour le transport des combustibles minéraux
au départ de la Belgique.*

- 1^{er} mai. Publication d'un 2^e supplément.
15 mai. id. 3^e id.
15 septembre. id. 4^e id.

Service franco-belge-Anzin.

Tarif général.

- 1^{er} mars. Publication d'un 11^e supplément.

Service franco-belge de grande vitesse.

- 1^{er} janvier. Publication d'un 3^e supplément.
10 août. id. 4^e id.

Tarifs combinés avec des services de navigation.

15 janvier. Publication d'un 5^e supplément au tarif combiné avec la « *Johnston Line* » comportant, notamment, la tarification de nouvelles marchandises et des réductions de fret pour la plupart des articles déjà tarifés.

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

23 mars. Mise en vigueur du 6^e supplément au fascicule I.

1^{er} septembre. id. 7^e id. au fascicule I et du
4^e supplément au fascicule II.

IV. — Accidents.

Statistique comparative (1).

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1894 à 1903.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et de déraillements de trains ayant fait des victimes	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			Voyageurs	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1894	19	171,6	1,162,063	50	65,2	346,532	69	45,6	598,359	23	»	1
1895	42	77,9	590,723	54	80,5	330,047	96	34,1	444,092	24	10	5
1896	31	106,5	824,801	54	61,1	347,690	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	69,4	398,419	95	38,9	535,521	19	»	1
1899	38	83,6	674,161	67	59,9	350,623	115	34,9	481,665	27	23	1
1900	51	79,0	611,289	59	68,3	420,100	110	36,6	531,924	36	»	5
1901	48	83,7	707,893	57	70,5	442,294	105	38,3	563,670	25	»	2
1902	61	85,9	574,305	62	64,9	433,203	123	32,7	503,182	36	»	2
1903	53	76,9	688,625	79	50,9	330,761	132	30,4	486,436	35	»	»
Moyennes des dix années.	43	91,7	736,9,8	60	62,2	373,071	103	36,2	511,050	27		

Les causes des collisions et déraillements de trains sont indiquées en détail dans l'annexe XLI. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1883 à 1903.

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

Total général des collisions et déraillements de trains. :

Causes des collisions et déraillements. —

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

* 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, ni la ligne vicinale de Mons à Bousso.

1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
5,198 57,884	5,207 59,957	3,220 64,229	3,241 67,432	3,217 68,516	3,250 70,970	3,260 74,773	3,270 76,957	3,502 82,677	3,311 91,300	3,695 101,948	4,011 111,858	4,031 123,710	4,020 124,454	4,021 127,110	4,024 132,603
20,778 37,588	21,518 39,035	22,335 39,032	22,950 40,252	22,881 39,944	22,955 40,568	23,960 41,287	24,810 42,633	25,560 44,544	26,781 46,691	29,560 50,874	32,260 55,851	33,726 58,512	33,974 59,185	35,053 61,891	36,499 64,210
19 56	13 61	21 59	17 50	14 52	11 54	11 54	15 19	14 27	8 29	19 27	20 32	20 27	18 24	26 31	19 56
55	74	80	67	66	45	45	32	41	57	16	52	47	42	57	55
51 50	19 57	29 65	26 65	30 49	26 56	8 16	29 35	17 27	52 35	22 27	28 35	31 32	50 35	53 51	34 45
81	78	94	91	79	62	24	64	44	67	49	65	63	65	66	77
156	150	174	158	143	107	69	96	85	104	95	113	110	105	125	132

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

2	1	1	1	2	3	2	2	1	2	1	2	1	2	1	5
1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	5
3	1	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	2	3	4	4	1	1	5	1	2	2	2	1	1	0	5
6	5	3	2	3	8	4	2	3	3	2	2	3	3	6	3
1	2	1	4	5	1	1	1	1	8	7	9	9	9	9	12
6	7	5	5	7	12	5	4	5	1	1	1	1	1	2	1
2	3	6	4	7	4	2	5	2	2	2	1	2	1	2	1
8	6	13	16	2	10	5	15	3	8	1	15	6	8	12	3
1	1	2	2	5	1	1	2	1	1	2	1	1	3	1	1
2	2	5	1	4	4	2	1	1	1	3	4	2	4	2	5
9	23	17	18	22	9	9	6	5	2	9	5	15	8	12	11
20	26	26	28	35	21	7	15	15	18	12	14	13	14	20	23
12	7	24	11	19	17	14	14	15	9	13	15	9	16	21	15
1	6	5	5	1	4	5	1	1	2	1	5	1	2	9	8
2	2	2	2	2	2	5	1	5	1	1	1	1	1	2	1
12	10	6	14	10	3	1	1	6	7	7	12	10	5	7	6
4	5	6	5	5	5	5	5	1	5	8	6	5	4	9	15
2	9	7	5	2	1	5	5	5	1	5	4	2	1	2	6
8	7	16	10	18	5	6	5	4	4	2	2	2	2	5	4
14	14	19	11	11	5	4	5	1	5	4	2	5	1	9	22
5	9	9	4	7	1	2	2	1	5	2	2	1	2	1	5
2	5	6	1	5	1	5	2	5	19	18	5	22	10	12	21
33	16	25	18	5	4	5	10	7	8	5	15	1	5	11	3
5	11	12	8	9	5	5	5	2	2	2	1	1	1	6	1
6	4	5	10	4	2	2	5	2	2	2	2	2	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 152 collisions et déraillements de trains constatés en 1903, 33 ont fait des victimes, savoir (annexe XLI) :

		1903.	1902.
Voyageurs . . .	{ Tués	»	»
	{ Blessés	70	31
	{ Contusionnés	31	83
	Totaux.	101	114
Agents du chemin de fer . . .	{ Tués	»	2
	{ Blessés	14	14
	{ Contusionnés	41	45
	Totaux.	55	61
Ensemble.		156	175

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

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

	1903.	1902.
Tués	4	6
Blessés	31	78
Contusionnés	175	98
Totaux.	210	182

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

	1903.	1902.
Tuées	24	25
Blessées.	30	54
Contusionnées.	24	17
Totaux.	78	96

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

	1903.	1902.
Tués.	30	31
Blessés	138	230
Contusionnés	495	629
Totaux.	663	890

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

	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Dans les stations . . .	12	11	17	18	14	18	18	20	9	7
Dans les ateliers . . .	3	"	1	"	2	1	1	"	"	1
En accrochant des véhicules	"	3	4	2	1	6	1	3	1	2
En décrochant des véhicules	"	1	1	1	2	1	"	3	"	"
Gardes-barrières . . .	2	"	4	3	4	1	5	3	2	"
Gardes-route	2	6	1	3	5	5	5	2	1	1
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	"	2	"	"	"	1	1	2	2	"
Autres agents des trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	4	4	5	7	1	3	5	5	1	2
Agents atteints en dehors de tout service.	6	8	7	6	6	9	10	6	7	10
En réparant les voies et les bâtiments. . . .	6	1	7	2	9	3	2	1	8	4
Agents d'autres administrations.	"	4	4	1	"	2	"	1	"	3
Ensemble des tués . .	35	40	51	45	42	50	46	46	31	30

Résumé pour 1903.

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	"	70	31	101
par leur imprudence, par la faute des agents de l'administration ou par suite de défauts d'installations ou de defectuosités au matériel	4	31	175	210
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints				
dans les collisions et déraillements de trains	"	11	41	53
dans les stations, ateliers ou sur la voie par leur imprudence, défaut de précaution, manquement aux instructions, par suite de causes qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir, défaut d'installation, d'outillage ou de defectuosités au matériel	30	158	495	683
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc., par suite d'infractions au règlement sur la police des chemins de fer ou par la faute des agents de l'administration	24	30	24	78
Ivresse, folie et suicide	32	2	"	34
Ensemble pour l'année 1903. . .	90	285	766	1,141

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLIII.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES (1)				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tuées.	blessées.	contusionnées	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte, en général
1894	72	687	271	1,030	573,427	60,097	152,350	40,084
1895	96	918	236	1,280	444,092	44,971	180,648	33,307
1896	84	903	400	1,387	527,908	49,713	110,861	31,971
1897	79	892	319	1,290	591,024	52,344	146,366	36,194
1898	72	723	413	1,208	706,589	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
1901	80	266	970	1,316	739,816	222,501	61,016	44,974
1902	61	407	872	1,343	967,053	152,067	70,976	46,084
1903	58	283	766	1,107	1,109,308	227,349	83,995	58,121
Moyenne pour 10 années	81	611	666	1,358	678,997	111,454	102,442	39,606

(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 158 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 78 voyageurs et 80 agents de l'administration (annexe XLIII.

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 226 voyageurs et 2,394 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,373 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. ; 848 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1903, l'annexe XLII donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1903, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'Etat 1,057 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	170
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	17
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	30
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	43
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	189
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	113
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	21
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	474
Total. . . .	1,057

Les contraventions constatées en 1902 étaient au nombre de 1,003. Il y a donc eu, en 1903, une augmentation de 54 contraventions.



(2)

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 1903 ⁽¹⁾.

MÈTRES COURANTS.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Chimay.	59,868	•	59,868
Flandre Occidentale	163,970	44,722	178,692
Gand à Terneuzen	26,488	14,590	41,078
Hasselt à Maeseyck.	40,567	•	40,567
Malines à Terneuzen	43,900	23,586	67,486
Nord Belge	165,626	3,400	169,026
Taviers à Embresin ⁽²⁾	9,433	•	9,433
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	•	21,146
Longueur totale exploitée ⁽¹⁾ (voir annexe XLIV)	530,998	56,298	587,296

⁽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 85,689 mètres à la fin de l'exercice 1903.

⁽²⁾ Chemin de fer d'intérêt local.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1903 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰	Mètres.	P. ‰	Mètres.	P. ‰
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	328,937	99.62	36,298	100 »	385,235	99.65
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	2,041	0.38	»	»	2,041	0.35
Totaux. . .	<u>330,998</u>	<u>100 »</u>	<u>36,298</u>	<u>100 »</u>	<u>387,296</u>	<u>100 »</u>

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 147,432 mètres, représentant 23.10 p. c. de la longueur totale et à simple voie, sur une étendue de 439,864 mètres, représentant 74.90 p. c. de cette longueur.

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

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres.	
		En 1903	En 1902.
Voies principales.	Sections belges	678,430	669,177
	Prolongements sur territoire étranger. .	56,298	56,298
	Ensemble. . .	<u>734,728</u>	<u>725,475</u>
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		292,260	285,230
Totaux. . .		<u>1,026,988</u>	<u>1,010,705</u>

Les voies principales parcourues par les trains représentent 71.54 p. c. et les voies accessoires 28.46 p. c. du réseau exploité en 1903.

§ 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 1903.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1902 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	Différences pour 1903
Stations	121	121	15	15	136	136	»
Haltes	49	49	»	»	49	49	»
Points d'arrêt.	55	55	1	1	56	56	»
Totaux. . .	195	195	16	16	211	211	»

Les 136 stations existant fin 1903 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 1903.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1903	1902	Différences pour 1903
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	36	35	+ 1
Établissements reliés aux stations des compagnies	82	80	+ 2
Totaux.	118	115	+ 3

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

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

Il y avait, au 31 décembre 1903, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés et on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux. Cette situation est la même qu'en 1902.

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

II.

Situation du matériel roulant.

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

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

	En 1903.	En 1902.	Différences pour 1903.
Locomotives	299	298	+ 1
Tenders.	217	213	+ 4
Voitures à vapeur	8	8	»
Véhicules { à voyageurs	470	448	+ 22
{ à bagages	224	221	+ 3
{ à marchandises	6,977	6,845	+ 132
{ pour services divers	27	27	»
Ensemble	7,698	7,541	+ 157

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

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1903.	En 1902.
Matériel de traction.	Locomotives ⁽¹⁾	0.52	0.51
	Tenders	0.36	0.36
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs ⁽²⁾	0.80	0.76
	Fourgons à bagages	0.38	0.37
	Wagons à marchandises	11.87	11.65
	Véhicules divers	0.04	0.05
Ensemble.		13.09	12.83

(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 1903, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ					
SUR LES LIGNES				Ensemble.	
		exploitées par les compagnies.	aboutissantes ou étrangères.		
Trains de voyageurs	{	En 1903. .	3,688,436	31,929	3,720,365
		En 1902. .	3,530,503	44,718	3,545,221
Différences pour 1903. . .		+ 457,933	+ 17,211	+ 475,144	
Trains de marchandises . .	{	En 1903. .	4,877,845	43,840	4,891,685
		En 1902. .	4,851,442	43,673	4,864,815
Différences pour 1903. . .		+ 26,703	+ 467	+ 26,870	
Trains mixtes.	{	En 1903. .	498,547	27,740	526,287
		En 1902. .	546,299	27,740	574,039
Différences pour 1903. . .		- 47,752	,	- 47,752	
TOTAUX . . .	{	En 1903. .	6,064,828	73,509	6,438,337
		En 1902. .	5,927,944	56,431	5,984,075
Différences pour 1903. . .		+ 436,884	+ 17,378	+ 454,262	

IV.

Mouvement et recette des transports ⁽¹⁾.

Au point de vue de l'exploitation, la situation des lignes concédées n'a subi aucune modification en 1903.

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 1903 et en 1902, se résument ainsi (voir annexe XLVIII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1903.	1902.	Différences pour 1903.	1903.	1902.	Différences pour 1903.	1903.	1902.	Différences pour 1903.
1 ^{re} classe	381,049	338,361	+ 2,688	716,391	737,085	— 20,694	1.984	2.057	— 0.073
2 ^e —	1,994,116	1,891,143	+ 102,973	1,947,632	1,932,773	+ 14,859	0.977	1.022	— 0.045
3 ^e —	13,459,215	13,131,712	+ 327,503	5,199,897	5,065,978	+ 133,919	0.373	0.396	— 0.023
Ensemble	16,314,380	15,361,216	+ 953,164	7,864,920	7,735,836	+ 129,084	0.482	0.503	— 0.021

En 1903, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté, respectivement, de 6.07 p. c. et de 1.66 p. c., comparativement aux données correspondantes de 1902.

Le nombre de voyageurs a progressé, en 1903, sur tous les chemins de fer concédés, notamment sur les lignes Nord-Belges (745,514 voyageurs *en plus*), de la Flandre Occidentale (67,050 voyageurs), de Malines à Terneuzen (46,684 voyageurs) et de Termonde à Saint-Nicolas (35,517 voyageurs).

Quant aux recettes provenant du transport des voyageurs, elles se sont accrues, en 1903, sur sept lignes, principalement sur celles du Nord-Belge (72,006 francs *en plus*) et de la Flandre Occidentale (30,734 francs), puis sur les railways de Termonde à Saint-Nicolas (8,832 francs), de Chimay (7,905 francs) et de Gand à Terneuzen (7,629 francs). Une diminution de ces recettes ne s'est produite en 1903, que sur la ligne de Hasselt à Maeseyck (2,785 francs *en moins*).

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent, se rapportent non seulement aux lignes concédées exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 56,298 mètres en 1903 et en 1902, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

		Par kilomètre de ligne :	
		Mouvement.	Recette.
		Voyageurs.	Francs.
En 1903		27,779	15,390 05
En 1902		26,190	15,171 95
Augmentation pour 1903.		1,589	218 10

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1903.	En 1902.	En 1903	En 1902
1 ^{re} classe.	2.21 %	2.35 %	9.11 %	9.53 %
2 ^e —	12.22 %	12.30 %	24.77 %	24.98 %
3 ^e —	85.57 %	85.37 %	66.12 %	65.49 %
	100. "	100. "	100. "	100. "

La recette des voyageurs représente 28.87 p. c. du produit total de l'exploitation en 1903 et 28.80 p. c. en 1902.

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1903.	1902.	Différence pour 1903.	1903.	1902.	Différence pour 1903.
Transports	taxés au minimum (colis) .	28,107	31,492	— 3,385	316,441	315,340	+ 1,101
	— au poids (quintaux) .	115,814	118,857	— 3,043			

Le produit de ces transports entre pour 1.16 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1903 et pour 1.17 p. c. en 1902.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1903.	1902.	Différence pour 1903.		
Envois	taxes au minimum (colis). . .	152,563	170,607	- 18,044	
	— au poids (quintaux). . .	848,851	844,062	+ 4,789	
				1,455,754	1,437,809 + 17,945

La recette produite par cette catégorie de transports forme 5.34 p. c. de la recette totale en 1903 et 5.35 p. c. en 1902.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1903.	1902.	Différence pour 1903.		
Expéditions	taxées au minimum (nombre). . .	51,409	50,885	+ 524	
	— au poids . . (tonnes). . .	14,708,405	14,341,364	+ 367,041	
				15,352,334	14,786,603 + 565,728

La recette provenant des grosses marchandises, en 1903, a augmenté de 565,728 francs ou de 3.83 p. c. par rapport au chiffre correspondant de 1902.

En 1903, il y a eu accroissement de produits sur les cinq railways suivants : Nord-Belge (229,050 francs *en plus*), Flandre Occidentale (148,772 fr.), Malines à Terneuzen (141,045 francs), Chimay (64,038 francs) et Tavier à Embresin (6,367 francs). Par contre, il a été constaté un abaissement de recettes sur les chemins de fer de Gand à Terneuzen (11,109 francs *en moins*), de Termonde à Saint-Nicolas (6,362 francs) et de Hasselt à Maeseyck (6,073 francs).

* * *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 56.36 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1903 et 55.05 p. c. en 1902.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1903.	1902.	Différence pour 1903	1903.	1902.	Différence pour 1903
Groups	172,898	163,724	+ 9,174	29,735	28,858	+ 877

La recette des articles de finances correspond à 0.44 p. c. du produit total de l'exploitation en 1903 comme en 1902.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1903.	1902.	Différences pour 1903	1903.	1902.	Différences pour 1903
Équipages { transportés à grande vitesse	16	14	+ 2	383	1,349	— 966
— à petite —	2,217	2,106	+ 21	15,521	15,102	+ 320
Ensemble	2,233	2,210	+ 23	15,904	16,541	— 637

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.06 p. c. de la recette générale en 1903 comme en 1902.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1903.	1902	Différences pour 1903	1903.	1902.	Différences pour 1903	
Transports effectués (1)	à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions) . .	319	233	+ 86	5,292	3,788	+ 1,504
		— par tête (animaux) . . .	"	"	"			
	à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions) . .	6,421	5,892	+ 529	115,243	108,148	+ 7,095
		— par tête (animaux)	14,020	13,965	+ 55			
Ensemble : Transports		taxés par envoi (expéditions) . . .	6,740	6,125	+ 615	120,535	111,936	+ 8,599
		— par tête (animaux)	14,020	13,965	+ 55			

(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 0.44 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1903 et pour 0.42 p. c. en 1902.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1903, à	fr. 2,083,484
	en 1902, à	2,426,813
	Diminution en 1903	341,331

Les produits extraordinaires forment 7.66 p. c. de la recette totale en 1903 et 9.04 p. c. en 1902.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

et (voir annexe XLVIII) :

	En 1903.	En 1902.	Différences pour 1903.
Voyageurs fr.	7,863,920	7,735,836	+ 128,084
Bagages.	316,441	313,340	+ 1,101
Marchandises {			
	petites	1,453,731	1,437,809
grosses.	13,332,331	14,786,603	+ 568,728
Finances	29,753	28,838	+ 877
Équipages	13,904	16,541	— 637
Chevaux et bestiaux.	120,333	111,936	+ 8,399
Ensemble fr.	23,154,617	24,432,923	+ 721,694
Produits extraordinaires	2,083,484	2,426,813	— 341,331
Totaux fr.	27,240,101	26,839,738	+ 380,363

Les recettes totales opérées en 1903 ont ainsi augmenté de 380,363 francs ou de 1.42 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1902.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1903 présentent, par rapport aux produits perçus en 1902, les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1903.	
	EN 1903.	EN 1902.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs	Francs	P. %.
Chimay	763,022	682,847	+ 82,175	+ 12.05
Flandre Occidentale	4,150,026	3,946,794	+ 193,232	+ 4.64
Gand-Terneuzen	727,043	729,586	— 2,541	— 0.32
Hasselt-Maeseyck	218,996	226,975	— 7,979	— 3.52
Malines-Terneuzen	1,363,771	1,301,315	+ 64,259	+ 4.01
Nord-Belge	10,392,698	10,344,481	+ 48,214	+ 0.23
Tuytens-Embresin	51,797	45,542	+ 8,433	+ 19.31
Termonde-Saint-Nicolas	288,713	284,393	+ 4,318	+ 1.33
TOTAUX	27,240,101	26,839,738	+ 380,363	+ 1.42

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1903, se sont accrus sur six chemins de fer concédés, notamment sur ceux de la Flandre Occidentale (193,232 francs *en plus*), de Chimay (82,175 francs), de Malines à Terneuzen (64,259 francs) et du Nord-Belge (48,214 francs). Par contre, les recettes brutes ont diminué, en 1903, sur deux lignes, celle de Hasselt à Maeseyck (7,979 francs *en moins*) et celle de Gand à Terneuzen (2,541 francs).

Proportionnellement, la progression des produits de toute nature, en 1903, a été la plus sensible sur les railways de Tavier à Embresin (19.51 p.c. *en plus*) et de Chimay (12.03 p. c.), puis sur ceux de la Flandre Occidentale (4.64 p. c.) et de Malines à Terneuzen (4.01 p. c.), tandis que la diminution de ces produits a été la plus forte pour la ligne de Hasselt à Macseyck (3.52 p. c. *en moins*).

*
* *

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

	En 1903		En 1902
Voyageurs	28.87	100. "	28.80
Bagages.	1.16		1.17
Marchandises { petites.	5.34		5.33
{ grosses.	56.56		55.05
Finances	0 11		0.11
Équipages	0.06		0.06
Chevaux et bestiaux	0.44		0.42
Produits extraordinaires.	7.66		9.04

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVIII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1903.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1902 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1903.	
	EN 1903.	EN 1902	Absolues	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs	P %.
Chimay	504,755	653,110	— 148,355	— 22.72
Flandre Occidentale.	2,435,387	2,367,413	+ 67,974	+ 2.87
Gand-Terneuzen	456,942	458,852	— 1,910	— 0.42
Hasselt-Maeseyck	214,613	220,094	— 5,481	— 2.55
Malines-Terneuzen	918,737	889,831	+ 28,906	+ 3.25
Nord-Belge.	7,562,572	7,386,415	+ 176,157	+ 2.39
Tavier-Embrèsin	35,578	30,319	+ 5,259	+ 17.44
Termonde-Saint-Nicolas.	155,613	158,762	— 3,149	— 1.97
TOTAUX. . .	12,281,227	12,164,826	+ 116,401	+ 0.92

L'augmentation totale des dépenses en 1903, par rapport à celles de 1902, est de 116,401 francs ou de 0.92 p. c.

Ainsi que le montre le tableau qui précède, les frais de l'exploitation se sont accrus, en 1903, sur quatre chemins de fer concédés, principalement sur les lignes Nord-Belges (176,157 francs *en plus*) et de la Flandre Occidentale (67,974 francs), ensuite sur celles de Malines à Terneuzen (28,906 francs) et de Tavers à Embresin (3,239 francs).

Ces frais ont fléchi sur les quatre autres railways, particulièrement sur celui de Chimay (148,355 francs *en moins*), puis sur les lignes de Hasselt à Maeseyck (3,481 francs), de Termonde à Saint-Nicolas (3,419 francs) et de Gand à Terneuzen (1,940 francs).

Proportionnellement les accroissements de dépenses de l'exploitation, en 1903, sont attribuables, notamment à la ligne de Tavers à Embresin (17.44 p. c. *en plus*) et à celle de Malines à Terneuzen (3.25 p. c.), alors que les réductions de dépenses se rapportent surtout à la ligne de Chimay (22.72 p. c. *en moins*) et à celle de Hasselt à Maeseyck (2.49 p. c.)

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVIII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1903, par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1902.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1903.	
	En 1903.	En 1902.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	260,267	29,757	+ 230,530	+ 77.32
Flandre Occidentale.	1,694 639	1,579,381	+ 115,258	+ 7.28
Gand-Terneuzen	270,105	270,504	— 401	— 0.15
Hasselt-Maeseyck	4,385	6,881	— 2,498	— 30.30
Malines-Terneuzen	747 037	711,684	+ 35,353	+ 4.97
Nord-Belge.	11,830,126	11,958,069	— 127,943	— 1.07
Tavers-Embrasin	16,219	13,023	+ 3,196	+ 24.34
Termonde-Saint-Nicolas	135,100	125,655	+ 9,445	+ 5.94
TOTAUX.	14,955,874	14,694,912	+ 260,962	+ 1.78

Les bénéfices obtenus en 1903 ont augmenté par rapport au rendement net de l'exploitation en 1902, sur les cinq chemins de fer ci-après : Chimay (230,530 francs *en plus*). Flandre Occidentale (115,258 francs), Malines à Terneuzen (35,353 francs), Termonde à Saint-Nicolas (7,467 francs) et Tavers à Embresin (3,196 francs), tandis qu'ils ont baissé sur les autres lignes concédées, particulièrement sur celles du Nord-Belge (127,943 francs *en moins*), puis sur celles de Hasselt à Maeseyck (2,498 francs) et de Gand à Terneuzen (401 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes nettes, en 1903, a été la plus sensible pour les railways de Chimay (77.52 p. c. *en plus*) et de Tavieres à Embresin (24.54 p. c.). Quant à la dépression de ces recettes, elle s'applique surtout à la ligne de Hasselt à Maeseyck (36.30 p. c. *en moins*).

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1903, est indiqué à l'annexe XLVIII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1902 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCE POUR 1903.	
	En 1903.	En 1902.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	65.97	95.64	»	29.67
Flandre Occidentale.	58.96	59.98	»	1.02
Gand-Terneuzen	62.84	62.91	»	0.07
Hasselt-Maeseyck	98.00	96.97	1.03	»
Malines-Terneuzen	55.15	55.56	»	0.41
Nord-Belge.	39.00	38.18	0.82	»
Tavieres-Embresin	68.69	69.95	»	1.26
Termonde-Saint-Nicolas	55.90	55.82	»	1.02
Réseaux réunis. . .	45.10	45.29	»	0.19

Ce tableau montre que le rapport pour cent des frais d'exploitation aux recettes brutes totales de 1903, comparativement aux résultats de l'exercice 1902, ne s'est accru que sur les deux chemins de fer concédés suivants : Hasselt à Maeseyck (1.03 p. c. *en plus*) et Nord-Belge (0.82 p. c.). Par contre, le coefficient d'exploitation a fléchi sur les autres railways concédés, à savoir : Chimay (29.67 p. c. *en moins*), Termonde à Saint-Nicolas (1.92 p. c.), Tavieres à Embresin (1.26 p. c.), Flandre Occidentale (1.02 p. c.), Malines à Terneuzen (0.41 p. c.) et Gand à Terneuzen (0.07 p. c.).

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1903, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1903.	En 1902.	Différences pour 1903.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	587km.296	587km.296	"
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLVII)	6,158,557km	5,984,073km	+ 154,262km
Recettes brutes (voir annexe XLVIII). . fr.	27,240,101	26,839,758	+ 380,565
Dépenses d'exploitation (—) . . .	12,284,227	12,164,826	+ 119,401
Recettes nettes (—) . . fr.	14,955,874	14,694,912	+ 260,962
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes. . .	45.40 p. %	45.29 p. %	— 0.19 p. %.

Par unité de travail, ces résultats donnent, en 1903, pour chacune des Compagnies exploitantes et pour l'ensemble de leurs lignes, les chiffres suivants :

	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ :			PAR TRAIN-KILOMÈTRE :		
	Recette.	Dépense.	Bénéfice.	Recette.	Dépense.	Bénéfice.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Chimay.	12,779	8,431	4,348	2.5397	1.6787	0.8610
Flandre Occidentale	23,413	13,629	9,484	2.6525	1.5641	1.0884
Gand à Terneuzen	17,699	11,124	6,575	3.2388	2.0356	1.2032
Hasselt à Maeseyck.	5,398	5,290	108	1.3156	1.2893	0.0263
Malines à Terneuzen	24,683	13,611	11,069	2.9559	1.6303	1.3256
Nord-Belge	114,732	44,742	69,990	6.1252	2.3886	3.7366
Taviers à Embresin.	5,491	3,772	1,719	1.2949	0.8894	0.4055
Termonde à Saint-Nicolas. . . .	13,655	7,361	6,294	2.4149	1.3017	1.1132
Pour l'ensemble des lignes. { En 1903 . .	46,382	20,916	25,466	4.4377	2.0012	2.4365
{ En 1902 . .	45,734	20,713	25,021	4.4885	2.0329	2.4556
Différences pour 1903 . .	+ 648	+ 203	+ 445	—0.0508	—0.0317	—0.0191

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 1903.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1902 :

	En 1903.	En 1902.	Différences pour 1903
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,350	1,338	+ 12
Agents divers et ouvriers	4,340	4,355	— 15
Totaux.	5,690	5,695	— 5

X.

Accidents.

L'annexe L donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1903, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1902, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	»	»	»
	Agents des compagnies	»	»	»
Ensemble.	En 1903. . .	»	»	»
	En 1902. . .	»	25	34
Différences pour 1903. . .				
	»	— 25	— 34	— 59
B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.)	Voyageurs.	4	2	4
	Agents des compagnies	7	37	27
	Personnes étrangères au service autres que des voyageurs.	14	4	4
Ensemble.	En 1903. . .	22	43	29
	En 1902. . .	19	24	32
Différences pour 1903. . .				
	+ 3	+ 22	— 3	+ 22
TOTAUX . .	En 1903. . .	22	43	29
	En 1902. . .	19	46	66
Différences pour 1903. . .				
	+ 3	— 3	— 37	— 37

XI.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1903 et 1902, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1903.	En 1902
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations.	21	23
Entraves apportées à la circulation des trains	11	7
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways.	1	5
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer . . . ,	1	»
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	52	34
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration.	10	15
Voyageurs ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	4	3
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées.	1	1
Totaux. . .	101	88
Augmentation pour 1903. . .	15	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1903, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

CHIMAY.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Société, pour le transport 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 préparées de la voie principale. — Installation de serrures d'enclenchement du système Bouré dans les stations de Seloignes-Monceau, Villers-la-Tour, Chimay (entrée vers Lompret), Aublain, Boussu-en-Fagne, Matagne-la-Grande, Matagne-la-Petite, Romerée et Agimont-Village, ainsi qu'aux gares privées de la verrerie de Momignies, de Saint-Remy, des Carrières du Nord, entre Boussu et Mariembourg, de même qu'au raccordement particulier des Carrières de Lompret. — Disques à distance de ces mêmes stations remplacés par des appareils N. M. en fer, reportés à 800 mètres des

aiguilles extrêmes et munis de compensateurs et de leviers de manœuvre du système Robert. — Pose de sonneries électriques de contrôle au disque de Momignies, vers Anor; aux disques de Seloignes-Monceau; aux disques de Villers-la-Tour; aux disques de Chinay; au disque d'Aublain, vers Boussu-en-Fagne; au disque de Boussu-en-Fagne, vers Aublain; au disque de Matagne-la-Grande, vers Mariembourg; aux disques d'Agimont-Village.

Substitution de rails en acier du modèle Vignole de 30 kil. aux rails en fer de diverses parties de voies des stations de Momignies, Seloignes-Monceau, Villers-la-Tour, Aublain, Boussu-en-Fagne, Matagne-la-Grande, Matagne-la-Petite, Romerée et Agimont-Village.

Cimentage des façades et pignons des bâtiments d'habitation occupés à Momignies par le receveur de la douane et le chef de station.

Chauffage des trains de voyageurs au moyen de la vapeur d'échappement. — Application du frein Westinghouse aux machines et au matériel des trains de voyageurs.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Création pendant la période d'été : 1^o de trains directs plus rapides entre Paris et Ostende viâ Mouscron-Courtrai, au lieu de viâ Menin; — 2^o de trains directs entre Courtrai, Blankenberghe et Heyst.

Organisation d'un service de voitures directes entre Lille, Blankenberghe et Heyst.

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

Renouvellement de 2,854 mètres courants de voie de rails en fer au moyen de rails Vignole en acier de 38 kilogs au mètre; renforcement de la voie principale de Thourout à Courtrai par la pose de 2,633 billes en plus, la substitution de 4,678 paires d'éclisses cornières à des éclisses plates ordinaires et la mise en œuvre de 808 wagons cendres de 10 tonnes; remplacement, sur d'autres sections, de 888 paires d'éclisses plates ordinaires par des éclisses cornières; renouvellement d'un branchement complet à Lichtervelde; établissement de 2,187 mètres courants de nouvelles voies de service : à Gits 168, Beveren 183, Rumbeke 421, Heule 429, Wevelghem 386.50, Menin 42, Vlamertinghe 116, Zonnebeke 231, Moorslede 210.50; remplacement des barrières à lisses par des barrières roulantes en fer avec passage pour piétons à 6 passages à niveau; placement de treuils d'un modèle simplifié pour la manœuvre simultanée des barrières roulantes de 10 passages à niveau; établissement d'une haie vive pour clôturer la station de Wevelghem le long d'une nouvelle voie; établissement de bouts de haie vive de part et d'autre des barrières de 20 passages à niveau; amélioration de la partie non pavée des cours aux marchandises des stations de Zedelghem, Gits, Beveren, Rumbeke, Zonnebeke et Vlamertinghe; extension du pavage de la cour aux marchandises de la station de Menin; amélioration du pavage de la cour aux marchandises de la

station de Poperinghe; rechargement des trottoirs d'entrevoie à Ypres, par la mise en œuvre de 60 tonnes poussier tout-venant; agrandissement et exhaussement de la maisonnette de garde d'un passage à niveau à Zedelghem; placement d'une loge en bois pour garde-excentrique; construction d'une annexe aux magasins en billes à proximité du magasin central à Bruges; construction à Roulers d'une chaufferie en billes; modification dans la distribution intérieure du bâtiment des recettes à Wevelghem; modification dans la distribution intérieure des locaux affectés au service de la douane à Comines; placement d'un aspirateur Howorth au-dessus du local des appareils télégraphiques à Ypres; agrandissement de l'atelier des ajusteurs à l'atelier de Bruges; installation à proximité de la remise aux locomotives à Ingelmunster d'une caisse de wagon appropriée pour le service du matériel; placement d'un réverbère supplémentaire pour l'éclairage dans la station de Beveren (Flandre); installation de disques d'arrêt à voyant circulaire pour couvrir les stations de Thourout, Lichtervelde, Gits, Beveren, Rumbeke, Lendelede, Heule, et Ingelmunster; remplacement des signaux à distance à feu mobile par des signaux à distance à feu fixe à Lichtervelde et Zonnebeke; remplacement de signaux commandeurs de petit modèle à voyant circulaire à Meulebeke et à Wevelghem; remplacement à Ypres d'un signal commandeur de sortie par un signal commandeur du nouveau modèle, avec voyant surélevé et mécanisme pour monter et descendre la lanterne; établissement à Vlamertinghe d'un appareil à double transmission pour mettre un signal à distance sous la dépendance de deux postes; installation d'appareils de sécurité enclenchant les excentriques extrêmes et les disques d'arrêt ou les signaux à distance dans les deux directions à Gits, Beveren, Rumbeke, Iseghem, Heule, Aerseele, Wevelghem et Vlamertinghe; remplacement du tablier en bois du pont à peser de Roulers par un tablier métallique; installation dans le château d'eau à Roulers, d'un moteur à gaz destiné à actionner la pompe d'alimentation; établissement d'un réservoir supplémentaire sur piliers en maçonnerie à la remise aux locomotives à Ingelmunster; placement de poteaux indicateurs de vitesses maxima aux extrémités des stations de la section de Thourout à Courtrai et de la ligne de Menin à Roulers, ainsi que de part et d'autre de la traversée vicinale du passage à niveau n° 130 à Courtrai, et aux bifurcations de Menin et de Roulers; installation de sonnettes pour l'annonce des trains venant de la direction de Courtrai: 1° à proximité des passages à niveau nos 57-58 à Lichtervelde et 2° au passage à niveau n° 98 à Iseghem. Renouvellement des caisses de 13 wagons fermés, ainsi que de 4 wagons cavaliers avec ossature en fer type État Belge. Placement de boîtes à l'huile d'une pièce en acier à 103 wagons divers. — Amélioration de l'éclairage à 5 voitures à voyageurs. — Renouvellement de la peinture de 95 voitures à voyageurs, 24 fourgons, 113 wagons divers, 4 voitures à vapeur et 23 locomotives. — Augmentation de l'effectif du matériel par l'acquisition de 4 locomotives avec tenders, de 2 fourgons à bagages et de 20 wagons fermés de 4 portes. Construction d'un wagon fermé de 5 tonnes et de 2 wagons à bestiaux; transformation d'une voiture de 1^{re} classe en voiture funéraire. — Application du frein Westinghouse à 8 locomotives, 133 voitures, 30 four-

gons et 4 boxes. — Installation d'une pompe Duplex à l'atelier de Bruges, d'une machine à affûter les couteaux des machines-outils à travailler le bois à l'atelier de St-Michel, d'un tour à roues à l'atelier de St-Michel, d'un étau limeur à l'atelier de Courtrai, d'un étau limeur à l'atelier d'Ypres, d'une radiale à l'atelier de Bruges, d'un tour à fileter à l'atelier de Bruges, d'une machine à forer à l'atelier d'Ypres.

GAND A TERNEUZEN.

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

Allongement de la voie d'évitement à Sluyskil.

Achat de 1 tender, 3 wagons de 10 tonnes et 1 wagon-boxe.

HASSELT A MAESEYCK.

Adoption de nouveaux prix pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur de la Société.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur pour le transport des marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants.

Mise en œuvre de 240 rails en acier de 9 mètres et 240 paires d'éclisses à cornières.

Amélioration aux maisonnettes n^{os} 4 et 19.

Placement de signaux pour le compte de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

Placement d'une clôture en croisillons dans la gare de Bockryck.

Acquisition de quelques wagons à houille.

Transformation de 2 wagons fermés en wagons plats de 15 tonnes.

MALINES A TERNEUZEN.

Mise en distribution en service intérieur belge de la Société, de billets aller-retour, avec réduction sur les prix normaux.

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

Acquisition de terrains à Hulst et à Axel. — Agrandissement des voies de la gare d'Axel (175 mètres). — Agrandissement de la maisonnette 65 entre La Clinge et Hulst. — Acquisition de terrains à Tamise. — Agrandissement des voies de la gare de Tamise (154 mètres). — Prolongement d'une voie à Terneuzen vers le triangle au sud de la gare (138 mètres). — Placement d'un signal sémaphorique à Terneuzen. — Agrandissement des voies de la gare de Willebroeck (5,538 mètres). — Achat de terrains à Willebroeck et à Bornhem. — Construction d'un raccordement aux Fonderies de Bornhem. — Construction d'une voie pour la grue n^o 4 sur le quai de Terneuzen (75 mètres). — Construction d'une citerne pour recevoir les eaux de pluie à

La Clinge. — Agrandissement de la maisonnette n° 80 entre Hulst et Kykuit. — Cession du nouveau chemin d'accès à la ville de Terneuzen. — Construction d'un magasin pour marchandises à la station de Hulst. — Achat de terrain pour le garage d'Absdaele. — Agrandissement des voies de la gare de Sluyskil (270 mètres). — Prolongement de la voie de transbordement à Hulst (35 mètres). — Acquisition d'un pont à peser de 50 tonnes pour Terneuzen. — Renouvellement d'une partie du plancher du nouveau quai à Terneuzen. — Remplacement de 3 barrières à lisses par des barrières roulantes en fer. — Mise en exploitation de la double voie entre Sluyskil et Terneuzen à partir du 1^{er} mai 1903. — Renouvellement d'une partie du plancher du pont de Tamise. — Forage d'un puits artésien à Saint-Nicolas.

Remplacement de la caisse et du fond à 7 wagons.

Remplacement de la caisse à 1 wagon plat.

Remplacement du fond à 1 wagon plat.

Construction d'une caisse de voiture mixte 1^{re} et 2^e classes, grande capacité. — Construction d'une caisse de voiture 3^e classe, grande capacité. — Voiture mixte n° 9 transformée en 3^e classe, n° 19. — Voiture 2^e classe n° 3 transformée en 3^e classe, n° 20. — Acquisition du matériel suivant : 5 châssis pour voitures grande capacité ; 2 chaudières pour locomotives 6 et 14 ; 2 bennes automatiques et balancier pour grue ; 1 pompe à incendie avec accessoires ; 1 tour à roues ; 1 pompe aspirante et foulante ; 1 wagon réservoir de 16 mètres cubes ; 45 wagons à coke ; 70 wagons à coton et laine.

Les locomotives 8, 11, 13 ont subi de grandes réparations. — Un grand nombre de voitures et wagons ont subi des réparations importantes. — 24 bâches ont été renouvelées.

NORD-BELGE.

Création : 1^o d'abonnements valables pendant 5 jours pour les voyageurs transportés en service mixte ; — 2^o d'un bon tenant lieu de coupon pour le transport en débet des membres de la Chambre des Représentants.

Introduction : 1^o d'un supplément au tarif intérieur de la Compagnie pour le transport des voyageurs, des bagages et des chiens ; — 2^o d'un supplément au tarif intérieur pour le trafic des marchandises, tapissières, valeurs, etc. ; — 3^o d'un nouveau tarif franco-belge-Nord pour le transport des voyageurs, des bagages et des chiens ; — 4^o d'un tarif exceptionnel pour le transport des marchandises entre la Belgique et l'Italie, avec réinscription à Lamorteau (frontière).

Réimpression ou réédition : 1^o du tarif belge-néerlandais pour le transport des voyageurs et des bagages ; — 2^o du tarif mixte pour le trafic des marchandises, animaux, etc. ; — 3^o du tarif franco-belge-Est et du tarif franco-belge-Nord pour le transport des marchandises, voitures, animaux, etc.

Modification des tarifs franco-belge-Est et franco-belge-Nord pour les expéditions de houilles.

Organisation du service du camionnage à la station de Solre-sur-Sambre. Suppression des étapes de douane établies dans les stations.

Application (2^{me} étape) du service commun de traction avec l'État Belge, des trains rapides de Bruxelles et de Liège pour Paris, afin d'éviter les changements de machines à Namur, à Charleroy et à Mons, et de réduire ainsi la durée de stationnement dans ces gares.

Création : 1^o du train n° 156 pour le transport des voyageurs entre Charleroy et Erquelines ; — 2^o du train n° 183, dit « de Bourse », mis en marche le lundi entre Erquelines et Charleroy ; — 3^o de deux trains express n°s 1585 et 1588 entre Mons-Quévy et Feignies, en correspondance immédiate à la frontière avec les trains rapides n°s 113 et 128 dont l'arrêt à Mons a été supprimé, en vue de leur allure plus rapide.

Prolongement de parcours : 1^o du train n° 137 (partant de Maubenge à 7 h. 57) de Charleroy à Erquelines ; — 2^o des trains n°s 213 et 244 de Hirson à Houyet pendant la période du 1^{er} juillet au 30 septembre, en vue de faciliter les communications de Paris avec Hastière-Dinant et le château royal d'Ardenne et vice-versa ; — 3^o du train n° 142 de Charleroy à Erquelines jusqu'à Jeumont, afin de l'y mettre en correspondance avec le train n° 150 pour Aulnoye.

Admission : 1^o des voyageurs de 3^{me} classe au train rapide n° 167 entre Namur et Liège ; — 2^o des voyageurs de 3^{me} classe de l'Allemagne et de la Belgique au train rapide n° 106 à destination de la France ; — 3^o des voyageurs de 3^{me} classe en provenance des stations situées en deça de Mons, au train rapide n° 170 à destination des gares françaises desservies par ce train.

Prévision d'un arrêt du train-tramway n° 1568 à Cuesmes pendant l'été.

Changement de l'horaire ou des points de départ et d'arrivée de plusieurs trains de voyageurs, en vue de mieux assurer la correspondance avec d'autres trains.

Services électriques.

A Kinkempois. — Installation d'un contact fixe d'essai des sifflets électromoteurs des locomotives sur l'une des voies de rentrée au dépôt des machines. — Contrôle électrique des aiguilles installées pour l'établissement d'un service local de marchandises.

A Flémalle-Haute. — Contrôle du nouveau signal d'arrêt vers Liège-Longdoz et enclenchement électrique de ce signal avec le sémaphore de la cabine n° 1. — Contrôle du signal carré vers Namur du poste Saxby n° 2 et enclenchement électrique de ce signal avec le sémaphore manœuvré de ce poste.

A Marchienne-Zône (Saint-Martin). — Extension des installations téléphoniques de cette gare et contrôle électrique des signaux et aiguilles manœuvrés de la nouvelle cabine Saxby n° 1. — Enclenchement électrique du sémaphore n° 145 avec les signaux d'arrêt dans les directions de Charleroy et d'Erquelines manœuvrés de la cabine n° 1. — Installation et relations téléphoniques et d'appareils électriques d'appel dans les bureaux de la division du matériel et de la traction.

A Lobbes. — Installation du téléphone entre le bureau télégraphique de la gare et la cabine n° 1.

A Frameries. — Contrôle électrique de la jonction 4-4 rattachée à la cabine Saxby n° 2. — Installation d'une relation téléphonique entre la gare et le poste Saxby n° 3 et entre la gare et les bureaux de la traction.

Service de l'éclairage.

Ougrée, Seraing, Val-Saint-Lambert. — Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au pétrole des voies et bâtiments.

Jemeppe. — Eclairage de la cour aux marchandises au moyen d'une lampe par incandescence au pétrole, système Washington.

Amélioration de l'éclairage au pétrole des gares de *Amay, Ampsin, Bas-Oha, Landelies, Fontaine-Valmont* et des quais des points d'arrêt de *Les Béguines, Espérance, Marihaye, Pont du Val-Saint-Lambert, Chemin de la Meuse, Chokier, Houx, Zone* et de *Jambe-de-Bois*.

Andenne. — Extension de l'éclairage au gaz (bec Auer) des quais.

Saint-Martin. — Extension de l'éclairage électrique des voies de la gare, des bureaux du service du matériel et de la traction. — Transformation des moteurs de l'usine électrique de cette gare dont la puissance a été augmentée, la distribution changée et rendue variable par le régulateur. Les dynamos de cette usine, qui étaient d'un type ancien, ont été remplacées par des dynamos plus modernes et d'un meilleur rendement.

Petit Matériel.

Livré des tableaux encadrés pour affiches illustrées aux gares de Kinkempois, Sclessin, Jemeppe, Flémalle-Haute, Statte, Bas-Oha, Sclaigneaux, Yvoir, Hastière, Labuissière. — Fourni une bicyclette à la gare de Val-Saint-Lambert pour la remise à domicile des télégrammes et exprès-postaux. — Aménagement du nouveau dortoir pour les agents des trains à la station de Namur. — Amélioration du mobilier de différentes gares.

Service de la signalisation et des enclenchements.

Fournitures de signaux « jalons-mires » avec lanternes aux gares de Longdoz, Kinkempois, Seraing, Val-Saint-Lambert, Tilleur, Jemeppe, Flémalle-Grande, Flémalle-Haute, Ampsin, Huy, Andenne, Dinant, Erquennes.

St-Martin. — Modification des signaux et enclenchements.

Frameries. — Manœuvre à distance d'une jonction, et revision des signaux et enclenchements. — Installation d'une manœuvre à ressort à l'aiguille 8 du poste 1. — Installation d'enclenchements système Bouré à la station de Flémalle-Grande et au raccordement des briqueteries de la Sambre à Lobbes. — Complément d'installation de serrures Bouré à Ampsin.

Service de la traction et du matériel.

Montage de réservoirs annexes aux réservoirs principaux du frein Westinghouse à 7 locomotives mixtes.

Montage de régulateurs de pression de frein Westinghouse à 9 locomotives mixtes. — Application de brosses de contact avec sifflets électro-automoteurs

à 6 locomotives à grande vitesse type Compound. — Application du frein à vide et à 4 sabots à 3 machines de fortes rampes. — Application du frein à vide à 4 machines à marchandises à 4 essieux. — Substitution du frein Westinghouse au frein à vide sur 3 machines tenders. — Application sur 4 machines tenders, des appareils pour le chauffage des voitures au moyen de la vapeur d'échappement. — Application sur 7 machines pour train-tramways d'une prise de vapeur avec tuyauterie pour le chauffage des voitures. — Application d'un abri-toiture à 4 machines à marchandises à 4 essieux.

Matériel de transport.

9 voitures mixtes 1^{re} et 2^e classe, 4 voitures mixtes 2^e et 3^e classe, 7 voitures de 3^e avec compartiment-fourgon, 4 voitures de 3^e classe, le tout à couloir et à lanterneaux, avec frein Westinghouse, intercommunication pneumatique et chauffage par thermosiphon, ont été construites en remplacement de voitures de l'ancien modèle dont la démolition est décidée. — Trois voitures de 3^e classe avec compartiment-fourgon ont été transformées en voitures de 3^e classe. — Trois voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classe à lanterneaux, ont été transformées en voitures de 3^e classe. — Application de l'intercommunication pneumatique à 19 voitures de 3^e classe. — Application de lampes sur les paliers de 10 voitures de 3^e classe pour trains légers. — Trois voitures de 1^{re} classe ont été transformées en voitures mixtes 1^{re} et 3^e classe. — Application du frein à vide à 3 fourgons 12 tonnes. — Substitution du frein Westinghouse au frein à vide sur 4 voitures mixtes 1^{re} et 3^e classe, 3 voitures mixtes 1^{re} et 3^e classe et 6 voitures de 3^e classe. — Application du chauffage au moyen de la vapeur d'échappement aux 13 voitures ci-dessus. — 13 wagons à bestiaux 10 tonnes, arrivés à la limite d'usure, ont été remplacés par un même nombre de wagons fermés et à bestiaux 10 tonnes. — La conduite du frein Westinghouse a été appliquée à 5 de ces véhicules. — 6 wagons à chevalet pour marbre en tranches, arrivés à la limite d'usure, ont été reconstruits dans un type amélioré. — 54 wagons fermés 10 tonnes, démolis pour vétusté, ont été remplacés par un même nombre de wagons fermés 10 tonnes, grande contenance. — Amélioration des boîtes à huile à 2,000 wagons 10 tonnes par substitution de dessus de boîte en acier aux dessus en fonte de coussinets garnis de métal blanc aux coussinets en bronze et de tampons graisseurs à guidage plus sûr.

Service des voies et travaux.

Longdoz. — Installation d'un troisième réservoir de 78 mètres cubes pour le service de l'alimentation d'eau. — Installation sur le quai de chargement d'un treuil de 6,000 kilos avec dispositif de traction pour les véhicules de grandes dimensions. — Remplacement du pont tournant de 13^m.50 par un autre de 17 mètres de diamètre.

Kinkempois. — Établissement d'un parc à charbon et d'un abri pour la locomobile de réserve du service de l'eau. — Installation d'un service de manutention mécanique de combustible et aménagement d'une nouvelle relation de voies entre la rotonde et l'atelier de montage.

Ougrée. — Modification de la distribution intérieure du bâtiment des voyageurs et construction d'un bureau de petite vitesse annexé à la halle.

Val-Saint-Lambert. — Allongement du quai à voyageurs de droite.

Tilleur. — Établissement d'un puits à eau potable.

Jemeppe. — Extension de l'empierrement de la cour des marchandises.

Engis et Amay. — Allongement du quai à voyageurs de droite.

Ampsin. — Établissement d'un raccordement pour relier les carrières et fours à chaux de M. Dumont-Wautier, avec les voies de la gare. — Allongement du quai à voyageurs de gauche et suppression d'une liaison.

Huy et Statte. — Installation d'une distribution d'eau potable.

Bas-Oha et Namèche. — Allongement du quai à voyageurs de gauche.

Beez. — Agrandissement du bâtiment des voyageurs, établissement d'une marquise et allongement du quai à voyageurs de droite.

Kil. 0 à 106. — Substitution de rails 45 kilos aux rails existants sur 10,281 mètres de voie. — Exécution de la première partie des travaux de déviation des voies principales entre Longdoz et Kinkempois, pour permettre la dérivation de l'Ourthe et allongement corrélatif du pont sur le canal de Luxembourg. — Établissement d'un point d'arrêt pour les trains de voyageurs à Hermeton-sur-Meuse. — Allongement des quais à voyageurs des points d'arrêt de l'Espérance, de Marihaye, du Chemin de la Meuse, de Chockier, de la Mallienne. — Agrandissement des maisons de gardes des passages à niveau n^{os} 49, 97 et 99. — Construction de cabinets d'aisances aux passages à niveau n^{os} 1, 49 et 97. — Construction de puits à eau potable aux passages à niveau n^{os} 8, 25, 52, 97 et 99. — Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses existantes aux passages à niveau n^{os} 27 (côté gauche), 6, 8, 14, 84, 89 et 125.

Marchienne-Zône. — Allongement du quai à voyageurs de la voie gauche.

Saint-Martin. — Modification des bureaux du service du matériel et de la traction. — Restauration des lanterneaux de l'atelier de montage. — Développement des voies.

Landelies. — Établissement d'un chemin d'accès à la cour aux marchandises. — Allongement du quai à voyageurs pour voie gauche.

Thuin. — Allongement des quais à voyageurs.

Lobbes. — Agrandissement du quai à bestiaux.

Fontaine-Valmont. — Allongement des quais à voyageurs.

Labuissière. — Substitution d'un pont à bascule de 30 tonnes avec appareil de calage. Allongement des quais à voyageurs. Agrandissement de la cour des voyageurs et réfection du trottoir longeant le bâtiment principal.

Solre-sur-Sambre. — Établissement d'un nouveau quai pour la voie gauche.

Erquelinnes. — Développement des installations du service local. Allongement du quai à voyageurs pour voie gauche.

Cuesmes. — Amélioration dans le bâtiment des voyageurs et sur le quai principal.

Frameries. — Amélioration du logement du chauffeur de l'usine hydraulique. Modification des quais belges.

Genly. — Allongement des quais.

Quévy. — Allongement des quais. Établissement d'une liaison de voie et substitution d'un pont à bascule.

Réseau. — Installation de volets aux portes et fenêtres des logements des gardes-barrières

TAVIERS A EMBRESIN.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de l'exploitant, pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, etc.

Réfection de 200 billes en chêne sur la voie principale et placement de 30 traverses métalliques.

Achat et mise en service d'une nouvelle chaudière de locomotive sortant des ateliers de Tubize.

Un wagon à marchandises de 10 tonnes a été mis hors d'usage dans le courant de cette année et remplacé par deux nouveaux wagons de 8 tonnes.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

Remplacement de 1,255 billes en chêne. — Ballastage de la voie, utilisé 750 tonnes cendrées. — Peinturage de tous les appareils et badigeonnage de tous les bâtiments du réseau. — Placement d'une barrière à bascule à la barrière n° 3. Goudronnage de la remise aux voitures.

Saint-Nicolas. — Restauration du bâtiment de la gare et dépendance. — Renouvellement et ballastage des voies secondaires conduisant vers les ateliers. — Clôture en vieilles billes depuis le bâtiment des ateliers jusqu'à la remise aux voitures.

Belcele. — Renouvellement et ballastage de la voie directe. — Réparation à la clôture de la station. — Placement d'une lampe Washington sur la cour aux marchandises.

Waesmunster. — Amélioration du quai à voyageurs. — Renouvellement et ballastage des voies secondaires. — Placement d'une lampe Washington sur la cour aux marchandises.

Sombeke. — Restauration à la clôture de la halte. — Projet de construction d'un cabinet d'aisance en briques.

Hamme. — Restauration complète du pavage de la cour aux marchandises et de la rampe de déchargement. — Placement d'une guérite en bois à l'excentrique de sortie vers Moerzeke.

Moerzeke. — Réparation à la clôture de la station. — Réparation au pavage de la cour aux marchandises. — Placement d'un poteau avec réverbère au gabarit.

Confection de huit bâches neuves. Grande réparation à la locomotive n° 4 (remplacement des tôles de fond du corps cylindrique, remplacement du foyer complet en cuivre et de la plaque tubulaire de la boîte à fumée). Placement sur la locomotive n° 3 d'un appareil (système Marin) avertissant le machiniste, à l'aide du sifflet, du passage d'un signal fermé. Transformation du wagon n° 34 en boxe. Renouvellement complet des caisses des wagons fermés n°s 55, 57, 59. Peinturage du matériel à voyageurs.



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	1,573,630,223 02
	à l'acquisition du matériel de traction et de transport, outillage des ateliers, etc., pour l'ensemble du réseau	432,390,684 97
	au rachat du matériel des compagnies	90,895,929 61
		523,486,614 58
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1). fr.		11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (ann. XXII et XXXII)		42,294,473 57
Recettes brutes de l'exploitation (ann. XII)		3,218,438,333 13
Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer (ann. XI)		6,102,275 08
Intérêts en compte-courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation et intérêts des soldes actifs accumulés		228,474,112 09
Ensemble (*) . . . fr.		7,605,816,672 28

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

(2) En défalquant de l'actif et du passif les intérêts réciproques s'élevant (actif fr. 228,474,112 09 — passif fr. 7,839,489 00) à fr. 220,634,623 09, le bilan se clôture au montant total de fr. 7,584,882,049 19

l'origine jusque fin 1903.

PASSIF.

		SOMMES TOTALES.
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement, de l'origine de l'exploitation à fin 1903. fr.		137,923,003 17
Reste à amortir ann. II et VII).		1,961,193,834 43
Capital utile, non compris l'amortissement indirect (1).		2,099,116,837 60
Intérêts et amortissement (ann. VII et VIII)		1,740,893,391 30
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes . . fr.		221,090,920 93
Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires en exécution d'un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, du 26 avril 1883, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885 (2). fr.		1,030,518 37
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière.		12,842,538 85
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)		3,100,633,100 47
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'Etat exploite les lignes.		7,850,489 00
Total du passif. fr.		7,187,039,796 79
Parachèvement sur compte d'exploitation. . . fr.		11,090,438 79
Pour balance	Approvisionnements en réserve dans les dépôts	42,291,475 37
	Soldes actifs accumulés (an. VIII et IX) en caisse, fin 1903.	141,437,340 01
	intérêts réciproques (3)	220,651,023 09
Ensemble . . . fr.		7,003,516,672 28

(1) Si l'on en déduit l'amortissement de fin 1902 (fr. 129,144,060.73), le capital utile soumis aux charges en 1903 est de fr. 1,969,972 776.87 (voir annexe VI).
(2) Voir page 6, renvoi (1).
(3) Voir page 5, renvoi (1).

ACTIF. N° II. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT de l'ensemble du réseau en

		COUT des LIGNES EXPLOITÉS et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et de parachèvement des lignes construites directement par l'État .		
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif fr.	139,614,863 44	
b) — en construction	20,918,705 91	494,805,449 08
c) Travaux en cours d'exécution	28,963,929 51	
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	5,367,949 09	
B. Capital de premier établissement des lignes construites a forfait, y compris leur parachèvement		
a) Lignes en exploitation fr.	456,009,124 10	
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	16,273,445 73	472,282,569 83
— en cours d'exécution.	"	
C. Capital correspondant aux lignes rachetées :		
a) Prix des lignes rachetées fr.	758,696,402 85	
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation.	105,761,456 78	867,533,019 50
— en cours d'exécution.	2,075,459 87	
D. Dépenses de parachèvement spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.		
{ travaux livrés à l'exploitation.	8,724,595 42	8,724,595 42
{ — en cours d'exécution.	"	
E. Intérêts intercalaires des capitaux		
a) Lignes en exploitation fr.	21,623,179 88	26,426,126 35
b) — et travaux en cours d'exécution	4,802,946 47	
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité signaux, excéntriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc		
		53,201,186 43
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier et frais de bureau, etc		
		14,725,966 69
H. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc		
{ Commande par l'État . . fr.	432,590,684 97	
{ Repris aux compagnies . .	90,895,929 61	523,486,614 58
Total du capital de premier établissement fr.		2,161,215,528 48

exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1903. PASSIF.

			CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Dotation pour l'amortissement des CAPITAUX UTILES	{	ramenés à une échéance commune pour toute la période antérieure à l'exercice 1901 fr. 437,349,024 24	137,923,003 47
		correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation en 1901, en 1902 et en 1903 (constructions et acquisitions nouvelles). fr. 573,978 93	
Amortissements indirects.	{	1° à l'intervention du Département des Finances : jusqu'au 31 décembre 1902 fr. 4,096,647 51 pour l'exercice 1903 83,017 07	(1) 5,367,949 07
		2° transfert de bâtiments aux administrations des postes et des télégraphes jusqu'au 31 décembre 1902 338,525 49	
		pendant l'année 1903. 99,607 20	
		Participation des villes dans divers travaux 391,481 88	
	{	Travaux abandonnés. { Auvers à Tilbourg 278,449 44	
		{ Wavre à Jodoigne 78,521 40	
		Ensemble des amortissements fr. 443,290,952 26	(2)
		Lignes en exploitation y compris les intérêts intercalaires y relatifs	1,961,193,834 43
Reste à amortir pour	{	Lignes en construction fr. 20,918,705 94	51,957,705 32
		Travaux d'extension en cours d'exécution. 31,039,089 38	
			56,760,711 79
	{	Intérêts { des lignes en construction . . 2,145,183 16 intercalaires { des travaux en cours d'exécution 2,657,761 31	4,802,946 47
Total égal à l'actif . . fr.			2,161,245,528 48

(1) Cette somme est déduite, annexe XIV, pour établir le *capital utile* entré dans le domaine exploité.

(2) En y ajoutant fr. 137,923,003 47 d'amortissement (ann. I), on obtient fr. 2,099,416,837-60, montant du *capital utile*.

0011.

N° III. — COMPTE DES RECETTES ET DES

Dépenses budgétaires et crédits supplémentaires de 1903.	Services communs.	fr. 2,834,476 »	
	Voies et travaux {	entretien, surveillance, etc.	26,327,810 44
		construction de lignes et travaux	303,948 89
	Traction et matériel	66,845,590 »	433,747,444 »
	Exploitation.	34,840,767 »	
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	2,624,852 »	
	Crédits supplémentaires pour exercices clos et périmés	897,605 »	
	Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1902 et les dépenses effectives de cet exercice, arrêtées conformément à la loi de comptabilité de l'État, le 31 octobre de l'exercice suivant (135,812,930 — 435,705,941-70), soit en moins (voir annexe V).	106,988 30	790,616 70
		Ensemble	434,538,060 70
	A déduire :		
	Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme liquidée à charge du budget, mais incombant au capital		303,948 89
		Reste.	434,234,111 81
	Balance : recettes nettes de l'exploitation (voir page 4 et ann. VIII)		90,927,351 50
		Fr.	225,161,463 31

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité	du chef de la dette unifiée au 31 décembre 1900 (Ann. XIX du compte-rendu de 1901.) . . .	Intérêts. fr. 51,044,564 34	62,468,609 54	67,007,887 55
		Amortissement fr. 8,454,048 23		
	et des capitaux dépensés en 1901, 1902 et 1903	Intérêts. » 4,244,383 80	4,539,278 01	
		Amortissement. 324,894 24		
	Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	fr. 4,787,841 97		(1) 5,007,441 97
	Loyer annuel pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale	fr. 219,600 »		
	Intérêts du loyer et des parts de recettes liquidées annuellement par le Trésor, soit, eu égard au temps	fr.		75,444 63
		Total du débit.	fr.	72,090,441 45
Solde pour balance . . .	{	Encaisse, toutes dépenses et charges assumées par le compte d'exploitation (2).	fr. 444,437,340 01	368,071,963 43
		Intérêts réciproques (3)	fr. 220,634,623 09	
			Fr.	437,462,404 28

(1) Voir annexe VIII

(2) Voir page 4.

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

DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercice 1903.

AVOIR

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs	fr. 72,481,916 33	
	Tickets d'entrée dans les stations	241,664 20	
	Bagages	1,998,838 54	
	Petites marchandises	15,023,826 95	
	Grosses marchandises	129,192,481 35	224,881,912 »
	Finances	383,959 80	
	Équipages	96,211 98	
	Chevaux et bestiaux	2,387,587 12	
	Produits extraordinaires	3,375,725 76	
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)			279,551 31
Fr.			225,161,463 31

Exercice 1903. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1902 . . .	de l'encaisse de l'exploitation	fr. 125,525,318 06	333,246,652 81
	des intérêts réciproques	» 209,721,331 76	
Recettes nettes de l'exploitation, sur lesquelles sont prélevées les charges du capital (voir p. 4 et annexe VIII).			fr. 85,919,909 53
Sommes prélevées sur les recettes brutes, par le Trésor, pour liquider le loyer et les parts de recettes dus aux sociétés.			fr. 5,007,441 97
Intérêts de ces sommes			fr. 75,141 63
Intérêts des soldes actifs accumulés et intérêts en compte courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation			fr. 40,913,288 34
Total			fr. 437,162,404 28

N° V. — COMPARAISON DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1903 et 1902.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		Année 1905.			Année 1902.	
		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 . . .	551,453	"	551,453	571,524	571,673 81
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	459,417	"	459,417	465,832	465,832 "
	Matériel et fournitures de bureau . . .	892,000	"	892,000	877,040	878,794 99
	Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central belge . . .	82,000	"	82,000	88,000	88,000 "
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'admini- stration (part du chemin de fer) . . .	898,840	"	898,840	824,749	800,814 "
	Secours aux ouvriers	149,865	"	149,865	149,926	149,926 31
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	91,543	"	91,543	139,031	129,030 79
	Conférences des chemins de fer belges et conférences interna- tionales	9,658	"	9,658	14,165	12,657 81
		2,831,476	"	2,831,476	2,830,587	2,796,749 51
		(*) 303,948 89	"	(*) 303,948 89	2,223,936 30	2,223,761 03
Voies et travaux.	Traitements et { entretien . . .	2,262,776	"	2,262,776 41	2,223,936 30	2,223,761 03
	indemnités. { construction . . .	(*) 303,948 89	"	(*) 303,948 89	293,363 64	293,363 64
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	7,543,000	"	7,543,000	7,552,255	7,552,255 "
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	6,300,000	21,624	6,321,624	6,185,769	6,159,110 58
	Travaux d'entretien et d'amélio- ration	10,222,034	12,211	10,234,245	11,220,652	11,183,366 79
Traction et matériel.		26,631,759	36,838	26,668,597	27,481,976	27,413,857 04
	Traitements et indemnités . . .	2,658,526	"	2,658,526	2,591,800	2,589,439 38
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	22,835,000	"	22,835,000	22,020,000	22,019,991 "
	Primes d'économie et de régularité . . .	1,225,164	"	1,225,164	1,169,839	1,169,517 78
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	19,225,000	"	19,225,000	18,126,694	18,126,694 40
	Entretien et renouvellement du matériel	20,901,900	22,516	20,924,416	23,226,900	23,137,470 26
		66,815,590	22,546	66,868,136	67,435,231	67,012,815 82
Exploitation	Traitements et indemnités . . .	14,706,382	"	14,706,382	14,477,600	14,476,261 06
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, camionnage	12,381,835	"	12,381,835	12,084,861	12,081,812 15
	Primes pour encourager la marche régulière des convois	617,850	"	617,850	601,016	600,828 4
	Frais d'exploitation	3,725,000	8,000	3,733,000	3,745,540	3,722,049 33
	Publicité commerciale	258,900	224	259,124	272,243	271,462 06
	Pertes et avaries	3,115,800	830,000	3,945,800	4,518,113	4,516,743 24
	Primes (constatations de fausses déclarations)	5,000	"	5,000	5,000	4,952 25
		34,810,767	838,224	35,648,991	35,731,373	35,704,408 54
Perception des recettes et contrôles	Traitements et indemnités . . .	2,453,051	"	2,453,051	2,461,600	2,461,530 55
	Salaires des agents payés à la tâche à la journée ou par mois . . .	171,801	"	171,801	169,161	169,161 "
		2,624,852	"	2,624,852	2,630,761	2,630,691 55
Divers		"	"	"	"	(1) 117,719 34
Ensemble		133,747,344	897,604	134,644,948	135,812,930	135,705,941 70
A soustraire (Voir ci-contre) fr.		106,988 30			— 106,988,30	
(*) Report au capital		303,948 89		410,937,19		
Soit approximativement pour l'exercice 1903				134,234,111 81		

(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 III.)

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

(3) Cette somme se décompose comme suit:

a) Intérêts judiciaires dus à la société des charbonnages de l'Esperance (crédit supplémentaire rattaché à l'article 57 (dépenses imprévues), loi du 12 août 1903) fr. 10,089 78

b) Taxes afférentes aux transports en service sur la ligne de Braine-le-Comte à Gand, y compris les intérêts judiciaires (crédit supplémentaire, loi du 1 août 1899) 102,048 56

c) Intérêts d'une somme remboursée à la compagnie du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand, à titre de reliquat de ses parts de recettes, crédit supplémentaire, loi du 1 août 1900) 5,581 20

Total . . . 117,719 54

N° VI. — Détermination du CAPITAL UTILE. base des charges en 1905.

Montant du capital de premier établissement fin 1905 (Voir annexe II). . . . fr.	2,161,245,528 48	Capital utile clôturant les écritures de 1902, déduction faite des amortis- sements directs effectués (fr. 129,144,060-75) (V. ann. I de 1902). fr.	1,911,986,897.11
A DÉDUIRE :		A AJOUTER :	
A. Les amortissements directs fin 1902 (V. ann. I de 1902). fr. 129,144,060 75		A. Pour la section de Dorinne-Durnal à Evrehailles- Bauche livrée à l'exploitation le 1 ^{er} mai 1905. . . . fr.	1,812,851 55
B. Les dépenses pour li- gnes en construc- tion (1) fr.	20,918,705 94	B. Pour travaux mis à fruit dans le courant de l'année 1905. fr.	7,566,985 57
C. Les dépenses pour tra- vaux en cours d'exécu- tion (1) fr.	51,059,089 58	C. Intérêts intercalaires y relatifs fr.	755,272 90
D. Les intérêts interca- laires relatifs aux dé- penses reprises sous les litt. B et C. (Fr. 2,143,185-16 + 2,637,761-51) (1) . . fr.	4,802,946 47	D. Voies de garage, installations diverses, matériel fixe de la voie, etc. fr.	10,451,592 74
E. Les aliénations d'im- meubles, subsides de villes, etc. (V. ann. II) fr.	3,567,949 09	E. Matériel de traction et de transport, machines et outillage des ateliers, etc. fr.	57,550,034 60
fr. —————	191,272,751 61	F. Traitements transférés du budget de l'exploitation (V. annexes III et V) fr.	505,948 89
		fr. 58,200,504 05	
		A DÉDUIRE :	
		Les amortissements indirects de 1905 (fr. 83,017-07 + 99,607-20) (V. ann. II) fr.	184,624,27
CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1905. fr.	1,969,972,776 87	Reste fr. —————	58,015,879 76
		CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1905. fr.	1,969,972,776 87

(1) Voir page 13.

N° VII. — Détermination des charges financières des CAPITAUX UTILES depuis l'origine. jusque fin 1903.

Périodes et années. 1	CAPITAUX UTILES livrés à l'exploitation depuis 1835 jusque fin 1903.		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	759,739,585 88	759,739,585 88	45,690,992 21	45,690,992 21	1,213,299,182 25
1887 à 1896	225,914,778 62	1,484,904,953 08	448,110,681 19	1,207,850,267 07	42,925,685 57	88,614,675 58	1,598,290,277 50
1897 à 1900	444,475,400 04	1,929,380,353 12	224,845,592 51	1,492,695,859 58	26,405,755 53	112,718,410 95	1,816,661,942 19
1901	55 764,656 85	1,985,145,009 95	55,506,528 12	1,488,002,187 50	8,029,585 98	120,747,796 91	1,862,597,215 04
1902	57,955,947 89	2,041,100,957 84	56,741,255 61	1,544,745,445 11	8,596,265 82	129,144,060 75	1,911,956,897 11
1903	58,013,879 76	2,099,116,837 60	58,228,945 11	1,602,972,388 22	8,778,942 44	157,925,005 17	1 961,195,854 45
	2,099,116,857 60		1,602,972,588 22		157,925,005 17		
	Montant des amortissements (col. 6). . .		157,925,005 17	Restant à amortir (col. 8)	1,961,195,854 45		
	Total des charges financières. . .		1,740,895,591 59	Total égal au capital utile (col. 2).	2,099,116,857 60		

(1) Pour les résultats *annuels* des périodes de 1835 à 1886, de 1887 à 1896 et de 1897 à 1900, consulter l'annexe n° VIII.

(2) Les intérêts ont été établis au taux de 4 % pour la première de ces périodes, de 3 1/2 % pour la seconde, de 3 1/4 % pour la troisième et de 5 p. %, à partir de 1901.

N° VIII. — *Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par
l'État, depuis 1835 jusqu'à fin 1905.* — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

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

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.)	CAPITAL UTILIS.	RECETTES brutes y compris les produits divers encaissés par les domaines.	A DÉCIRE parts des sociétés.	RESTE.	DÉPENSES d'exploitation.	EXCÉDENT ou recettes nettes.	CHARGES FINAN DES CAPITAUX	
								Intérêts.	Dotation pour amortisse- ment.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	13.5	1,952,224 70	269,362 50	"	269,362 50	168,847 45	100,515 06	32,533 49	982 52
1836	35.7	5,939,077 03	825,594 01	"	825,594 01	431,135 07	394,458 34	132,307 74	4,029 03
1837	90.8	18,695,753 32	1,417,875 18	"	1,417,875 18	1,189,988 72	227,886 46	398,152 76	12,228 25
1838	202.6	36,524,192 59	3,098,267 60	"	3,098,267 60	2,768,616 64	329,651 02	1,014,857 20	31,361 41
1839	273.3	51,024,163 40	4,282,886 86	"	4,282,886 86	3,082,991 23	1,199,895 63	1,571,717 24	49,458 86
1840	324.7	63,647,399 17	5,335,016 38	"	5,335,016 38	3,077,094 08	2,257,922 30	2,150,650 61	69,501 73
1841	340.5	77,380,100 65	6,251,809 09	"	6,251,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,592,583 89	85,187 72
1842	394.5	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
1843	445.3	132,086,019 83	9,028,821 87	"	9,028,821 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4,495,448 06	150,968 24
1844	559.8	149,326,313 54	11,217,460 75	"	11,217,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,691,385 61	193,292 25
1845	559.8	154,221,233 52	12,420,850 21	"	12,420,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	5,958,889 18	209,313 69
1846	559.8	160,578,230 91	13,599,571 22	"	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,156,414 87	223,923 69
1847	569.6	164,522,537 65	14,776,389 32	46,168 32	14,730,221 00	9,501,485 42	5,228,534 36	6,389,879 44	240,200 33
1848	594.9	167,775,138 13	12,302,626 29	149,890 58	12,152,735 71	8,857,512 47	3,295,423 24	6,549,820 98	254,927 78
1849	621.6	170,631,915 59	13,291,528 53	305,510 87	12,986,017 66	8,164,106 73	4,821,910 93	6,666,316 89	268,950 02
1850	624.6	171,520,915 71	15,106,596 54	388,155 61	14,718,440 93	9,194,867 39	5,523,573 54	6,756,331 25	282,750 71
1851	621.6	172,044,229 41	16,338,291 49	402,976 40	15,935,315 09	8,008,922 94	7,326,392 15	6,777,750 11	295,042 91
1852	621.6	173,095,717 05	17,408,068 15	424,031 15	16,984,037 00	8,485,317 18	8,488,719 82	6,786,905 84	307,483 46
1853	611.4	174,222,381 79	19,745,912 06	607,760 64	19,138,151 42	10,013,390 08	9,124,791 34	6,820,956 28	321,099 86
1854	636.6	177,893,526 16	22,749,574 52	893,853 64	21,845,720 88	11,292,448 49	10,536,272 39	6,873,477 62	335,999 91
1855	652.4	182,813,738 60	24,623,943 11	1,201,437 75	23,422,505 36	13,058,256 70	10,364,248 66	7,046,592 68	355,072 76
1856	713.1	184,707,961 65	24,705,088 82	1,424,423 99	23,280,664 83	14,018,288 67	9,262,376 25	7,199,685 03	374,326 92
1857	744.6	202,775,799 78	25,598,944 74	1,599,050 71	24,099,894 03	14,520,858 79	9,569,035 24	7,972,108 49	412,407 82
1858	745.7	205,887,857 34	27,380,866 31	1,683,006 08	25,697,860 23	14,991,971 94	10,705,888 29	7,986,487 "	430,503 02
1859	745.7	206,583,850 08	28,177,569 10	1,767,652 77	26,409,906 33	16,505,769 13	11,904,147 20	8,044,501 01	449,998 48
1860	747.2	238,920,461 41	29,635,919 55	1,800,374 68	27,835,544 87	14,272,624 50	13,612,920 37	8,044,748 50	468,545 46
1861	748.6	213,715,416 59	33,733,191 66	1,900,516 15	31,742,675 51	15,363,895 81	16,378,779 70	8,137,531 79	490,654 26
1862	748.6	219,812,355 65	32,661,721 37	2,000,041 10	30,660,780 27	15,208,556 36	15,452,223 91	8,304,849 "	515,024 94
1863	748.6	225,934,207 69	33,976,414 31	2,147,171 22	31,820,243 09	15,782,993 70	16,046,279 39	8,569,436 92	545,173 69
1864	748.6	226,918,013 19	36,320,916 00	2,357,471 18	33,972,445 72	17,372,116 15	16,600,329 57	8,731,218 39	562,524 15
1865	748.2	235,993,151 17	38,425,646 98	2,480,408 34	35,913,218 61	19,701,285 54	16,181,953 10	8,919,414 50	599,326 53
1866	789.8	245,125,451 90	38,306,936 "	3,080,420 11	35,226,515 89	21,400,115 07	11,826,400 82	9,166,665 92	631,488 85
1867	812.7	257,608,356 51	40,166,558 67	3,372,306 88	36,794,251 79	24,241,467 65	12,552,844 14	9,806,030 76	676,825 94
1868	862.7	258,344,542 51	41,987,823 56	3,671,291 68	38,316,531 88	24,074,064 05	14,242,467 83	9,916,579 72	708,044 17
1869	862.1	261,362,731 06	43,509,529 63	3,562,505 18	39,946,934 47	24,680,372 77	15,266,561 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	769,306 26
1871	1,422.2	308,210,585 10	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	1,449.6	313,615,022 69	69,837,276 50	10,135,342 14	59,701,934 36	42,628,106 65	17,073,827 71	12,168,512 51	902,142 13
1873	1,871.1	377,542,607 28	85,575,951 84	11,433,325 51	74,142,630 33	62,957,378 71	11,585,260 62	19,298,408 30	1,154,595 56
1874	1,925.1	575,865,946 60	87,286,542 19	11,414,315 02	75,872,227 17	60,575,364 97	15,296,863 10	21,308,246 05	1,262,858 45
1875	1,966.5	591,703,546 93	89,295,936 59	11,740,308 20	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	10,534,783 75	80,094,875 51	57,946,882 91	22,147,989 60	24,563,031 44	1,470,608 78
1877	2,144.7	802,629,346 02	90,413,361 83	3,761,085 10	86,651,676 73	55,436,139 29	31,215,537 44	34,218,570 04	1,818,867 81
1878	2,435.3	937,241,958 58	95,795,893 60	3,981,453 63	91,831,409 97	57,735,136 43	34,096,273 54	35,958,616 86	2,008,434 27
1879	2,562.0	989,881,567 29	100,190,670 31	4,120,424 41	96,070,445 92	59,446,768 82	36,623,677 10	37,311,413 "	2,069,960 82
1880	2,724.0	1,055,404,494 22	113,874,074 41	5,004,122 39	108,869,932 02	68,657,314 40	40,212,617 62	39,531,761 30	2,222,294 42
1881	2,869.5	1,116,561,922 71	113,497,485 96	5,205,263 19	108,281,223 77	71,664,554 85	36,616,668 92	42,085,242 95	2,303,103 56
1882	3,004.0	1,183,536,539 34	119,316,432 78	4,710,746 28	114,635,686 50	74,608,908 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	4,933,321 21	117,015,418 56	73,421,071 37	43,594,347 10	46,278,293 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	2,584,417 14
1885	3,173.1	1,240,682,765 15	119,773,905 23	5,020,958 44	114,752,907 79	70,054,673 50	44,698,234 29	48,018,920 56	2,995,624 48
1886	3,193.9	1,258,910,174 46	116,529,501 66	4,724,282 90	111,805,126 76	55,916,550 15	45,888,575 61	48,401,847 99	3,131,712 39
1887	3,216.6	1,269,502,741 20	124,137,746 12	4,712,696 85	119,425,049 24	66,689,605 26	52,735,443 98	47,656,401 15	3,535,984 89
1888	3,226.8	1,283,043,016 "	131,612,616 45	4,613,409 12	126,969,117 33	69,971,328 50	56,997,768 63	42,929,163 75	3,678,530 07
1889	3,235.4	1,299,297,353 20	136,920,081 34	4,886,353 01	132,033,730 73	74,714,532 50	57,319,197 93	47,334,239 39	3,831,501 10
1890	3,248.6	1,321,773,350 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 65
1891	3,260.4	1,341,245,013 04	142,816,555 82	5,153,667 91	137,662,487 91	84,224,514 76	53,438,373 15	44,387,156 83	4,160,474 16
1892	3,275.8	1,358,999,586 19	140,026,449 80	4,995,228 91	135,031,120 89	82,480,428 76	52,550,692 13	44,975,611 71	4,350,783 21
1893	3,278.7	1,368,276,626 79	145,609,996 7	5,289,256 27	140,320,739 50	81,593,514 69	58,727,225 11	45,232,401 51	4,523,675 48
1894	3,288.6	1,392,564,084 37	152,974,889 18	5,299,397 30	147,675,491 88	86,537,469 39	61,138,022 49	45,736,040 23	4,713,360 41
1895	3,298.8	1,413,067,543 56	154,467,350 51	5,303,113 95	149,164,236 53	90,436,312 18	58,727,924 35	46,236,244 57	4,909,833 04
1896	3,302.1	1,484,901,953 08	162,931,764 89	5,509,090 33	157,422,084 53	91,557,285 30	65,864,799 23	48,813,317 03	5,211,682 36
1897	3,391.6	1,768,731,351 66	188,117,185 83	5,721,068 07	182,414,117 76	109,904,349 56	72,509,768 20	54,668,701 97	6,109,683 27
1898	4,003.9	1,810,431,558 42	191,544,178 70	5,310,183 56	186,244,045 14	112,902,678 62	73,341,366 52	55,147,855 62	6,348,813 98
1899	4,039.6	1,856,486,327 61	201,229,218 83	5,749,948 14	195,479,270 69	118,001,068 69	76,818,182 10	59,543,211 04	6,650,835 65
1900	4,060.1	1,929,380,333 12	209,194,311 31	4,945,448 56	204,248,852 78	140,428,101 93	63,820,750 85	58,485,732 78	6,995,082 44
1901	4,048.5	1,983,145,009 97	207,769,557 31	4,815,169 56	202,933,320 75	130,587,582 83	63,365,807 90	55,376,328 12	8,029,385 98
1902	4,049.3	2,011,109,957 84	215,465,647 22	4,582,991 73	210,582,656 49	135,473,385 65	75,104,266 93	56,741,255 61	8,395,263 82
1903	4,033.0	2,099,116,837 60	225,161,403 31	5,007,441 97	220,154,021 34	131,234,111 81	(2) 85,919,909 53	58,228,945 11	8,732,422 44
(1)									
			1,224,510,810 23	238,572,978 33	4,985,967,831 00	3,100,635,100 47	1,885,332,731 43	1,602,972,388 22	137,923,003 17
								1,740,895,391 39	

(1) Si l'on en déduit l'amortissement de fin 1902 (fr. 123,144,080 73), le capital utile soumis aux charges en 1901 est de fr. 1,069,972,776 87 (Voir Ann. VI).

(2) Pour obtenir la somme de fr.

par l'État, depuis 1835 jusque fin 1903. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

CIÈRES UTILIS.		SOLDES DE CAISSE				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	"	82 68	1835
136,336 77	169,852 78	258,121 57	"	325,120 62	"	52 22	1836
410,381 01	580,233 79	"	182,491 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 81	51,799 06	"	"	913,425 03	57 47	1840
2,677,871 61	8,151,652 45	"	885,450 47	"	1,898,875 50	71 15	1841
3,434,285 50	11,585,937 95	"	411,897 32	"	2,220,772 82	59 71	1842
4,646,416 30	16,232,354 25	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	59 73	1843
5,854,677 89	22,117,032 14	"	614,241 17	"	3,846,465 94	53 14	1844
6,168,202 87	26,285,236 01	"	53,637 81	"	3,890,103 75	50 07	1845
6,380,338 56	31,665,573 57	65,953 88	"	"	3,831,149 87	52 14	1846
6,630,079 77	41,295,653 34	"	1,401,515 41	"	5,235,695 28	61 36	1847
6,801,754 76	48,100,408 10	"	3,509,331 52	"	8,745,026 80	69 93	1848
6,935,265 91	55,035,674 01	"	2,113,354 08	"	10,858,381 76	60 07	1849
7,039,081 96	62,074,755 97	"	1,515,508 42	"	12,373,890 20	59 88	1850
7,072,793 02	69,147,548 99	253,599 13	"	"	12,120,291 07	51 24	1851
7,094,389 30	76,241,938 29	1,391,330 52	"	"	10,725,960 55	47 42	1852
7,142,036 14	83,383,994 43	1,982,735 29	"	"	8,743,225 35	49 55	1853
7,209,477 53	90,593,471 06	3,340,794 86	"	"	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	"	"	1,363,482 97	57 99	1856
8,384,516 31	113,953,665 66	1,181,488 93	"	"	180,991 04	51 44	1857
8,416,990 02	122,370,655 68	2,318,838 27	"	2,137,814 23	"	53 15	1858
8,491,537 49	130,865,213 17	3,409,589 71	"	3,547,433 91	"	49 97	1859
8,513,293 96	139,378,507 13	5,090,626 41	"	10,647,060 25	"	47 48	1860
8,628,186 05	148,000,693 18	7,750,593 65	"	18,397,634 "	"	44 88	1861
8,820,773 91	156,827,467 12	6,631,449 97	"	25,020,103 97	"	45 70	1862
9,114,610 61	165,942,077 73	6,931,668 78	"	31,960,772 75	"	45 99	1863
9,293,742 54	175,235,820 27	7,306,587 03	"	39,267,359 78	"	47 58	1864
9,518,741 03	184,751,561 30	6,663,212 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	205,086,172 77	2,069,387 41	"	50,025,205 31	"	60 08	1867
10,621,623 89	215,660,796 66	3,617,813 94	"	53,646,049 28	"	57 16	1868
10,656,463 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	"	56 49	1870
12,290,035 05	249,381,580 65	10,429,049 89	"	73,908,348 11	"	52 27	1871
13,070,654 61	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 91	"	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 58	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	"	4,821,500 41	48,318,130 93	"	61 09	1877
37,967,051 13	429,316,945 06	"	3,870,777 59	44,477,353 31	"	60 04	1878
39,381,403 82	468,726,348 88	"	2,757,726 72	41,719,626 62	"	58 89	1879
41,754,055 72	510,482,404 60	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"	59 89	1880
44,478,346 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	25,115,698 73	"	62 42	1882
48,796,707 39	650,792,768 88	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"	59 94	1883
50,059,663 79	700,882,432 67	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"	59 49	1884
51,014,545 04	751,696,977 71	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"	58 35	1885
51,533,600 38	803,430,578 09	"	5,645,024 77	1,392,537 01	"	56 66	1886
46,192,388 04	849,622,964 13	6,543,057 94	"	7,035,591 95	"	53 72	1887
46,607,693 82	896,230,657 95	10,390,095 01	"	18,325,689 96	"	53 16	1888
47,168,740 49	943,399,398 44	10,150,457 44	"	28,476,147 49	"	54 57	1889
47,805,730 67	991,203,129 11	4,321,449 41	"	32,800,596 81	"	59 50	1890
48,556,690 99	1,039,761,790 10	4,881,712 16	"	37,682,308 97	"	58 97	1891
49,326,397 92	1,089,088,188 02	3,224,294 21	"	40,900,603 18	"	58 90	1892
49,756,076 99	1,138,841,265 01	8,971,148 12	"	49,877,751 39	"	56 04	1893
50,440,400 64	1,189,293,665 05	10,658,621 85	"	60,566,373 15	"	56 57	1894
51,146,077 61	1,240,439,743 20	7,591,646 74	"	68,148,219 69	"	58 55	1895
54,025,199 39	1,294,404,942 05	11,839,599 86	"	79,987,819 75	"	56 26	1896
60,778,475 21	1,355,243,417 89	11,731,292 6	"	91,719,112 71	"	58 79	1897
61,496,469 61	1,416,739,887 50	11,844,896 91	"	103,564,009 62	"	59 13	1898
63,193,567 59	1,479,933,455 69	13,624,614 51	"	117,188,624 13	"	58 97	1899
65,480,815 22	1,545,414,270 81	"	1,660,147 37	115,528,476 76	"	67 13	1900
63,335,714 10	1,608,749,981 41	30,093 80	"	115,558,570 56	"	67 18	1901
65,137,619 43	1,673,887,503 84	9,066,747,50	"	125,525,318 06	"	62 88	1902
67,007,887 55	1,749,895,391 39	18,912,021 98	"	144,437,340 01	"	59 62	1903
1,740,895,391 39		235,433,236 24	90,995,896 20				
		144,437,340 01					

N° IX — INTÉRÊTS AVEC LE BANQUIER (*Trésor*) des soldes annuels, et en compte-courant
y compris les pensions servis à charge du budget de la dette publique

ANNÉES.	Soldes effectifs d'après les Bilans, toutes dépenses et charges liquidées. (Voir annexe n° VIII.)				POUR MÉMOIRE. — Intérêts réciproques et en compte-courant avec le trésor.			
	Annuels		Accumulés.		Annuels.		Accumulés.	
	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1833.	66,999 06	"	66,999 05	"	2,010 30	"	2,010 30	"
1836	258,121 57	"	325,120 62	"	10,649 54	"	12,630 81	"
1837.	"	182,494 55	142,626 01	"	18,088 95	"	30,728 79	"
1838.	"	710,567 50	"	573,941 52	13,527 21	"	41,256 "	"
1839	"	421,293 47	"	695,224 99	2,810 43	"	47,046 43	"
1840	51,799 96	"	"	943,425 03	7,632 71	"	54,699 14	"
1841	"	605,450 47	"	1,808,875 50	699 39	"	55,398 53	"
1842	"	411,897 32	"	2,220,772 82	"	9,691 52	15,707 21	"
1843	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	"	14,303 27	31,403 94	"
1844	"	614,244 17	"	3,846,465 94	"	22,625 64	8,778 30	"
1845	"	63,637 81	"	3,900,103 75	"	31,235 92	"	22,457 62
1846	65,953 88	"	"	3,634,149 87	"	28,038 11	"	60,495 73
1847	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28	"	50,464 50	"	100 969 32
1848	"	3,509,331 52	"	8,745,025 80	"	146,233 72	"	247,194 04
1849	"	2,113,354 98	"	10,658,361 78	"	260,414 14	"	507,638 16
1850	"	1,515,508 42	"	12,373,890 20	"	340,637 08	"	848,295 21
1851	253,599 13	"	"	12,120,291 07	"	378,807 99	"	1,227,193 25
1852	1,394,330 52	"	"	10,725,960 55	"	360 676 57	"	1,587,669 82
1853	1,982,735 20	"	"	8,743,215 35	"	304,965 33	"	1,892,855 13
1854	3,346 794 86	"	"	5,396,430 49	"	206,536 95	"	2,099,392 50
1855	2,962,581 22	"	"	2,413,847 27	"	81,932 06	"	2,161,341 16
1856	1,068,464 30	"	"	1,365,482 97	623 92	"	"	2,180,520 24
1857	1,184,488 93	"	"	180,994 03	62,305 12	"	"	2,118,125 12
1858	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"	136,376 22	"	"	1,981,748 90
1859	3,400,560 71	"	5,547,433 01	"	257,701 18	"	"	1,724,047 72
1860	5 099,028 41	"	10,647,060 35	"	437,776 77	"	"	1,286,270 95
1861.	7,750,593 65	"	18,347,654 "	"	715,290 23	"	"	570,980 72
1862.	6,611,449 59	"	25,029,103 97	"	1,031,213 71	"	467,132 99	"
1863.	8,931,068 78	"	31,960,772 75	"	1,352,730 35	"	1,815,963 34	"
1864	7,306,537 03	"	39,267,359 78	"	1,695,815 78	"	3,511,579 12	"
1865	6,683,212 07	"	45,930,571 85	"	2,040,627 16	"	5,558,206 28	"
1866	2,028,246 03	"	47,938,817 90	"	2,311,398 14	"	7,869,604 42	"
1867.	2,060,387 44	"	50,028,205 36	"	2,499,351 63	"	10,368,956 05	"
1868	3,617,843 94	"	53,648,049 28	"	2,715,654 28	"	13,084,610 33	"
1869.	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"	2,955 230 79	"	16,069,841 12	"
1870.	5,223,150,91	"	63,470,298 22	"	3,298,854 10	"	19,368,694 22	"
1871.	10,429,040 89	"	73,908,346 11	"	3,825,927 76	"	23,194,621 98	"
1872.	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"	4,280,703 47	"	27,485,325 45	"
1873	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"	4,520,011 04	"	32,005,356 53	"
1874.	"	7,274,241 40	61,769,536 54	"	4,415,070 88	"	36,420,427 41	"
1875	"	4,212,954 58	57,056,581 96	"	4,377,518 43	"	40,797,945 84	"
1876	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"	4,497,046 61	"	45,204,992 45	"
1877	"	4,821,900 41	48,748,130 83	"	4 516,052 64	"	49,741,045 09	"
1878.	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"	4,577,620 01	"	54,318,665 10	"
1879	"	2,757,726 72	41,719,626 62	"	4,650,375 38	"	58,969,010 48	"
1880	"	1,641,418 10	40,178,208 52	"	4,798,967 38	"	63,768,007 86	"
1881	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"	4,850,450 82	"	68,618,458 68	"
1882	"	7,208,532 20	25,115,998 73	"	4,759,422 17	"	73,368,880 85	"
1883	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"	4,674,882 92	"	78,043,763 77	"
1884	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"	4,635,487 95	"	82,679,251 72	"
1885	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"	4,597,590 20	"	87,246,841 92	"
1886	"	5 615,024 77	1,392,337 01	"	4,507,262 62	"	91,754,104 54	"
1887	6,543,057 94	"	7,935,694 95	"	4,057,074 21	"	95 811,778 75	"
1888	10,390,095 01	"	18,325,689 06	"	4,499,345 20	"	100,311,121 95	"
1889	10,150,457 44	"	24,476,147 40	"	5 013 922 74	"	105,325,046 69	"
1890	4,324,449 41	"	32,800,596 81	"	5,499,744 15	"	110,761,790 84	"
1891	4,881,712 16	"	37,682,305 97	"	5,798,388 12	"	116,553,278 96	"
1892	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"	6,127,667 09	"	122,680,946 04	"
1893	8,971,148 12	"	49,877,751 30	"	6,547,403 43	"	129,228,349 47	"
1894	10,683,031 85	"	60,566,373 15	"	7,114,904 34	"	136,343,253 81	"
1895	7,581,846 74	"	68,148,219 89	"	7,675,290 71	"	144,018,553 52	"
1896	11,819,599 86	"	79,987,819 75	"	8,266,167 44	"	152,284,720 96	"
1897.	11,731,292 96	"	91,719,112 71	"	8,414,390 29	"	160,699,120 25	"
1898	11,844,896 91	"	103,564,009 62	"	9,058,450 97	"	169,757,589 22	"
1899.	13,624,614 61	"	117,188,824 13	"	9,768,743 70	"	179,526,323 92	"
1900	"	1,660,147 37	115,528,476 76	"	10,289,721 75	"	189,816,045 67	"
1901	30,093 80	"	115,558,570 56	"	9,720,630 23	"	199,542,675 90	"
1902	9,966,747 50	"	125,525,318 05	"	10,178,658 85	"	209,721,314 75	"
1903	16,912,021 96	"	144,437,340 04	"	10,913,298 34	"	220,634,623 09	"
	235,431,216 24	90,905,899 26			222,771,365 78	2,236,742 61		
	14,437,340 04				220,634,623 09			

des recettes versés au Trésor, déduction faite des dépenses liquidées par celui-ci, et n'affectant pas le budget de l'exploitation du chemin de fer.

SOLDES AUGMENTÉS DES INTÉRÊTS.				A DÉDUIRE :		Soldes dans l'hypothèse où les intérêts seraient servis et les pensions déduites.				ANNÉES.
Annuels.		Accumulés.		le montant des pensions.		Annuels.		Accumulés.		
ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	Annuelles.	Accumulées.	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 80	173,354 86	"	"	"	"	164,425 80	173,354 86	"	1837
"	703,040 38	"	529,685 52	"	"	"	703,040 38	"	529,685 52	1838
"	418,473 04	"	948,158 56	"	"	"	418,473 04	"	948,158 56	1839
59,432 67	"	"	888,725 89	"	"	59,432 67	"	"	888,725 89	1840
"	864,751 08	"	1,753,476 97	"	"	"	864,751 08	"	1,753,476 97	1841
"	421,588 64	"	2,175,065 81	"	"	"	421,588 64	"	2,175,065 81	1842
"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	"	"	"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	1843
"	636,859 81	"	3,837,687 64	80	80	"	636,859 81	"	3,837,687 64	1844
"	84,873 73	"	3,922,561 37	826	906	"	85,699 73	"	3,923,467 37	1845
37,915 77	"	"	3,884,615 60	1,263	2,169	36,652 77	"	"	3,886,814 60	1846
"	1,452,010	"	5,336,855 60	1,319	3,488	"	1,453,329	"	5,340,143 60	1847
"	3,655,565 26	"	8,992,220 84	1,768	5,256	"	3,657,333 24	"	8,997,476 84	1848
"	2,373,709 12	"	11,366,019 96	1,920	37,176	"	2,375,719 12	"	11,373,195 96	1849
"	1,856,185 50	"	13,222,185 46	4,113	11,289	"	1,860,278 50	"	13,233,474 46	1850
"	125,298 80	"	13,347,484 32	5,831	17,120	"	131,129 86	"	13,364,604 32	1851
1,033,653 95	"	"	12,313,830 37	5,355	22,475	1,028,298 05	"	"	12,336,305 37	1852
1,677,749 87	"	"	10,636,080 50	5,327	27,802	1,672,422 87	"	"	10,663,882 50	1853
3,140,257 91	"	"	7,495,822 59	5,281	33,083	3,134,979 91	"	"	7,528,905 59	1854
2,880,631 16	"	"	4,615,191 43	4,759	37,812	2,875,872 16	"	"	4,653,033 43	1855
1,069,188 22	"	"	3,546,003 21	7,325	45,167	1,061,863 22	"	"	3,591,170 21	1856
1,216,884 05	"	"	2,299,119 16	21,449	66,616	1,225,435 05	"	"	2,363,735 16	1857
2,455,214 49	"	156,095 33	"	27,050	93,066	2,428,164 49	"	62,420 33	"	1859
3,667,290 89	"	3,823,386 22	"	27,773	121,439	3,639,517 89	"	3,701,947 22	"	1860
5,537,403 18	"	9,360,780 40	"	28,103	149,602	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	"	17,645,170 28	"	1861
7,665,663 08	"	25,492,336 08	"	32,349	213,852	7,633,314 68	"	25,278,484 08	"	1862
8,284,399 13	"	33,776,736 09	"	40,317	254,169	8,244,082 13	"	35,522,567 09	"	1863
9,002,202 81	"	42,778,933 90	"	43,410	297,579	8,958,792 81	"	42,481,359 90	"	1864
8,709,839 23	"	51,488,778 13	"	53,519	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	"	55,405,260 32	"	1866
4,568,739 07	"	60,397,161 39	"	81,936	505,098	4,486,803 07	"	59,892,063 39	"	1867
6,333,498 22	"	66,730,659 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	"	73,682,973 43	"	1869
8,522,001 01	"	82,847,992 44	"	87,294	760,309	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	"	96,260,754 09	"	1871
8,293,876 54	"	105,398,848 63	"	91,199	933,416	8,202,677 54	"	104,403,431 63	"	1872
"	4,347,712 16	101,049,134 47	"	102,232	1,035,647	"	4,449,944 16	100,013,487 47	"	1873
"	2,859,170 52	98,189,903 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	1,531,368	"	429,788 77	96,557,808 02	"	1877
706,842 42	"	98,796,018 44	"	188,130	1,719,498	518,712 42	"	97,076,520 44	"	1878
1,892,648 66	"	100,698,687 10	"	193,161	1,912,859	1,690,487 66	"	98,776,008 10	"	1879
3,257,519 28	"	103,946,216 38	"	193,346	2,106,065	3,064,293 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	"	2,675,140 03	95,958,999 58	"	1882
"	527,477 28	97,957,402 30	"	258,207	2,784,087	"	785,684 28	95,173,315 30	"	1883
"	1,924,278 05	96,033,124 26	"	293,529	3,080,616	"	2,230,807 05	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	4,095,463	10,240,856 15	"	99,651,910 70	"	1887
14,889,440 21	"	118,636,813 91	"	386,182	4,481,615	14,503,258 21	"	114,165,168 91	"	1888
15,164,380 18	"	133,801,191 09	"	437,617	4,919,262	14,726,763 18	"	128,881,932 09	"	1889
9,764,193 56	"	143,565,367 65	"	464,579	5,383,841	9,299,614 56	"	138,181,546 65	"	1890
10,670,200 28	"	154,235,587 93	"	482,550	5,866,391	10,187,650 28	"	148,389,198 93	"	1891
9,351,981 29	"	163,587,549 22	"	509,296	6,375,687	8,842,665 29	"	157,211,862 22	"	1892
15,518,551 55	"	179,106,100 77	"	533,238	6,908,925	14,935,313 55	"	172,197,175 77	"	1893
17,803,526 10	"	196,909,626 96	"	561,209	7,470,134	17,242,317 10	"	189,439,492 96	"	1894
15,257,146 45	"	212,166,773 41	"	616,012	8,085,146	14,642,134 45	"	204,081,827 41	"	1895
20,105,767 30	"	232,272,540 71	"	675,629	8,760,773	19,430,138 30	"	223,611,765 71	"	1896
20,145,692 25	"	252,418,232 96	"	724,113	9,484,888	19,421,579 25	"	242,933,344 96	"	1897
20,903,356 88	"	273,321,589 84	"	764,366	10,219,254	20,138,990 88	"	263,072,335 84	"	1898
23,393,358 21	"	296,714,948 05	"	809,395	11,058,049	22,593,963 21	"	285,656,299 05	"	1899
8,629,574 38	"	305,344,522 43	"	910,620	11,978,269	7,709,954 38	"	293,366,258 43	"	1900
9,756,784 03	"	316,101,245 46	"	906,209	12,884,569	8,850,425 03	"	302,216,678 46	"	1901
20,145,406 35	"	335,246,652 84	"	960,367	13,844,935	19,185,039 35	"	321,401,717 81	"	1902
29,825,310 32	"	366,071,963 13	"	1,170,789	16,016,724	28,654,621 32	"	350,056,239 13	"	1903
397,482,317 78	32,410,354 65			15,013,724		384,598,239 78	34,531,099 65			
365,071,963 13						350,056,239 13				

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

ANNÉES.	RECETTES PAR TRAINS DE							
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par expès (Services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS en grande vitesse. (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.
1880.	37,767,012 38	"	902,272 28	"	964,981 "	1,170,855 59	228,500 53	38,311 69
1885.	41,725,313 05	"	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,901 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	2,003,577 76	256,020 72	63,387 05
1896 (1).	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,294,551 58	2,046,974 70	269,436 18	66,433 82
1897 (1).	57,160,274 65	197,517 "	1,877,608 13	70,408 07	1,409,337 52	2,192,515 03	282,668 27	69,849 43
1898 (1).	59,077,620 84	208,134 80	1,896,262 30	77,804 03	1,559,965 "	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63
1899.	64,631,570 72	222,201 30	2,028,675 "	86,137 20	1,719,613 52	2,705,921 69	349,981 73	86,817 86
1900.	68,566,602 64	233,340 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,846 98	356,261 78	88,820 62
1901.	63,512,292 93	231,209 10	2,032,531 36	87,882 15	1,722,231 44	2,981,339 99	354,825 50	89,463 04
1902.	70,083,242 59	230,513 10	2,009,748 98	91,544 67	1,757,342 73	3,312,879 22	366,892 57	91,901 76
1903.	72,181,916 33	241,664 20	1,998,838 51	95,010 11	1,841,191 16	3,470,597 92	383,959 80	96,211 05
Autres années . . .	1,066,430,665 65	1,142,863 50	37,358,462 88	388,013 84	21,230,175 43	39,500,479 26	9,077,177 03	3,043,104 35
ENSEMBLE.	1,753,265,568 88	3,221,171 80	57,744,436 31	1,186,937 57	38,578,891 88	63,606,184 39	12,673,228 27	3,914,890 17

(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 1893, voir C. R. de 1894, ann. X.)	LOCATION					PRIX DE VENTE		
	de terrains.	de bâtimens.	de buffets et buvettes.	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges.	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets non rèclamés.	d'arbres, de plantations, d'her- bages.
	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)	16,822 24	18,600 70	10,575 05
1890.	20,976 68	6,464 56	"	7,460 54	"	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	"	5,876 01	"	11,526 "	12,737 50	5,570 20
1898.	20,322 24	12,099 60	"	6,141 97	"	16,180 90	13,785 01	7,335 20
1899.	19,948 95	9,230 36	"	4,889 82	"	9,980 30	24,191 23	14,417 23
1900.	18,543 97	9,184 31	"	3,999 67	"	13,736 10	21,783 "	26,330 50
1901.	19,771 27	15,615 32	"	3,344 18	"	30,036 "	26,775 40	19,465 40
1902.	20,615 28	110,997 03	"	3,157 33	"	14,756 14	21,957 52	10,408 36
1903.	23,019 21	184,217 39	"	3,038 56	"	32,053 90	21,632 40	10,414 83
Autres années. . .	876,844 68	291,649 36	700,803 42	497,100 59	56,818 38	719,332 42	525,177 74	368,607 32
ENSEMBLE.	1,139,631 97	699,033 48	700,803 42	581,783 02	58,940 83	894,142 90	742,752 10	500,182 55

(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.	41,474,689 22	72,510,599 18	"
1885.	46,535,670 92	75,115,781 07	"
1890.	50,150,989 98	91,059,905 77	"
1895.	56,557,883 70	97,862,405 61	"
1896.	59,152,887 24	101,104,764 46	2,497,001 62
1897.	65,910,968 58	106,454,031 79	17,724,457 98
1898.	67,204,558 57	110,696,400 51	7,655,520 22
1899.	72,346,252 00	128,590,504 20	"
1900.	78,955,455 85	132,160,952 24	"
1901.	76,720,942 01	130,917,517 86	"
1902.	78,726,022 48	156,548,433 14	"
1903.	81,567,088 57	145,514,823 03	"
Autres années . . .	1,189,525,766 42	1,900,252,842 12	"
ENSEMBLE.	1,960,615,916 08	5,230,504,741 58	27,854,979 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	65,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310,599 18
157,575 05	485,934 22	46,551,670 92	5,219,017 98	65,897,129 89	1,085,111 20	1,913,472 "	73,115,761 07
184,413 62	448,749 20	50,150,980 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,160 34	2,871,626 41	91,039,905 77
194,706 76	439,109 17	56,537,883 76	6,633,189 66	86,392,149 99	1,369,618 12	3,537,454 84	97,862,403 61
207,635 98	416,918 20	59,152,857 24	7,089,583 03	90,096,157 44	1,432,542 74	2,696,481 25	101,191,764 46
218,659 86	431,910 62	63,910,968 58	7,369,767 71	94,778,292 59	1,507,148 65	2,787,833 44	106,548,031 75
243,950 85	444,551 52	67,204,348 37	8,147,346 73	103,128,218 06	1,681,470 26	3,709,365 26	116,866,400 31
271,292 12	444,021 76	72,546,232 99	8,981,155 09	112,758,904 37	1,854,924 26	3,966,520 48	128,596,504 20
378,401 97	451,778 85	76,935,435 83	9,032,971 19	117,749,075 23	1,918,930 11	3,409,955 71	132,160,932 24
277,212 73	459,053 77	76,729,912 01	8,594,827 95	117,035,924 04	1,910,733 02	2,975,832 85	139,917,317 86
388,926 73	487,230 15	78,726,022 48	9,178,296 28	123,305,423 02	1,991,473 69	2,173,351 15	136,548,455 14
302,507 27	764,291 09	81,277,684 37	9,616,127 76	129,192,181 35	2,085,079 85	2,621,434 67	141,514,823 63
4,178,053 42	6,576,711 06	1,189,325,766 42	139,922,560 63	1,665,558,242 32	28,071,219 22	66,627,849 94	1,900,232,812 12
6,926,939 82	12,107,368 93	1,990,915,916 95	150,749,764 97	1,881,157,211 14	47,289,571 18	101,507,195 49	3,239,624,741 48

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

Argent non rèclamé.	Droits d'affichage.	Excédents de droits d'encaissement sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Relevances résultant des art. 6 et 12 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Droits do magasinage	Acomptes versés par la ville de Grand en rembour- sement d'avances.	TOTAUX.
9	10	11	12	13	14	15	16
3,285 87	(1)	"	"	"	(1)	"	88,786 01
2,738 65	"	"	"	"	"	"	104,474 24
2,127 28	"	"	"	912 36	"	"	60,923 32
3,065 10	"	"	"	729 29	"	"	67,063 14
4,781 08	"	"	"	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	"	"	97,943 27
4,377 21	"	"	"	1,312 66	"	"	121,297 44
3,366 86	"	"	"	2,909 48	"	"	191,169 60
2,749 10	"	"	"	2,425 86	"	"	279,551 31
57,617 36	50,589 85	2,520 51	74,131 66	6,583 47	342,037 42	200,000 "	4,769,820 18
98,228 95	50,589 85	2,520 51	74,131 66	17,489 42	342,037 42	200,000 "	6,102,275 08

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	119,775,906 25	
141,190,895 75	60,925 52	141,251,819 07	
154,400,287 57	67,063 14	154,467,350 51	
162,844,635 52	87,111 56	162,931,764 88	
188,000,458 55	67,727 48	188,157,185 85	
191,504,258 90	79,919 80	191,584,178 70	
204,142,757 10	86,481 75	204,229,218 85	
209,096,568 07	97,945 27	209,194,511 54	
207,047,259 87	121,297 44	207,168,557 51	
215,274,477 62	191,169 60	215,465,647 22	
224,881,012 "	279,551 31	225,161,463 51	
(2) 5,088,951,508 41	4,769,826 18	5,093,701,352 59	(2) Déduction faite de fr. 627,102,13 montant d'une créance irrécouvrable. (Voir C. R. de 1892, ann. III.)
5,218,458,555 15	6,102,275 08	5,224,540,810 25	

N° XIII. — *Comparaison des résultats financiers annuels pendant la dernière période quinquennale (1899-1903) et la dernière année (1898) de la période précédente.*

	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.
Recettes brutes	191,584,178 70	204,229,218 83	209,194,311 34	207,768,557 31	215,465,647 22	225,161,463 31
Depenses d'exploitation (1)	112,902,678 62	118,661,088 59	140,428,191 93	139,587,582 85	135,478,385 56	134,234,411 81
Excédent des recettes . .	78,681,500 08	82,568,130 24	68,766,116 41	68,180,974 46	79,987,261 66	90,927,351 50
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes et re- devance fixe	5,340,133 56	5,749,958 44	4,913,448 56	4,815,166 56	4,882,994 73	5,007,441 97
Reste disponible pour les charges	73,341,366 52	76,818,182 10	63,820,667 85	63,365,807 90	75,104,266 93	85,919,909 53
Charges des capitaux { Intérêts . . .	55,147,865 62	56,513,211 94	58,485,732 78	55,306,328 42	56,711,255 61	58,228,915 11
{ Amortissement progressif . .	6,348,613 99	6,650,385 65	6,995,082 41	8,029,383 98	8,396,263 82	8,778,942 44
Ensemble	61,496,469 61	63,193,567 59	65,480,815 22	63,335,714 10	65,137,519 43	67,007,887 55
Soldes { actifs	11,844,896 91	13,624,614 51	"	30,093 80	9,966,747 50	18,912,021 98
{ passifs	"	"	1,660,447 37	"	"	"
Bénéfice réel en tenant compte de l'amortisse- ment annuel et des fluc- tuations dans la valeur des approvisionnements, mais non compris les intérêts réciproques (Vr page 7).	24,501,826 32	22,530,349 51	11,654,589 33	12,253,027 24	17,838,924 86	24,823,034 25

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

N° XIV. — *Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer. — Période quinquennale 1899-1903 et dernière année (1898) de la période précédente.*

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

		1898.
A. Lignes construites directement par l'État :		
Lignes } Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation	401,448,726 23	
exploitées. } Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	a) 8,111,280 40	
Lignes en construction	a) 9,981,276 61	
Ensemble pour lignes construites directement par l'État		418,641,283 24
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :		
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 jan- } en exploitation (1)	156,009,124 10	
vier 15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, } en construction	"	
1 ^{er} et 26 juin 1877 et 9-16 juin 1878.	12,602,588 93	
Parachèvement. } Travaux livrés à l'exploitation	a) 65,658 54	
— d'extension, non achevés à fin d'exercice	"	
Ensemble pour lignes construites à forfait		168,677,371 57
C. Lignes rachetées :		
Mons à Manège (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	
Pépinster à 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 Esschen (estimation-litige fr. 12,500,000) (2)	"	
Marbehan à Virton et à Lomorteu y compris les parachèvements 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	61,219 70	
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités)	194,208,800 "	
Luxembourg	127,355,106 80	
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	14,700,615 41	
Liégeois-Limbourgeois	34,990,666 50	
Gand-Ecclœu	7,734,600 "	
Grand Central Belge	(3) 218,218,884 27	
Plateaux de Herve	23,110,178 25	
Sichem à Montigny	"	
Liège à Visé	353,371 26	
Hebaye-Condroz	"	
Saint-Trond-Bassel.	"	
Parachèvement. } Travaux prévus lors du rachat	13,101,927 16	
— Autres travaux livrés à l'exploitation	62,015,558 56	
— Travaux d'extension, non achevés à fin d'exercice	a) 788,937 82	
Ensemble pour lignes rachetées		795,659,416 39
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :		
Parachèvement. } Travaux livrés à l'exploitation	9,761,877 97	
— non achevés à fin d'exercice	a) 80,395 07	
Ensemble pour lignes louées par l'État		9,842,273 04
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, canalisations, éclairage électrique et au gaz, etc.		42,710,961 08
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.		12,369,380 38
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.		
1 ^o Commandé par l'État		277,032,190 19
2 ^o Repris aux compagnies		90,107,597 20
Ensemble pour matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.		367,139,787 39
Ensemble des capitaux engagés par l'État		1,815,040,473 09
H. Intérêts intercalaires des capitaux. } Lignes en exploitation		19,802,473 39
— en construction et travaux d'extension non achevés		a) 944,158 97
Total général de premier établissement		1,835,787,085 45
Pour faire ressortir le capital entré dans le domaine exploité, il faut déduire :		
1 ^o pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéras a ci-dessus)		19,071,687 41
2 ^o pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect. Voir annexe II.)		6,263,639 62
Reste capital utile		1,810,431,558 42

(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 Londerzeel par Zellick ; Bruxelles au bois de la Cambre ; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.
2^o Non compris fr. 4,175,201.16 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) 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'Aix à la frontière, en exécution de la convention du 15 avril 1897 avec le gouvernement prussien (art. 5, § 2, de la loi de rachat).

réseau appartenant à l'Etat, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement quinquennale 1899-1905 et dernière année (1898) de la période précédente.

1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	Différences entre 1902 et 1903
413,055,200 50	419,324,098 50	421,198,234 50	434,198,738 28	444,982,814 23	10,784,075 95
a) 12,649,510 64	a) 16,983,136 69	a) 22,106,614 73	a) 25,771,368 04	(a) 28,963,929 51	a) 3,192,561 47
" 6,324,198 71	a) 9,316,435 59	a) 16,259,888 70	a) 18,400,168 65	(a) 20,918,705 94	a) 2,518,537 29
432,019,819 85	445,623,670 78	463,584,767 93	478,370,274 97	494,865,449 68	16,495,174 71
a) 156,699,124 10	156,699,124 10	156,699,124 10	156,699,124 10	156,699,124 10	"
"	"	"	"	"	"
13,517,651 31	14,651,460 28	15,265,000 01	15,641,379 16	16,273,445 73	632,066 57
a) 81,343 44	a) 3,793 10	27,504 74	a) 98,680 62	a) "	a) — 98,680 62
169,611,422 85	170,664,317 48	171,301,634 85	171,749,183 88	172,282,569 83	533,385 95
719,752,992 85	729,777,612 85	738,696,402 85	758,696,402 85	758,696,402 85	"
10,024,650 "	21,738,160 "				
"	4,180,690 "				
(1) 13,152,112 27	(6) 13,191,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	"
66,319,692 22	(7) 74,486,162 58	79,609,984 44	87,012,003 59	93,567,791 40	6,555,787 90
a) 878,871 08	a) 992,264 39	a) 2,192,325 76	a) 2,457,084 34	a) 2,075,159 87	a) — 381,924 47
810,155,318 42	817,368,500 20	853,602,378 43	861,359,156 07	867,333,019 50	6,173,863 43
10,178,076 19	(8) 8,129,228 05	8,316,528 20	8,419,208 85	8,724,595 42	275,386 54
a) 61,887 14	a) 52,709 95	a) 13,640 62	a) 88,667 59	a) "	a) — 88,667 59
10,239,923 33	8,181,938 "	8,330,168 82	8,537,876 47	8,724,595 42	186,718 95
45,439,144 71	46,907,108 74	49,615,724 60	52,014,985 20	53,201,186 43	1,186,201 23
12,845,287 95	13,311,999 93	13,614,834 79	14,014,308 35	14,725,966 69	681,658 34
291,374,984 54	318,336,501 12	357,215,341 83	395,260,630 37	432,590,684 97	37,330,054 60
(5) 90,895,929 61	90,895,929 61	90,895,929 61	90,895,929 61	90,895,929 61	"
882,279,914 15	409,232,430 73	418,111,271 44	486,156,559 98	523,486,614 58	37,330,054 60
1,892,681,831 25	1,911,289,465 66	2,008,250,780 86	2,072,232,344 92	2,134,819,402 13	62,587,057 21
20,208,840 09	(9) 20,414,145 32	20,585,600 85	20,867,906 08	21,623,179 88	765,272 90
a) 1,212,449 21	a) 1,919,583 31	a) 2,834 710 37	a) 3,932,203 16	a) 4,802,946 47	a) 850,743 31
1,884,033,114 57	1,963,623,696 52	2,031,671,092 08	2,097,052,455 06	2,161,245,528 48	64,193,073 42
21,232,163 22	29,267,930 06	43,454,714 92	50,768,172 40	56,760,741 79	5,992,569 39
6,314,579 70	(10) 4,975,413 34	5,071,367 21	5,183,324 82	5,397,949 09	184,624 27
1,856,486,377 04	1,929,380,353 12	1,983,145,009 95	2,041,100,957 84	2,099,116,837 60	58,015,879 76

(1) Y compris une somme de fr. 59,485-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.

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

(6) Y compris une somme de fr. 41,557-41, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1898.

(7) Y compris fr. 2,515,566-52 pour la ligne de Hesbaye-Condruz, rachetée en 1900.

(8) Déduction faite de fr. 2,515,566-52

(9) Y compris une somme de fr. 59,520-29, montant des intérêts intercalaires afférents à la ligne de Landen-Saint-Trond en 1856 soustraite du capital, à cette époque, et rajoutée au capital, en 1900, ensuite de la reprise de l'exploitation de cette ligne par l'Etat.

(10) Déduction faite de la somme de fr. 1,561,892-29, valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, comprise dans les amortissements indirects depuis 1856 et réintroduite dans le capital utile en 1900, ensuite du rachat de la ligne de St-Trond à Hasselt.

N° XV. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1899-1903)
et de la dernière année (1898), de la période précédente.

				1898	1899	1900	1901	1902	1903		
Longueur effective en mètres courants, des lignes exploitées par l'État. } double voie.				1 161,973	1,547,821	1,502,222	1,022 261	1 652,708	1,730,265		
au 31 décembre. } simple voie.				2,551,490	2,511,677	2,467,861	2,426,228	2,597 367	2,324,255		
Ensemble. .				4,013,462	4,059,498	4 060,083	4,048,489	4,050,165	4,054,518		
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes } double voie.				1,297,804	1,319,787	1,424,505	1,454,052	1,485,169	1,562 656		
appartenant à l'État } simple voie				2,531,824	2,293,035	2,531 562	2,509,920	2,281,068	2,267,906		
Ensemble. .				3,629,628	3,612,822	3,776,455	3,764,561	3,766,237	3,770,542		
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.				4,005,914	4,059 594	4,060 083	4,048,489	4,049,270	4,055,045		
Mètres courants de rails				voies principales . .	de 52 kilog par mètre . .	2 725,066	2,727,455	2,728,268	2,728,110	2,754,820	2,868,915
					de 40 6 — — . . .	"	"	485,225	951,502	1,354,571	1,781,172
					de 38 kilog — . .	7,057,105	7,551,572	6,977,295	6,754,058	6,592,246	6,254,284
					de 35 kilog et moins par mèt	155,969	265,101	556,509	214,556	210,716	182,450
					de 52 kilog par mètre .	24 710	25 569	27,558	50 662	58,190	51,715
					de 40 6 — — . . .	"	"	40	2,812	9,825	20,656
				voies de garage, de char- gement et de décharge- ment	de 38 kilog — . . .	2,261,652	2,432,555	2,855,015	2,720 461	2,995 565	3,214,847
					de 35 kilog et moins par mèt	284 088	295,505	520,774	557,864	551,108	406,575
					de 52 kilog par mètre .	2,747,776	2,752,822	2,755,806	2,758,772	2,772,710	2,900,628
					de 40 6 — — . . .	"	"	455,265	954,404	1,544,506	1,801,808
					de 38 kilog. — . . .	9,518,757	9,764,005	9,552,510	9,474,516	9,587,811	9,469,401
					de 35 kilog. et moins par mèt	418,054	580,606	686,085	582,220	561,824	588,705
en fer				voies principales de 38 kilog par mètre. . .	670,927	555,588	422,547	547,225	285,859	218,592	
				Voies de garage, de chargement et de déchargement .	1,998 452	1,976,275	2,001,144	1,975 984	1 827,992	1 899,785	
				en général.	2,669,079	2 511,665	2,423,491	2,521,209	2,211 851	2,418 577	

Consommation annuelle de rails d'acier . . .	{	quantités totales (tonnes)	13,000	12,000	24,000	24,465	24,078	12,000	
		sommes totales dépensées	1,762,500	1,530,000	3 080,000	3,122,775	3,136,246	1 538,343	
		prix moyen par tonne.	117,50	127 50	127,50	127,04	131,08	129,88	
Nombre de billes en bois existant dans les voies . . .	{	chêne	voies principales . . .	6,475,216	6,624,556	6,653 310	6,678,579	6,778,886	6,763,438
			voies accessoires . . .	2,444 825	2 494,917	2 127,330	2,192,888	2,396,332	2,469,950
			Ensemble. . .	8,920 011	9,119,473	8,782,840	8,871,467	9,075,218	9,233,388
	{	sapin	voies principales. . . .	63,285	55,753	44,750	59,282	52,655	29,723
			voies accessoires. . . .	235 760	246,041	247,040	233,619	224,449	217,645
			Ensemble. . .	319,045	300,694	291,790	274,001	257,103	247,373
{	hêtre	voies principales. . . .	18,441	18,423	21,025	20,145	35,625	50,005	
		voies accessoires. . . .	895	956	956	956	1,556	1,839	
		Ensemble . . .	19,336	19,379	21,981	20,101	37,181	51,862	
P'rix moyen (créusotage compris) des billes en chêne de 0 ^m .28 sur 0 ^m .14 acquises dans l'année			5 89	6,43	6,06	6,33	6,47	6,34	
Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques . . .	{	voies principales (mètres courants)	98,622	94,230	78,982	67,367	60,738	37,982	
		voies accessoires (—)	109,057	173,490	161,620	130,782	142,113	123,468	
		Ensemble (—)	267,679	267,729	240,602	227,049	202,853	161,450	
Longueur des lignes armées .	{	du block-system (—)	1,134,333	1,154,333	1,190,333	1,194,663	1,194,663	1,202,604	
		de grosses sonneries (—)	722,844	722,844	716,844	693,393	693,393	693,393	
		munis de barrières manœuvrées sur place et à la main.	3,542	3,527	3 312	3,463	3,420	3,369	
Nombre de passages à niveau.	{	— — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance.	869	869	837	833	843	848	
		ouverts et non surveillés.	2,050	2,023	1,990	2,008	(1) 2,014	2,010	
		Ensemble.	6,441	6,419	6,359	6,526	(1) 6,279	6,227	
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau			2,858,850	2,923,481	2,931,138	2,918,831	2,884,210	2,824,167	
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année			27	28	60	44	46	52	
Nombre de raccordements et gares privées			1,061	1,120	1,138	1 195	1,224	1,243	
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État			67	77	81	85	90	95	
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales			62	64	68	74	77	85	
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux			13,444,983	14,500,187	13,747,444	17,908,121	17,518,073	15,201,145	

N° XVI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1899 à 1903), et de la dernière année (1898) de la période précédente.*

	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.
Nombre de locomotives.	2,571	2,617	2,690	2 839	2 967	3,088
— de voitures automotrices.	59	59	54	49	54	28
— de tenders (indépendants de la locomotive).	1,705	1,750	1,854	1 920	2,070	2,105
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	4,875	5,105	5,505	5,678	6,565	6,558
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, wagons fermés pour petits colis boxes, etc)	1,892	1,841	1,858	1 924	1,955	1,981
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	»	12	12	12	12	12
— de voitures remorquées —	»	12	12	20	20	20
— de wagons à marchandises.	57,801	59,058	62,700	65,510	65,845	66,409
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours etc, etc	1,497	1,510	1,522	1,508	1,485	1,450
— de bâches.	22,574	20,828	20,725	25,905	24,478	24,578
Parcours kilométrique des locomotives de l'État {						
productif de recettes {						
trains de voyageurs	50,165,757	55,551,992(*)	54,751,112(*)	53,459,225(*)	56,667,451(*)	58,600,155(*)
trains de marchandises.	25,574,591	27,864,787	29,752,859	30,018,549	32,040,909	33,804,557
pour le service trains de route, à vide ou en manœuvre	15,741,582	17,456,125	18,520,000	19,457,554	20,229,652	20,948,175
Consommation de charbon des locomotives {						
quantités (tonnes)	995,052	1,155,915	1,268,019	1,256,095	1,528,476	1,599,216
prix moyen par tonne.	9 16	11 15	17 79	17 56	12 19	12 14
dépenses	9,094,355	12,865,140	22,558,452	21,801,520	16,188,581	16,983,606
Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général {						
quantités (kilogr.)	15 89	14 64	15 28	14 79	14 94	14 99
dépenses	0,127	0,165	0,272	0,257	0,182	0,182

Nombre annuel de trains	{	de voyageurs	791,614	896,671	927,019	946,062	960,634	989,659		
		de marchandises.	570,166	644,566	669,705	667,767	685,110	665,290		
		de service	28,209	26,867	28,579	29,456	26,648	26,075		
Parcours des trains, productif de recettes. .	{	voyageurs.	29,461,211	32,458,418 ⁽¹⁾	35,677,875 ⁽¹⁾	35,954,409 ⁽¹⁾	34,928,801 ⁽¹⁾	36,512,176 ⁽¹⁾		
		marchandises	21,200,297	25,070,464	24,459,857	24,674,755	26,522,507	27,559,098		
Parcours des trains de service			559,555	468,890	404,172	596,586	597,554	429,969		
Éclairage	{	électrique.	nombre d'installations.	35	37	40	41	44	46	
		{	— de lampes a arc.	1,507	1,459	1,692	1,787	1,905	1,995	
			— de lampes à incandescence. .	5,566	5,804	4,026	4,445	4,902	5,597	
			— total de foyers.	4,675	5,265	5,718	6,250	6,805	7,592	
	{	{	intensité totale des foyers, en ampères.	14,401.5	16,185.6	18,554.6	19,526.2	20,515.7	21,412	
			nombre de becs	25,505	25,710	26,059	26,096	26,048	26,426	
			gaz	consommation totale, en mètres cubes .	5,865,455	5,625,926	5,425,075	4,969,049	4,561,550	4,780,258
			dépense totale	682,204	656,705	659,525	582,756	555,891	574,582	
	{	{	pétrole	quantités consommées, en litres . . .	4,176 689	4,875,294	5,250,504	5,666,271	6,289,586	6,887,175
			dépense totale	542,970	755 561	876,854	650,488	540,904 ⁽²⁾	662,050	
	{	{	huile de colza épurée.	quantités consommées, en kilog. . . .	560,102	607,267	624,045	686,172	641,550	684,252
			dépense totale	516,010	294,059	374,427	422,819	572,472	568,558	
Graissage (huiles, suif et graisses).	{	consommation totale, en kilog	2,155,495	2,450,841	2,728,256	3,249,776	3,740,542	4,160,966		
		dépense totale	444,118	465,502	615,328	852,954	956,025	915,049		
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel .			19,472,549	20,672,504	25,744,902	27,778,572	27,844,351	27,095,551		

(1) Non compris 9,256 kilomètres en 1905, 14,270 en 1902, 10,169 en 1901, 15,991 en 1900 et 6,906 en 1899 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, 452,581 kilomètres en 1905, 552,246 en 1902, 268,276 en 1901, 272,666 en 1900 et 92,241 en 1899 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu

(2) Chiffres rectifiés.

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

		UNITÉ.	1898.		1899.	
			MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur. . .	Voyages.	91,405,626	40,184,002 11	103,604,564	49,770,448 02
	— mixtes . . .	»	7,225,918	5,885,868 61	7,140,966	5,869,297 66
	— internationaux. . .	»	5,528,190	7,009,759 12	5,775,611	8,782,671 42
	Surtaxes pour trains et voitures de luxe.	—	»	»	»	160,052 67
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Roussu.		Voyages.	»	»	277,282	49,100 55
Ensemble. . .		—	101,957,734	59,977,629 84	114,858,223	64,631,570 72
Bagages. . .	service intérieur. . .	Quintaux	252,585	806,627 98	268,045	830,018 01
	— mixtes . . .	»	26,875	68,844 56	25,912	64,158 24
	— internationaux. . .	»	157,005	1,020,809 96	155,561	1,114,498 75
	Ensemble. . .	»	416,841	1,896,282 30	447,516	2,028,675 »
Petites marchandises.	service intérieur. . .	Quintaux	5,106,293	8,864,457 92	5,428,277	9,880,828 89
	— mixtes . . .	»	474,451	920,677 84	418,190	807,076 92
	— internationaux. . .	»	771,514	2,402,494 90	847,918	2,705,921 69
	Ensemble. . .	»	4,352,043	12,187,610 66	4,694,385	13,492,827 50
Grosses marchandises.	service intérieur. . .	Tonnes.	20,576,595	60,550,754 77	23,046,740	67,551,786 34
	— mixtes . . .	»	5,404,745	11,558,255 08	4,855,554	11,242,458 65
	— internationaux. . .	»	9,089,058	31,259,250 21	11,550,974	35,184,659 58
	Ensemble. . .	»	35,970,176	103,128,218 06	39,433,018	113,758,904 37
Finances . . .	service intérieur. . .	Groupes	(1)	261,261 67	(1)	291,483 02
	— mixtes. . .	»	(1)	16,700 78	(1)	16,272 67
	— internationaux. . .	»	(1)	57,491 05	(1)	42,226 04
	Ensemble. . .	»	(1)	315,453 50	(1)	349,981 73
Equipages. . .	service intérieur. . .	Voitures	1,962	61,765 67	2,393	68,910 59
	— mixtes. . .	»	156	5,013 68	105	2,956 42
	— internationaux. . .	»	515	15,292 28	610	14,971 03
	Ensemble. . .	»	2,631	78,071 63	3,108	86,817 86
Chevaux et bestiaux	service intérieur. . .	Expédit.	49,720	1,456,817 76	55,425	1,625,554 68
	— mixtes . . .	»	10,198	78,555 56	8,445	76,546 97
	— internationaux. . .	»	10,596	590,247 79	12,060	459,554 75
	Ensemble. . .	»	70,314	1,925,421 11	75,930	2,141,216 38
Autres produits .	Tickets d'entrée dans les stations.	—	»	208,134 80	»	222,201 50
	Produits extraordinaires.	—	»	4,155,916,78	»	4,450,542,24
	Produits divers . . .	—	»	79,919 80	»	83,481 75
	Ensemble. . .	—	»	4,441,971 38	»	4,739,225 27
Recettes totales. . .		Francs.	»	183,950,658 48	»	201,229,218 83
Recette moyenne par voyageur embarqué. . .		—	0 59		0 56	
Produit moyen par tonne de grosses marchand. . .		—	2 87		2 89	
Nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc. au 31 décembre.		—	1,205		1,255	

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

(2) Chiffres rectifiés.

période quinquennale (1899-1903) et de la dernière année (1898) de la période précédente.

1900		1901.		1902.		1903	
MOUVEMENT	RECETTE.	MOUVEMENT	RECETTE	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT	RECETTE.
111,162,272	51,559,870 99	111,710,216	52,002,080 51	115,770,850	55,845,244 95	118,548 881	55,548,589 94
7,451,185	6 255,154 64	7 887,280	6,657,048 07	8,162,029	7,426,565 94	8 675,778	7,555 849 71
4,505,914	10,575,178 98	4,035 742	8,900,472 42	4,258,712	8,955,007 42	4,556,838	8,884,054 09
"	258,605 80	"	411,987 50	"	"	"	"
810 677	159,814 45	821,165	140,104 80	918,294	155,824 60	1 245,175	195,591 09
123,710,046	68,566,602 64	124,454,401	68,512,292 93	127,109,684	70,083,242 59	132,604,692	72,101,916 33
270,151	848,591 65	275,475	870,090 52	266,545	850 717 44	265,854	844,442 56
24,618	67,466 26	24 412	67,400 57	25,221	65,275 77	25,751	66,544 09
179,179	1,241 765 62	155 769	1,095,340 47	14,951	1,095,755 75	157,525	1,087,872 09
474,228	2,157,523 51	453,656	2,032,531 36	444 495	2 009 748 96	447,110	1,998,838 54
3,596,279	9,957,575 82	5 572 551	9,958 800 57	(2) 5,872,827	10,144,118 94	5,967,044	10,608,451 71
428,501	895,256 45	407,595	868,140 97	555,987	882,944 74	520,054	844,777 52
869,896	2,084,846 98	857,526	2,961,259 99	860,048	5,512,879 22	905,694	3,470,597 92
4,894,676	13,835,678 95	4,837,072	13,765,181 53	(2) 5,066,822	14,359,972 90	5 201,292	15 023,826 95
25,425,616	67,795,020 09	25,516,580	67 651,578 24	24,220,511	60,065 244 05	25,455,752	72,224,504 49
4,800,166	11,194,575 58	4,666,727	10,879 824 01	4,941,112	11,065,549 74	5,208,148	11,840,255 94
15,156,940	58 811,479 54	12,248,251	58,504,521 79	15,450,596	45,076,829 25	15,046,817	45,127,620 92
41,062,742	117,799,075 23	40,231,838	117,035,924 04	42,611,819	123,205,423 02	44,588 717	129,192,181 35
(1)	295,479 75	(1)	292,867 42	(1)	298 978 60	(1)	512,605 "
(1)	16,205 36	(1)	15,747 78	(1)	16,016 52	(1)	17 157 04
(1)	46,578 69	(1)	46,210 50	(1)	51,697 65	(1)	54,158 86
(4)	356,261 78	(1)	354,825 50	(1)	366,692 57	(1)	383,959 60
2 504	69,582 44	2 566	69,257 68	2,727	70,682 44	5,495	75,917 61
168	2,925 92	68	2 841 71	65	2,890 46	117	5,092 56
845	16 544 28	540	16,585 65	221	18,529 46	296	19,201 78
3,517	88,820 62	2,974	88,463 04	3,011	91,901 76	3,908	96,211 95
58,184	1,636,468 49	57,809	1,655,054 20	56,576	1,667,150 68	62 210	1,745,456 08
7,572	76,021 80	8,565	75,884 54	9,997	75,144 25	10,085	80,406 58
12,217	484,811 79	11,246	481,007 21	10,475	558,125 51	12,457	565,744 46
77,973	2,197,332 08	77,420	2 187,945 75	76,848	2,280,400 42	84,732	2,387,587 12
"	255,514 70	"	254,209 40	"	256,545 40	"	244,664 20
"	5 861,752 54	"	5,454 886 62	"	5 660,582 50	"	5,575 725 76
"	97,945 27	"	121,297 44	"	191,169 60	"	279,554 51
"	4,193,016 53	"	3,790,393 16	"	3,088,265 00	"	3,896,941 27
"	209,194,311 34	"	207 768,557 31	"	215,465,647 22	"	225,161 463 31
0 551		0 548		0,550		0 544	
2 87		2 91		2 89		2 90	
1,206		1,275		1,284		1,295	

expéditions de finances proprement dites, celles d'œuvres 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	1901.			1902.
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites directement par l'État . . .	--	689,067	(1) 216,400	905,467	901,073
B. — — — à forfait pour son compte	--	78,642	638,690	717,332	717,386
Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,366	"	24,366	24,366
Luxembourg	1 janv. 1873	235,913	72,607	308,520	308,467
Bassins-Houillers.	1 janv. 1871	224,455	383,368	607,823	607,859
Pepinster à Spa.	16 sept. 1872	"	12,508	12,508	12,508
Dendre-et-Waes(2)	1 mai 1876	100,095	1,642	101,737	101,737
Lignes des Flandres	1 janv. 1878	22,698	207,272	229,970	229,970
Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	"	9,241	9,241	9,241
Anvers à la frontière néer- landaise.	1 juillet 1880	26,910	"	26,910	26,910
C Lignes rachetées.					
Marbehan à Virlon	15 mars 1881	"	32,012	32,012	32,012
Lierre à Turnhout	1 mars 1882	"	38,607	38,607	38,607
Anvers à Gand(3)	1 janv. 1896	13,568	36,132	49,700	49,700
Gand à Eecloo(4)	1 janv. 1897	"	14,377	14,377	14,377
Grand-Central belge(5) . . .	1 janv. 1897	129,009	300,137	429,146	429,198
Liégeois-Limbourgeois(6)	1 janv. 1896	"	116,495	116,495	116,495
Sichem à Montaigu	1 juillet 1898	"	3,594	3,594	3,594
Plateaux de Herve(7) . . .	7 sept. 1897	"	32,729	32,729	32,729
Hesbaye-Condroz(8)	1 janv. 1900	"	74,228	74,228	74,228
Liège-L. à la front. holland.	1 janv. 1899	17,915	"	17,915	17,915
Saint-Trond à Hasselt(9).	1 juil. 1900	"	17,867	17,867	17,867
		794,927	1,352,816	2,147,743	2,147,778
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . . .	"	1,562,636	2,207,906	3,770,542	3,766,237
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes ou loyer.					
Tournai à Jurbise.	14 juillet 1847	44,099	"	44,099	44,099
Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	44,878	"	44,878	44,878
Braine-le-Comte à Gand.	29 janv. 1867	55,404	"	55,404	55,404
Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	16,134	2,420	18,554	18,554
Spa à la frontière grand- ducale.	16 sept. 1872	"	54,773	54,773	54,773
Eecloo à Bruges(10)	1 janv. 1897	"	26,558	26,558	26,558
		160,515	83,751	244,266	244,266
E. Tronçons de voies appartenant à des compa- gnies et exploités en commun avec l'État(11) . .	"	6,114	4,846	10,960	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	"	1,730,265	2,324,253	4,054,518	4,050,165

- (1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k.286, donnée en jouissance en 1836 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central belge, pour compte de l'État, du 1er janvier 1897 au 1er juillet 1898 et directement par l'État, jusqu'au 1er juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.
- (2) Exploité par l'État moyennant part de recettes, du 9 juin 1853 au 1er mai 1876, et racheté à cette dernière date.
- (3) Exploité pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1er janvier 1896 au 1er juillet 1897.
- (4) — — — — — pendant le 1er semestre 1897.
- (5) — — — — — par le Grand Central belge, du 1er janvier 1897 au 1er juillet 1898.
- (6) — — — — — par la Société pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, du 1er janvier 1896 au 1er juillet 1898 moyennant certaines redevances à l'État belge.
- (7) Exploités par l'État moyennant part de recettes du 25 juillet 1872 au 7 septembre 1897 et rachetés à cette dernière date.
- (8) Ligne exploitée par l'État moyennant part de recettes du 22 novembre 1875 au 1er janvier 1900 et rachetée à cette dernière date.
- (9) Exploité moyennant part de recettes par le Grand Central belge pour compte de l'État, du 1er janvier 1897 au 1er juillet 1898, par l'État du 1er juillet 1898 au 1er juillet 1900 et racheté à cette dernière date.
- (10) Exploité moyennant part de recettes par la Société de Gand-Eecloo, pour compte de l'État, pendant le 1er semestre 1897.
- (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 Selzack.
- (12) Sections de Deynze à Thieft, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crahet-Picquery. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1895.)

N° XIX. — *Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1903 et 1902.*

A. Rails et billes.

				1903.			1902.
				Voies principales	Voies accessoires.	Ensemble.	
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 32 kilog.		2,868,915	51,715	2,900,628	2,772,710
		» de 40.6 »		1,781,172	20,656	1,801,808	1,544,500
		» de 38 »		3,254,254	5,214,847	9,469,101	9,587,811
		Hilff de 29 kilog		7,502	214,551	222,053	207,886
		divers de 7, 18 25, 30, 33, 34 et 53 kilog.		174,628	192,022	566,650	555,958
		Ensemble		11,086,471	5,675,769	14,760,240	14,266,741
	Rails en fer.			218,592	1,899,785	2,118,377	2,211,851
	Total.			11,505,063	5,575,554	16,878,617	16,178,572
Nombre de billes		en chêne		6,765,458	2,469,950	9,235,508	9,075,218
		en sapin		29,728	217,645	247,575	257,102
		en hêtre		50,005	1,859	51,862	37,181
		Total.		6,845,160	2,689,454	9,552,605	9,509,551

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTEMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1903			1902.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff	3,125	58,702	61,827	82,595	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	161	161	401	
Traverses De Soignes	»	1,059	1,059	4,059	
-- Wautherin	16,720	50,738	67,458	65,497	40 k 17 par traverse.
-- A en acier, mod. Post.	29,781	4,964	34,745	35,470	Type néerl. 76 k par traverse
-- B -- Braef.	7,871	7,567	15,438	15,403	Type néerl. 76 k par traverse.
-- C -- Bernard.	485	2,277	2,762	3,028	Type néerl. 105 k. par traverse.
ENSEMBLE . .	57,982	125,168	183,150	202,853	

(1) Mêmes courants de voie simple.

N° XX. — a. *Profil et courbes des voies principales.*

			Longueur.	En p. ‰.
Pentes et rampes . . .	{	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,687,133	46.69
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	1,045,756	18.14
		10 — 15 — — . .	549,371	9.34
		15 — 20 — — . .	313,941	3.49
		20 — 30 — — . .	43,037	0.75
		au-dessus de 30 millimètres par mètre.	117,469	2.04
Paliers			998,548	17.35
Sections empruntées en transit par l'État (<i>voir</i> annexe XVIII)			29,750	»
			(¹)5,784,783	100. »
Alignements droits			3,794,977	65.94
Courbes à rayon . . .	{	de 200 mètres et moins	32,249	0.56
		200 à 300 mètres.	72,675	1.26
		300 à 500 —	427,724	7.45
		500 à 700 —	211,708	3.68
		700 mètres	1,213,702	21.15
Sections empruntées en transit par l'État (<i>voir</i> annexe XVIII).			29,750	»
			(¹)5,784,783	100. »

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

GROUPE DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		Nombre de stations, de bifurcations et de traversés vicinaux pourvus		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopédards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord . . .	151,854 ^m	97,458 ^m	40	24	6	19	20
Liège	129,096	150,304	40	95	16	14	27
Gand	218,100	55,088	50	112	5	10	25
Tournai	130,712	82,393	36	76	12	9	25
Mons	83,815	57,339	68	33	»	15	13
Bruxelles-Midi . . .	107,488	95,992	40	60	4	7	19
Charleroi	35,757	38,620	75	64	7	12	16
Namur	113,459	33,353	27	73	3	11	21
Arlon	129,872	69,668	18	62	10	8	11
Anvers	93,841	»	39	73	»	7	19
Hasselt	»	15,374	21	30	1	4	3
	1,202,604	693,593	454	722	62	114	197

(¹) Non compris les 2,983,020 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XXI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1903.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION	ÉCONOMIE
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE	DES PASSAGES À NIVEAU.	annuelle RÉALISÉE.
1	Mons à Bonne-Espérance.	Cuesmes et Hyon-Ciply	N° 4 (chemin de l'Espinette)	813 33
2	Id.	Id.	N° 5 (chemin de Bavay)	668 20
3	Manage à Mons	Gare industrielle de La Louvière	N° 8 (chemin de Mons à Nivelles)	—
4	Haine-St-Pierre à Marchienne-au-Pont	Piéton (station)	N° 8 route de Piéton à Fontaine-l'Évêque	—
5	Monceau-Formation à Monceau-Usines	Station de Monceau-Usines	N° 5 (Sentier de Saint-Fiacre)	1,150 00
6	Walcourt-Florennes	Station de Florennes	N° 53 (Sentier public)	—
7	Berzée à la frontière	Cerfontaine	Chemin d'exploitation	—
8	Id.	Cerfontaine et Mariembourg	Id.	538 58
9	Tirlemont à Ans	Station de Rosoux-Goyer	N° 15 (route de Kerkom à Trognée)	—
10	Angleur à Marloie	Hamoir et Bomal	N° 47 (chemin du moulin)	804 67
11	Id.	Id.	N° 48 (chemin derrière le moulin)	
12	Id.	Id.	N° 49 (chemin de Hamoir)	
13	Pepinster à Trois-Ponts	Pepinster et Juslenville	N° 1 (passage privé)	680 87
14	Id.	Id.	N° 2 Id.	—
15	Id.	Juslenville et Theux	N° 15 (chemin d'exploitation)	—
16	Mortsel à Lierre	Mortsel et Bouchout	N° 5 Id.	—
17	Lokeren à Eecloo	Assenede et Bouchaute	N° 72 Id.	—
18	Id.	Id.	N° 79 Id.	—
19	Anvers à Gand (Waes)	Station de Zwynendrecht	Sentier	—
20	Id.	Id.	N° 5	550 55
21	Turnhout à la frontière	Weelde-Merxplas et la frontière	N° 29 (chemin d'exploitation)	—
22	Ciney à Libramont	Poix et Hatrival	N° 117 (chemin de vidange)	548 33
23	Id.	Hatrival et Libramont	N° 125 Id.	—
24	Id.	Id.	N° 125bis Id.	—
25	Id.	Id.	N° 124 Id.	590 85
26	Marloie à Liège	Station de Marloie	N° 1 (chemin de Marloie à Hassonville)	474 50
27	Libramont à Arlon	Longlier et Lavaux	N° 150 (chemin de Hampré)	—
28	Id.	Id.	N° 151 (route d'Ostende à Arlon)	—
29	Marbehan à la frontière	Marbehan et Ste-Marie	N° 4 (chemin d'exploitation)	252 50
30	Bruxelles-Midi à Laeken	Bruxelles-Midi et Cureghem	Rue de France	2,117 00
31	Cureghem à Hal	Forest-Midi et Cureghem	Rue du Cerf	2,117 00
32	Tamines à Fleurus	Tamines et Moignelée	N° 4	518 15
33	Id.	Id.	N° 5	—
34	Id.	Moignelée et Lambusart	N° 18	—
35	Court-St-Etienne à Fleurus	Marbais et Tilly	N° 79	—
36	Manage à Mons	Station de Manage	N° 1 (accès à la place de stationnement)	2,630 65
37	Manage à Piéton	Id.	N° 1 (chemin d'exploitation)	409 90
38	Id.	Id.	N° 2 Sentier	—
39-40	Louvain à Court-St-Etienne	Station de Weert-Saint-Georges	N° 13 et 14 Sentiers	—
41	Malines à Louvain	Station de Muysen	N° 3	1,880 61
42	Id.	Id.	N° 4 (Kerkweg)	—
43	Tirlemont à Tongres	Grimde et Oplinter	N° 4 (chemin de Tirlemont)	—
44	Melle à Ledeberg	Melle et Meirelbeke	N° 16 (chemin d'exploitation)	—
45	Bruges à Heyst	Station de Blankenberghe	N° 63 (chemin privé)	60 00
46	Ostende à Cortemarck	Steene et Snaeskerke	N° 10 (route de Zandvoorde)	—
47	Lichtervelde à Thielt	Ardoye et Kortkeer	N° 15 (chemin d'exploitation)	—
48	Lichtervelde à Furnes	Station de Gaeskerke	N° 85 Id.	—
49	Hérentshals à Hamout	Station de Hamout	N° 32a (Boschstraat)	—
50	Namur à Charleroy	Station de Le Campinaire	N° 124 (chemin dit « Pont de loup »)	2,335 60
51	Jurbise à Tournai	Leuze et Chapelle-à-Watines	N° 49 (chemin d'exploitation)	402 30
52	Bruxelles-Nord à Bruxelles (Q. I.)	Bruxelles rue des Palais et rue Rogier	P. N. de l'Yzerwegpad	504 80
			TOTAL. . fr.	19,317 04

N° XXII. — Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1903.

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.		NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails	de 52 kilog. . .	* 672,943 »	403,211 »	7,413 »	783,269 »
	en acier { de 40.6 — . . .	540,402 »	19,950 »	2,455 »	562,507 »
	de 38 — . . .	347,263 »	1,081,781 »	250,689 »	1,679,733 »
	en fer.	960 »	457,002 »	255,430 »	713,392 »
Billes en bois.		2,740,292 »	637,042 »	239,874 »	3,617,208 »
Traverses métalliques		»	63,889 »	35,702 »	99,591 »
Bois spéciaux.		754,305 »	493,654 »	10,440 »	958,099 »
Voies système Hilff.	Rails.	»	42,887 »	3,266 »	46,153 »
	Longrines	»	20,870 »	7,735 »	28,605 »
Croisements et traversées	renforcés.	254,911 »	96,254 »	43,264 »	364,429 »
	en rails de 40.6 kil.	222,540 »	4,221 »	»	226,761 »
	ordinaires	618,041 »	277,473 »	45,418 »	910,632 »
Excentriques	en rails renforcés	227,840 »	51,486 »	8,984 »	288,010 »
	id. de 40.6 kil.	456,840 »	3,048 »	528 »	460,416 »
	id. ordinaires	274,490 »	164,445 »	8,406 »	446,741 »
Plaques tournantes		279,893 »	83,324 »	15,901 »	379,118 »
Ponts à peser.		23,889 »	24,352 »	4,480 »	49,421 »
Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc.	renforcés .	* 369,672 »	54,700 »	16,460 »	437,532 »
	pour rails de 40.6k.	445,847 »	24,929 »	576 »	471,352 »
	ordinaires.	376,233 »	559,787 »	76,611 »	1,012,631 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.		217,395 »	417,233 »	9,014 »	343,642 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.		1,299,903 »	214,904 »	416,043 »	1,627,822 »
En dépôt fin 1903		9,823,063 »	4,286,842 »	4,097,459 »	15,207,064 »
Vendu	restant à livrer fr.	»	»	5,921 »	5,921 »
	livré (p ^r mémoire) 902,817 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'administration, fin 1903 fr.		9,823,063 »	4,286,842 »	4,091,238 »	15,201,143 »

* La valeur totale de ces matériaux neufs de type renforcé s'élevait à la somme de 1,042,617 fr., dont 14/52, soit 280,704 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*

		1903.	1902.
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales	Locomotives à voyageurs	896 862
		" mixtes (types 28, 30 et 31)	
		" munies du frein Westinghouse	567 282
		" à marchandises	1,299 1,321
		" de gare	580 354
		Total.	2,942 2,819
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	44 46
		" tenders pour type 11 (mixtes). (1)	102 102
		Voitures à vapeur (partie « moteur »).	22 28
		" électriques automotrices (id. id.).	6 6
		Total.	174 182
	pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	12 12
		Ensemble des moteurs (2) (3)	3,128 3,013
		Tenders indépendants (4)	2,105 2,070
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4) { 1 ^{re} classe	181 195
		2 ^e —	1,838 1,775
		3 ^e —	3,346 3,167
		mixtes.	191 247
		Fourgons à bagages.	1,098 1,025
		— chaudières	2 2
		Voitures. { cellulaires	21 19
		funéraires	8 8
		postales	74 74
		Wagons fermés pour petits colis.	331 370
		Trucks et wagons fermés pour équipages	149 149
		Boxes et wagons pour chevaux	242 248
		Total. (5)	7,521 7,275
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères { 1 ^{re} classe	" "
		2 ^e —	165 173
		3 ^e —	493 496
		mixtes	110 115
		fourgons	127 150
		Fourgons à bagages indépendants.	21 21
		— — adhérents aux locomotives.	44 46
	pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures à vapeur (partie « voiture »)	22 28
		— électriques automotrices (partie « voi- ture »)	6 6
		Total (5).	986 1,015
		Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)	12 12
		Voitures remorquées	20 20
		ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (2)	8,539 8,318

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

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

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

(4) Y compris 5 voitures pour malades.

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

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1903.	1902.
Fourgons	1 1/2	1,265	1,207
	5	186	195
Wagons fermés	7 et 7 1/2	2	2
	10	10,093	10,549
	15	2,749	1,819
— pour coton et laine	10	1,300	1,501
— — — — —	15	100	100
— pour coke, laine et minerais	10	1,964	1,977
— — — — —	12	1,711	1,784
— — — — —	15	343	343
— pour charbon	10	20,371	20,485
— — — — —	7	424	400
— — — — —	5	191	245
— — — — —	12	7,746	7,751
— — — — —	15	13,003	10,890
— plats à 4 roues	10	2,872	2,908
— — — — —	7	8	14
— — — — —	5	»	1
— — — — —	15	841	841
— — 6 — — — — —	15	20	20
— — 8 — — — — —	20	1,154	1,156
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	30	5	5
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.)	6	5	5
Total pour le service commercial (1)		66,409	63,845

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	7	5
	35	»	5
— pour embranch ^u de charbonnages. (2) 7 1/2	999	1,008	
— dits tapissières	5	»	45
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2	120	124	
— — le transport de plaques tourn.	10	17	17
— — — — —	5	5	5
— — — — — de roues	10	94	84
— — transp ^t de combust. en paniers	»	52	52
— — vérification de ponts à peser.	»	11	11
— bâches à eau	»	21	14
— de secours	»	60	59
— citernes pour pétrole.	»	54	28
— freins pour les plans inclinés	»	55	55
— pour transport de gaz riche	»	15	15
Total pour les services divers (1)		1,450	1,483
ENSEMBLE DES WAGONS (1)		67,859	65,328
TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS.		76,598	73,643

Bâches pour couvrir les chargements (1) 24,378 21,478

(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 1893. Voie C. R. de 1893, ind. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT		TOTAL.	PREMIER établissement		A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER.	Avance.	Arrière.
	Extensions. (Matériel neuf.)	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL			Changem ^t de classification.	MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.							
Locomotives.															
1880	131	"	4	8	143	"	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	"	
1885	35	"	16	"	81	"	33	"	33	+ 48	1,788	1,764	24	"	
1890	74	"	43	"	117	"	5	"	5	+ 112	1,923	1,936	"	13	
1895	36	"	36	"	72	"	21	"	21	+ 51	2,130	2,114	16	"	
1896	28	"	22	"	50	"	23	"	23	+ 27	2,157	2,142	15	"	
1897	78	"	41	"	119	"	19	"	19	+ 100	2,257	2,220	37	"	
1898	358	"	3	"	361	"	47	"	47	+ 314	2,571	2,578	"	7	
1899	83	"	4	"	87	"	41	"	41	+ 46	2,617	2,661	"	44	
1900	110	"	8	"	118	"	45	"	45	+ 73	2,690	2,771	"	81	
1901	176	"	26	"	202	17	36	"	53	+ 149	2,839	2,930	"	91	
1902	133	"	65	"	198	1	69	"	70	+ 128	2,967	3,063	"	96	
1903	200	"	"	"	200	"	79	"	79	+ 121	3,088	3,263	"	175	
Tenders (*).															
1880	49	"	"	"	49	"	7	"	7	+ 42	832	920	"	88	
1885	32	"	8	"	40	"	59	"	59	— 19	1,201	1,269	"	68	
1890	19	"	94	"	113	"	8	"	8	+ 105	1,304	1,373	"	69	
1895	31	"	34	"	65	"	14	"	14	+ 34	1,511	1,539	"	28	
1896	63	"	23	"	88	"	28	"	28	+ 60	1,571	1,604	"	33	
1897	72	"	62	"	134	"	27	"	27	+ 107	1,678	1,676	2	"	
1898	342	"	9	"	351	"	77	"	77	+ 274	1,952	2,018	"	66	
1899	82	"	11	"	93	"	61	"	61	+ 32	1,984	2,100	"	116	
1900	129	"	13	"	142	"	49	"	49	+ 93	2,077	2,229	"	152	
1901	154	"	31	"	185	29	30	"	59	+ 126	2,203	2,354	"	151	
1902	208	"	50	"	258	1	61	1	63	+ 195	2,398	2,562	"	164	
1903	201	"	"	"	201	"	113	6	121	+ 80	2,478	2,763	"	285	

(*) 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 Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					AGGREGATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUELEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUELEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement		A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER	Avance.	Arrière.
	Extensions.	Changement de Matériel neuf.	MATÉRIEL			Changement de classification.	MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.							
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	"	"	"	"	"	"	59	54	5	"
1899	12	"	"	"	12	"	"	"	"	+	12	71	66	5	"
1900	"	"	"	"	"	"	5	"	5	—	5	66	66	"	"
1901	"	"	"	"	"	"	5	"	5	—	5	61	66	"	5
1902	1	"	"	"	1	"	16	"	16	—	15	46	67	"	21
1903	"	"	"	"	"	"	6	"	6	—	5	40	67	"	27
Véhicules pour trains de voyageurs.															
1880	266	"	281	452	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	+	31	5,623	5,306	317	"
1896	317	"	60	"	377	"	76	"	76	+	301	5,924	5,623	301	"
1897	100	"	2	14	116	"	65	"	65	+	51	5,975	5,723	252	"
1898	783	"	"	"	783	"	91	"	91	+	692	6,667	6,506	161	"
1899	219	"	5	1	225	"	65	"	65	+	158	6,827	6,725	102	"
1900	258	"	"	"	258	"	51	"	51	+	201	7,031	6,983	48	"
1901	619	"	2	25	676	"	93	99	192	+	484	7,515	7,632	"	117
1902	815	"	1	"	816	"	112	23	135	+	711	8,226	8,177	"	251
1903	387	"	"	"	387	"	136	22	158	+	229	(1) 8,155	8,361	"	409
Véhicules pour trains de marchandises.															
1880	3,418	"	8	331	3,757	32	358	331	741	+	3,016	34,596	31,911	"	315
1885	1	"	104	6	111	"	593	"	593	—	182	41,414	42,814	"	1,400
1890	761	"	100	21	888	"	411	9	420	+	468	43,523	44,586	"	1,063
1895	583	"	1,156	3	1,742	"	498	"	498	+	1,214	46,390	46,517	873	"
1896	1,201	"	733	"	1,934	"	766	"	766	+	1,468	47,538	46,718	840	"
1897	2,148	"	1,197	55	3,400	"	625	65	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	"
1898	8,914	"	740	"	9,654	"	621	"	621	+	9,033	60,298	57,780	1,518	"
1899	2,072	"	"	3	2,075	"	823	"	825	+	1,250	60,548	59,852	696	"
1900	3,627	"	621	13	4,261	"	887	"	887	+	3,674	64,222	63,479	743	"
1901	1,180	"	"	103	1,283	"	653	24	657	+	626	64,848	64,659	189	"
1902	1,447	"	3	26	1,476	"	996	"	996	+	480	65,328	66,106	"	778
1903	3,237	"	"	32	3,269	"	738	"	738	+	2,531	67,859	69,343	"	1,481

(1) Non compris 44 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 40 « parties voitures » de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

N° XXV. — Importance du matériel de traction en 1903.

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL				ENSEMBLE			
	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs ou plus.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives- tenders.	Totaux ou moyennes.	
Nombre d'unités (1)	661	2,315	112	2,213	875	3,088	
Nombre d'essieux moteurs	1,322	6,945	448	6,203	2,512	8,715	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	2,761,621	13,101,423	683,248	13,194,485	3,351,807	16,546,292
	Par locomotive. . .	4,178	5,664	6,100	5,962	3,831	5,358
	Par essieu moteur .	2,089	1,888	1,525	2,127	1,334	1,899
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	18,962,820	87,743,180	5,645,860	83,027,060	29,324,800	112,351,860
	Par locomotive. . .	28,688	37,902	50,409	37,518	33,514	36,383
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	27,166,210	80,624,635	4,391,600	83,827,195	28,355,250	112,182,145
	Par locomotive .	41,099	34,827	39,211	37,879	32,406	36,329
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	30,508,215	90,979,180	5,691,220	91,615,325	35,563,290	127,178,615
	Par locomotive . .	46,155	39,300	50,814	41,399	40,644	41,185

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.		2,105
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	27,402,970
	Par tender	13,018
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	56,620,570
	Par tender	26,898

(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	ARRIÈRE ANNUEL exprimé EN KILOGRAMMES.	AVANCE (+) ou RETARD (—).
31 décembre 1874.			+232,659
— 1875.	»	20,528	+212,531
— 1876.	»	34,708	+177,625
— 1877.	»	19,662	+157,961
— 1878.	»	45,550	+114,611
— 1879.	74,342	»	+188,955
— 1880.	»	41,218	+147,735
— 1881.	158,156	»	+285,891
— 1882.	68,954	»	+354,825
— 1883.	»	22,274	+332,551
— 1884.	»	40,906	+291,645
— 1885.	103,055	»	+394,698
— 1886.	»	80,685	+314,015
— 1887.	»	158,460	+155,555
— 1888.	»	159,484	+ 16,071
— 1889.	96,478	»	+112,549
— 1890.	119,887	»	+232,436
— 1891.	254,464	»	+486,900
— 1892.	»	59,756	+447,144
— 1895.	19,596	»	+466,540
— 1894.	»	56,668	+429,872
— 1895.	79,700	»	+509,572
— 1896.	75,470	»	+585,042
— 1897.	215,008	»	+798,050
— 1898.	»	174,252	+625,798
— 1899.	»	166,250	+457,568
— 1900.	»	155,754	+301,814
— 1901.	»	50,586	+271,428
— 1902.	40,597	»	+312,025
— 1903.	»	525,900	— 15,875
	1,283,485	1,550,019	
Arrière (période de 1875 à 1903) 246,554			
Report des avances au 31 décem 1874. 232,659			
Arrière au 31 décembre 1905 . . . 15,875			

La puissance de traction des moteurs, tangentielle 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 1893 voir (B de 1896, annexes XXI et XXII)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT			BALANCE. Avance. + Retard. — VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service intérieurement 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 budgés tares antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée	Ensemble.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	42,002,988	597,690	»	12,600,678	16,014,073	483,800	46,194,873	+ 3,594,195
1885	45,281,404	1,930,094	»	17,154,498	49,447,050	2,389,421	24,836,574	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,052	2,466,408	26,489,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	4,243,821	»	27,500,225	30,262,403	1,832,760	32,095,163	+ 4,594,928
1896	27,500,225	4,327,243	»	28,827,468	32,095,153	4,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	4,440,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,353
1898	29,937,830	2,403,653	»	32,043,483	36,443,183	186,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,408,355	»	34,451,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,451,838	2,439,840	»	36,591,648	36,861,512	849,672	37,411,484	+ 819,836
1901	36,591,648	2,078,222	»	38,669,870	37,411,484	4,045,648	39,356,802	+ 686,932
1902	38,669,870	4,068,202	»	42,738,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 1,594,805
1903	42,738,072	4,437,065	»	47,175,137	44,332,877	»	44,332,877	— 2,842,260
Matériel de transport.								
1880	18,602,712	4,124,424	4,273,446	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,974	+ 7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,411,647	266,105	31,377,752	+ 2,628,452
1890	31,863,000	4,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	38,254,679	+ 3,287,291
1895	37,138,248	4,417,440	1,265,268	39,520,956	47,213,864	3,641,302	50,855,166	+11,334,210
1896	38,250,688	2,177,797	1,397,964	41,834,449	50,855,166	2,445,783	53,300,949	+14,469,500
1897	40,433,485	4,950,864	4,389,810	43,774,160	53,300,949	3,782,541	57,083,490	+13,309,325
1898	42,384,349	1,918,272	4,642,508	45,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	+13,405,845
1899	44,302,624	2,397,660	4,390,980	48,091,264	59,350,974	56,875	59,407,849	+11,316,588
1900	46,700,281	1,762,296	4,390,980	49,853,557	59,407,854	2,473,814	61,881,668	+12,028,111
1901	48,462,577	4,990,804	4,377,012	51,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	+ 10,148,275
1902	50,453,384	2,982,318	4,377,012	54,812,714	61,978,668	36,840	62,015,508	+ 7,202,797
1903	53,435,699	2,890,335	4,377,012	57,703,066	62,015,508	»	62,015,508	+ 4,312,442

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

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

		PARCOURS UTILB.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	EFFECTIF moyen des moteurs.	PARCOURS moyen par moteur (Kilom.)
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.			
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.									
Matériel pour les lignes princi- pales.	Locomotives à voyageurs	28,741,354	850,047	64,617	1,052,572	1,583,251	32,291,871	837	38,581
	— à marchandises.	4,975,582	32,430,350	381,166	3,898,647	6,965,605	48,631,350	1,631	29,817
	— de gare	22,345	342,010	3,945	265,718	6,063,029	6,897,047	356	18,812
Matériel pour les lignes secon- daires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,541,969	178,647	3,768	106,991	320,345	3,151,718	102	30,899
	Locomotives-fourgons	958,226	2,367	115	22,702	58,738	1,042,148	45	23,159
	Voitures à vapeur	371,378	74	16	29,177	41,922	436,567	23	18,931
Locomotives assimilées aux moteurs légers.		589,299	1,062	404	26,966	87,413	1,102,164	36	30,616
Ensemble pour 1903 (*)		(1) 38,600,133	33,801,557	434,050	5,393,783	15,120,333	(3) 93,332,865	3,030	30,810
		(2) 72,404,650		20,048,175					
Ensemble pour 1902.		(4) 36,667,431	32,040,909	601,237	5,063,754	14,564,041	(4) 88,937,972	2,902	30,647
		(1) 68,703,141		20,229,632					
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.									
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1903 (2)		354,245	49,113	"	44,646	"	448,004	"	"
		103,338		44,646					
— Ensemble pour 1902.		242,590	61,508	"	24,204	"	328,302	"	"
		304,098		24,204					

(1) Y compris.	{ la double traction	{ sur le réseau	1,811,817	8,095,231	4,030	"	"	7,931,138	"	"
		{ de l'Etat								
		{ sur les lignes	9,814	141,015	"	"	"	150,839	"	"
	{ le parcours sur les lignes étrangères		610,385	419,164	"	44,469	"	1,074,018	"	"
(2) Y compris la double traction				177	"	"	"	177	"	"

(1) Non compris 9,234 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 452,581 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(4) Non compris 14,270 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 332,246 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	DESIGNATION des COMBUSTIBLES	ACHATS.			CONSOUMATIONS TOTALES.		
		QUANTITES	PRIX MOYEN par TONNE	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE	VALEUR
1993.	Charbon menu demi-gras	kilogrammes 742,091,450	Fr 12 04	Fr 8,572,488 60	kilogrammes 714,489,000	Fr 12 04	Fr 8,602,447 36
	— menu gras	227,777,796	13 09	2,981,751 41	219,249,000	13 09	2,869,969 41
	— menu maigre	382,875,000	9 14	3,486,765 20	384,593,000	9 14	3,476,330 45
	— gailleux	54,011,000	15 89	858,160 02	53,274,000	15 89	846,523 86
	Briquettes pour locomotives	155,142,165	18 51	2,871,867 51	152,249,000	18 51	2,817,573 69
	<i>Total des charbons menus et gailleux et des briquettes.</i>	1,531,897,111	12 25	18,771,332 74	1,520,826,000	12 24	18,612,844 97
	Charbon pour forges	42,174,000	44 00	170,394 00			
	— gailletins	2,535,000	23 80	60,342 50			
	— p ^r fours à réchauffer	8,705,000	15 88	138,220 25			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	240 000	18 06	4,330 00			
	Coke industriel	1,675,000	17 89	29,965 00			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	4,712,030	18 56	88,013 13			
	Coke spécial lavé pour fonderie	506,000	23 50	11,891 00			
1992.	Ensemble	1,562,471,441	12 34	19,274,493 92			
	Charbon menu demi-gras	698,042,750	12 33	8,607,203 26	694,748,374	12 33	8,566,210 46
	— menu gras	209,001,293	13 79	2,881,904 50	210,975,680	13 79	2,909,354 63
	— menu maigre	379,168,355	8 99	3,407,629 16	377,918,300	8 99	3,397,755 21
	— gailleux	59,755,000	16 09	961,287 92	59,308,636	16 09	954,275 95
	Briquettes pour locomotives	410,288,374	18 47	2,036,696 84	410,591,380	18 47	2,042,622 79
	<i>Total des charbons menus et gailleux et des briquettes.</i>	1,456,255,771	12 29	17,894,718 98	1,453,569,370	12 29	17,870,219 04
	Charbon pour forges	42,149 000	14 40	174,915 50			
	— gailletins	2,630,000	23 20	66,276 94			
	— p ^r fours à réchauffer	7,812,000	15 90	124,252 65			
	— pour fours Radelet, 60 p.c. de gros.	340,000	18 96	6,446 00			
	Coke industriel	1,570,000	17 30	27,172 50			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	5,601,350	17 09	95,716 88			
	Coke spécial lavé pour fonderie	395,000	23 98	9,470 00			
	Ensemble	4,486,753,121	12 38	18,398,999 40			

de combustibles.

CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES								
QUANTITES	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR	par train kilometre (1)		par locomotive kilometre avec train (2)		par locomotive kilometre en général (1)	
			Quantité	Valeur	Quantité	Valeur.	Quantité.	Valeur
kilogrammes	Fr	Fr	K	£	K	£	K	£
656,909,200	42 04	7,909,486 77						
208,017,700	43 09	2,722,951 69						
373,848,400	9 41	3,405,482 89						
8,522,700	45 89	435,425 70	24 61	0 262	19 21	0 233	14 99	0 182
154,948,400	48 51	2,842,559 33						
4,399,245,800	42 44	16,985,606 38						
640,201,700	42 33	7,893,686 96						
498,744,700	43 79	2,740,689 41						
364 381,900	8 99	3,275,793 28						
43,976,200	46 09	224,877 06	24 32	0 260	19 17	0 234	14 94	0 182
114,474,500	49 47	2,053,337 61						
1,328,476,000	42 49	16,188,384 32						

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 8 bougies ou 0,3 ampère	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.	Nernst de 65 bougies.	de 4 ampères	de 6 ampères	de 8 ampères	de 10 ampères.	de 12 ampères	de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 25 ampères.		
1885	7	»	»	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	140	1,360
1890	49	»	»	249	»	»	»	»	124	121	29	71	29	26	2	648	3,963 4
1895	32	»	150	2,045	38	76	»	27	142	288	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	»	149	2,274	49	210	»	33	180	409	71	140	199	21	»	3,732	11,798 3
1898	35	»	130	2,784	145	307	»	61	209	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	5,718	18,354 6
1901	41	»	885	3,205	48	305	»	104	338	595	213	214	249	42	2	5,230	19,326 2
1902	44	»	1,106	3,524	45	227	»	118	375	658	205	264	256	38	2	6,805	20,313 7
1903	46	38	1,448	3,620	45	257	9	126	379	694	201	301	254	38	2	7,392	21,112 »

B. — Éclairage au gaz

ANNEES	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes	Fr. C.	Fr. C.
1883. . .	219	7,284	12,842	20,342	4,334,962	688,559 98	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	8,784	14,985	24,475	5,823,578	696,143 48	0.120
1897. . .	758	8,800	15,168	24,786	5,832,842	692,645 11	0.119
1898.	787	9,499	15,517	25,503	5,865,453	682,201 48	0.116
1899.	812	9,490	15,378	25,740	5,623,926	656,705 05	0.117
1900.	1,050	9,649	15,340	26,039	5,423,075	659,322 54	0.122
1901.	1,196	9,653	15,247	26,096	4,969,049	582,736 48	0.117
1902.	1,217	9,731	15,100	26,048	4,561,330	553,891 50	0.122
1903.	1,271	9,869	15,286	26,426	4,780,258	574,582 48	0.120

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
				Fr.	C.	
		Mètres cubes		Fr.	C.	Fr. C.
1885 . .	150	288 781	105,491 72	809 17		0.564
1890 . .	155	562,490	115,996 80	748 57		0.520
1895 . .	218	435,254	110,026 67	504 71		0.254
1896 . .	217	480,430	116,755 16	558 04		0.245
1897 . .	235	555,567	156,202 81	554 15		0.245
1898 . .	290	624,026	152,254 86	525 02		0.242
1899 . .	510	692,855	225,155 80	719 80		0.522
1900 . .	548	861,112	298,887 67	858 87		0.547
1901 . .	574	918,866	266,118 30	711 55		0.290
1902 . .	595	958,074	220,950	559 37		0.251
1905 . .	455	1,076,582	215,726	495 92		0.200

N° XXXII. — *Approvisionnement et matériel en magasin.*

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

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1902 (tarif de 1903).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1903 (tarif de 1903.)	restant à fournir en 1904 sur les marchés de 1903.	Totaux.	
<i>1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1903.</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,143,074 75	95,585 33	1,238,660 08	1,510,738 70
Combustibles	42,755 92	»	42,755 92	56,299 95
Huile d'éclairage	107,589 81	45,527 79	152,717 60	165,469 75
Huiles et matières de graissage	192,908 94	49,909 40	242,818 34	204,617 65
Bois de construction	1,955,534 66	101,062 49	2,056,597 15	1,996,296 86
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	5,815,065 86	165,064 03	5,977,027 91	4,118,627 95
Aciers, fontes et fers divers	1,532,150 71	6,530 41	1,558,690 12	1,547,384 05
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	1,201,682 59	18,444 85	1,220,127 44	1,178,776 12
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	122,597 58	»	122,597 58	101,896 55
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	548,925 22	15,705 77	562,630 99	452,930 48
Matières et objets divers	2,021,672 01	125,576 77	2,147,248 78	2,125,026 95
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹) .	216,715 84	»	216,715 84	159,167,99
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (¹)	557,299 62	»	557,299 62	646,756 50
Total . . .	15,216,456 29	617,226 86	15,835,683 15	15,862,618 48
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	4,992,514 28	»	4,992,514 28	5,115,165 95
Sections	914,601 »	»	914,601 »	1,227,585 78
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons	7,969,959 »	»	7,969,959 »	7,625,545 50
Valeur totale des approvisionnements .	27,095,350 57	617,226 86	27,710,557 45	27,828,813 69

(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 et de 5 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 .	245,880	122,054	865,108	58 35	11 20	12 15	101,360 »	20,509 60	115,169 80
1873 .	280,117	160,265	1,267 575	28 50	10 45	15 »	160,622 19	27,042 87	178,729 55
1874 .	257,692	196,682	1,720,156	28 50	10.45	15 »	204,615 79	53,065 80	252,511 01
1875 .	265,888	228,158	2,521,100	28.50	10 43	15 »	228,860 »	55,107 20	518,621 19
1876 . .	311,772	291,712	2,555,112	20.20	10.93	15 70	244,705 »	47,919 80	532,558 42
1877 .	589 522	508,008	2,601,918	25 75	10 90	14.05	285,885 03	50,000 »	547,706 35
1878 . .	112,656	582,959	3,001,172	25 05	11.50	15.45	296,740 »	62,015 90	500,944 59
1879 (*) .	(*)515,480	456,171	2,997 018	28 05	10 78	12.14	584,791 15	71,157 50	556,701 10
1880 (*) .	800,855	615,215	1,266,676	51.75	14.50	12.00	601,809 »	96,555 »	491,842 41
1881 .	864,018	811,156	5,285,580	55 15	12.85	15.18	645,707 22	150,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,061	6,285,984	56 81	15.27	15 25	1,029,618 08	178 659 »	710,527 60
1883 (*) .	1,780,802	1,261,796	7,025,596	56.48	12.99	15 80	1,275,282 86	192,548 »	805,220 70
1884 .	1,608,088	1 251,874	7,402,502	57 88	12.05	15 71	1,802,751 12	187,517 »	851,102 05
1885 .	2,557,018	1,206,412	8,010,261	58 21	12.28	14 80	2,061,660 55	192,020 50	925,822 40
1886 . .	5,520,890	1,517,180	8,572,896	58 50	12.75	14 50	2,551,017 19	107,954 55	982,208 18
1887 .	5,697,578	1,448,914	9,625,510	58 22	12 62	14 57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 .	1,146,620	1,550,258	11,291,981	58 27	12 67	14.64	3,075,055 02	238,625 59	1,527,767 82
1889 .	1,117,136	1,628,460	12,511,642	57 96	12.61	14.66	3,508,947 61	240,889 28	1,456,585 15
1890 .	1,817,211	1,741,758	11,588,522	58 66	12.78	14.70	5,529,529 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 .	5,255,906	1,789,016	16,299,071	58 90	12 98	14.71	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 .	5 751,018	1,917,555	17,027,012	59.12	15. »	14.76	4,587,681 90	291 490 95	2,061,845 51
1895 (*) .	6,504,650	2,066,970	18,421,571	59.01	15.02	14 74	1,989,219 11	501,755 35	2,228,720 19
1894 . .	7,011,062	2,189,674	19,818,096	59 55	12 90	14 75	5,814 515 28	519,470 95	2,412,712 51
1895 .	7,288,768	2,278,520	21,575,212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524 818 85	2,598,796 50
1896 .	7,791,182	2,488,898	21,908,200	59 57	12.91	15 01	6,575,967 77	555,571 29	2,118,710 20
1897 (*) .	8,671,458	2,561,556	50,185,821	59 24	15.05	15 15	6,999,522 58	552,252 56	5,597,555 86
1898 .	9,579,716	2,951,596	55,775,906	59.54	12 83	16 95	7,457 006 50	401,157 62	4,179,152 59
1899 . .	10,588,466	5,201,236	42,267,555	58 00	15 11	17 14	7,786,005 46	425,651 66	5,057,025 45
1900 . .	11 158,760	5,211,712	18 222,259	58 58	12 95	17 20	8,091 652 12	459,887 01	5 906 226 59
1901 .	12,081,962	5,115,220	47,417,175	58.77	15 27	17 26	8,906,855 54	459 149 20	5,710,615 92
1902 .	12 971,986	5,555,918	18,578,152	58.86	15 44	17,27	9,669,938 59	485,167 16	5,891 195 65
1903 .	11,167,628	5 009,952	51,450 598	59 21	12 81	17 28	10,871,255 40	489,174 69	6,251,880 65

(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 5^{me} classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.

(7) Institution d'abonnements de cinq jours à partir du 1^{er} août 1905. (Voir annexe suivante.)

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

ANNÉES.	DURÉE des ABONNEMENTS.	MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.)				RECETTES.			
		1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.
1895 (1) . . .	15 jours.	2,252	6,248	11,548	19,828	111,600	237,424	285,700	632,724
1894		4,888	15,769	25,840	46,497	244,575	599,222	646,000	1,489,597
1893		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	524,525	741,551	775,225	1,841,501
1897 (2) . . .		6,501	15,782	45,895	65,978	558,446	620,798	1,028,651	1,987,875
1898		5,506	15,461	48,715	69,682	502,830	618,410	1,120,445	2,041,715
1899		(3) 892	22,087	51,081	74,060	49,060	885,480	1,174,865	2,107,405
1900		"	23,640	49,504	72,944	"	945,600	1,155,092	2,079,592
1901	(4)	42	27,098	56,972	84,112	2,520	1,083,920	1,510,556	2,596,796
1902	Janvier . . .	56	1,904	4,056	6,016	5,560	76,160	95,288	172,808
	Février . . .	51	1,614	5,563	5,210	1,860	64,500	81,005	148,415
	Mars	51	1,865	4,268	6,182	5,060	74,520	95,164	175,744
	Avril	57	1,705	4,415	6,263	5,420	71,720	101,409	176,659
	Mai	68	1,958	4,515	6,519	4,080	77,520	105,790	185,599
	Juin	120	2,245	4,940	7,505	7,200	89,720	115,620	210,540
	Juillet . . .	292	5,088	6,717	10,097	17,520	125,520	154,491	295,531
	Août	322	4,895	10,726	15,045	19,520	195,800	246,608	461,818
	Septembre .	114	5,152	7,820	11,116	8,640	126,080	119,860	314,580
	Octobre . .	79	2,171	5,074	7,525	4,680	86,840	116,702	208,222
	Novembre .	54	1,754	4,172	5,980	5,240	70,460	95,956	169,556
	Décembre .	51	1,508	2,969	4,528	5,060	52,520	68,287	125,667
Totaux pour 1902.		1,524	27,725	65,255	92,280	79,440	1,108,920	1,454,359	2,642,719
1903	Janvier . . .	62	1,878	5,977	5,917	5,720	75,120	91,471	170,511
	Février . . .	57	1,679	5,857	5,575	2,220	67,460	88,711	158,091
	Mars	72	1,945	4,752	6,767	4,520	77,720	109,296	191,556
	Avril	68	1,914	4,571	6,335	4,080	76,560	105,155	185,775
	Mai	85	2,079	5,027	7,191	5,100	85,160	115,621	205,881
	Juin	158	2,275	5,575	7,986	8,580	90,920	128,225	227,425
	Juillet . . .	281	5,056	6,607	10,014	16,860	121,440	154,051	292,551
	Août (5) . .	537	5,955	8,554	12,626	21,420	157,400	191,682	570,502
	" 5 " . . .	204	6,635	20,619	27,478	6,120	155,100	257,118	576,558
	Septembre .	165	2,560	5,746	8,469	9,780	102,400	152,158	244,558
	" 5 " . . .	146	5,072	15,565	20,785	4,580	101,440	178,907	284,817
	Octobre . .	91	1,711	4,074	5,876	5,460	68,440	95,702	167,602
	" 5 " . . .	75	2,254	5,677	8,004	2,490	45,080	65,285	112,555
	Novembre .	61	1,484	5,072	5,217	5,660	59,500	84,456	147,476
	" 5 " . . .	82	1,812	4,218	6,112	2,460	56,240	48,507	87,207
	Décembre .	50	1,000	2,455	3,505	5,000	40,000	56,419	99,419
	" 5 " . . .	58	1,392	5,671	5,521	1,740	51,840	42,216	75,796
Totaux pour 1903		1,465	25,492	58,755	85,692	87,900	1,019,680	1,350,905	2,458,485
1905		565	17,585	40,750	67,698	16,890	547,700	572,125	936,715

(1) A partir de juin 1895.
(2) Augmentation du prix des abonnements : de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la deuxième. — Réduction de 10 p. c. pour la 3^e classe.
(3) Suppression des abonnements de 1^{re} classe.
(4) Abonnements pour voitures-salons et compartiments réservés, à partir de décembre 1901.
(5) Création d'abonnements de 5 jours.

N° XXXV. — *Mouvement général de transports de certaines marchandises, effectués par charges complète en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. Année 1903.*

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes).	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX (Tonnes.).	
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Acides chlorhydrique, muriatique, sulfurique.	89,454	5,612	9,755	104,801	
Acier { en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 13 et 28).	51,358	723	55,815	85,891	
	laminé en barres ou en bottes, acier ouvré (T. sp. 12 et 15)	80,598	2,927	25,992	107,515
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	15,054	703	392	14,209	
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe).	500,545	19,523	32,848	552,716	
	par 50 tonnes (T. sp. 39)	19,855	14,915	50,546	
Bières en fûts (5 ^e classe).	59,157	1,074	1,557	41,548	
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (5 ^e classe).	562,815	29,653	8,000	400,468	
	Vieilles billes, billettes (4 ^e classe) de chauffage, européens en bûches (T. sp. 56)	598,198	58,726	45,156	482,060
	de houillères ou de mines, broussailles, perches, piquets (4 ^e classe, sp. 56)	180,095	22,855	25,098	226,646
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	147,750	1,565	1,551	150,844	
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	170,841	18,441	16,772	206,054	
	réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	57,956	5,810	9,854	71,600
Carreaux { en ciment, en grès, en terre céra- mique, en pierre et marbre, etc. (5 ^e classe, sp. 12).	50,815	6,241	4,816	61,872	
	et dalles { en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4 ^e classe, sp. 5).	6,557	444	172	7,175
Cendrées (4 ^e classe, sp. 53 et 57)	212,693	12,608	48,886	274,187	
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (5 ^e classe, sp. 46).	572,481	57,790	25,247	655,518	
Chaux et plâtre : chaux, cen- dres et poussière de chaux, { 4 ^e cl., sp. 2 et 5	510,184	46,419	50,377	606,980	
	plâtre et gypse. sp. 56	50,758	5,748	16,288	72,794
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	1,650	557	407	2,394	
	en racines sèches et en cossettes (5 ^e classe, sp. 12)	11,091	825	7,504	19,420
Chiffons (5 ^e classe et T. sp. 12)	59,752	4,719	6,970	51,441	
Ciment (5 ^e classe, T. sp. et excepté)	465,616	11,674	10,953	488,245	
Clous, pointes et vis (2 ^e classe et T. sp. 9)	17,722	1,016	480	19,218	
Colis vides (1 ^e classe)	16,350	527	120	16,986	
A reporter.	4,067,290	509,394	394,245	4,770,927	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS.		TOTAUX GÉNÉRAUX (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Report. . .	4,067,290	509,594	391,245	4,770 927
Combustibles { (4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 43).	2,028,598	253,040	221,512	2,504,050
Minéraux: houille (sp. 2)	466,075	1,265	7,740	475,080
Coke, briquettes et boulets de houille	22,805	5,798	57	28,658
(except. provisoire n° 6)	1,528,099	252,605	126,108	1,686,810
(id. id. n° 31).	4,995,821	255,081	517,003	5,565,905
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45).	15,292	178	60	15,530
Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	14,868	354	875	16,075
Déchets de carrières { (4 ^e classe, sp. 56).	75,698	12,682	4,077	92,457
Graviers et macadam { (sp. 2, 5, 24 et 37)	577,070	158,124	17,581	752,775
Déchets de textiles, de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton. { déchets d'étoupe, de chanvre, de lin (3 ^e cl. et sp. 12)	8,742	180	488	9,410
{ déchets de laine et de coton (2 ^e cl. et sp. 18).	10,072	454	321	10,827
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 56)	542,698	12,966	42,579	598,043
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe et sp. 50)	11,461	"	1,154	12,615
Épicerie et denrées coloniales (1 ^{re} classe)	3,581	55	"	3,594
Engrais divers { 4 ^e classe	85,819	5,820	5,552	90,971
{ sp. 5 et 56	455,940	65,962	74,477	594,579
{ sp. 2, 57 et 58.	137,701	6,148	15,906	177,755
Escarbilles (4 ^e classe)	8,577	5	101	8,683
Étoupes (5 ^e classe).	8,541	545	844	9,698
Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	10,451	588	124	11,115
Farine, fécule et son (3 ^e classe, sp. 46)	558,817	51,595	42,474	652,686
Fers en général. { Fers battus, en barres, laminés, fendus, feuillants, ferronneries, fers ébauchés, etc.	47,085	5,414	850	51,529
{ (2 ^e classe).	161,577	10,922	6,554	178,855
{ (3 ^e cl., sp. 9).	258,459	1,770	12,778	260,696
{ (4 ^e cl., sp. 12 et 15).				
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	15,194	460	285	15,939
Fontes { brutes et massives (4 ^e classe, sp. 15, 28, 43)	240,568	18,457	54,512	313,537
{ moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	28,820	1,465	5,091	35,376
Fruits et légumes frais. { Pommes, poires, prunes fraîches, etc. (2 ^e classe, sp. 9).	12,211	555	258	12,802
{ Oignons, pommes de terre, etc. (3 ^e classe, sp. 12).	207,556	15,602	10,592	240,550
A reporter.	15,989,080	1,580,795	1,568,120	18,738,995

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes)	au départ des stations de l'État. (Tonnes)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes)	GÉNÉRAUX. (Tonnes)	
Report.	15,989,680	1,580,795	1,568,120	18,738,595	
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	50,500	282	1,621	52,212	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles miné- rales (1 ^{re} classe, sp. 40)	29,253	2,251	5,882	35,389	
Graines et semences fourragères (5 ^e classe). . .	9,270	2,976	957	13,203	
Huiles diverses.	Pétrole, naphite, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	85,224	9,049	310	94,583
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.) . .	7,567	170	415	8,150
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc (3 ^e et 4 ^e classes)	4,513	185	108	4,806
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	836	5	»	861
Laines	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe)	5,154	5	»	5,159
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe)	12,589	57	2,494	14,940
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 36, 37).	69,191	920	14,452	84,543	
Lin	teillé (2 ^e classe)	19,486	1,564	618	21,668
	en tiges (4 ^e classe).	16,351	4,874	5,956	25,161
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	18,677	1,669	1,647	21,993	
Marbre	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	10,597	1,238	751	12,586
	en blocs (4 ^e classe)	14,004	10,095	1,092	25,791
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 5, 24, 36, 37)	81,209	16,003	19,381	116,593	
Mélasses ordinaires en fûts (5 ^e classe).	16,197	1,554	6,169	23,720	
Minerais	de fer, de manganèse et mangané- sifères (1 ^{re} classe, sp. 2, 5, 25, 24, 25 et 26)	166,712	496,886	4,766	668,366
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 23)	101,491	97,719	967	200,177
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 23)	317	408	»	725
Mitraille et limaille	de fer, de fonte et d'acier Ferrailles (1 ^{re} classe, sp. 15 et 28)	161,893	20,442	14,568	196,903
	d'autres métaux et déchets de mé- taux communs (2 ^e classe, sp. 8)	5,458	657	625	6,740
Moellons et pierres calcaires	par 10 tonnes (1 ^{re} cl., sp. 5, 24 et 36)	78,186	11,154	10,755	100,075
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 37)	516,010	50,093	100,617	666,722
Paille et fourrages.	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3 ^e cl.)	52,055	4,989	7,025	64,067
	Foin (1 ^{re} classe)	38,098	2,480	4,120	44,598
A reporter.	17,356,145	2,098,627	1,569,352	21,004,124	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État ver, 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.)		
Report.	17,536,145	2,098,627	1,569,532	21,004,124	
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'em- ballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	51,466	613	2,750	54,829	
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (5 ^e classe).	51,125	1,250	4,180	56,555	
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 5)	575,400	58,557	28,004	441,961	
Pierres. {	Pierres brutes, bouchardées en grès artif. brutes sciées sur une face, meulrières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 5). .	168,281	6,525	6,008	180,814
	Pierres en grès artif. taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres tail- lées, etc. (5 ^e cl., sp. 12)	159,678	17,895	2,929	180,500
Planches et planchettes (5 ^e classe, sp. 21) . . .	58,059	4,968	5,925	68,950	
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	5,451	266	889	4,606	
Produits sidérur- giques. {	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9).	102,855	5,425	18,551	126,827
	Bandages de roues, longe- rons.	58,028	8,475	49,851	116,552
	poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc.	5,161	40	6,414	11,585
	accessoires, tuyaux en fonte, etc.	75,615	1,855	15,466	90,914
Pyrites de fer et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 25, 24, 25 et 26).	41,155	25,845	1,050	69,028	
Sable {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5)	116,713	10,509	5,597	150,819
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41) . . .	595,614	50,952	5,897	628,445
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 25, 24, 25 et 26)	115,448	22,865	14,225	150,536	
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	24,117	1,569	1,914	27,400
	de soude (carbonate) (5 ^e classe, sp. 12).	52,875	2,028	845	55,746
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17).	12,542	1,698	250	14,490
	brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., except prov. 15)	116,097	2,428	6,590	125,115
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe) . .	55,052	1,275	642	56,507
	de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5)	21,465	554	997	23,016
A reporter.	19,551,916	2,281,757	1,744,084	25,537,737	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Report.	19,531,916	2,281,757	1,741,084	23,557,737
Tanins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, divilivi, écorces exotiques (3 ^e classe, sp. 12)	12,265	21	54	12,320
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	12,057	3,000	3,575	18,502
non dénommés (3 ^e classe)	18,023	1,400	3,561	23,090
terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 56)	16,588	1,018	815	18,219
Terres et terrils : { Terres plastiques, à pâlerie, réfractaires, végétales par 10 t. (1 ^e cl.)	57,402	14,069	25,272	96,805
{ Argile. { Terres à pipes, kaolin, China-Clay, Ball- Clay, etc. par 50 t. (1 ^e cl, sp. 2, 15 et except. prov. 31	60,719	2,980	2,000	68,608
{ Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 56).	1,858	"	10	1,848
{ par 50 t. (sp. 24 et 37)	18,257	"	"	18,257
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12 et 15)	52,901	1,054	170	54,714
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12 et 15)	81,524	4,868	27,675	114,065
Tourteaux (4 ^e classe)	124,070	11,207	2,150	137,416
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 5)	48,595	5,005	1,522	52,920
Verrerie et gobeletterie. { (2 ^e classe)	5,551	647	2,147	8,345
{ (sp. 9 et 11)	11,582	5	10,076	21,465
Verres à vitres et verres spéciaux. { (2 ^e classe)	11,854	1,543	27	16,224
{ (sp. 9 et 12)	154,197	10,480	143	175,820
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	31,878	1,807	12,018	45,705
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	20,234,564	2,548,526	1,855,764	24,418,654

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

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne.						
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	»	27	»	40.8	67.8	
Acide sulfurique, nitrique . . .	4,957	298	»	12.1	5,267.1	
Amidon	42	197	5.8	7.7	252.5	
Ardoises { brutes pour toitures.	3,149	392	»	27.8	3,568.8	
{ en tables.	»	»	»	»	»	
Argile . { brute	10	6,195	»	55.2	6,260.2	
{ calcinée ou grillée. .	»	20	»	10.0	30. »	
Asphalte	40	351	»	12.6	373.6	
Avoine	»	5	1,092.2	»	1,097.2	
Bières en fûts.	»	11,879	»	664.5	12,543.5	
Bois { Bois d'essences ne faisant pas l'ob- jet d'une exploi- tation forestière et agricole en Europe centrale en grumes, bûches et rondins.	43	35	290. »	»	338.0	
	»	25	102.5	»	127.5	
	23	523	36.4	40.6	923.0	
	sciés.	144	4,195	2,044. »	63.2	6,413.2
	perches à houblon	»	2,596	»	»	2,596. »
	pour mines.	5	11,465	»	»	11,470. »
	objets en bois.	310	358	495.4	103.9	1,267.3
Briques réfractaires	890	13,683	143.7	2,703.0	17,449.7	
Cacao	»	»	100.8	23.6	124.4	
Café.	»	»	1,228.2	»	1,228.2	
Céréales (sauf l'avoine). . . .	1,291	1,896	9,978.3	»	13,165.3	
Céruse.	42	34	10.2	340.1	396.3	
Charbon de bois.	133	95	20. »	5.5	253.5	
Chaux	2,467	93	»	102.0	2,662.0	
Chicorée { en racines ou en cos-	7,555	»	10. »	»	7,565. »	
{ settes. fabriquée.	87	»	»	»	87. »	
Chiffons	8,125	1,667	612.4	1,969.6	12,374.0	
Chlorure de calcium.	101	389	20. »	1,374.0	1,884.0	
Chlorure de chaux.	6	67	11.4	3,635.5	3,719.9	
Chromate et bichromate de po- tasse. — Chromate et bichro- mate de soude	»	166	»	»	166. »	
A reporter.	29,327	56,931	16,201.3	11,491.7	113,671.0	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	29,327	56,951	16,201.3	11,494.7	113,674.0	
Ciment.	86	682	24.7	47.9	837.6	
Combustibles	par 40 tonnes .	89,784	111,218	»	470.0	471,469.0
	par 45 — .	»	221,569	»	990.0	222,559.0
	par 50 — .	11,419	»	»	»	11,419.0
	par 100 — .	13,791	»	»	»	13,791.0
par abonnement.	»	177,215	»	203,023.5	382,238.5	
Coton brut et déchets de coton.	950	263	18,989.9	82.4	20,285.3	
Crasses de hauts-fourneaux . .	126	5	»	»	131.0	
Créosote	310	»	315. »	»	625.0	
Cuir et peaux	verts et salés ainsi	1,365	2,334	8,953.3	464.9	13,122.2
	que séchés.	78	107	176 »	89.1	450.1
tannés						
Dégraiss.	»	6	»	14.5	20.5	
Eau minérale.	»	1,449	»	1,729.3	3,178.3	
Engrais.	Phosphates minéraux	11,896	159	43.4	41.5	15,139.9
	et superphosphates.	280	3,090	»	4,723.2	8,093.2
	Scories Thomas (scories phosphatées).	1,468	140	80.0	»	1,688.0
	Guano.	255	10	12,871.5	»	13,136.5
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	1,473	2,145	196.2	66.3	6,881.0
Autres engrais						
Farines alimentaires.	185	15	181.4	»	381.4	
Fers, fonte et aciers.	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	1,050	24,411	1,482.6	274,348.2	304,291.8
	Tuyaux en fer	269	1,661	1,039.9	14,694.9	20,664.8
	Fonte brute, mitraille.	7,310	21,298	2,987.6	11,462.8	43,058.4
	Machines agricoles . .	»	177	95.5	22.6	295.1
	Autres machines et pièces de machines.	1,920	8,335	1,070.9	8,040.8	22,366.7
	Poutrelles.	»	107	»	6,152.3	6,259.3
	Fuel économiseurs, radiateurs.	»	54	98.7	»	152.7
	Fers et aciers ouvrés (autres).	1,709	5,377	326.6	79,927.6	87,340.2
	Fibres brutes.	10	»	113.1	»	123.1
	Fils	de coton, de laine . .	486	24	2,526.1	119.7
Foin.	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	1,014	15	1,376.2	11.6	2,416.8
Fromages	1,495	5	»	»	1,500.0	
	5	24	»	20.0	49.0	
A reporter.	153,758	911,846	75,151.6	619,735.3	1,790,490.9	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite).					
Report.	153,758	941,846	75,151.6	619,735.3	1,790,490.9
Fruits frais.	11,442	61	4,009.3	2,039.4	17,551.4
Glace (eau congelée).	"	"	"	33.4	33.4
Goudron minéral	71	155	9,993.8	"	10,219.8
Graines { de betteraves	20	1,144	"	20.2	4,184.2
{ fourragères	17	54	50.2	15.2	136.2
Graisses { cambouis, saindoux	30	40	2,555.1	"	2,625.4
{ suif et autres graisses.	472	401	287.6	7.4	867.7
Groupages	60	1,053	2,200.2	12,575.0	15,888.2
Houblon	111	396	62.4	4,458.2	2,027.6
{ végétales	496	6	2,041.4	44.3	2,524.4
{ de goudron de houille.	382	1,381	6.4	289.8	2,059.2
{ minérales lourdes.	158	1,390	20.4	"	4,568.1
Huiles { minérales demi-lourdes	1,255	21	"	"	1,276.0
{ minérales à graisser	36	"	2,457.7	11.4	2,504.8
{ de pétrole raffiné et naphtha.	25	4,586	8,933.2	"	10,544.2
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	"	355	"	5,496.4	5,851.4
Laines { brutes lavées et dé- chets de laine.	40,791	3,248	4,246.5	36.2	18,294.7
{ laine peignée	7,827	375	579.9	25.2	8,807.4
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	"	7.3	4,340.3	4,347.6
Lard, jambons	"	"	840.0	"	840.0
Légumes secs.	68	"	506.3	"	574.3
Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre.	1,646	2,244	224.0	"	4,114.0
Marbres { en blocs	3,427	"	6,241.2	"	9,368.2
{ en tranches.	159	5	"	"	164.0
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	"	"	42.6	"	42.6
{ de fer et de manganèse { 10 tonnes.	524	514	1,521.7	"	2,559.7
{ pyrites de fer { 45 ou 50 tonnes.	1,268	138	8,975.5	"	10,381.6
Minerais { de zinc et de { 10 tonnes.	20	2,329	319.0	"	2,668.0
{ plomb { 45 ou 50 tonnes.	2,306	4,143	35,135.9	"	38,584.9
{ autres { 10 tonnes.	191	457	237.5	182.6	4,068.4
{ 45 ou 50 tonnes.	913	"	325.0	53.9	4,291.9
Nitrate de potasse (salpêtre).	4,125	33	40.0	"	4,168.0
Oufs	281	4,310	4,749.9	445.7	3,786.6
A reporter.	498,579	961,365	168,671.4	643,775.5	1,972,380.6

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL.		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report.		198,579	964.335	468,671,1	643,775.5	1,972,380.6
Oignons comestibles.		4,337	16	255.8	»	1,608.8
Objets en ciment		46	932	»	401.9	4,049.9
Os concassés		377	294	512.4	»	4,483.4
Paille		302	300	40.0	»	612.2
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.		»	4,653	953.5	447.2	5,723.7
Pierres	brutes ou de construction.	44,495	4,214	388.0	48.7	16,445.7
	ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	2,634	47	40.2	5.3	2,096.3
	meulières et meules à aigui- ser ou à émoudre.	48	725	20.2	81.0	874.2
	lithographiques.	»	184	»	438.3	619.3
	Pavés	2,685	45	»	40.8	2,740.8
	Pierrailles, macadam	5,257	150	»	»	5,407.2
	Modillons bruts	2,678	32	»	»	2,740.2
	Castines	»	»	»	»	»
Plâtre		40	3,965	»	»	4,005.2
Plomb.		4,371	4,614	48.8	87.2	3,091.2
Pommes de terre		11,329	7,050	10.5	4,052.9	23,042.4
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	55	470	»	4,879.8	2,404.8
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel.	21	104	»	408.4	233.4
	Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence.	40	679	»	712.8	4,434.8
	Briques de revêtement. . . .	»	3,205	»	5.2	3,210.2
Radicelles		4,837	»	446.6	»	4,983.6
Résines.	Colophane (brai sec végétal).	40	33	948.6	»	991.6
	Térébenthine	»	469	565.3	»	734.3
Riz brisé, pelé et déchets de riz.		532	56	433.8	»	721.8
Sels.	Chlorure de sodium (sel gemme).	»	1,846	»	40.2	1,886.2
	Sel de glauber (sulfate de soude).	409	18,858	23.4	45.5	19,335.9
Scories autres que pour engrais .		5,948	28	101.4	30.2	6,107.4
Son		9,627	148	2,484.9	»	12,229.9
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude).		»	344	»	4,021.4	4,365.4
Stéarine		1	»	5.7	82.4	98.4
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.		59	»	5.4	42.8	76.9
Tabacs.		»	64	78.3	»	442.3
A reporter.		259,096	4,009,147	175,342.0	652,626.6	2,096,182.5

NATURE		TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
DES MARCHANDISES.		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite)						
	Report.	259,096	4,009,447	475,342.9	652,626.6	2,096,482.5
Tanins.	{ Eau de tan ?	510	12	1,284.2	"	4,806.2
	{ Écorces à tan	2,484	313	447.8	"	2,941.8
	{ Tanins divers.	4,394	6	2,234.9	"	3,631.9
Teinture.	{ Bois de teinture et racines de bois de teinture.	264	45	64.6	"	340.6
	{ Extrait de bois de teinture, extrait de chataignier.	484	25	262.0	"	468.0
	{ Alizarine, cachou, gambier.	"	33	4,006.8	467.4	4,206.9
Terres.	{ Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	403	1,639	4,497.3	20."	6,289.3
	{ Terres ordinaires et terres réfractaires.	2,701	4,368	440.5	55 "	7,264.5
	{ Terres à couleurs	492	1,644	278.3	430.4	2,244.7
	{ Sable	904	4,692	"	200."	2,796.0
Tissus	30	42	454.6	4,672.2	1,898.8	
Verres.	{ Verres à vitres	2,400	22	45.4	232.3	2,659.7
	{ Verrerie creuse	62	5,928	44.9	2,405.4	8,440.3
Vins.	"	264	78.9	52.8	395.7	
Vitriol de fer (vitriol vert)	6	897	"	"	903.0	
Zinc.	6,826	51	"	903.9	7,780.9	
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne.		277,444	4,026,068	486,553.4	668,455.7	2,147,220.8

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.						
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	446	»	22.4	»	468.4	
Acide sulfurique, nitrique . . .	6	»	»	»	6.0	
Amidon	386	»	45.3	»	401.3	
Ardoises { brutes pour toitures.	4,761	5	42.4	»	4,808.4	
{ en tables.	»	»	»	»	»	
Argile { brute	»	»	»	»	»	
{ calcinée ou grillée. .	»	»	»	»	»	
Asphalte	80	457	»	»	237.0	
Avoine.	20	»	8,958.3	»	8,978.3	
Bières en fûts.	»	45	»	52.7	67.7	
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale.	en pou- tres, en madriers ou en blocs. en plan- ches.	»	»	»	»	
	»	»	2,749.0	29.9	2,748.9	
	en grume, bûches et rondins.	494	4,764	»	40.0	1,968.0
	sciés.	4,739	4,360	412.7	91.0	3,822.7
	perches à houblon.	»	»	»	»	»
	pour mines.	344	850	»	»	4,191.0
objets en bois.	»	265	439.2	4,009.4	4,443.3	
Briques réfractaires	67	»	2,492.8	33.7	2,293.5	
Cacao	»	»	492.0	»	492.0	
Café.	»	»	316.3	»	346.3	
Céréales (sauf l'avoine).	286	457	33,421.4	»	33,564.4	
Céruse.	218	45	»	»	233.0	
Charbon de bois.	4,636	42	»	»	4,648.0	
Chaux.	461,079	267	»	»	461,346.0	
Chicorée { en racines ou en cos- { settes.	4,373	»	»	»	4,373.0	
{ fabriquée.	4,293	»	5.0	»	4,298.0	
Chiffons	440	52	102.7	442.2	736.7	
Chlorure de calcium.	20	»	»	»	20.0	
Chlorure de chaux.	»	14	»	»	14.0	
Chromate et bichromate de po- tasse. — Chromate et bichro- mate de soude.	»	»	»	»	»	
Ciment	200	396	»	5.0	601.0	
A reporter.	174,005	5,526	48,239.5	1,673.4	229,443.9	

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report. . . .		174,005	3,526	48,239.5	1,673.4	229,443.9
Combustibles	{ par 40 tonnes . . .	493,774	445	»	»	493,916.0
	{ — 50 — . . .	26,019	»	»	»	26,019.0
	{ — 100 — . . .	99,853	»	»	»	99,853.0
Coton brut et déchets de coton.		96	488	3,233.8	15.2	3,533.0
Crasses de hauts-fourneaux. . .		»	»	»	»	»
Créosote		1,749	»	35.5	»	1,784.5
Cuir { verts et salés, ainsi et { que séchés.		310	361	2,464.7	930.4	4,065.8
	peaux { tannés	28	38	106.1	40. »	212.1
Dé gras		»	»	»	»	»
Eau minérale		»	501	»	85. »	586.0
Engrais. {	Phosphates minéraux et su- perphosphates.	7,729	»	62.6	»	7,791.6
	Scories Thomas (scories phosphatées).	412	11,873	»	71,852.7	83,837.7
	Guano	22	378	17.3	»	417.3
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	450	»	4,989.0	5. »	5,144.0
	Autres engrais	533	438	191.0	»	1,162.0
Farines alimentaires		584	35	606.5	»	1,225.5
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les pou- treilles).		364	5,554	1,013.8	443,759.9	450,691.7
Tuyaux en fer		66	156	142. »	816.7	1,210.7
Fonte brute, mitraille		259	183,924	6,531.6	103,897.6	296,612.2
Machines agricoles		»	5	75.6	»	80.6
Autres machines et pièces de ma- chines.		189	778	5,062.3	749.6	6,778.9
Poutrelles		»	183	10. »	37.8	230.8
Fuel économiseurs, radiateurs. .		»	»	40.6	»	10.6
Fers et aciers ouvrés (autres). .		296	2,306	1,069. »	2,358.6	6,029.6
Fibres brutes		»	»	526.6	»	526.6
Fils de coton de laine		276	»	23.6	»	299.6
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.		72	»	61.3	»	133.3
Foin.		424	»	15. »	30.6	169.6
Fromages.		»	40	30. »	4,432.4	4,472.4
Fruits frais		73	43	76.7	17.1	209.8
Glace (eau congelée).		»	»	»	»	»
Goudron minéral		230	694	»	20. »	944.0
Graines de betteraves		»	»	»	»	»
A reporter		806,910	213,136	74,594.4	632,731.7	1,727,394.8

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	806,910	213,436	74,594.4	632,754.7	1,727,394.8
Graines fourragères.	3 4	496	498.0	703.3	1,428.3
Graisses, cambouis, saindoux. .	"	"	1,941.4	"	1,941.4
Graisses, suif et autres graisses.	420	"	10.7	42.2	442.9
Groupages	429	47	9,684.0	10,180.3	20,010.3
Houblon	45	434	5.0	328.7	779.7
Huiles végétales	472	"	1,349.3	"	1,821.3
— de goudron de houille . .	"	"	57.0	"	57.0
— minérales lourdes. . . .	"	"	98.8	"	98.8
— minérales demi lourdes. .	"	"	6.3	"	6.3
— minérales à graisser. . .	70	"	2,632.2	"	2,702.2
— de pétrole raffiné et naphte	30	"	6,448.0	"	6,478.0
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	"	"	"	"	"
Laines brutes lavées et déchets de laine.	560	4,448	9,639.2	27.2	11,674.4
Laines peignées.	4,310	5	416.4	"	4,431.4
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	"	"	7.2	868.5	875.7
Lard, jambons	7	"	82.9	"	89.9
Légumes secs.	87	22	2,215.6	"	2,324.6
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre . . .	"	"	495.8	"	495.8
Marbres en blocs	389	5	"	"	394.0
— en tranches.	410	"	"	"	410.0
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	"	"	"	"	"
Minerais de fer } 10 tonnes . . .	456	2,072	80.4	"	2,308.4
et de } manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	6,272	4,211,054	423,504.9	"	4,340,830.9
Minerais de zinc } 10 tonnes . . .	"	"	"	"	"
et de plomb } 45 ou 50 tonnes .	"	"	"	"	"
Minerais autres } 40 tonnes . . .	40	"	"	45.8	25.8
} 45 ou 50 tonnes	"	"	"	"	"
Nitrate de potasse (salpêtre) . .	912	"	"	"	912.0
A reporter.	817,590	1,428,386	232,566.9	644,887.7	3,423,430.6

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	817,690	1,428,386	232,566.9	644,887.7	3,123,430.6
Oeufs	17	44	56.7	"	84.7
Oignons comestibles.	407	45	5.1	"	127.4
Objets en ciment	5	5	41.2	"	21.2
Os concassés	"	"	50.0	"	50.0
Paille	264	"	"	40.0	271.0
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	"	217	81.4	"	298.4
Pierres brutes ou de construction	2,198	4,599	5.5	20.0	6,822.5
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	31	75	"	"	106.0
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	5	655	"	67.9	727.9
— lithographiques	"	"	"	"	"
Pavés	299	4,912	"	"	2,211.0
Pierrailles, macadam	"	"	"	"	"
Moellons bruts	"	"	"	"	"
Castines	"	30	"	"	30.0
Plâtre	44	312	"	"	353.0
Plomb	60	46	"	"	76.0
Pommes de terre	4,428	670	"	30.5	4,828.5
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	85	320	46.6	76.3	527.9
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	702	6	63.4	5.0	776.4
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	6	"	"	"	6.0
Briques de revêtement.	"	"	"	"	"
Radicelles	"	"	40.5	"	40.5
Résines { Colophane (brai sec vé- gétal).	"	"	130.6	"	130.6
	"	"	"	"	"
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	865	"	122.4	"	987.4
Sels { Chlorure de sodium (sel gemme)	"	3,447	"	"	3,447.0
	Sel de glauber (sulfate de soude).	32	996	"	"
A reporter.	826,432	1,444,672	233,150.3	645,097.4	3,146,351.7

NATURE		TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
DES MARCHANDISES.		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.		826,432	1,441,672	233,150.3	645,097.4	3,146,354.7
Scories, autres que pour engrais.		1,000	1,436	"	"	2,436.0
Son		4,624	241	1,814.4	"	6,579.1
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)		"	"	70.4	25.8	95.9
Stéarine		45	"	30.6	"	45.6
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.		53	"	21.0	"	74.0
Tabacs.		44	"	293.4	"	304.4
Tanins.	Eau de tan	1,386	"	119.8	"	4,505.8
	Écorces à tan	25	239	42.7	"	306.7
	Tanins divers	1,085	"	169.9	"	1,254.9
Teinture	Bois de teinture et racines de bois de teinture	40	23	"	"	33.0
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	"	"	"	"	"
	Alizarine, cachou, gambier	"	"	5.0	51.0	56.0
Terres.	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	28	"	998.1	"	1,026.1
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	139	40	40.0	"	159.0
	Terres à couleurs	21	"	"	"	21.0
	Sable	20,697	"	"	"	20,697.0
Tissus		76	5	487.7	25.3	594.0
Verres	Verres à vitres	1,631	6	41.4	22.7	1,671.1
	Verrerie creuse	"	31	"	1,718.3	1,749.3
Vins.		44	40	48.6	24.3	93.9
Vitriol de fer (vitriol vert)		"	"	"	"	"
Zinc		482	"	"	"	482.0
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.		887,626	1,443,673	237,272.7	646,964.8	3,185,536.5

NATURE DES MARCHANDISES	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	À l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	À l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie.					
Amidon	"	"	"	"	"
Arbres et arbustes	53	"	"	"	53
Bière.	"	202	"	1,251	1,453
Briques réfractaires	"	41	"	"	41
Cellulose.	"	"	"	"	"
Combustibles	176	"	"	"	176
Cuir et peaux	"	11	20	42	73
Eaux minérales	"	"	"	547	547
Engrais	"	15	"	"	15
Fers et aciers	250	"	1,507	650	2,416
Fils	10	11	10	10	41
Fruits et marmelades	"	30	"	393	423
Graines et semences.	19	48	35	120	192
Graisse et lard	"	"	"	"	"
Graphite	"	58	"	5	63
Houblon	"	"	"	32	32
Huiles	"	22	142	96	260
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	"	"	"	"
Laines { brutes lavées et déchets de laine	12	"	"	"	12
peignées	"	"	"	"	"
Malt.	"	10	"	522	532
Matières textiles	2,020	1,319	697	79	4,115
Meubles	"	10	"	265	275
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer	"	"	"	"	"
Oufs	"	11	"	2,489	2,500
Papiers et cartons.	"	"	"	158	158
Pétrole et naphte	"	"	"	33	33
Pierres et marbro	2,504	"	162	20	2,686
Sable.	"	"	"	"	"
Tabac	"	"	"	300	300
Verres, glaces et verrerie creuse.	352	147	11	156	666
Vin	"	11	921	17	952
Volailles et gibiers tués	"	"	"	1,324	1,324
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	5,396	1,916	3,508	8,518	19,338

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la France.						
Acides	pyroligneux. Vinaigre de bois	600	42	84	48	714
	sulfurique et nitrique.	44,978	2,862	280	54	45,474
Asphalte, goudron et résines . .		568	3,240	82	67	3,927
Betteraves		»	286	»	»	286
Bois	à brûler.	40	6,437	»	»	6,477
	de construction de toute espèce	4,444	38,094	426	230	39,564
	de teinture et racines de bois de teinture .	49	142	40	40	241
	autres.	4,275	58,792	44	307	60,415
Briques	à bâtir	498	289	5	»	762
	réfractaires	7,776	4,996	342	69	40,483
Carreaux en ciment et en terre cuite.		844	4,996	»	235	3,072
Céréales et farine.		3,204	45,800	40,945	458	30,407
Chiffons et drilles.		3,435	40,705	43	3,770	47,953
Chaux		452,649	253	»	»	452,902
Ciment.		9,053	4,072	»	458	40,583
Combustibles	40 tonnes.	4,077,673	434,780	»	»	4,209,453
	50 tonnes	554,492	39,431	»	»	593,623
	100 tonnes et plus	668,549	4,000	»	»	669,549
Coton brut et déchets de coton .		4,723	3,539	2,369	902	8,553
Cuir et peaux		4,382	4,644	607	4,890	44,520
Déchets de carrière et gravier (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)		34,348	2,242	40	597	34,467
Engrais		42,431	26,525	474	1,353	70,483
Faïences et poteries		788	4,845	55	4,285	3,973
Fil de coton, de jute et de lin. .		4,007	4,022	82	263	2,374
A reporter		2,575,440	353,334	45,282	44,966	2,956,019

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers la France (suite).						
Report	2,575,440	353,331	15,382	11,966	2,986,019	
Fontes et mitrailles	28,807	98,989	3,070	838	131,704	
Fruits et légumes frais.	920	3,336	1,080	426	5,762	
Glaces avec ou sans tain	1,036	153	5	4,166	5,362	
Graines et semences.	1,614	1,531	572	663	4,380	
Laine brute et déchets de laine.	4,547	31,889	12,907	1,726	50,169	
Légumes secs.	1,579	1,104	7,203	36	9,922	
Lin, chanvre et étoupes	5,489	14,292	22,251	1,224	43,256	
Machines et mécaniques	2,234	988	1,383	3,609	8,211	
Minerais	3,404	212,463	10,189	25	226,083	
Paille et fourrage	456	3,326	»	138	3,920	
Papiers et pâtes à papier.	709	406	1,416	1,058	3,589	
Pierres {	de construction, moel- lons, etc.	361,129	15,631	44	1,218	378,022
	Marbres	48,035	4,298	973	448	20,754
	Pavés.	54,009	575	»	145	54,729
	calcaire, dolomie, cas- tine, etc.	10,848	4,290	»	»	42,438
Pommes de terre	14,668	5,412	25	65	20,470	
Produits métallurgiques	31,676	426,635	3,891	43,055	205,257	
Pulpes et drèches	18,802	317	»	63	19,182	
Scories de forges et de laminoirs.	48,267	40,518	»	754	59,539	
Sels et soude	353	44,813	114	45,984	31,266	
Sucre	50	101	»	833	984	
Terres {	en général.	124,805	7,212	532	695	133,244
	réfractaires	48,721	4,037	»	84	22,842
Tourteaux	13,673	4,876	91	»	18,640	
Verreries et gobeletteries.	2,356	1,465	»	7,039	10,860	
Vins.	29	3,457	17	6,723	10,226	
Plomb, zinc et crasses de zinc.	14,604	3,927	25	4,138	49,694	
Ensemble des transports de et vers la France	3,328,260	953,378	80,170	104,149	4,468,927	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		TRAFIC MARITIME		TOTALX.
	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 Guinée.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	185	"	65	"	250
Acide sulfurique, nitrique . .	"	"	"	"	"
Amidon	443	"	"	"	443
Ardoises brutes pour toitures. .	111	"	"	24	135
Asphalte	"	280	"	"	280
Avoine.	"	"	"	"	"
Bois en grume bûches, et rondins.	"	10	"	"	10
— sciés	"	143	28	119	290
— (objets en bois)	"	59	10	149	218
Briques réfractaires	22	"	174	"	196
Cacao	"	"	42	"	42
Café.	"	"	219	"	219
Chicorée { en racines ou en cos- settes	170	"	"	"	170
fabriquée	"	"	"	"	"
Chiffons	20	"	"	243	263
Chlorure de chaux.	"	11	"	"	11
Combustibles { par 40 tonnes. .	1,025	"	"	"	1,025
— 50 —	17,868	"	"	"	17,868
— 100 —	45,959	"	"	"	45,959
Coton brut et déchets de coton .	21	12	602	"	635
Cuir { verts et salés, ainsi et que séchés	"	59	10	44	113
peaux { tannés	30	"	34	33	97
Dégras.	"	"	"	"	"
Engrais. { Phosphates minéraux et superphosphates.	2,935	"	"	"	2,935
Autres engrais . . .	1,045	"	291	"	1,336
Farines alimentaires.	"	"	20	"	20
Fers { Fers et aciers laminés, et etc. (sauf les tuyaux en fontes fer et les poutrelles) .	192	5	2,348	"	2,545
Tuyaux en fer	50	"	88	10	148
Fonte brute, mitraille .	90	"	107	"	197
Machines agricoles . .	"	"	"	"	"
A reporter.	70,166	879	4,038	622	75,405

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).						
Report		70,166	579	4,038	622	75,405
Fers	Autres machines et pièces de machines	70	211	436	2,450	2,867
fontes et aciers.	Fuel économiseurs, radiateurs	"	"	49	"	49
	Fers et aciers ouvrés (autres)	67	"	1,059	"	1,126
Fibres brutes		"	"	25	"	25
Fils	de coton, de laine	47	"	40	"	87
	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes	82	"	"	"	82
Fromages		"	"	"	91	91
Fruits frais		"	7	"	5	12
Graines fourragères		"	"	48	"	48
Graisses	Cambouis, saindoux	"	"	94	"	94
	Suif et autres graisses . . .	5	"	"	"	5
Groupages		545	921	9,493	40	10,969
Huiles	végétales	428	"	54	"	482
	de goudron de houille . . .	10	"	"	"	10
	minérales lourdes	"	"	40	"	40
	— à graisser	16	"	200	"	216
Laines	brutes, lavées et déchets de laine	91	"	191	"	282
	Laine peignée	22	"	"	"	22
Lait condensé, lait conservé, farine lactée		"	"	"	454	454
Lard, jambons		"	"	8	"	8
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre		"	30	"	"	30
Marbres	en blocs	59	"	"	"	59
	en tranches	442	"	"	"	442
Minerais de fer et de manganèse .		40	"	30	"	70
Oeufs		5	"	"	759	764
Oignons comestibles		"	"	"	"	"
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille		"	"	"	"	"
Pierres	brutes ou de construction . .	38	"	"	"	38
	ouvrées et pierres taillées de toute espèce	5	"	"	"	5
	meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	"	"	"	"	"
A reporter		71,478	1,748	15,748	4,091	93,062

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).						
Report		71,478	4,748	45,745	4,091	93,062
Poterie	{ Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	37	"	40	"	47
et faïence.		{ Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	894	"	41	"
Riz		"	"	"	"	"
Térébenthine.		"	"	"	"	"
Sel de glauber (sulfate de soude) .		"	"	"	"	"
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)		"	"	42	"	42
Stéarine		416	"	45	"	131
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.		68	"	22	"	90
Tabacs.		5	"	"	"	5
Tanins.	{ Eau de tan.	"	"	"	"	"
	{ Tanins divers	"	"	"	"	"
Teinture : alizarine, cachou, gambier		"	"	30	"	30
Terres à couleurs		"	"	42	"	42
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay).		"	"	944	"	944
Terres ordinaires et terres réfrac- taires.		24	"	"	"	24
Sable		31	"	"	"	31
Tissus		"	25	408	27	460
Verres à vitres		2,329	"	44	"	2,343
Vins.		"	"	"	"	"
Zinc.		210	"	"	"	210
Ensemble des transports de et vers la Suisse.		75,189	4,821	46,920	4,418	98,048

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		
	au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, ni- trique, etc.	9,659	146	9,805
Asphalte, { Bitumé	"	803	803
{ bitume, { Asphalte	56	87	143
{ résines. { Goudron min.	86	3,321	3,407
Amidon et féculés	854	3,659	4,513
Ardoises { en tranches scellées	"	5	5
{ pour toitures	780	"	780
Betteraves	84	2,068	2,152
Pulpes	140	18,200	18,340
Beurre naturel, artificiel et beurre de { 1 ^{re} son	"	"	"
margarine. { sp. VIII.	"	5	5
Bière en fûts	21	481	472
Blende, { 3 ^e son, sp. II, XVII et XVIII	8,447	464	8,911
minerais { par 50 T., sp. XXI	144	570	714
de zinc. {			
Bois { de construction, de charbon, en grume, etc., { 1 ^{re} son, sp. XVIII,	2,715	4,917	7,662
{ de chauffage, de houillères et mines, perches, { etc., 3 ^e son, sp. II	523	63,658	64,181
Bouteilles vides	5	1,215	1,250
Briques à bâtir et réfractaires	4,000	2,226	7,126
Café	107	243	350
Cercles en bois	40	716	726
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e son, sp. XV et XVI	34,267	5,228	39,495
{ Exc. prov. A	"	"	"
Chicorée en racines	352	85	437
Chiffons et drilles	359	1,890	2,249
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e son, { sp. II	20	"	20
chaux, { Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e son, sp. II.	62,310	837	63,156
plâtre, { — — — par 50 T., sp. XXIV.	11,433	"	11,433
calcaires. { — — — par 50 T., sp. XXVI.	10,302	"	10,302
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e son	"	"	"
{ sp. IV et XVIII	1,157	378	1,535
Colis vides	"	"	"
Combustibles { 3 ^e section, sp. II	66,571	32,089	98,660
minéraux { par 50 T. sp. XIX, XXVIII	187,868	19,350	207,218
{ par 100 T. sp. XXV.	"	"	"
A reporter.	403,479	162,671	566,850

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas (suite).			
Report.	403,479	462,674	565,850
Coton brut } 3 ^e s ^{on}	2,081	720	2,801
et déchets } sp. XXII	233	"	233
Cuir et peaux.	2,742	2,485	5,197
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	4,334	445	4,479
de carrières } par 50 T., sp. XXIV	40,540	450	40,690
et gravier.			
Eaux ammoniacales	40	1,289	1,299
Engrais { non dénommés	3,773	4,515	5,288
{ dénommés	43,398	2,542	45,940
{ Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	1,016	"	1,016
Porcelaine et poterie	2,343	9,048	11,361
Fils d'étoupe, de jute, etc.	4,476	24	4,300
Fontes, } Fonte ouvrée.	4,862	318	2,480
mitrilles et } — brute, mitrilles, scories	46,945	27,484	54,426
scories.			
Fromages } 2 ^e s ^{on}	"	4,230	4,230
secs } sp. XII	"	3,493	3,493
Fruits frais : Pommes, poires, prunes.	845	792	1,637
Glaces, 1 ^{re} section	546	6	552
Graines et semences	670	4,420	2,090
Graisses, suif, } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	94	214	308
oléine, etc. } Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{on}	394	247	641
{ sp. X	674	255	926
{ 2 ^e s ^{on}	316	597	913
Harengs } sp. XII	"	2,076	2,076
{ sp. XIV	"	240	240
Huiles miné- } Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	52	"	52
rales } Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}	3,939	5,423	9,362
et végétales. } — brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX.	"	"	"
{ Mazout par 50 T., sp. XXVII.		"	"
Laine brute et déchets de laine	954	562	4,516
Légumes secs	85	4,275	4,360
Lin } teillé	445	79	224
{ en tiges.	"	6,418	6,418
Paille.	957	493	4,450
Papier et pâte à papier	3,588	3,388	6,976
A reporter.	474,155	235,666	709,821

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas (suite).			
Report.	474,453	235,666	709,821
Pavés et moellons { 3 ^e son, sp. II	49,714	47	49,761
{ par 50 T., sp. XXIV.	10,200	"	10,200
Pierres { Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches	32,299	228	32,527
et marbres. { Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs	40,141	640	40,781
{ Marbres en blocs par 50 T.	5,887	"	5,887
Poissons salés non dénommés	9	93	102
Potasse et sel de potasse	16	157	173
Pommes de terre	2,891	5,801	8,692
Produits sidérurgiques. { Acier ouvré, 2 ^e son.	41	42	23
{ Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc.	12,491	2,300	14,491
{ Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	7,066	2,540	9,606
{ Acier laminé, fers battus et laminés cornières	29,160	2,644	31,804
{ Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc.	829	"	829
Roseaux { Rotins, sparte, 3 ^e son.	88	1,096	1,184
et rotins. { Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	50	847	897
Soude et sel de soude	4,897	400	5,297
Sucre { brut	1,827	41	1,868
{ cristallisé non raffiné.	2,035	31	2,066
Tabac en feuilles	331	389	720
Tanins { Myrobolans valonnées, etc.	422	"	422
{ Écorces à tan.	1,772	10	1,782
Terres { non dénommées, terres ferrugineuses.	193	5	198
{ argile, kaolin, etc.	45,237	47	45,284
{ à poterie	10	"	10
{ plastiques et réfractaires	5,503	218	5,723
Tourbe { combustible	5	50	55
{ Litière de tourbe	17	23,889	23,906
Tourteaux	4,345	1,377	5,722
Verres à vitres	12,609	377	12,986
Vins	132	314	443
Zinc et plomb	40,630	1,985	12,585
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas	661,671	281,171	945,845

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Italie.					
Ail et oignons	"	431	"	40.0	441.0
Briques réfractaires . . .	249	"	"	"	249.0
Chicorée en cossettes ou en ra- cines.	1,412	"	"	"	1412.0
Combustibles.	465	"	"	"	465.0
Comestibles { beurre, fromages } { fruits secs, œufs, } { poissons, etc. }	"	4,502	665.6	12,834.2	18,001.8
Denrées alimentaires non spécia- lement dénommées	"	60	"	483.5	552.5
Fers, aciers et fontes {	laminés	454	27	10	488.0
	ouvrés.	414	"	404.9	518.9
	Fontes brutes et mitrailles .	70	24	40.2	404.2
	Machines agricoles.	"	"	1,414.5	1,414.5
Fils {	Machines autres et pièces de machines	436	6	7,434.5	7,895.6
	de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin	11	5	"	447.4
	de coton et de laine	"	"	453.8	453.8
	divers	2,640	"	"	2,640.0
Huile végétale comestible . . .	"	"	"	"	"
Laines {	brutes, lavées et déchets de laine	790	123	435.9	1,348.9
	peignées.	446	"	420.1	566.1
Mat. textiles. {	Chanvre brut ou teillé. . . }	"	936	"	936.0
	Lin brut ou teillé. }	73	"	40.0	413.0
	Étoupe et autres textiles. }	"	4,321	"	1,321.0
Marbres {	en blocs	22	323	"	345.0
	en tranches.	25	70	"	95.0
Pommes de terre	"	2,063	"	"	2,063.0
Poterie et faïence	31	"	45.7	"	46.7
Terres à couleurs	491	42	"	"	203.0
Tresses de paille	"	"	"	291.4	291.4
Verres à vitre.	246	"	"	"	246.0
Vins	"	"	"	"	"
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	7,942	9,612	10,405.2	44,085.6	42,044.8

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	"	294	294
Divers	"	4,253	4,253
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. . .	"	4,547	4,547
De et vers la Russie.			
Cuir et peaux.	"	"	"
Fers, fontes	{ laminés Machines agricoles Pièces de machines	401	401
et aciers		"	"
		5	"
Houblon.	"	"	"
Laines	{ brutes, lavées et déchets de laine peignées.	"	"
		45	15
Lin et chanvre.	"	570	570
Voitures de tramways	"	"	"
Ensemble des transports de et vers la Russie	416	570	686

N° XXXVII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1903.*

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.		CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.										CHEVAUX et BESTIAUX. (Nombre d'expéditions.	
			CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.		TOTAUX. (Tonnes.)
			A ¹ .	A ² .	B.	1.	2.	3.	4.					
Allemagne et au delà vers	Angleterre	"	1,915	"	27	"	"	"	"	"	10,500	"	12,242	"
	France	"	1,905	"	5,680	1,582	200	"	"	45,476	19,909	"	72,752	"
	Pays-Bas.	"	"	"	"	"	"	"	"	555	2,125	"	2,656	"
	Gr ^d -Duché de Luxembourg (P.H.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,228	5,228	"
Angleterre vers Allemagne et au delà		"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,895	"	4,895	"
France vers	Allemagne et au delà	"	2,459	"	4,050	"	"	"	"	14,094	1,495	"	22,058	"
	Pays-Bas	"	"	"	"	"	1,551	14,454	924	6,758	5,724	"	29,411	"
Grand-Duché de Luxembourg vers	Pays-Bas	"	"	"	"	"	"	"	"	260	1,075	"	1,555	"
	France	"	"	"	"	"	"	"	"	"	27,510	"	27,510	"
Pays-Bas vers	France.	"	"	"	"	2,018	2,526	8,197	656	1,911	28,969	60	44,157	52
	Suisse	"	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5	"
Italie vers Angleterre		"	"	"	"	"	"	"	"	8,615	"	"	8,615	"
Suisse vers Pays-Bas		"	"	"	"	"	"	"	"	166	82	"	248	"
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'État		"	6,264	"	9,717	5,600	4,077	22,651	1,580	75,811	102,082	5,288	251,070	52

**N° XXXVIII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1903.***

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.
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens).		2,625	6,048	16,524
		Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne	2,015	41,058	16,159
	Autriche-Hongrie.	"	106	1,718
	France	113,272	111	50,122
	Italie.	28	"	2,266
	Pays-Bas	15,052	111 570	"
	Grand-Duché de Luxembourg.	582	106,481	975
	Russie	"	"	"
	Suisse	50	409	1,656
Totaux. . . .		155,637	260,615	52,856
Allemagne Autriche-Hongrie . . . France Italie Pays-Bas Grand-Duché de Luxem- bourg Russie Suisse	vers les lignes concédées belges (tous services réunis)	5,135	51,715	59,155
		"	97	529
		65,410	68,562	12,577
		"	55	1,152
		7,595	54,170	2,845
		"	25,912	558,850
		"	6	12
		"	2,018	57
Totaux		75,858	180,511	651,755
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)		209,515	440,926	687,501

A
(165)

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

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
59,383	40,119	59,302	165,801
Combustibles	TOTAUX.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
852	61,822	518	"
"	1,821	"	"
63,492	208,997	22	"
222	2,516	"	"
"	126,602	"	"
81,726	189,564	"	"
"	"	"	"
9,416	11,491	"	"
155,688	602,816	540	"
434,825	548,842	105	"
"	426	"	"
640	116,489	"	"
"	1,165	"	"
"	44,610	5,517	"
"	582,712	"	"
"	18	"	"
"	2,075	"	"
435,463	1,526,567	5,450	"
591,151	1,929,185	5,790	"

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

DÉSIGNATION.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Nombre.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au delà		
		au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)
Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets. { Grande vitesse (têtes).	2,096	391	362	953	»	»	»
Petite vitesse —	56,402	1,586	874	2,460	14,080	5,866	19,946
Totaux (têtes).	59,098	1,977	1,436	3,413	14,080	5,866	19,946
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie. { Gros bétail (expéd.)	5,094	211	363	774	»	»
	Petit — —	4,922	102	297	399	52	37,848
	2 ^e catégorie. { Gros — —	5,704	325	610	933	»	»
	Petit — —	5,714	90	313	403	»	»
	3 ^e catégorie. { Gros — —	11,009	479	1,203	1,684	»	»
	Petit — —	10,573	192	448	640	»	»
	3 ^e catégorie avec majoration. { Gros bétail . . .	12,144	226	482	708	»	»
	Petit — —	5,081	68	260	328	»	»
	Totaux (expéd.).	60,041	1,693	4,178	5,871	52	37,848
							57,900

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

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTAUX généraux (Nombre.)
au départ des stations de l'État. (Nombre)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
„	„	„	10	188	198	198	3,847
1,165	763	1,928	1,081	2,541	3,602	25,674	64,536
1,165	763	1,928	1,071	2,729	4,000	25,872	68,583
„	„	„	22	66	88	88	5,930
„	„	„	„	42	42	37,942	43,263
„	„	„	„	225	225	225	6,864
„	„	„	„	63	63	63	6,180
„	„	„	19	1,042	1,061	1,061	13,754
„	„	„	„	285	285	285	11,298
„	„	„	56	2,310	2,366	2,366	15,218
„	„	„	19	334	353	353	5,762
„	„	„	116	4,507	4,483	42,383	108,205

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.
Acides chlorhydrique (muriatique) et sulfurique et autres produits chimiques.	164,571	7,459	11,574	5,221	7,280
Bières et autres boissons	59,157	1,074	1,557	78	10,058
Bois de construction	562,815	29,655	8,000	505	55
Bois divers	660,652	69,660	78,166	11,187	20,228
Briques	228,777	22,251	26,626	1,055	16,586
Chaux, plâtre et ciment	1,026,558	65,841	77,618	2,507	4,889
Chicorée	12,741	1,162	7,911	7,652	»
Chiffons et pâtes à papier	70,877	5,969	11,450	9,610	8,406
Combustibles	8,859,596	747,787	672,226	84,814	1,016,586
Cuir et peaux	14,868	554	875	10,577	2,995
Engrais divers	1,049,619	88,896	155,248	58,570	10,725
Huiles diverses	98,160	9,409	851	15,796	4,778
Machines et mécaniques	18,677	1,669	1,647	6,086	16,575
Matières bitumineuses	177,005	5,817	5,415	12,255	720
Marne et craie brute	81,209	16,005	19,581	»	»
Minerais	512,675	618,860	6,765	51,756	4,817
Papiers et cartons	51,466	615	2,750	»	»
Produits alimentaires	562,578	51,428	42,474	20,657	5,649
Produits céramiques	116,196	10,248	6,651	152	8,197
— de carrières	1,787,978	267,526	172,184	40,291	5,572
— de l'agriculture	1,411,849	116,789	104,942	40,478	19,168
— métallurgiques	1,407,455	86,114	285,844	27,489	445,149
Sable	710,527	41,441	7,294	904	1,892
Scories	405,909	56,596	77,644	6,175	65
Sels	56,990	5,597	2,759	452	22,124
Sucres et mélasses	144,856	5,480	15,009	76	12
Tabac	»	»	»	78	64
Terres et terrils	175,587	19,482	52,556	7,922	14,156
Textiles	115,191	8,095	9,016	50,964	8,128
Tourbo	»	»	»	»	»
Tourteaux	124,079	11,207	2,150	»	»
Verreries	216,295	21,757	14,014	2,522	8,577

général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées, pendant l'année 1903, par les chemins de fer de l'État Belge.

SERVICES INTERNATIONAUX.																TOTAUX DES SERVICES INTERNATIONAUX.		TOTAUX
ALSACE-LORRAINE et Grand-Duché de Luxembourg.		AUTRICHE-HONGRIE.		FRANCE.		PAYS-BAS.		SUISSE.		ITALIE.		ANGLETERRE.		RUSSIE.		Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	GÉNÉRAUX.
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.			
412	26	»	»	12 959	2,946	9,675	505	257	11	»	»	»	»	»	»	28,504	10,566	222,454
59	688	924	2,028	46	10,180	135	762	»	»	»	»	»	»	»	»	1,260	29,686	72,504
»	»	»	»	1,257	97,575	2,715	4,947	»	»	»	»	»	»	»	»	4,235	102,557	507,280
6,902	5,892	55	11	1,415	6,157	2,865	66,527	68	480	»	»	»	»	»	»	22,490	99,075	950,025
2,259	55	»	41	8,621	2,524	4,900	2,226	196	»	249	»	»	»	»	»	17,238	21,010	515,922
161,520	980	»	»	161,702	1,785	84,074	857	»	»	»	»	»	»	»	»	409,605	8,489	1,586,109
2,671	»	»	»	»	»	552	85	»	»	1,412	»	»	»	»	»	12,087	85	55,986
524	711	»	»	5,478	14,475	559	1,890	20	245	»	»	»	»	»	»	15,871	25,725	127,592
621,279	157	176	»	2,500,714	171,911	254,459	51,459	64,852	»	465	»	»	»	»	»	5,526,769	1,240,095	14,826,271
2 908	1,569	20	55	4,080	6,351	2,712	2,485	74	156	»	»	»	»	»	»	21,280	15,569	50,924
14,778	84,546	»	15	61,407	28,258	18,557	25,546	4,271	»	»	»	»	»	»	»	157,565	147,088	1,558,214
10,909	»	142	151	»	»	5,056	5,025	549	»	»	»	»	»	»	»	52,452	10,854	151,706
5,526	1,552	»	»	»	»	»	»	506	2,561	8,985	25	»	»	»	»	20,905	20,495	65,589
2,225	871	»	»	650	5,277	142	4,211	10	280	»	»	»	»	»	»	15,260	9,559	210,852
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	116,595
150,025	1,215,141	»	»	15,595	212,490	8,591	1,054	40	»	»	»	»	»	»	»	205,985	1,451,482	2,575,761
»	»	»	158	2,125	1,464	5,588	5,588	»	»	»	»	»	»	»	»	5,715	5,010	45,532
15,015	5,652	»	4,247	8,782	1,140	1,462	12,825	856	1,504	665	17,788	»	»	»	»	45,415	46,585	528,280
919	412	14	»	1,684	5,561	2,545	9,018	952	»	46	»	»	»	»	»	6,090	22,988	162,156
7,840	7,568	2,666,2	85	476,596	25,414	90,895	1,215	525	24	47	595	»	»	»	»	618,460	55,869	2,882,017
48,441	2,652	54	702	55,484	51,441	59,714	15,502	218	60	»	2,495	»	»	»	»	162,559	72,000	1,867,959
10,504	745,059	1,757	659	85,690	279,179	79,851	57,628	4,260	15	1,060	51	»	»	101	»	210,512	1,507,720	5,495,625
20,697	»	»	»	»	»	»	»	51	»	»	»	»	»	»	»	21,652	1,892	782,586
1,000	1,453	»	»	18,267	41,272	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	23,442	42,771	586,162
102	4 468	»	»	467	50,799	4,897	400	12	»	»	»	»	»	»	»	5,910	57,791	126,847
74	»	»	»	50	954	5,862	72	105	»	»	»	»	»	»	»	4,165	1,018	168,508
504	»	»	500	»	»	551	589	5	»	»	»	»	»	»	»	718	755	1,471
1,196	10	»	»	144,058	12,028	20,945	270	974	»	191	12	»	»	»	»	175,286	26,456	427,167
16,674	1,715	2,749	419	49,475	54,877	4,889	7,505	1,199	94	5,009	2,852	»	294	15	864	150,974	77,724	559,050
»	»	»	»	»	»	22	25,959	»	»	»	»	»	»	»	»	22	25,959	25,961
»	»	»	»	15,764	4,876	4,545	1,577	»	»	»	»	»	»	»	»	18,109	6,255	161,778
1,642	1,778	565	505	5,597	12,825	15,160	1,628	2,550	»	216	»	»	»	»	»	25,650	25 111	500,825

N° XLI. — 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).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défects.	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 . . .	1903. . . .	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	11	9
		1902. . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	12	15
2	Collisions aux bifurcations .	1903. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1902. . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	5
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.	1903. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		1902. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1903. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1902. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1903. . . .	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»
		1902. . . .	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1903. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		1902. . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1903. . . .	2	3	1	»	4	»	1	1	»	»	1	4	24
		1902. . . .	1	1	»	»	4	»	1	1	»	»	1	»	18
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1903. . . .	1	»	»	1	1	»	11	»	3	»	1	1	1
		1902. . . .	»	»	»	1	2	»	8	1	10	»	2	»	2
	Ensemble. . .	1903. . . .	5	3	1	2	5	3	12	2	3	»	1	3	36
		1902. . . .	1	1	»	1	6	6	9	2	10	»	3	»	32

(1) Pour les années 1835 à 1903, voir annexe XLIII.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1903 et 1902.

ET DÉRAILLEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.			COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
EXÉCUTION DU SERVICE.										PERSONNES ATTEINTES (*).														
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt incorrectement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à 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.
7	4	14	6	4	15	2	17	27	44	19	25	11	11	7	24	31	7	53	42					
7	2	6	9	2	6	1	7	21	23	46	19	23	37	82	1	9	31	41	1	54	88	123		
1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	3	1	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70		
2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	4	5	8	25	29	1	5	4	7	26	33				
2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
2	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	7	7	4	4	4	11	11					
1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
2	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	3	1	1	1	3			
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
1	2	2	2	2	2	13	1	23	28	31	6	2	13	13	3	2	3	3	3	13	18			
2	1	2	2	2	2	3	3	24	8	32	7	3	3	2	6	8	2	9	11					
2	2	2	2	2	1	6	2	11	13	26	4	2	2	2	3	3	2	3	3					
2	2	1	2	1	1	7	3	11	23	34	3	2	2	2	1	4	3	1	4	3				
10	2	6	13	6	4	23	21	4	33	79	132	33	70	31	101	14	41	55	84	72	136			
9	3	8	9	3	3	10	14	47	61	62	125	50	31	83	114	2	14	43	61	2	13	128	173	

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

Année 1903.

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes. (Impudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction au règlement de la police des chemins de fer.)				Accidents attribués à la faute des agents de l'administration.				Accidents attribués à des défauts d'installation ou à des défectuosités du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Accidents survenus aux voyageurs :																
En descendant d'un train ou en y montant aux stations	2	10	41	53	»	1	7	8	»	1	6	7	2	12	54	68
En tombant ou en sautant d'un train, en pleine voie	1	4	1	6	»	»	»	»	»	»	»	»	1	4	1	6
En circulant à l'intérieur des stations. . .	1	5	4	10	»	»	2	2	»	»	»	»	1	5	6	12
Lors de la fermeture des portières. . .	»	5	56	59	»	»	26	26	»	»	»	»	»	5	82	85
Dans d'autres circonstances.	»	4	10	20	»	5	15	18	»	»	1	1	»	7	32	39
TOTAUX.	4	26	118	148	»	4	50	54	»	1	7	8	4	31	175	210
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	2	1	»	3	1	5	8	12	»	»	»	»	5	4	8	15
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	5	1	11	»	»	»	»	»	»	»	»	7	5	1	11
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer.	1	5	1	7	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	1	7
En circulant dans les stations	1	8	4	11	»	»	2	2	»	»	»	»	1	6	6	15
— le long de la voie	12	5	»	17	»	1	»	1	»	»	»	»	12	6	»	18
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	»	2	2	4	»	1	5	6	»	»	»	»	»	5	7	10
En d'autres circonstances	»	2	1	3	»	»	»	»	1	»	1	»	»	3	1	4
Ivresse, folie, suicide	52	2	»	54	»	»	»	»	»	»	»	»	52	2	»	54
TOTAUX.	55	26	9	90	1	5	15	21	»	1	»	1	56	32	24	112

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infractions aux instructions ;				Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déficiences du matériel				Essai, voie			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :																
1° Dans les stations :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes	2	9	11	22	5	5	5	15	2	14	14	30	2	14	14	30
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant	3	2	3	8	1	2	3	6	1	4	4	9	4	4	4	12
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	4	4	7	15	1	1	1	3	2	4	4	10	2	4	4	10
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	5	26	22	53	2	5	9	16	1	5	5	11	5	29	31	65
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	6	18	24	48	3	40	43	86	1	1	1	3	9	59	68	136
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	8	34	72	114	5	70	75	150	1	1	1	3	14	134	148	316
TOTAUX	49	116	170	335	21	121	126	248	6	20	20	46	62	243	243	551
2° Dans les ateliers :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
TOTAUX	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6
3° En accrochant des véhicules	2	4	28	34	1	9	31	40	1	2	14	17	2	14	59	75
4° En décrochant des véhicules	1	6	7	14	2	13	15	29	1	5	19	25	1	5	19	25
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.)				Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage, ou à des déficiences du matériel.				ENSEMBLE			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
7° Gardes chargés du contrôle des coupons :																
Tombés d'un train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	1	1	1	3	2	2	1	5	1	1	1	3	1	2	2	5
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
Atteints dans d'autres circonstances	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
TOTAUX	4	4	4	12	5	5	4	14	4	4	4	12	4	4	4	12
8° Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :																
Tombés d'un train en marche	1	1	2	4	2	2	1	5	1	1	1	3	1	3	3	7
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	2	8	1	11	4	27	51	82	2	12	31	45	2	12	31	45
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	2	2	4	8	1	1	2	4	1	1	1	3	1	1	1	3
Atteints dans d'autres circonstances	8	28	50	86	7	81	88	176	1	1	2	4	16	110	126	252
TOTAUX	14	40	60	114	14	111	142	267	5	25	36	66	24	136	170	320
9° Agents atteints en dehors de tout service :																
En descendant ou en montant de véhicules en mouvement, ou en y montant	1	2	3	6	1	1	1	3	1	1	1	3	1	2	2	5
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	9	7	10	26	1	1	1	3	1	1	1	3	9	7	10	26
Accidents divers	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
TOTAUX	11	10	14	35	2	2	2	6	2	2	2	6	11	10	13	34
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :																
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	5	7	2	14	1	2	2	5	1	1	1	3	5	7	4	16
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	1	3	4	8	1	1	1	3	1	1	1	3	1	3	3	7
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
TOTAUX	7	11	7	25	2	4	4	10	2	2	2	6	7	11	8	26
11° Agents d'autres administrations :																
Postes, télégraphes, marine, etc.	1	1	1	3	1	2	3	6	1	1	1	3	1	2	3	6
Agents des stations communes	2	2	1	5	1	1	2	4	1	1	1	3	2	2	2	6
TOTAUX	3	3	2	8	2	3	5	10	2	2	2	6	3	4	5	12
Ensemble pour le littéra C	28	97	200	325	2	58	205	365	5	2	5	30	138	195	203	603

N° XLIII. — *Dénombrement des accidents de personnes depuis 1838.*

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 (1).		TOTAL.			Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies (1).		TOTAL.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc (1)	
		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.
1853	15	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	36	»	»	1	»	1	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	91	»	»	1	»	1	2	3	»	»	1	»	1	»	1	1	»
1858	203	»	2	»	4	»	6	6	2	19	5	5	5	5	10	»	»
1859	273	»	»	»	2	»	2	2	»	»	8	9	6	9	15	1	»
1860	325	»	2	»	»	2	2	4	»	1	6	4	6	8	11	1	2
1861	341	1	4	»	4	1	8	9	»	5	2	10	2	15	15	1	»
1862	309	»	2	»	1	»	3	3	»	2	4	2	4	4	8	2	»
1863	483	»	1	4	15	4	14	18	»	1	5	7	5	8	11	5	1
1864	560	5	9	»	2	5	11	14	1	3	1	7	2	10	12	4	2
1865	580	»	»	2	7	2	7	9	»	5	4	11	4	16	20	5	2
1866	560	»	»	»	4	»	4	4	»	»	5	17	5	17	22	8	6
1867	570	»	»	»	5	»	5	5	»	»	5	17	5	17	22	6	2
1868	505	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	11	14	5	4
1869	625	2	49	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1870	713	»	»	»	1	»	1	1	1	3	11	18	12	21	33	9	11
1871	743	»	»	»	3	»	4	4	»	2	9	25	9	25	34	15	10
1872	746	»	6	»	»	»	6	6	»	4	15	18	13	22	35	10	6
1873	747	»	»	»	»	»	»	»	»	5	21	5	27	32	8	12	»
1874	749	»	»	2	1	2	1	3	»	5	9	35	9	40	40	11	12
1875	749	»	1	»	5	»	4	4	»	2	12	50	12	52	44	12	7
1876	749	»	2	1	4	1	6	7	1	4	20	25	21	20	50	9	6
1877	790	»	8	1	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19
1878	805	»	»	5	5	3	3	6	»	»	55	62	55	62	95	25	15
1879	803	1	12	»	6	1	18	19	2	9	29	54	51	63	94	19	18
1880	803	»	»	2	5	2	5	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18
1881	869	»	»	1	2	1	2	3	»	»	25	58	25	36	59	22	26
1882	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	16	38	44	40	60	100	41	32
1883	1,470	»	11	2	15	2	24	26	»	14	55	89	60	105	165	50	25
1884	1,875	6	20	5	8	9	28	37	»	9	70	128	76	157	215	40	50
1885	1,929	»	45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	68	159	205	38	15
1886	1,966	»	9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	58	27
1887	2,055	1	26	6	16	7	42	49	»	15	59	147	59	160	219	49	41
1888	2,115	»	14	1	12	1	26	27	1	25	64	115	63	158	203	50	50
1889	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	135	57	155	210	42	50
1890	2,555	4	57	8	17	12	54	66	5	25	85	159	90	184	274	52	16
1891	2,702	»	28	0	46	6	74	80	5	55	102	286	105	359	444	54	40
1892	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	374	128	450	558	40	46
1893	2,975	»	20	11	55	11	75	86	»	54	100	579	114	615	727	56	55
1894	5,045	»	5	7	65	7	66	75	2	31	84	402	86	455	519	55	54
1895	5,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	575	598	27	42
1896	5,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	65	315	64	342	406	34	45
1897	5,171	»	5	3	40	5	45	46	2	20	56	297	58	317	375	52	27
1898	5,188	»	1	5	45	5	44	47	»	14	41	350	41	364	405	54	47
1899	5,198	»	15	7	41	7	54	61	»	15	58	315	58	326	384	54	45
1900	5,207	12	156	8	44	20	180	200	5	28	55	653	58	681	759	58	53
1901	5,220	»	6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	775	838	50	55
1902	5,241	»	20	12	59	12	85	97	1	30	65	800	64	850	894	55	45
1903	5,247	2	74	4	55	6	127	133	»	57	48	766	48	805	851	21	50
1904	5,250	»	26	7	50	7	82	89	1	44	47	740	48	790	858	22	41
1905	5,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	35	802	56	828	864	50	49
1906	5,270	19	125	6	71	25	104	219	5	45	40	902	45	947	992	26	43
1907	5,302	1	116	5	68	6	184	190	1	55	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41
1908	5,311	»	10	12	82	12	92	104	1	56	43	1,022	44	1,058	1,102	25	61
1909	5,695	»	48	10	118	10	166	176	1	26	42	906	45	952	975	19	58
1910	4,011	25	246	5	157	28	383	411	1	40	50	1,247	51	1,287	1,558	59	63
1911	4,051	»	550	7	147	7	485	490	5	71	46	1,071	51	1,115	1,196	51	54
1912	4,020	»	50	7	145	7	195	202	2	58	46	916	48	984	1,052	25	57
1913	4,021	»	114	6	176	6	200	206	2	59	51	839	55	918	951	25	71
1914	1,021	»	101	4	206	4	307	311	»	55	50	655	50	688	718	21	51
		78	1,897	226	2,097	304	3,094	4,298	80	1,125	2,504	18,397	2,474	19,522	21,996	1,575	1,686

(*) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'Etat, ni les lignes rachetées en 1896 et 1897 ainsi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'Etat, ni la ligne vicinale de Mons à Boussu.

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

de personnes depuis 1835.

étrangères a l'Administration, autres que des voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUES.	TRAINS- KILOMÈTRES.	TRAINS- KILOMÈTRES.
Iressso, folie, suicide		TOTAL.			DES VICTIMES				— VOYAGEURS.	— VOYAGEURS et marchandises
Tués 18	Blessés et contu- sionnés 19	Tués 20	Blessés et contu- sionnés 21	Ensemble 22	Tués 23	Blessés et contu- sionnés 24	Ensemble 25		26	27
3	»	»	»	»	»	1	1	421,459	50,370	50 370
»	»	»	»	»	»	1	1	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	5	2	5	1,584,577	307,970	307,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2,258,503	648,775	648,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,952,751	651,420	872 783
»	»	1	2	3	9	9	18	2,190,519	655,567	1,181,105
5	»	4	»	4	7	21	28	2,659,744	1,010,129	1,491,965
1	»	5	»	5	7	7	14	2,721,104	1,170,050	1 589,090
»	»	5	1	6	12	23	35	5,085 549	1,596,485	1,877,170
5	»	7	2	9	12	25	37	3,581,529	1 652 155	2,485,505
2	»	7	2	9	13	28	38	5,470,878	1,512 775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	5,400,111	1,624 525	5,262,110
1	1	7	5	10	12	25	37	5 746,590	1,762,725	5 809,070
5	»	8	4	12	11	15	26	5,658,965	1,599,840	2,866,985
28	»	96	56	152	181	508	489	(2)	(2)	(2)
4	»	15	11	24	25	55	58	6 458,424	2,585,732	5,282,901
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,754	5,520,151
4	»	14	6	20	27	54	61	7,140,640	2,675,930	5,521,514
»	»	8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
2	2	15	14	27	24	55	79	7,849 894	2,911,550	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151,685	3 076,146	5,998,242
2	4	11	10	21	35	45	78	8,818,952	3,408 597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421 652	5,741,495	7,458,774
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,686 618
3	»	25	19	42	68	114	182	11,657,117	5,571 582	10,037 669
9	1	54	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844 224	9,651,794
4	1	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897
»	»	22	18	40	65	74	139	15,577 016	5 069,001	9,638 977
4	»	26	26	52	50	64	114	14,154,556	5,177 104	9 874 516
6	4	47	36	85	90	106	196	18,282 057	6,952 792	15,545 827
9	»	59	50	69	101	157	258	25,197,625	7,569 475	15,525,278
9	1	49	51	100	154	216	550	29,101 509	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	570	52,444,825	9,579,797	21,549,564
11	8	49	55	84	122	189	511	51,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	55	115	151	255	386	56,915,707	10,024,442	21,524,915
15	2	45	52	75	109	196	305	57,421,220	10,621,524	22,051 965
25	8	65	58	105	124	208	552	40,591,240	11 561,529	25,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,409,296
51	5	65	45	108	170	456	652	45,052,882	14,857,925	29,450,959
25	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	52,751 848
27	»	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706 157	54 955,575
12	1	47	55	102	140	554	694	49 657,004	16,696,592	55,847,959
16	1	45	45	86	125	440	565	50,465,945	16,917,734	55,268,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17 516,859	55,224,545
21	4	55	51	84	114	591	505	51,657,884	17,946,659	55,452,567
19	5	55	50	105	97	458	555	54,064,504	19,400,746	55,261,905
19	2	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,880	57,588,594
23	5	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	59,055,528
20	5	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,352 541	59 931,755
22	2	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	40,251,858
29	2	50	52	82	104	982	1,086	68,515,978	22,880,637	59,955,975
51	»	55	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,954 885	40,567,767
29	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775 172	25 960,196	41,286,780
25	2	51	45	96	121	1,186	1,507	76,957,198	24,810 541	42,652,870
25	2	51	45	94	109	1,505	1,414	82 676,592	25,568,915	44,544,245
32	3	55	64	119	111	1,214	1,525	91,359,845	26,784,076	46,690,860
41	1	60	59	99	115	1,157	1,250	101,957,754	29,560,156	50,874,459
40	5	79	68	147	158	1,738	1,896	114,858,225	32,559 716	55,851,404
38	5	69	57	126	127	1,685	1,812	125,710,016	55,725,754	58,511,677
20	2	54	59	115	109	1,258	1 517	124,454,401	35,974,551	50,185,291
53	1	58	72	150	97	1,280	1,577	127,109,681	35,032,787	61 891,385
52	2	56	56	112	90	1,051	1,111	152,604,692	56,109,415	64,559,879
845	127	2,218	1 813	4,031	4,996	25,529	30,525	—	—	—

(2) 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 1903.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Etranger.	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 : Hastière à la frontière vers Anor (France)	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»
Flandre-Occidentale.	Bruges à Courtrai.	52,046	»	52,046	»	52,046	52,046	»
	Courtrai à Poperinghe.	45,511	»	45,511	»	45,511	45,511	»
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,953	14,722	20,655	»	20,655	20,655	»
	Ingelmonstr à Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438	»	25,438	25,438	»
	Roulers à Ypres.	22,050	»	22,050	»	22,050	22,050	»
	Roulers à Menin.	15,012	»	15,012	»	15,012	15,012	»
				178,692				
Gand à Terneuzen (Pays Bas)	26,488	14,590	41,078	41,078	4,202	56,786	41,078	»
Hasselt à Maeseyck.	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	45,900	23,586	»	67,486	9,522	57,964	67,486	»
Nord belge.	Charleroy à Erquelines.	50,801	»	50,801	30,801	»	50,053	768
	Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	»	15,890	15,890	»	15,890	»
	Namur à Liège.	72,654	»	72,654	72,654	»	72,151	485
	Namur à Givet (France).	46,501	3,400	49,701	12,567	37,134	49,701	»
				169,026				
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,453	»	»	9,453	»	9,453	9,453	»
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	»	»	21,146	1,728	19,420	20,356	790
Longueur totale exploitée (1) . .				530,998	56,298	587,296	147,432	459,864
						587,296	585,235	2,041
						587,296	587,296	

(1) Pour l'établissement de cette longueur, les parties communes à plusieurs compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 85,689 mètres à la fin de l'exercice 1903.

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

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC. sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exploités par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Chimay	Belge	4	40	44	"	3	17	3	3	6
	Étranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	40	44	"	3	17	3	3	6
Flandre Occidentale	Belge	44	49	30	3	43	46	"	3	3
	Étranger . .	4	3	4	"	4	5	"	"	"
	Ensemble.	42	22	34	3	44	51	"	3	3
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	4	"	8	1	4	5
	Étranger . .	2	3	5	"	"	5	"	3	3
	Ensemble.	6	6	12	4	"	13	1	7	8
Hasselt à Maeseyck	Belge	4	6	7	"	4	8	4	4	2
	Étranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	6	7	"	4	8	4	4	2
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	40	2	2	44	"	3	3
	Étranger . .	2	3	5	"	"	5	"	4	4
	Ensemble.	8	7	45	2	2	49	"	4	4
Nord Belge	Belge	48	28	46	7	30	83	27	61	88
	Étranger . .	4	"	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble.	49	28	47	7	30	84	27	64	88
Taviers à Embresin	Belge	"	"	"	5	4	9	4	2	6
	Étranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	"	"	"	5	4	9	4	2	6
Termonde à Saint-Nicolas . .	Belge	2	5	7	4	2	40	"	4	4
	Étranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	2	5	7	4	2	40	"	4	4
TOTAUX	Belge	46	75	121	49	55	198	36	78	114
	Étranger . .	6	9	15	"	1	46	"	4	4
	Ensemble.	52	84	136	49	56	244	36	82	118

N° XLVI. — *Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.*
— *Effectif au 31 décembre 1903.*

Comparaison des années 1903 et 1902.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.								
	Chimay.	Flandre-Occidentale.	Gand à Terneuzen.	Hasseelt à Blareveld.	Malines à Terneuzen.	Nord-Beige.	Tartiers à Habredin.	Termonde à St-Nicolas.
Matériel de traction.								
Locomotives.								
{ en 1903	7	48	12	5	48	201	3	6
{ en 1902	7	45	12	5	48	203	3	6
Différences pour 1903	»	+ 3	»	»	»	- 2	»	+ 4
Tenders.								
{ en 1903	7	47	15	»	47	431	»	»
{ en 1902	7	43	14	»	47	432	»	»
Différences pour 1903	»	+ 4	+ 1	»	»	- 1	»	+ 4
Voitures à vapeur								
{ en 1903	»	7	»	»	1	»	»	»
{ en 1902	»	7	»	»	1	»	»	»
Différences pour 1903	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.								
Voitures à voyageurs								
{ de 1 ^{re} classe	»	44	3	»	3	23	»	4
{ de 2 ^e —	»	26	4	»	6	24	»	2
{ de 3 ^e —	7	100	15	5	21	96	»	9
{ mixtes	5	24	2	4	(1) 42	(2) 58	6	3
Ensemble.	42	164	24	9	42	498	6	45
Fourgons à bagages	8	48	8	4	44	435	3	4
Wagons à marchandises								
{ découverts	487	314	203	46	650	4,389	61	34
{ fermés	48	153	40	18	6	574	»	45
{ pour chevaux	»	7	»	3	{ 62	5	»	4
{ pour bétail	4	109	9	12	{ 62	50	4	6
Ensemble.	209	580	252	79	718	5,048	65	56
Véhicules divers.	4	4	3	4	2	(2) 42	»	4
TOTAUX (véhicules de transport).								
{ en 1903	230	793	287	96	776	5,363	74	79
{ en 1902	230	776	283	94	659	5,347	73	79
Différences pour 1903	»	+ 17	+ 4	+ 2	+ 117	+ 16	+ 1	+ 4

(1) Dont 2 voitures Belpaire pour trains-tramways.

(2) Dont 44 affectées au service spécial des trains-tramways.

(3) Y compris 2 tapisseries pour le transport des meubles à domicile.

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique des trains en 1903.

Comparaison des années 1903 et 1902.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (¹)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusive- ment par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Ghimay	(2)	65,500	98,308	263,806	"	9,678	27,740	37,418	(2)	75,178	226,046	301,224
Flandre Occidentale	1,162,597	334,568	42,770	1,539,935	17,069	8	"	17,077	(3)	1,179,666	334,576	1,557,012
Gand à Terneuzen	82,686	68,406	73,385	224,477	"	"	"	"	82,686	68,406	73,385	224,477
Hasselt à Maeseyck	135,989	902	29,565	166,456	"	"	"	"	135,989	902	29,565	166,456
Malines à Terneuzen	178,987	270,042	114,521	563,550	"	"	"	"	178,987	270,042	114,521	563,550
Nord belge	2,051,355	1,114,696	"	3,166,051	"	"	"	"	(4)	2,051,355	1,114,696	3,166,051
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas . .	76,822	23,731	"	100,553	14,860	4,154	"	19,014	91,682	27,885	"	119,567
 TOTAUX pour 1903	 3,688,438	 1,877,845	 498,547	 6,064,830	 31,929	 13,840	 27,740	 73,509	 3,720,365	 1,891,683	 526,287	 6,138,335
— pour 1902	3,530,503	1,851,142	546,299	5,927,944	14,718	13,673	27,740	56,131	3,545,221	1,864,815	574,039	5,984,075
 Différences pour 1903 . .	 + 157,935	 + 26,703	 - 47,752	 + 136,886	 + 7,211	 + 167	 "	 + 17,378	 + 175,144	 + 26,870	 - 47,752	 + 154,260

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

(²) 11,640 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Hastières.

(³) Y compris 139,052 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(⁴) — 762,391 — — par les trains-tramways.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION							
	CHIMAY		FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND A TERNIUFEN.		HAASELT A MAASEYCK.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. . (nombre).	2,359	5,065	20,622	42,445	3,448	5,298	997	4,891
{ 2 ^e — . . (—)	25,603	25,526	356,837	390,544	47,239	46,346	8,779	40,600
{ 3 ^e — . . (—)	347,030	459,327	2,894,919	1,469,979	305,486	239,776	86,798	57,744
Ensemble. . (—)	344,992	489,918	3,272,378	1,902,635	325,573	261,420	96,574	70,232
Bagages { taxés au minimum (colis).	»	»	49,548	46,387	4,305	4,809	4,409	554
{ — au poids (quintaux).	4,984	5,314	48,781	»	2,546	»	536	4,478
Ensemble.	»	5,314	»	46,387	»	4,809	»	4,732
Petites mar- { taxées au minimum (expéditions).	»	»	24,782	3,049	5,239	2,245	4,870	945
chandises { — au poids (quintaux)	21,427	37,434	446,758	494,944	44,398	48,430	49,322	30,546
Ensemble.	»	37,434	»	497,990	»	20,375	»	31,491
Grosses mar- { taxées au minimum (expéditions).	»	»	32,897	25,496	4,248	4,429	4,264	4,977
chandises { — au poids (tonnes).	350,458	496,983	4,304,262	1,882,034	468,249	448,540	54,757	80,572
Ensemble.	»	496,983	»	1,907,230	»	449,639	»	82,549
Finances. (groupes).	5,069	519	62,230	42,045	586	872	844	202
Équi- { transportés à grande vitesse (nombre)	»	»	46	383	»	»	»	»
pages { — à petite — (—)	43	294	»	»	»	»	»	»
Ensemble. . (—)	43	294	46	383	»	»	»	»
Chevaux et bes- { transportés à grande vitesse (nombre)	52	980	441	2,279	»	»	»	»
tiaux (*) { — à petite — (—)	1,383	12,896	2,028	32,824	640	4,965	4,083	13,634
Ensemble. . (—)	4,435	43,876	2,469	35,103	640	4,965	4,088	13,634
Produits extraordinaires . . (fr)	»	20,684	»	28,253	»	47,965	»	49,156
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux (fr.)	»	765,022 ⁽¹⁾	»	4,430,026	»	727,045	»	218,996
Dépenses — (fr)	»	504,765 ⁽²⁾	»	2,435,387	»	456,942	»	214,643
Excédents des recettes sur les dépenses. . (fr)	»	260,267	»	1,694,639	»	270,103	»	4,383
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.	»	65.97 p. c.	»	58.96 p. c.	»	62.84 p. c.	»	98.00 p. c.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipement opéré sur la totalité des fruis 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) 519 envois taxés par expédition.

(4) 6,421 — — — — et 44,020 par tête.

(5) 6,740 — — — — — 14,020 — —

(6) Y compris une somme de 35,885 francs représentant la redevance payée par la compagnie du chemin de fer du Nord, du chef de

(7) Y compris une somme de 9,453 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 1903.

DLS COMPAGNIES										PROPORTION P. C. relativement à LA RECETTE	
MATHIS A THIVELZEV.		NORD-BELGE		TAVIERS A EMBRESIN		TERMONDE A SAINT-NICOLAS		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF	GENERALE
Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette		
41,995	42,485	321,097	648,751	213	430	588	626	364,049	716,391	9.44	2.63
140,007	58,775	1,389,641	4,376,651	55,970	44,166	30,040	25,057	1,994,116	1,947,632	24.77	7.48
971,314	317,288	9,214,412	2,867,886	"	"	269,836	87,900	13,959,215	5,499,897	66.12	19.09
993,316	418,548	10,924,850	4,893,286	56,243	44,296	300,484	113,583	16,314,380	7,863,920	100.00	28.87
5,082	2,539	"	"	"	"	4,063	"	28,107	"	100. "	4.16
2,517	3,141	88,883	254,436	87	405	450	978	145,814	316,444		
"	5,680	"	254,436	"	105	"	978	"	316,444		
67,352	61,492	"	"	"	"	53,320	48,929	162,563	1,458,754	100. "	5.34
51,856	"	547,082	4,065,709	2,428	3,154	25,880	19,177	818,851	"		
"	61,492	"	1,065,704	"	3,154	"	38,406	"	1,455,754		
9,803	43,234	"	"	"	"	6,200	4,284	54,409	15,352,331	100. "	56.36
750,028	937,889	11,630,106	11,336,108	32,552	33,137	100,999	124,278	14,708,405	"		
"	951,421	"	11,336,108	"	33,137	"	125,562	"	15,352,331		
17,699	3,334	73,400	41,800	"	"	43,370	" 963	172,898	29,738	100. "	0.44
"	"	"	"	"	"	"	"	46	383		
44	227	2,190	15,000	"	"	"	"	2,247	15,524		
44	227	2,190	15,000	"	"	"	"	2,233	15,904	100. "	0.06
99	1,873	"	"	"	"	27	160	(3)	5,292		
1,049	10,595	11,020	39,090	"	"	238	1,239	(4)	115,243		
1,148	12,456	11,020	39,090	"	"	265	1,399	(5)	120,535	100. "	0.44
"	212,902	"	1,777,267	"	1,105	"	8,152	"	2,085,484		
"	1,665,774	"	19,392,698	"	51,797	"	288,743	"	27,240,401		
"	918,737	"	7,562,572	"	35,578	"	155,613	"	12,284,227	100. "	"
"	717,037	"	11,830,126	"	16,219	"	133,100	"	14,955,874		
"	55.15 p. c.	"	39.00 p. c.	"	68.69 p. c.	"	53.90 p. c.	"	45.40 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
co recédées, ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

L'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la compagnie de Chimay question dans le renvoi (2) ci-dessus

N° XLIX. — *Chemins de fer exploités par des compagnies.*
Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Chimay	Flandre Occidentale.
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs)	4	1
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, 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, conduc- teurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	5	45
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halle	10	31
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	4	4
8	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	•	•
9	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de route ou de la voie, etc.	2	4
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	27	426
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	3	55
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	9	65
Ensemble (rubrique A).		59	302
B. Agents divers et ouvriers.			
13	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.)	43	326
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.)	77	678
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veil- leurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.)	25	218
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	4	4
Ensemble (rubrique B).		146	1,226
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1903.		205	1,528
— — — — — pour 1902.		203	1,513
Différences pour 1903		+ 2	+ 15

— *Personnel.* — *Effectif au 31 décembre 1903*
années 1903 et 1902.

DESIGNATION DES COMPAGNIES.						TOTAUX.	
Gand à Terneuzen	Hasselt à Maeseyck	Malmes à Terneuzen.	Nord Belge	Taverniers à Embresin	Termonde à Saint-Nicolas.	1903.	1902
1	2	4	4	4	4	9	9
2	"	4	3	4	2	17	47
4	"	"	11	"	"	12	13
2	"	4	"	"	4	4	4
5	4	5	29	"	2	65	66
9	6	47	51	"	7	131	129
4	4	4	82	4	4	92	91
4	"	"	"	"	"	4	4
4	2	4	44	"	4	22	22
18	3	44	286	"	44	512	507
7	4	45	77	2	2	162	161
14	2	28	198	3	4	323	318
62	24	114	752	8	32	1,350	1,338
54	42	180	1,442	4	30	1,758	1,744
52	39	172	514	3	41	1,576	1,653
48	6	100	510	3	18	898	882
4	4	2	95	"	4	108	106
425	58	454	2,231	40	90	5,340	4,355
487	79	568	2,983	18	422	5,690	5,693
486	79	553	3,019	18	422	5,693	—
+ 4	"	+ 45	— 36	"	"	— 3	—

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

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																			
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.)							
	Voyageurs.				Agents des compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	»	4	»	4
Flandre Occidentale.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	4	»	9	»
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
Nord Belge.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	4	3	2	26	26	54
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	6	»
Totaux pour 1903.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	4	4	7	37	27	74
Totaux pour 1902.	»	24	34	58	»	1	»	1	»	25	34	59	»	2	3	5	3	9	24	36
Différences pour 1903	»	-24	-31	-53	»	-1	»	-1	»	-25	-31	-59	+1	»	-2	-1	+4	+28	+3	+35

— 'Accidents survenus aux personnes. — Année 1903.

années 1903 et 1902.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																							
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc)																							
Personnes étrangères (autres que des voyageurs)				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	»	»	»	2	»	2	»	4	»	1	»	4	»	4	»	»	»	»	»	2	»	2
6	2	»	8	14	6	»	47	»	»	»	»	5	4	»	9	6	2	»	8	44	6	»	47
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	»	»	4	4	»	4	2	»	»	»	»	»	»	1	4	1	»	»	4	4	»	1	2
7	2	4	10	10	29	28	67	4	1	4	3	2	26	26	54	7	2	4	40	40	29	28	67
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	6	»	6	»	»	»	»	»	0	»	6	»	»	»	»	»	6	»	6
14	4	4	19	22	43	29	94	4	2	4	4	7	37	27	74	14	4	4	19	22	43	29	94
16	10	3	31	19	24	32	72	»	26	37	63	3	40	24	37	16	40	5	31	19	46	66	131
-2	-6	-4	-12	+3	+22	-3	+22	+1	-24	-36	-59	+4	+27	+3	+34	-2	-6	-4	-12	+3	-3	-37	-37

(1)

PARTIE B.

POSTES.

(2)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1903 :

1^o l'adhésion des protectorats britanniques du Somaliland et de la Nigeria du Sud, à l'Union postale universelle ;

2^o l'adhésion du Monténégro et des Colonies britanniques de la Côte d'or, Grenade, Maurice, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Seychelles et Sierra Leone à l'arrangement de Washington du 15 juin 1897, concernant l'échange des lettres et des boîtes avec valeur déclarée ;

3^o l'extension du service des mandats de poste au protectorat allemand des îles Marshall ;

4^o l'établissement, entre la Belgique et le Portugal, du service des abonnements aux journaux ;

5^o la conclusion d'une nouvelle convention entre la Belgique et les Pays-Bas en vue de simplifier et de faciliter les relations en ce qui concerne le service de la Caisse d'épargne.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

Aucune modification de quelque importance n'a été apportée, en 1903, au régime postal intérieur.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

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

		EN SERVICE INTERIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories . . .	En 1903	106,075,075	50,206,008	156,281,083
	En 1902.	103,563,351	48,467,371	152,030,722
	Différences en 1903. .	+ 2,511,724	+ 1,738,637	+ 4,250,361
		ou + 2.43 p. %	ou + 3.59 p. %	ou + 2.80 p. %
Cartes postales	En 1903.	63,404,666	18,244,746	81,649,412
	En 1902.	60,006,492	16,752,944	76,759,436
	Différences en 1903. .	+ 3,398,174	+ 1,491,802	+ 4,889,976
		ou + 5.66 p. %	ou + 8.90 p. %	ou + 6.37 p. %
Totaux	En 1903.	169,479,741	68,450,754	237,930,495
	En 1902	163,569,843	65,220,315	228,790,158
	Différences en 1903. .	+ 5,909,898	+ 3,230,439	+ 9,140,337
		ou + 3.61 p. %	ou + 4.95 p. %	ou + 4.00 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 1903, de 7,062,640 contre 7,441,668 en 1902. C'est, pour 1903, une diminution de 379,028 cartes ou 5.09 p. c.

I, p. B, 47, et III, p. B, 20. En 1903, la poste a, en outre, transporté 28,304,902 lettres de service. C'est, sur 1902 (27,393,304), une augmentation de 911,598 lettres ou 3.33 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 1903.	131,639,453	162,972,771	8,102,471	2,571,985
En 1902.	139,741,644	151,492,624	7,809,750	2,372,344
Différences en 1903. . .	— 5,403,191 ou — 3.65 p. %	+ 8,480,147 ou + 5.49 p. %	+ 292,721 ou + 3.75 p. %	+ 199,641 ou + 8.42 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 avait été de 102,072,177 en 1902, s'est élevé à 104,551,070 en 1903, soit en plus 2,478,893 lettres ou 2.43 p. c. III, p. B, 20.

Le nombre total des lettres ordinaires expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger est, pour 1903, de 129,438,881.

C'est une moyenne de 18.53 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1903 (6,985,219 habitants). Cette moyenne était de 18.52 par habitant pour 1902.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1903, de 5.37 pour mille lettres expédiées (696,039 sur 129,438,881).

En 1903, il est tombé au rebut 284,839 lettres et cartes postales originaires de Belgique. Sur ce nombre 105,507 lettres et cartes postales (37.04 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification. III, p. B, 21.

En 1902, il y avait eu 252,587 lettres et cartes postales-rebut dont 106,958 (42.35 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres réclamées a été, en 1903, de 6,180 dont 108 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 5,946-51. Il en a été retrouvé 2,446 ou 39.58 p. c., parmi lesquelles 9 contenaient pour fr. 770-99 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1902, de 6,036, dont 130 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 5,416-60. Sur ce nombre, 2,119 lettres ou 35.11 p. c., dont 11 renfermaient pour fr. 197-40 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des lettres ordinaires internationales était de 46,447,245 en 1902; il est de 48,176,947 en 1903; augmentation : 1,729,702 ou 3.72 p. c. III, p. B, 20.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 20. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,231,331 en 1902, à 1,292,180 en 1903, soit 40,849 envois ou 3.26 p. c. en plus pour 1903.

Onze objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1903.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1903, à un échange de 1,843,889 lettres recommandées. C'est, sur 1902 (1,838,171), un accroissement de 7,718 ou 0.42 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. B, 48 et
III, p. B, 20. En 1903, il a été expédié 231,823 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 363,272,132-35. C'est, sur 1902, une diminution de 8,018 en nombre et une augmentation de fr. 96,097-99 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,567 francs pour 1903; il était de 1,537 francs en 1900, de 1,524 francs en 1901 et de 1,514 francs en 1902.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1903, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 104,774-85. C'est, sur 1902, une diminution de fr. 1,891-60. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 46,117-40 en 1903, contre fr. 46,127-30 en 1902, soit une diminution de fr. 9-90.

En *service international*, il a été échangé 178,107 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 133,410,946-43. Comparativement au mouvement de 1902, c'est une augmentation de 1,258 en nombre et une diminution de fr. 392,734-20 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1903, à un échange de 3,063 boîtes dont le montant global s'élève à fr. 1,384,321-26. C'est, sur 1902, une diminution de 41 en nombre et de fr. 124,788-04 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1903, le nombre de 414,997 envois, représentant une valeur de fr. 520,067,400-06, avec un produit de fr. 243,607-80.

Deux lettres-valeur ont été perdues en 1903.

§ 5. — ENVOIS EXPRESS.

III, p. B, 21. Le nombre des envois express qui ont été remis dans le royaume a été, en 1903, de 2,079,023 environ; 128,074 envois ont été délivrés par la Poste et 1,950,949 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1902 (2,077,426), l'augmentation est de 1,597 (ou 0.07 p. e.).

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 1903, à 1,599,881 (1) et le montant à fr. 192,782,348-80. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 94,433 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,751,563-33 délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2^o une somme de 792,479 francs payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3^o une somme de fr. 2,492,617-41 payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 2,299-43 et fr. 4,247-20. L'augmentation sur l'année précédente est de 74,684 mandats (4.90 p. e.), d'une valeur totale de fr. 8,288,691-35 (4.49 p. e.)

II, p. B. 18.
III, p. B. 20
et 2.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 18,531-90 (3.96 p. e.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 120-96, en 1902, est descendue à fr. 120-50 en 1903.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1903, 1,508,156 bons de poste, d'un montant global de 12,702,310 francs, soit en plus, sur l'année 1902, 59,393 titres (4.10 p. e.), représentant une valeur de 561,094 francs (4.62 p. e.).

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

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 3,849-30 (4.22 p. e.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1903, il a été émis en Belgique 518,273 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 27,522,828-51. C'est, sur 1902, une augmentation de 15,976 (3.18 p. e.) pour le nombre et de fr. 908,836-04 (3.41 p. e.) pour la valeur des titres.

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

Il a été payé, pendant le même exercice, 469,774 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 26,793,946-91 ; l'augmentation, sur l'exercice 1902, est de 27,818 mandats (6.29 p. e.), d'une valeur totale de fr. 404,376-27 (1.53 p. e.).

Le produit des taxes a été de fr. 284,594-56, soit une augmentation de fr. 7,868-90 (2.85 p. e.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 53,425 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 18,
III, p. B, 21
et 22.

En 1903, 40,003 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,000-60, soit une augmentation de 4.89 p. c. comparativement à l'exercice précédent (38,159 effets ayant rapporté fr. 7,627-80 de taxes).

Il a été fait 240 protêts par huissiers et 103 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. 48,
III, p. B, 21
et 22.

Il a été déposé, en 1903, 2,993,048 effets, s'élevant ensemble à fr. 708,380,436.93. C'est, sur 1902, une augmentation de 49,137 en nombre (1.67 p. c.) et de fr. 11,769,113.85 (1.69 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,064,537-93, dépassant de fr. 16,079-85, ou 1.53 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 61,167 protêts par huissiers et 118,496 par les agents des postes.

Les sommes versées en compte courant à la Banque nationale de Belgique, au profit de déposants d'effets de commerce ou de tiers désignés par eux, ont atteint fr. 43,876,218-43, chiffre supérieur de fr. 4,417,788-88 au montant des versements opérés en 1902.

C. - COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été déposé, en 1903, 136,990 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,243,457-79.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1902, avait été de 139,707 et le montant, de fr. 1,233,021-98.

Il y a donc eu diminution de 2,717 (1.94 p. c.) quant au nombre des valeurs et augmentation de fr. 12,435-81 (1.01 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1902, à fr. 2,698-90, n'a atteint, en 1903, que fr. 2,672-50, soit une différence en moins de fr. 26-40 (0.98 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21.

La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1903.

L'augmentation du nombre des titres déposés (8,599,725) est de 650,449 (8.18 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 370,295,675-66), de fr. 20,829,195-75 (5.96 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 1,493,996-10, soit une différence en plus de fr. 87,864-65 (6.25 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 63,693 quittances de remboursement d'une somme de fr. 815,567-73 et qui ont rapporté fr. 10,610-63 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1903, au profit de déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 23,918.522-37, contre fr. 21,409,871-85 pour 1902.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1902 par 62,560 titres, a été de 56,987 en 1903. La diminution a donc été de 5,573 (8.62 p. c.).

II, p. B, 19.
III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 4,092,764-28 contre fr. 4,164,140-76 en 1902, soit une diminution de fr. 71,376-48 (1.71 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les Offices étrangers nous ont transmis 124.493 valeurs, d'où une diminution de 10,619 (7.86 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 4,698,020-82, accusant une diminution de fr. 94,426-97 (1.97 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 9,788-80) a diminué de fr. 901-50 (8.43 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 37,782 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 544,982-67 et pour lesquels il a été perçu fr. 3,008-00 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1903, 503,570 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 58,430-20.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1902, accusent une augmentation de 8,894 (1.80 p. c.) quant au nombre et de fr. 8-71 (0.01 p. c.) du chef de la taxe.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Les services de la Caisse d'épargne, de la Caisse de retraite et de la Caisse d'assurances continuent à progresser. Le nombre des opérations effectuées, des livrets, carnets et brevets en circulation, notamment, a sensiblement augmenté encore en 1903.

Des diminutions se sont toutefois produites en ce qui concerne les rubriques suivantes :

- 1^o Montant des versements à la Caisse d'épargne;
- 2^o Montant des remboursements sur livrets d'épargne;
- 3^o Nombre et montant des achats de fonds publics;
- 4^o Montant des versements à la Caisse de retraite;

5° Nombre des paiements pour compte de la même Caisse;

6° Montant des paiements en matière de Caisse d'assurances.

La première est la conséquence naturelle de la récente réduction du taux de l'intérêt sur les dépôts d'épargne supérieurs à 2,000 francs.

La seconde et la troisième sont le contre-coup des importants retraits de fonds et des nombreuses conversions en fonds publics qui ont eu lieu en 1902, en prévision de cette mesure.

La cinquième est due à ce que les rentes minimales, qui, précédemment, pouvaient être touchées mensuellement, ne sont plus payables que par trimestre, par semestre ou par année.

Les autres diminutions constatées sont insignifiantes.

Les tableaux ci-après donnent les chiffres les plus intéressants.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1903	2,773,607	202,031,746	892,511	187,389,109 13	1,681,031	575,110,297 85
En 1902	2,640,807	217,772,187	850 585	193,258,404 28	1,582,442	563,578,652 65
Différences en 1903 . . .	+ 133,100	— 8,140,441	+ 41,926	— 5,879,295 13	+ 98,589	+11,531,645 00
	ou + 5 04 p. %	ou — 3.74 p. %	ou + 4 93 p. %	ou — 3 04 p. %	ou + 6 23 p. %	ou + 2 05 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1903	33,070	56,090,999 05	9,289	23,929,924 45	60,711	212,067,700
En 1902	37,436	62,539,056 26	6,978	19,908,109 28	49,244	178,909,400
Différences en 1903 . . .	— 4,366	— 5,548,057 21	+ 2,311	+ 4,021,755 17	+ 11,467	+ 33,158,300
	ou — 11.68 p. %	ou — 8.87 p. %	ou + 33 12 p. %	ou + 20 20 p. %	ou + 23 29 p. %	ou + 18.53 p. %

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.		LIVRETS EXISTANT au 31 décembre		BREVETS EXISTANT au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT des rentes acquises	NOMBRE.	MONTANT des rentes annuées
En 1903	935,759	5,265,970	20,406	1,240,218 27	532,018	7,337,227 18	4,776	1,127,025 83
En 1902	959,703	5,359,456	22,718	1,200,870 19	468,288	5,225,989 61	4,000	1,106,955 43
Différences en 1903 . . .	+ 36,056	— 93,486	— 2,312	+ 39,348 08	+ 63,730	+ 2,111,237 57	+ 776	+ 20,070 40
	ou + 3.76 p. %	ou — 1.74 p. %	ou — 10 18 p. %	ou + 3 28 p. %	ou + 13 62 p. %	ou + 40.40 p. %	ou + 19.40 p. %	ou + 1.81 p. %

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT	NOMBRE.	MONTANT.
En 1903	3,720	991,276	21	9,330 07
En 1902	3,257	778,602	3	9,968 23
Différences en 1903 . . .	+ 463 ou + 14.22 p. %	+ 212,674 ou + 15.76 p. %	+ 20 ou + 668.67 p. %	- 638 16 ou - 6.40 p. %

II. PERMIS DE PÊCHE

Le nombre de permis délivrés en 1903, s'est élevé à 67,626 et le montant, à fr. 150,456.

En 1902, ce nombre avait été de 64,808 et le montant, de fr. 143,591.

On constate donc une augmentation de 2,818 (4.35 p. c.) quant au nombre et de fr. 6,865 (4.78 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe qui avait été, en 1902, de fr. 6,480-80, a atteint, en 1903, fr. 6,762-60, soit une augmentation de fr. 281-80 (4.35 p. c.).

II, p. B, 49,
III, p. B, 20
et 21,
VI, p. B, 21.

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 1903, à fr. 66,426.50; cette somme est inférieure de fr. 2,228-25 ou 3.25 p. c., au montant des droits perçus en 1902 (fr. 68,654-55).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 235,880-15 en 1902, a atteint, en 1903, fr. 241,997-28, soit une augmentation de fr. 8,117-15 ou 3.47 p. c.

J. — PAIEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.

Le montant des paiements effectués en 1903, pour le compte du Département de l'industrie et du travail, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à fr. 12,718,127-80.

Les quittances relatives à ces paiements étant d'un import unique de fr. 32.50, la somme mentionnée ci-dessus représente 391,527 titres encaissés.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux; au 31 décembre 1903, nous comptons 1,251 bureaux, dont 50 ne pourront être mis en activité qu'en 1904.

Parmi ces 1,251 bureaux, se trouvent 369 sous-perceptions, 54 bureaux de dépôt de poste, 161 dépôts-relais et 96 agences.

A la fin de 1902, il y avait 8,500 boîtes aux lettres; en 1903, le nombre en a été porté à 8,742. Soit 242 nouveaux placements.

	En 1903.	En 1902.	Différence pour 1903.
Boîtes attachées aux malles-poste . . .	72	72	»
— — aux trains vicinaux . . .	153	144	+ 9
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste.	357,335	361,715	— 4,380

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 1902, de 4,133. En 1903, il s'est élevé à 4,245, augmentation : 112.

Le nombre des distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 dans 558 localités, de 3 dans 232 localités, de 4 ou 5 dans 164 localités, de 6 ou 7 dans 8 localités, et de 9 dans 1 localité.

1 perception et 1 sous-perception n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,663 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (250), il y en a 8 qui sont desservies neuf fois par jour (faubourgs de Bruxelles); 4 qui sont desservies six fois, 5 qui sont desservies cinq fois, 13 quatre fois, 38 trois fois, 959 deux fois et 656 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 896 localités.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1903, comme en 1902, au nombre de 23, sur lesquelles ont circulé 68 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1902, le nombre de ces bureaux était de 70.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1902, de 6,796 kilomètres; en 1903, il a été de 6,772 kilomètres; diminution : 24 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1903, comme en 1902, au nombre de 76.

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été, en 1903, de 5,047 kilomètres, soit 81 kilomètres en moins qu'en 1902 (5,128).

En 1903, les services de malles-poste ont transporté 232,140 voyageurs, soit 6,570 en plus qu'en 1902 (225,570).

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 1903.		En 1902.		Différences pour 1903.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis auxiliaires, sous-percepteurs, agents de dépôt et gerants d'agence	2,758	293	2,682	268	+ 76	+ 27
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	4,504	60	4,369	52	+ 135	+ 8
	7,262	353	7,051	320	+ 211	+ 35
Totaux	7,617		7,371		+ 246	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er} — RECETTE.

La recette faite en 1903 s'élève à fr. 28,661,050-91, soit une augmentation de fr. 1,312,124-38, ou de 4.80 p. c., sur celle de 1902, qui était de fr. 27,348,926-53.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1903, à la somme de fr. 14.299,534-86, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1903, à 464,283 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 14,763.619-86 et la recette brute à fr. 28,661.050-91, le rapport entre ces deux sommes est de 51.51 p. c., tandis qu'il était en 1902, de 52.46 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1903, à fr. 13,897,431-05.

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.

(24)

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LÉTTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR		DE OU POUR L'ÉTRANGER		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente	NOMBRE	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente
1870.	32,763,835	"	12,318,696	"	45,082,531	"	"	"
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,475	"
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	54.32
1874.	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,506,823	4.44	17,715,948	4.81	60,222,771	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,491,996	4.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,430,942	10.96
1879.	48,156,443	6.94	20,570,806	7.40	68,727,249	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,109,277	6.96	23,218,241	2.96	77,327,518	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,415,145	7.37	86,729,334	5.88	18,853,444	2.49
1884.	61,021,460	4.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,851	7.54	91,498,450	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,946	— 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	— 14.12	86,831,068	— 5.34	21,446,148	4.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.15	27,388,461	3.83	95,467,661	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 4.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,044,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,470,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	4.23
1894.	74,118,796	3.90	30,798,845	2.62	104,917,641	3.53	35,524,398	6.64
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.41
1896.	77,234,038	— 4.34	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	— 0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,334,824	6.02	117,844,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,757	4.28	36,997,464	4.69	123,040,221	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,112,680	5.89	39,089,597	5.65	130,202,277	5.82	46,523,542	7.35
1900.	96,226,602	5.61	41,394,326	5.89	137,617,928	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,504,260	5.48	44,243,548	6.82	145,744,808	5.88	55,664,856	8.77
1902.	103,563,351	2.03	45,467,371	9.62	149,030,722	4.33	60,006,492	7.80
1903.	106,075,075	2.43	50,206,003	3.59	156,281,078	2.80	63,404,666	5.66
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années	4,006,464	4.29	2,641,709	6.31	6,648,172	4.91	4,013,324	7.92

1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1903 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	18,125,198	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	— 16.19	49,403,536	5.10	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,721	22.10
16,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,521	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,033,861	29.15	8,439,177	2.46	58,325,595	11.47	30,091,207	15.89
276,800	323.81	7,818,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,493	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,726,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.41
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	35,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,304,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.51
4,492,656	17.38	22,586,876	11.26	13,166,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,919,490	12.05	24,718,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	51,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,063	1.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,481,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,753	1.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,965	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,734	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.5	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	1.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
7,432,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,061,193	8.26
8,008,516	7.01	45,376,348	0.44	20,597,401	— 0.91	101,513,576	— 8.29	91,274,339	2.18
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	23,115,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,123	5.68
9,836,385	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	1.34	122,451,701	10.73	107,960,411	11.93
11,276,746	14.64	57,800,238	8.70	24,119,478	2.83	127,701,208	4.29	114,924,160	6.45
11,206,933	25.98	65,381,943	13.12	25,365,108	5.17	134,724,720	5.59	123,648,551	7.59
14,921,166	5.03	70,586,022	7.95	26,365,128	3.94	137,755,683	2.25	133,492,970	7.96
16,752,944	12.28	76,759,136	8.78	27,393,304	3.90	139,744,644	1.44	154,492,624	15.73
18,244,746	8.90	81,619,412	6.37	28,301,902	3.33	134,630,453	— 3.68	162,972,771	5.49
1,681,672	13.37	5,604,996	8.98	969,795	3.83	2,437,550	4.97	11,002,472	8.64

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* ⁽¹⁾.

Comparaison des années 1903 et 1902.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1903.			
		1903.	1902.				
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.							
Nombre des lettres	originaires de l'intérieur	{	à destination de l'intérieur.	231,823	239,843	—	8,018
			— de l'étranger.	74,152	75,808	—	1,656
	originaires de l'étranger	{	Ensemble.	305,977	315,654	—	9,677
				403,955	401,041	+	2,914
			Ensemble.	409,932	416,692	—	6,760
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur	{	à destination de l'étranger . .	367	422	—	55
			originaires de l'étranger	4,698	4,684	+	14
		{	Ensemble.	5,065	5,106	—	41
			Totaux.	444,997	421,798	—	6,801
Montant des lettres	originaires de l'intérieur	{	à destination de l'intérieur.	363,272,432 35	303,476,034 36	+	96,097 99
			— de l'étranger.	77,795,806 92	79,574,194 76	—	1,778,687 84
	originaires de l'étranger	{	Ensemble.	441,067,639 27	442,750,229 12	—	1,682,589 85
				77,615,439 53	76,229,505 89	+	1,385,933 64
			Ensemble.	518,683,078 30	518,979,735 01	—	296,656 21
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur	{	à destination de l'étranger . .	469,080	421,616 40	—	252,536 40
			originaires de l'étranger	4,245,241 26	4,087,492 90	+	127,748 36
		{	Ensemble.	4,344,321 26	4,509,409 30	—	124,788 04
			Totaux.	520,067,400 06	520,488,844 31	—	421,444 25
Produit	{	port	88,358 40	91,038 15	—	2,690 05	
		droit proportionnel et droit fixe réunis.	155,269 70	157,600 49	—	2,340 49	
		Totaux.	243,607 80	248,638 34	—	5,030 54	
Nombre de lettres perdues ou spoliées			2	41	—	9	
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(*) 2,650	(*) 44,947 44	—	42,297 44	
Mandats et bons de poste.							
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	{		(*) 4,599,881	(*) 4,525,197	+	74,684
			bons de poste	1,508,156	1,448,761	+	59,395
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	{		518,273	502,297	+	15,976
			Ensemble.	3,626,310	3,476,255	+	150,055
	{	mandats originaires de l'étranger.	469,771	441,953	+	27,818	
		Totaux.	4,096,081	3,918,208	+	177,873	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	{		(*) 192,782,548 80	(*) 181,493,857 45	+	8,288,691 35
			bons de poste	12,702,310	12,441,216	+	261,094
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	{		27,522,828 51	26,613,992 47	+	908,836 04
			Ensemble.	233,007,687 31	223,249,063 92	+	9,758,624 39
			26,793,946 91	26,389,570 64	+	404,376 27	
			Totaux.	259,801,634 22	249,638,636 56	+	10,162,997 66
Produit de la taxe.	{	Mandats du service intérieur	481,544 85	463,212 93	+	18,331 90	
		Bons de poste	93,109 50	91,260	+	3,849 50	
		Mandats du service international	284,391 36	276,525 46	+	7,865 90	
		Totaux.	861,048 71	830,998 41	+	30,050 30	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		{	Nombre	99	12	+	78
		{	Montant	2,454 34	270 22	+	2,184 09
Effets de commerce.							
a. Acceptation.							
Nombre d'effets déposés.			40,003	38,139	+	1,864	
Produit de la taxe			8,000 60	7,627 80	+	372 80	
Nombre de protêts.	{	par huissiers	240	229	+	11	
		par agents des postes	405	202	—	97	
b. Encaissement.							
Nombre d'effets	{	déposés	2,995,048	2,945,911	+	49,137	
		encaissés.	2,784,899	2,735,135	+	49,764	
Montant des effets	{	déposés	708,380,436 93	696,611,023 08	+	11,769,413 85	
		encaissés.	668,552,088 15	655,566,940	+	12,985,148 15	
Produit de la taxe			(*) 1,064,837 95	1,048,458 40	+	16,379 55	
Nombre d'effets protestés.	{	par huissiers	61,467	61,439	+	28	
		par agents des postes	118,496	118,488	+	8	

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1903, transporté celles que renfermaient 3,158,069 lettres recommandées. Onze de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 2,525 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 42,380-94 à charge du Trésor.

(4) Non compris : 1° 94,155 mandats, s'élevant à fr. 27,751,535-53 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 792,479 (taxe fr. 2,299-45), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,492,617-41 (taxe fr. 4,247-20, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(5) Non compris : 1° 93,035 mandats s'élevant à fr. 27,484,016-82, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,018,317 (taxe fr. 3,012-35), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation et 3° une somme de fr. 2,518,974-03 (taxe fr. 4,271-30, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,215-60), pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 457-50), et pour la remise, à des tiers, de récépissés de versement en compte-courant (fr. 41-70.)

N° II. (Suite.) — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.
Comparaison des années 1903 et 1902.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES
		1903.	1902.	pour 1903.
Quittances.				
Encaissement.				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹)	8,599,723	7,949,276	+ 650,449
Montant des quittances	{	370,295,675 66	349,466,479 94	+20,829,195 75
déposées				
encaissées	(¹)	320,693,675 23	302,208,613 89	+18,485,061 64
Produit de la taxe	(¹)	1,493,996 10	1,406,131 45	+ 87,864 65
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	{	473,708	464,606	+ 9,102
Journaux belges				
— étrangers	(²)	29,862	30,070	— 208
Totaux		503,570	494,676	+ 8,894
Montant des abonnements souscrits		2,432,663 33	2,415,632 09	+ 17,031 24
Produit de la taxe		58,430 20	58,421 45	+ 8 74
Permis de pêche.				
Nombre de permis délivrés		67,626	64,808	+ 2,818
Montant des permis délivrés		180,456	143,591	+ 6,865
Produit de la taxe		6,762 60	6,480 80	+ 281 80
Coupons d'actions et d'obligations, titres amortis.				
Encaissement.				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		436,990	439,707	— 2,717
Montant des coupons et des titres amortis	{	1,245,437 79	1,233,021 98	+ 12,415 81
déposés				
encaissés		1,212,527 16	1,196,435 61	+ 16,391 52
Produit de la taxe		2,672 50	2,698 91	— 26 40
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	{	56,987	62,360	— 5,373
originaires de l'intérieur				
— l'étranger	(³)	124,493	135,112	— 10,619
Montant des valeurs	{	4,092,764 28	4,161,140 71	— 71,376 48
à recouvrer				
— l'intérieur				
— l'étranger		(⁴) 4,698,020 82	4,792,447 79	— 94,426 97
recouvrées	{	3,219,070 65	3,266,615 33	— 47,544 68
— l'intérieur				
— l'étranger		3,734,720 83	3,709,027 47	+ 22,693 38
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger	(⁴)	9,788 80	40,690 30	— 901 50
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{	420	148	— 28
par huissiers				
par agents des postes		31	17	+ 14

(¹) Y compris 63,693 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 815,567-73 et ayant donné un produit de fr. 10,610-63.

(²) Non compris 4,189 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(³) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.

(⁴) Y compris 37,782 envois contre remboursement s'élevant à fr. 544,982-67 et pour lesquels on a perçu fr. 3,008 « du chef de taxe d'encaissement des envois recouvrés.

DÉSIGNATION ou MOUVEMENT.		LETTRES							CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.	
		PRIVÉES				DE SERVICE					Totaux.
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	En 1903	104,551,070	1,292,180	231,825	106,075,075	25,507,976	2,576,838	28,084,814	134,159,889	63,404,668	7,062,640
	En 1902.	102,072,177	1,251,331	239,843	103,563,351	24,708,528	2,498,602	27,207,130	130,770,481	60,006,492	7,441,663
	Différences.	+2,478,893	+ 40,849	- 8,018	+2,511,724	+ 799,448	+ 78,236	+ 877,684	+3,389,408	+ 3,398,174	- 379,028
Expéditions de Belgique.	En 1903	24,687,811	866,001	(a) 74,519	25,828,331	84,942	29,742	114,684	25,943,015	9,661,574	"
	En 1902.	23,627,391	826,199	(b) 76,230	26,529,810	63,024	28,042	91,066	26,620,876	8,893,664	"
	Différences.	- 739,570	+ 39,802	- 1,711	- 701,479	+ 21,918	+ 1,700	+ 23,618	- 677,861	+ 767,910	"
Expéditions de l'étranger.	En 1903.	23,289,136	979,838	(c) 108,633	24,377,677	85,748	19,656	105,404	24,483,081	8,583,172	"
	En 1902.	20,819,864	1,011,972	(d) 105,725	21,937,561	80,392	14,710	95,108	22,032,669	7,859,280	"
	Différences.	+2,469,272	- 32,084	+ 2,928	+2,440,116	+ 5,356	+ 4,946	+ 10,296	+2,450,412	+ 723,892	"
En général.	En 1903.	152,728,017	3,138,069	(e) 414,997	156,281,083	25,678,666	2,626,236	28,304,902	184,583,985	81,649,412	7,062,640
	En 1902.	148,519,442	3,039,502	(f) 421,798	152,030,722	24,851,944	2,541,360	27,393,304	179,424,036	76,759,436	7,441,668
	Différences.	+4,208,595	+ 48,567	- 6,801	+4,250,361	+ 826,722	+ 84,876	+ 911,598	+ 5,161,959	+4,889,976	- 379,028

(a) Dont 567 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 422 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 4,638 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 4,634 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 5,065 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 5,106 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 63,695 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris les envois contre remboursement.

(i) Y compris 57,782 envois contre remboursement.

(j) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(k) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attachement.

(l) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès	remis par la Poste	128,074
	— le Télégraphe	1,950,949
Total		2,079,023

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,079,023 figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1903 et 1902.

[illegible]

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'encaissement (moins les effets et les permis de pêche), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.	TAXE d'affranchis- ment en e-pèces 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.	Service interne.	Fr. c.
Résultats de l'année	1903. . . .	25,089,927 43	1,072,538 55	645,449 81	58,430 20	6,762 60		488,091 50
	1902. . . .	23,760,385 98	1,056,085 90	632,296 74	58,421 49	6,480 70		470,577 10
Différences pour 1903	en plus . .	1,320,541 45	16,452 65	13,153 07	8 71	281 90		17,514 40
	en moins . .	"	"	"	"	"		"

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

		TIMBRES-POSTE.									
		DE 1 centime.	DE 2 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 25 cent.	DE 35 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.	DE 2 francs.
Résultats de l'année	1903 . .	154,209,039	17,805,022	76,465,464	105,089,288	5,881,636	17,816,500	1,594,171	1,817,652	381,775	88,241
	1902 . .	137,805,575	16,161,716	69,442,639	101,140,378	5,631,813	17,243,136	1,519,657	1,746,891	361,609	85,002
Différences pour 1903	en plus	16,403,464	1,643,306	7,022,815	3,948,910	249,823	573,364	74,514	90,761	20,166	3,239
	en moins	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année	1903 . .	1,542,090 39	356,100 44	3,823,273 20	10,508,928 80	1,176,327 20	4,454,125 "	557,959 85	918,826 "	381,775 "	176,488 "
	1902 . .	1,378,055 75	323,234 32	3,472,132 45	10,114,037 80	1,126,962 60	4,310,784 "	531,879 95	873,415 50	361,609 "	170,004 "
Différences pour 1903	en plus	164,034 64	32,866 12	351,140 75	394,891 "	49,364 60	143 41 "	26,079 90	45,410 50	20,166 "	6,484 "
	en moins	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

(a) Il n'a été porté en recette, en 1903, que fr. 26,169,228-58, soit en moins fr. 913,661-62, 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 1902, il avait été porté en recette fr. 24,851,952-58.

Comparaison des années 1903 et 1902.

DATS DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
282,230 72	95,409 80	53,918 »	868,572 60	28,661,050 91	
274,279 65	91,260 »	51,330 05	938,808 92	27,348,926 53	
7,974 07	3,849 50	2,587 95	»	4,312,124 38	
•	•	»	70,236 32	•	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1903 et 1902.

TITÉS.

ENVELOPPES -lettres de 11 cen- times.	ENVELOPPES timbrées de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
		SIMPLES.		DOUBLES.		DE 10 cent.	DE 25 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.	
		DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.								
7,244	152,293	44,324,360	2,401,474	237,964	21,469	4,250,908	29,175	229,458	560,436	603,193	92,868	15,021	434,697,654
10,094	142,260	42,538,756	2,358,817	225,078	24,010	4,151,536	30,004	195,937	446,748	550,400	88,771	17,034	401,941,471
»	10,033	1,765,804	42,657	12,286	»	99,372	»	33,521	113,688	52,793	4,097	»	+ 32,156,183
2,850	»	»	»	»	2,541	»	829	»	»	»	»	2,013	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
796 84	16,752 23	2,216,218 »	240,147,40	23,796 40	4,293 80	425,090 80	7,293 75	11,472 90	56,043 60	120,638 60	10,434 »	15,021 »	»	27,082,893 20
1,110 34	15,048 80	2,127,937 80	235,881 70	22,567 80	4,802 »	415,153 60	7,501 »	9,796 85	44,674 80	110,080 »	44,385 50	17,034 »	»	25,718,719 38
»	1,103 63	89,280 20	4,265 70	1,228 60	»	9,937 20	»	1,678 05	11,368 80	10,558 60	2,048 50	»	»	+ 1,364,173 84
313 50	»	»	»	»	508 20	»	207 25	»	»	»	»	2,013	»	

(1)

PARTIE C.



TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE 1^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux.

§ 1. RELATIONS INTERNATIONALES.

De nouveaux câbles ont été posés :

1^o Entre San Francisco (Californie) et Manila (île de Luçon-Philippines) avec points intermédiaires d'atterrissage aux îles Hawaï ou Sandwich, à Midway (île) et à Guam (île-Mariannes ou Ladrones);

2^o Entre Balikpapan (Bornéo néerlandais) et Kwandang (îles Célèbes) et entre Kwandang et Ménado (îles Célèbes);

3^o Entre Emden-Borkum et Horta (îles Açores), première section d'un second câble destiné à relier l'Allemagne à New-York.

La ligne télégraphique de l'Uganda (Afrique orientale britannique) a été prolongée jusqu'au lac Nyanza.

L'administration française a constitué une communication directe entre Paris et Alger.

Un bureau a été ouvert au service télégraphique international au *Cabo de las Virgenes*, situé à l'extrémité du territoire de la Patagonie, à l'entrée du détroit de Magellan.

Ce point de communication est actuellement le plus austral du continent américain et du monde.

A l'occasion de l'ouverture de ce bureau, l'administration des télégraphes argentins a également fait connaître qu'elle a établi, comme annexe à ce bureau, un refuge pour les naufragés, et que, grâce à la grande facilité des correspondances, ce refuge, institution pour ainsi dire indispensable dans ces latitudes où croisent annuellement plus de 4,000 navires de toutes les nationalités, où la navigation est très dangereuse et où les naufrages sont malheureusement fréquents, se trouvera en communication avec tous les ports d'attache des navires en détresse, avec les principales places commerciales et avec les familles mêmes des naufragés.

*
* . *

D'importantes réductions de taxes ont été consenties pour l'échange des correspondances avec la Chine, Macao, les Philippines, le Japon et la Corée.

*
* *

La colonie de Madagascar et la compagnie *Eastern Extension Australasia and China Telegraph* ont adhéré à l'union télégraphique internationale, fondée en 1865 par une convention générale, révisée à Saint-Petersbourg en 1875.

§ 2. RELATIONS INTERNES

Depuis le 1^{er} juin 1903, il a été institué, à l'intervention des départements de l'intérieur et de l'agriculture, un service de transmission quotidienne par télégraphe, d'un bulletin des prévisions du temps formulées, pour le lendemain, par le service météorologique de l'Observatoire royal d'Uccle.

Ce service est organisé surtout dans l'intérêt de l'agriculture.

Le bulletin est transmis et affiché aux guichets des bureaux télégraphiques des communes qui souscrivent un abonnement d'un mois au minimum.

A défaut d'un abonnement souscrit par l'administration communale, tout particulier peut s'abonner personnellement audit bulletin.

Pendant le mois d'août, il y a eu 21 abonnements, nombre maximum de l'année.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1. — TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1903 et en 1902, des deux services (intérieur et international) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES				
	intérieures.	internationales		TOTAL.
		au départ et à l'arrivée	en transit.	
Mouvement. { 1903 . .	3,291,748	2,856,970	458,617	6,564,335
1902 . .	5,502,254	2,855,408	468,442	6,603,801
Différence pour 1903 . .	— 40,506	+ 3,868	— 52,825	— 39,466
	— 0.32 %	+ 0.14 %	— 7.01 %	— 0.60 %
Recette. . . { 1903 . .	1,895,471 80	2,269,912 94	252,979 02	4,418,063 46
	1,912,849 90	2,500,570 09	271,518 85	4,484,758 82
Différence pour 1903 . .	— 17,678 40	— 50,657 15	— 18,559 81	— 66,675 56
	— 0.92 %	— 1.55 %	— 6.76 %	— 1.49 %

b. Service intérieur.

Des 3,291,748 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
32,315 urgents, ou 982 sur 100,000 ;

342 collationnés, ou 10 sur 100,000 ;

263 accusés de réception, ou 8 sur 100,000 ;

et 18,779 enregistrements, ou 570 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 17,925.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,950,949, soit une diminution de 0.38 p. c. sur l'année 1902 (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

au départ et à l'arrivée.

Par rapport à 1902, le nombre des correspondances échangées, en 1903, entre la Belgique et les pays de l'étranger, a augmenté de 0.14 p. c.

Le nombre des télégrammes urgents (1) qui, en 1902, a été de 64,018, s'est réduit, en 1903, à 62,794, soit une diminution de 1,224 télégrammes ou de 1.91 p. c.

en transit.

En 1903, le nombre des correspondances en transit a été inférieur de 7.01 p. c. à celui de 1902.

Cette dépression porte principalement sur le trafic anglo-allemand, via Belgique, trafic qui a été éprouvé par suite de dérangements et, vraisemblablement aussi, par l'emploi, encore plus étendu que par le passé, de procédés de travail rapide sur les fils reliant directement l'Angleterre à l'Allemagne.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Le nombre des télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, s'est élevé, en 1903, à 7,435,510 dont 188,410 pour les besoins du service des télégraphes.

Ces deux nombres comparés à leurs correspondants de 1902, accusent respectivement 1.62 p. c. de diminution et 0.16 d'augmentation.

(1) Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. — BUREAUX.

	En 1903.	En 1902.	DIFFÉRENCE en 1903.
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
1^o Bureaux de l'État établis :			
a. Dans des stations de l'État.	780	762	+ 18
b. — de compagnies de chemins de fer.	41	43	— 2
c. Au centre des villes ou communes.	361	343	+ 18
Ensemble. . .	1,182	1,148	+ 34
2 ^o Bureaux de compagnies de chemins de fer.	50	47	+ 3
Totaux de A. . .	1,232	1,195	+ 37
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'État.	88	92	— 4
b. — de compagnies de chemins de fer.	7	7	»
c. — bureaux de poste ou au centre des villes.	49	48	+ 1
d. — postes éclusiers.	59	56	+ 3
e. — bureaux de police.	2	2	»
f. — bureaux militaires.	2	2	»
Ensemble. . .	177	177	»
Totaux de A et B. . .	1,409	1,372	+ 37
C. Bureaux de dépôt.	662	678	— 16
Totaux de A, B et C. . .	2,071	2,050	+ 21
D Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement.	91	89	+ 2
Totaux généraux.	2,162	2,139	+ 23

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1903
		1903.	1902.	
		Kilomètres.	Kilomètres	Kilomètres
Longueur des lignes.	aériennes.	6,495	6,402	+ 93
	souterraines	10	10	—
	sous-fluviales.	* 5	5	—
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (¹)		98	98	—
Totaux.		6,603	6,515	+ 93
Développement total des fils conducteurs	aériens.	34,888	34,301	+ 587
	souterrains.	107	374	+ 33
	sous-fluviaux.	36	33	+ 3
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (¹).		517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques (voir détail chapitre II : Téléphones).		99,619	89,968	+ 9,651
Totaux.		135,167	125,193	+ 10,274

Ces chiffres ne comprennent ni 381 kilomètres de lignes (portant 2.164 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 653 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 31 décembre 1903, le réseau complet de la Belgique comprenait 138,391 kilomètres de fils conducteurs, en tenant compte des 127 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques qui n'appartiennent pas à l'administration des télégraphes (voir page $\frac{9}{12}$).

Il existe en outre, à Bruxelles, 3,050 mètres de tubes pneumatiques servant à relier le bureau central à chacun des bureaux installés à la bourse, à la station du nord et à la station du midi.

(¹) Il s'agit des deux câbles reliant la Belgique à la Grande-Bretagne. Ces câbles, dont la longueur totale est de 196 kilomètres, appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	a. Système Morse (1)	1,393
	b. — Hughes	77
	c. — — installés en duplex	21
	d. — — — — duplex	4
	e. Parleurs-récepteurs.	693
Total.		2,188

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1903, 8 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1903, de 11.271 agents, répartis comme il suit :

	En 1903.		En 1902.		Différence pour 1903	
	SEXE		SEXE		SEXE	
	masculin	feminin	masculin	fémnin.	masculin.	feminin.
1 ^o Fonctionnaires et employés, y compris les commis-auxiliaires, les auxiliaires, les élèves, les chefs facteurs et les facteurs.	4,873	335	4,564	313	+ 9	+ 22
2 ^o Personnel subalterne(2), gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires, ouvrières et porteurs	4,390	68	4,127	62	+ 263	+ 6
Totaux	5,963	403	5,691	375	+ 272	+ 28
	6,366		6,066		+ 300	
3 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	4,702	203	4,684	224	+ 48	— 21
TOTAUX GÉNÉRAUX.	10,665	606	10,375	599	+ 290	+ 7
	11,271		10,974		+ 297	

(1) Non compris les appareils des particuliers, du service hydraulique, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

(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 1903, les chiffres suivants :

a) Pour le télégraphe :

1°	Service intérieur	fr. 1,895,171 50	
2°	Service international.		
	{ au départ		
	et à	2,269,912 94	
	{ l'arrivée		
	en transit .	252,979 02	
		<u>2,522,891 96</u>	4,418,063 46
3°	Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales	415,562 51	
4°	Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue.	56,539 75	478,814 21
5°	Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques, et produits extraordinaires	6,711 95	
		<u>Total. . . fr. 4,896,877 67</u>	
b)	pour le téléphone	5,504,721	» ⁽¹⁾
		<u>Total général. . . fr. 10,401,598 67</u>	

(¹) Produit de la téléphonie locale, interurbaine et internationale (somme encaissée en 1903.)

§ 2. — DÉPENSES.

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires de l'année 1903, soldées par l'administration des télégraphes, s'élèvent à fr. 7,410,902.34.

Cette somme se décompose de la manière indiquée au tableau ci-après :

*Budget du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes
pour l'exercice 1903.*

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.
PREMIÈRE SECTION. — <i>Dépenses ordinaires.</i>		
CHAPITRE III. — <i>Postes, télégraphes et téléphones.</i>		
SECTION III. <i>Télégraphes et téléphones.</i>		
41	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	4,663,373 77 (1)
42	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . .	4,547,658 44 (1)
43	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses (y compris une charge temporaire de 22,000 francs)	893,400 00 (1)
44	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	8,000 00 (1)
45	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne	2,494 99
46	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges. . .	44,090 38
SECTION I ^{re} . <i>Services communs.</i>		
Quote-part de l'administration des télégraphes dans les frais afférents aux services communs :		
31	a) Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . .	281,885 09 { (1) et (2)
32	b) Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois .	
33	c) Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total. . . fr.		7,410,902 34 (1)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses précitées de. fr. 2,990,696 33 (1)

(1) Chiffres approximatifs.

(2) Cette somme de fr. 281,885-09 représente 45 p. c. du total (626,411.32) des dépenses (fr. 155,815-62; 192,597-70 et 280,000) imputées sur les articles 31, 32 et 33.

Il faut, de plus, tenir compte des dépenses qui ont été supportées par d'autres services du département des chemins de fer, postes et télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du département fr.	117,457	»
Locaux fournis par les chemins de fer de l'Etat: dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr.	60,649	»
Éclairage payé par les chemins de fer de l'Etat fr.	20,488	»
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr.	428,526	»
Coopération du personnel des chemins de fer de l'Etat à la transmission des correspondances privées fr.	169,412	»
Même coopération pour les télégrammes de service (1). fr.	715,271	»
	fr.	<u>1.392,346</u> »
Total des prestations. . . . fr.	1,509,803	»

Les diverses dépenses détaillées ci-dessus (dépenses ordinaires et dépenses en prestations) peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels l'administration des télégraphes a pourvu, en 1905, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'Etat, à 100,990 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'Etat pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service des postes, de la marine et du télégraphe lui-même.

B. *Dépenses de premier établissement.* — A la date du 31 décembre 1903, le montant des frais de premier établissement et des extensions successives des lignes et des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc., était de fr. 45,537.068 97

Ces frais comprennent :

1° Les crédits alloués pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique et s'élevant, au 31 décembre 1903, à fr. 56,926,652 98

A déduire de cette somme, le montant des crédits alloués pour des travaux d'extension non exécutés au 31 décembre 1903. fr. 4,922,649 08

Reste. . . . fr. 32,004,003 90

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'Etat, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.

Cette somme est mise à charge du budget extraordinaire.

2° Le montant du capital représentant les diverses rentes dues aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État (dépense supportée par le budget de la dette publique) fr. 11,430,582 24

3° Les frais généraux de l'administration des télégraphes, afférents aux travaux de premier établissement et d'extension — la plus grande partie de ces frais se compose de dépenses liquidées sur les fonds du budget ordinaire; l'autre partie comprend des frais supportés par d'autres administrations (locaux occupés en commun) et des frais d'ammortissement (immeubles, mobilier et outillage) — fr. 2,102,482 83

Total. . . fr. 43,537,068 97

Les frais de premier établissement et d'extension se répartissent comme il suit :

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1902 (1)	en 1903 (1)	au 31 décembre 1903
1° Service télégraphique.			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	4,506,583 07	86,090 78	4,592,673 85
Appareils de transmission, piles et accessoires			
Locaux	3,283,202 50	281,643 17	8,564,845 57
Mobilier			
2° Service téléphonique local.			
Lignes	14,860,457 63	1,649,895 26	16,510,352 89
Appareils	6,320,686 04	558,743 88	6,879,429 92
Locaux	3,456,783 57	79,911 51	3,536,695 08
Mobilier	438,654 17	4,401 43	143,055 60
3° Service téléphonique à grande distance.			
Lignes	3,346,220 58	228,027 16	3,574,247 74
Appareils.	314,249 48	18,877 40	333,126 58
4° Services télégraphique et téléphonique.			
Approvisionnements en magasin . . .	602,802 59	799,837 05	4,402,639 64
Totaux. . fr.	41,829,641 33	3,707,427 64	45,537,068 97

(1) Chiffres définitifs.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE.

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1903, l'État a créé douze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes : Bertrix, Etalle, Saint-Hubert et Tintigny (groupe d'Arlon); Braine-le-Comte (groupe de Bruxelles); Fleurus et Walcourt (groupe de Charleroy); Esneux et Modave (groupe de Liège); Quiévrain (groupe de Mons); Profondeville (groupe de Namur) et Vielsalm (groupe de Verviers).

Le nombre des réseaux est ainsi porté à 133.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a commencé le doublement des fils des sections de lignes aériennes extra-muros du réseau de Liège.

Elle a poursuivi : 1° L'exécution des travaux préalables au transfèrement du bureau central de Gand dans le nouvel hôtel des téléphones : construction de canalisations souterraines, doublement des fils des sections de lignes aériennes, établissement de chevalets et de poteaux de dispersion, etc.;

2° Les travaux de transformation du réseau de Bruxelles : remplacement des appareils chez les abonnés, doublement des fils, démolition partielle des anciennes installations.

Bureaux publics. — En 1903, des bureaux publics téléphoniques ont été ouverts à Charleroy (Hôtel des téléphones), à Bruxelles (Cinquantenaire) et à Westende.

Celui de Blankenberghe (Digue) a été supprimé, de sorte que le nombre des bureaux publics est porté à 110.

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu dans le courant de l'année à huit localités : Bertrix, Braine-le-Comte, Esneux, Fleurus, Modave, Quiévrain, St-Hubert et Walcourt.

Les bureaux d'Aerschot (Poste), Bruxelles (Porte de Flandre), Charleroy (Bourse), Gheel (Poste), Looz (Poste), Marche (Poste) et Marcinelle (Poste) ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission des télégrammes au réseau télégraphique général.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE INTERNE.

Extension des relations. — Les réseaux de Bertrix, Etalle, St-Hubert, Tintigny, Braine-le-Comte, Fleurus, Walcourt, Esneux, Modave, Quiévrain, Profondeville et Vielsalm ont été mis en relation avec tous les groupes belges.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

I. — Service anglo-belge.

Organisation. — Le service téléphonique entre la Belgique et l'Angleterre a été inauguré le 8 juin 1903.

La convention intervenue entre les deux pays, qui a été mise en vigueur à partir de la date susdite, stipule notamment :

L'unité adoptée, tant pour la perception des taxes que pour la durée des communications, est la période indivisible de trois minutes.

La taxe unitaire par conversation de trois minutes est formée par le total des taxes élémentaires suivantes :

Au profit de la Belgique :

Fr. 4.50 pour toute conversation originaire ou à destination d'un centre téléphonique belge ;

Au profit du Royaume-Uni :

Fr. 5.50 pour chaque conversation originaire ou à destination de tout centre téléphonique de l'Angleterre ou du pays de Galles qui peut être mis en relation avec un centre téléphonique belge.

Après accord, chacune des administrations est libre d'établir des relations téléphoniques avec un autre pays par l'intermédiaire des lignes téléphoniques de l'autre administration.

Des conversations de nuit peuvent être échangées sous le régime de l'abonnement. (Les heures du service de nuit ont été limitées de 21 heures à 7 heures, pendant la saison estivale, et de 21 heures à 8 heures, de novembre à février inclus).

Toute communication d'abonnement a une durée minima double de l'unité de conversation ; elle acquitte la moitié de la taxe prévue pour les communications ordinaires.

Après une année de mise en vigueur, la convention peut être révisée à toute époque, à la demande de l'une ou de l'autre des parties contractantes.

Relations. — Au 31 décembre 1903, les relations anglo-belges ci-après étaient ouvertes au public :

a) Réseau propre de Bruxelles avec le réseau desservant toute la circonscription de Londres (grand réseau) et les réseaux de Birmingham, Brighton, Bristol, Cambridge, Cardiff, Derby, Ipswich, Leicester, Lowestoft, Newport, Norwich, Nottingham, Sheffield, Southampton et Yarmouth ;

b) Réseaux auxiliaires du groupe de Bruxelles, les réseaux de Bruges et d'Ostende et les groupes de Liège et de Verviers (à l'exclusion du réseau de Vielsalm), avec le réseau du comté de Londres (petit réseau) ;

c) Réseaux propres d'Anvers, Charleroy, Gand, Louvain, Malines, Mons, Namur, et le groupe de Termonde avec le réseau du comté de Londres et les réseaux de Birmingham, Brighton, Bristol, Cambridge, Ipswich, Lowestoft, Norwich, Nottingham, Southampton et Yarmouth.

Le service est limité :

En Angleterre, aux postes téléphoniques reliés aux bureaux centraux du Post Office, à l'exclusion des postes appartenant à la National Telephone Co;

En Belgique, 1° aux bureaux publics; 2° aux abonnés qui disposent d'appareils appropriés raccordés par fil double.

II. — *Service franco-belge.*

Extensions. — 1° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Courtrai et Tournai avec Bourbourg, Caen, Caix, Carnières, Coudekerque-Branche, Hangest-en-Santerre, Hornoy, Poix-de-Picardie, Saint-Hilaire-les-Cambrai, Saint-Pol, Sin-le-Noble, Vieux-Condé et Watten;

2° Groupes d'Anvers et Bruxelles avec Berlaimont, Marseille et Pont-sur-Sambre;

3° Réseau propre d'Anvers avec Nancy;

4° Groupe d'Arlon avec Cercueil, Champeñoux, Charency-Vezin, Chenières, Colmez, Cons-la-Grandville, Cutry, Domèvre-en Haye, Erbéviller, Herserange, Jarville, Laneuvelotte, Laneuveville-devant-Nancy, Lexy, Moncel, Montigny-sur-Chiers, Pulnoy, Réhon, Sornéville, Thiaucourt, Velaine-sur-Amance, Villers-la-Montagne;

5° Groupes de Charleroy, Mons et Namur avec Berlaimont, Caen et Pont-sur-Sambre;

6° Groupe de Charleroy avec Mézières-Charleville et Vieux-Condé;

7° Groupe de Chimay avec Berlaimont, Boué, Braux, Carignan, Etréaupont, Fumay, Le Nouvion-en-Thiérache, Mézières-Charleville, Monthermé, Nouzon, Pont-sur-Sambre, Rethel et Sedan;

8° Réseaux propres de Chimay, Courtrai, Gand, Landen, Ostende, Bruges, Louvain, Malines, Mons, Alost, Termonde, Tournai, et Verviers avec Givet;

9° Groupe de Courtrai avec Mézières-Charleville;

10° Groupes de Gand, Landen, Littoral et Termonde avec Caen;

11° Groupes de Gand et du Littoral avec Bourbourg, Coudekerque-Branche et Watten;

12° Groupe du Littoral avec Saint-Pierre-Brouck;

13° Réseaux de Louvain et Malines avec Berlaimont, Caen, Caix, Carnières, Hangest-en-Santerre, Hornoy, Poix-de-Picardie, Pont-sur-Sambre, Saint-Hilaire-les-Cambrai, Sin-le-Noble et Vieux-Condé;

14° Groupe de Mons avec Carnières, Saint-Hilaire-les-Cambrai, Sin-le-Noble et Vieux-Condé;

15° Réseau propre de Mons avec Bourbourg, Caix, Coudekerque-Branche, Hangest-en-Santerre, Hornoy, Poix-de-Picardie et Watten;

16° Groupe de Namur avec Chenières, Cutry, Herserange, Lexy, Réhon, et Villers-la-Montagne.

Les réseaux auxiliaires de Bertrix, Braine-le-Comte, Esneux, Étalle, Fleurus, Modave, Profondeville, Quiévrain, Saint-Hubert, Tintigny et Walcourt disposent des relations franco-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, pour autant qu'ils soient raccordés dans les mêmes conditions au bureau central principal du groupe.

III. — *Service germano-belge.*

Extensions. — 1° Tous les groupes belges en relation avec Dortmund ont été autorisés à correspondre avec Horde (réseau annexe de Dortmund);

2° Groupes d'Anvers et de Bruxelles avec Coblenze, Hamborn, Metz, Schlebusch-Manfort et Trèves;

3° Groupe d'Anvers avec Bocholt et Werden;

4° Réseau propre d'Anvers et groupe de Bruxelles avec Ars, Hagondange. Hayange-Algringen, Magdebourg, Maizières, St-Jean-Sarrebruck, Strasbourg et Thionville;

5° Réseau propre d'Anvers avec Rheine (Westphalie);

6° Postes à fil double du groupe d'Anvers avec Ems et Gutersloh;

7° Postes à fil double du réseau propre d'Anvers avec Brême;

8° Groupe de Bruxelles avec Ems;

9° Réseau propre de Bruxelles avec Halberstadt et Rombach;

10° Groupes de Charleroy, Courtrai, Gand (sauf le réseau de Berchem), Littoral, Mons (sauf les réseaux d'Écaussinnes et de Feluy), Namur (à l'exclusion des réseaux de Beauraing, Gedinne et Havelange), Termonde, Tournai et Verviers (sauf le réseau de Vielsalm), avec Berlin, Coblenze et Trèves;

11° Groupes de Charleroy, Gand (sauf le réseau de Berchem), Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy) et Namur (sauf les réseaux de Beauraing, Gedinne et Havelange) avec Francfort-sur-Mein-Offenbach, Hambourg-Altona et Mannheim;

12° Réseau propre de Charleroy avec Hamborn et St-Jean-Sarrebruck;

13° Groupes de Courtrai et Tournai avec Aix-la-Chapelle-Eschweiler-Stolberg, Barmen-Langenberg (Rhin)-Neuiges, Bonn, Cologne-Kalk-Mulheim (Rhin), Crefeld-Dulken-Lobberich-Suchteln-Uerdingen-Viersen, Dormagen, Dortmund-Horde, Duisbourg, Duren, Dusseldorf-Benrath-Gerresheim-Neuss-Rattlingen, Elberfeld, Essen (Rhur)-Borbeck-Steele, Eupen, Euskirchen, Francfort-sur-Mein-Offenbach, Hagen (Westphalie), Hanovre, Herzogenrath, Juliers, Koenigswinter, Mannheim, Mulheim (Rhur), Munchen-Gladbach, Porz, Siegburg et Zulpich;

14° Groupes de Gand (sauf le réseau de Berchem), Namur (à l'exclusion des réseaux de Beauraing, Gedinne et Havelange) et Verviers (sauf le réseau de Vielsalm) avec Mayence-Kastel;

15° Réseaux propres de Gand, Mons, Termonde, Verviers, Bruges et Ostende avec Hamborn;

16° Réseau propre de Liège avec Berlin, Bonn, Coblenze, Remscheid et Trèves;

17° Groupes du Littoral et Termonde avec Francfort-sur-Mein-Offenbach, Hambourg-Altona et Mayence-Kastel;

18° Réseaux propres de Mons et Verviers avec St-Jean-Sarrebruck.

Les réseaux auxiliaires de Braine-le-Comte, Esneux, Fleurus, Modave, Profondeville, Quiévrain et Walcourt disposent des relations germano-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, pour

autant qu'ils soient raccordés dans les mêmes conditions au bureau central principal du groupe.

IV. — *Service néerland-belge.*

Extensions. — 1° Groupes d'Anvers, Charleroy, Courtrai, Gand (sauf le réseau de Berchem), Landen, Littorál et Termonde avec Rhenen, Sliedrecht, et les cabines de Fauquemont et Harlingen ;

2° Groupes de Bruxelles, Namur (à l'exclusion des réseaux de Beauraing, Gedinne et Havelange), Tournai et les réseaux de Louvain et Malines avec Rhenen et les cabines de Fauquemont et Harlingen ;

3° Groupes de Liège et Verviers avec la cabine de Fauquemont ;

4° Groupe de Mons avec Rhenen ;

5° Groupe de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et Feluy) avec les cabines de Fauquemont et Harlingen.

Le service a été ouvert sans restriction entre les groupes d'Anvers et Bruxelles, d'une part et le réseau de La Haye, d'autre part.

Les réseaux néerlandais d'Assen, Eindhoven, Flessingue, Kampen, La Haye, Middelbourg et Rosendaal ont été mis en relation avec les groupes téléphoniques belges dans les mêmes limites que les cabines de ces localités.

Les réseaux auxiliaires de Braine-le-Comte, Esneux, Fleurus, Modave, Profondeville, Quiévrain et Walcourt disposent des relations néerland-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, pour autant qu'ils soient raccordés dans les mêmes conditions au bureau central principal du groupe.

V. — *Service avec le Grand-Duché de Luxembourg.*

Extensions. — Les réseaux auxiliaires de Bertrix, Etalle, Saint-Hubert, Tintigny, Braine-le-Comte, Fleurus, Walcourt, Esneux, Modave et Profondeville ont été mis en relation avec le réseau propre de la ville de Luxembourg et avec ses réseaux annexes (postes luxembourgeois pourvus de microphones).

Le réseau de Quiévrain a été autorisé à correspondre avec le réseau propre de la ville de Luxembourg (postes luxembourgeois pourvus de microphones).

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1903	31 décembre 1902	DIFFÉRENCE pour 1903.
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . . .	108	96	+ 12
— — — postaux	43	43	"
— installés dans des bâtiments spéciaux au centre des villes	12	12	"
Totaux.	163	151	+ 12

Ces 163 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (Voir ci-dessous la liste de ces exploitations.)

Echange 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 1903	MOUVEMENT.		
		Année 1903.	Année 1902.	Différences pour 1903
<i>Bruzelles</i> , Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Étienne, Gembloux, Genappe, Hal, Nivelles, Vilvorde, Virginal, Wavre.	12	258,997	254,954	+ 1,043
<i>Anvers</i> , Boom, Cappellen, Lierre, Moll, Turnhout	6	474,404	459,211	+ 15,193
<i>Arlon</i> , Bastogne, Bertrix, Etalle, Florenville, Lavaux, Libramont, Messancy, Neufchâteau, Saint-Hubert, Tintigny, Vinton	10	14,617	12,223	+ 2,424
<i>Charleroi</i> , Acoz, Binche, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Gosselies, La Buisserie, La Louvière, Nalinnes, Philippeville, Sivry, Taminnes, Thuillies, Thuin, Walcourt.	16	177,579	175,913	+ 1,666
<i>Chimay</i> , Couvin, Mariembourg, Momignies. . .	4	11,958	11,546	+ 412
<i>Courtrai</i> , Iseghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Ypres	5	31,045	29,895	+ 1,150
<i>Gand</i> , Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Deynze, Eecloo, Renaix, Selzaete	8	113,701	111,181	+ 2,520
<i>Landen</i> , Diest, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Orp-le-Grand, Saint-Trood, Tirlemont, Waremmes.	8	53,588	53,021	+ 567
<i>Liège</i> , Amay, Andenne, Engis, Esneux, Fexhe, Huy, Modave, Ouffet, Sprimont, Trooz, Visé.	9	119,971	118,473	+ 1,498
Groupe du <i>Littoral</i> (Bruges, Ostende, Blankenberghe, Furnes, Ghistelles, Heyst, Middelkerke, Nieuport, Thourout)	10	87,373	85,551	+ 1,822
<i>Louvain</i>	1	20,116	20,900	— 784
<i>Malines</i>	1	6,251	6,218	+ 33
<i>Mons</i> , Dour, Ecaussinnes, Feluy, Givry, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Roisin, Saint-Ghislain, Soignies	7	61,126	66,740	— 5,614
<i>Namur</i> , Beauraing, Ciney, Dinant, Gedinne, Havelange, Profondoville, Yvoir.	6	49,875	45,715	+ 4,160
<i>Termonde</i> , Alost, Lokeren, Saint-Nicolas. . .	4	27,099	28,899	— 1,800
<i>Tournai</i> , Antoing, Ath, Brugelette, Celles, Leuze, Pecq, Péruwelz, Quevaucamps, Taintegnies, Templeuve.	5	62,060	60,948	+ 1,112
<i>Verviers</i> , Spa, Vielsalm.	2	61,535	65,117	— 3,582
TOTAUX.	114	1,592,426	1,564,568	+ 27,858

Développement des fils téléphoniques de l'État.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES
		1905. —	1902.	pour 1903.
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Fils des réseaux téléphoniques et fils des circuits auxiliaires reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.	Fils aériens.	55,158	46,948	+ 8,190
	— sous-fluviaux. . .	68	71	— 3
	— souterrains. . . .	28,551	28,518	+ 3
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.		109	108	+ 1
TOTAL pour la téléphonie locale. . .		85,666	75,475	+ 8,191
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.		8,154	7,096	+ 1,058
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.)		6,503	6,651	— 351
Fils des circuits servant exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges).		5,959 (1)	5,920 (1)	+ 15
TOTAL pour la téléphonie interurbaine et internationale.		18,596	17,676	+ 720
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		5,959	5,579	+ 390
TOTAUX GÉNÉRAUX.		106,051	96,750	+ 9,501

(1) Y compris 175 kilomètres de fil- des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 127 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

Microphones. — Au 31 décembre 1903, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 23,225.

Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1903, on comptait 4 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 23 heures, réparties entre 74 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 22, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 24 minutes, réparties entre 14 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait un abonné disposant d'une séance de 6 minutes et, dans les relations avec la Hollande, un abonné utilisant une séance de 12 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1903, il existait 37 bureaux pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est trois qui reçoivent en outre, des télégrammes par la même voie.

Raccordements TÉLÉPHONIQUES privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882) — Au 31 décembre 1903, 16 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

(22)

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales.
— Comparaison des années 1903 et 1902.

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée.

ÉCHANGE entre la BELGIQUE ET LES PAYS		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
		En 1903.	En 1902.	En 1903, différence proportionnelle o/o.	En 1903.	En 1902.	En 1903, différence proportionnelle o/o.	En 1903.	En 1902.
d'Europe.	Allemagne.	701,848	696,198	+ 0 81	503,979 72	518,597 20	— 2.82	0.7181	0.7449
	France	686,454	705,868	— 2.48	484,211 65	502,268 85	— 5.39	0.7054	0.7156
	Iles Britanniques. . . .	502,282	505,657	— 0.27	553,248 95	543,836 41	— 1.95	1.0616	1.0798
	Luxembourg (Grand-Duché de). . .	24,860	24,855	+ 0.02	15,764 12	14,411 87	— 4.49	0.5557	0.5798
	Pays Bas	558,258	555,840	+ 0.68	210,282 55	208,568 05	+ 0.92	0.8869	0.8836
	Autriche-Hongrie	54,007	56,024	— 3.60	52,978 88	57,162 50	— 7.32	0.9809	1.0205
	Espagne et Gibraltar . . .	41,226	40,802	+ 1 04	59,022 07	58,287 67	+ 1.92	0.9465	0.9384
	Etats des Balkans. . . .	72,055	70,265	+ 2.55	64,715 41	61,038 45	+ 1 02	0 8981	0.9117
	Etats scandinaves	48,854	49,585	— 1.51	42,661 75	43,202 80	— 1.25	0 8756	0.8715
	Italie et île de Malte . . .	55,010	48,517	+ 9.71	50,567 98	45,659 24	+ 10 56	0.9501	0.9446
	Portugal	12,997	11,001	+18.14	10,971 74	9,594 .	+ 14 56	0.8442	0.8721
	Russie	85,350	82,415	+ 3.56	77,022 52	76,918 67	+ 0 15	0.9024	0.9355
	Suisse.	48,456	44,803	+ 8.15	56,555 56	55,858 11	+ 7.57	0.7498	0.7552
	de l'Afrique	15,015	14,024	+ 7 05	12,405 95	11,585 51	+ 7.08	0.8262	0.8260
	de l'Amérique	111,582	111,582	—	117,651 65	112,971 04	+ 4.42	1 0542	1.0124
	de l'Asie.	17,964	17 217	+ 4.54	16,951 17	16,678 45	+ 1.51	0.9425	0.9687
	de l'Océanie	2,796	2,654	+ 5.55	5,387 95	5,155 55	+ 7.44	1 2117	1.1881
	TOTAUX . . .	2,856,970	2,855,105	+ 0 14	2,269,912 94	2,500,570 09	— 1 55	0.8001	0.8120

B. — Correspondances en transit.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, DES CORRESPONDANCES TÉLÉGRAPHIQUES échangées entre les pays ci-dessous.		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
		En 1903.	En 1902.	En 1903, différence proportionnelle o/o.	En 1903.	En 1902.	En 1903, différence proportionnelle o/o.	En 1903.	En 1902.
	Angleterre et Allemagne (abonnements compris).	221,961	245,155	— 9 45	169,678 02	185,554 58	— 7.56	0 7644	0.7488
	Pays-Bas et France (1)	208,617	219,138	— 4.80	79,025 12	84,266 85	— 5 51	0.5817	0.5845
	Autres (transits (2)	5,059	4,160	+20.87	5,677 88	5,497 40	+ 5.16	0.7299	0.8589
	TOTAUX . . .	435,617	468,442	— 7.01	252,979 02	271,518 85	— 6.76	0 5807	0.5792

(1) Y compris les télégrammes échangés entre les Pays-Bas, d'une part; l'Espagne, l'Italie, la Suisse, la Turquie, l'Afrique, l'Amérique, l'Asie et l'Océanie, d'autre part.

(2) Entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, d'autre part; plus certains télégrammes détournés de leur voie habituelle, par suite d'interruption ou d'encombrement.

N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1903 et 1902.

Correspondances privées.			1903.	1902.		
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination.	Nombre de télégrammes sur 100, transmis dans un délai de	1 à 15'	76.92	69.47		
		16 à 30'	19.67	21.83		
		31 à 45'	2.90	4.48		
		46 à 60'	0.43	0.95		
		plus d'une heure	0.08	0.27		
Classement par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes	simples	84.53	84.33		
		— complexes	14.49	14.56		
		— urgents	0.98	1.11		
RELATIONS						
			intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Classement par rapport au nombre des mots : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes de :	1 à 10 mots.	14.04	54.89	13.23	52.63
		11 à 15 —	57.38	25.44	56.11	26.19
		16 à 20 —	17.24	10.90	18.05	11.61
		21 à 30 —	8.31	6.29	9.75	6.90
		31 à 40 —	4.87	4.52	4.87	4.65
		41 à 50 —	0.47	0.50	0.63	0.55
		Au delà de 50 mots.	0.72	0.46	0.36	0.57
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches	d'État	1.88	0.46	1.92	0.55
		Nouvelles de bourse	3.89	7.04	4.09	7.56
		Transactions commerciales et industrielles	13.32	68.17	14.71	66.52
		Correspondances de journaux	0.55	0.79	0.56	0.68
		Affaires privées.	19.86	23.54	18.72	24.69
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre des mots.	15.57	14.82	15.68	12.12	

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 1903.	au 31 décembre 1903.	au 31 décembre 1902.	Différences en 1903.
	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.		Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	des abonnements au 31 décembre 1903.	des abonnements au 31 décembre 1902.				
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Braine-le-Comte-Cortenbergh-Court-Saint-Étienne-Gembloux-Genappe-Hal-Nivelles-Vilvoorde-Virginat-Wavre.	5,644	26	407	5,777	5,217	+ 560	19	18	+ 1		
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Moil-Turnhout.	5,091	270	48	12	5,455	5,157	+ 298	12	12	"	
Arlon-Bastogne-Bertrix-Étalle-Florenville-Lavaux-Libramont-Messancy-Neufchâteau-Saint-Hubert-Tintigny-Virton.	5	226	1	232	153	+ 77	1	1	"		
Charleroy-Acoz-Binche-Fleurus-Florennes-Fontaine-l'Évêque-Gosselies-La Buisserie-La Louvière-Nalinnes-Philippeville-Sivry-Tamiries-Thuillies-Thuin-Walcourt.	1,112	"	1	1,115	977	+ 138	7	6	+ 1		
Chimay-Couvin-Mariembourg-Nomignies.	2	94	"	96	96	"	1	1	"		
Courtrai-Isenghem-Menin-Mouscron-Poperinghe-Roulers-Ypres.	2	255	5	260	227	+ 33	6	6	"		
Gand-Audenarde-Berchem-lez-Audenarde-Deynze-Eecloo-Renaix-Selzacte.	1,186	98	58	2	1,524	1,227	+ 297	9	9	"	
Landen-Diest-Hannut-Hasselt-Jodoligne-Orp-le-Grand-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	5	219	1	225	205	+ 18	7	7	"		
Liège-Amay-Andenne-Engis-Esneux-Fexhe-Huy-Modave-Ouffet-Sprumont-Trooz-Visé.	1,939	585	52	18	2,574	2,141	+ 250	10	10	"	
Littoral (Bruges-Ostende-Blankenberghe-Furnes-Ghistelles-Heyst-Middelkerke-Nieuport-Thourout.	11	628	104	746	674	+ 72	14	14	"		
Louvain.	11	157	4	158	148	+ 7	2	2	"		
Malines.	75	"	2	77	77	"	1	1	"		
Mons-Dour-Écaussinnes-Feluys-Givry-La Boverie-Quévy-Quévrain-Roisin-Saint-Ghislain-Sorgnies.	729	"	10	759	695	+ 46	1	4	"		
Namur-Beauraing-Ciney-Dinant-Gedinne-Havelange-Profondeville-Yvoir.	25	615	11	651	556	+ 95	3	3	"		
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.	5	129	"	134	116	+ 18	5	5	"		
Tournai-Antoing-Ath-Bruglette-Celles-Leuze-Pecq-Péruwelz-Quevaucamps-Taintignies-Fempeuve.	2	499	2	505	445	+ 60	6	6	"		
Verviers-Spa-Vielsalm.	970	67	20	5	1,052	990	+ 62	5	5	"	
TOTAUX.	7,261	8,576	2,828	110	281	18,880	17,102	+ 1,787	110	103	+ 2

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine interne au départ; 3° 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 1903	En 1902.	Différences en 1903	En 1903	En 1902.	Différences en 1903.	En 1903.	En 1902	Différences en 1903.	En 1903	En 1902	Différences en 1903.	En 1903	En 1902	Différences en 1903.
27,627	25,950	+ 3,677	552	374	+ 178	190,817	159,691	+ 31,125	1,066	632	+ 434	90,426	83,828	+ 6,598
6,127	6,739	- 612	202	180	+ 22	102,910	95,608	+ 7,302	295	275	+ 20	60,757	51,105	+ 9,652
173	90	+ 83	195	141	+ 54	5,020	3,682	+ 1,338	117	71	+ 46	1,810	1,739	+ 71
3,351	3,031	+ 320	507	300	+ 207	48,621	42,260	+ 6,361	290	240	+ 50	8,536	8,701	- 165
20	36	- 16	35	52	- 17	5,527	5,021	+ 506	46	56	- 10	841	796	+ 45
1,900	1,770	+ 130	507	338	+ 169	15,945	12,106	+ 3,839	233	219	+ 14	5,329	5,872	- 543
2,691	2,855	- 164	164	155	+ 9	55,926	50,547	+ 5,379	395	542	- 147	5,855	5,957	- 102
1,119	1,088	+ 31	572	480	+ 92	11,705	10,554	+ 1,151	254	215	+ 39	158	217	- 59
4,271	4,445	- 174	96	96	0	47,383	42,790	+ 4,593	493	401	+ 92	6,571	5,286	+ 1,285
2,566	5,085	- 2,519	727	575	+ 152	36,571	30,121	+ 6,450	552	287	+ 265	5,662	3,791	+ 1,871
114	116	- 2	5	5	0	7,025	5,867	+ 1,158	115	42	+ 73	251	261	- 10
60	67	- 7	2	2	0	5,514	5,200	+ 314	16	16	0	65	57	+ 8
1,279	1,194	+ 85	228	150	+ 78	17,450	15,808	+ 1,642	185	142	+ 43	2,525	3,265	- 740
815	922	- 107	136	107	+ 29	21,072	19,407	+ 1,665	151	104	+ 47	1,258	1,152	+ 106
574	696	- 122	59	65	- 6	9,969	8,096	+ 1,873	108	45	+ 63	851	892	- 41
2,154	2,214	- 60	877	757	+ 120	17,798	15,009	+ 2,789	581	556	+ 25	5,820	5,820	0
1,656	1,524	+ 132	57	45	+ 12	15,028	12,780	+ 2,248	58	42	+ 16	6,604	5,807	+ 797
86 498	85,870	+ 2,028	4 896	5,871	+ 1,025	586,077	509,059	+ 77,018	4,514	5,406	- 892	108,980	182,056	- 73,076

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL.

Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1903 et 1902.

PAYS EN RELATION	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS ▲ TAXE PLEINE			MONTANT DES PARTS BELGES			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS			PARTS TOTALES DE L'ÉTAT BELGE.		
	EN 1903	EN 1902	DIFFERENCE en 1903	EN 1903.	EN 1902	DIFFÉRENCES en 1903	EN 1903	EN 1902.	DIFFÉRENCES en 1903	EN 1903	EN 1902	DIFFÉRENCES en 1903.
France . . .	150 716	130 512	+ 204	215,396 75	213,116 10	+ 280 65	17,237 50	19,580 58	- 2,122 88	230,634 25	232,496 48	- 1,842 23
Allemagne	34,989 (dont 2099 urgentes).	23,480 (dont 1923 urgentes)	+ 9,509 (dont 178 urgentes).	61,634 25	43,387 75	+18,246 50	,	,		61,634 25	43,387 75	+18,246 50
Angleterre	2 868	,	+ 2,868	18,877 50	,	+18,877 50	,	,	,	18,877 50		+18,877 50
Hollande . . .	26,755	24,141	+ 2,612	49,847 15	45,755 05	+ 4,111 50	1,080 ,	30 ,	+ 1,080 ,	50,927 15	45,785 03	+ 5,161 50
Grand-duché de Luxembourg.	3,654	2,825	+ 851	4,765 97	3,319 50	+ 1,446 47	432 ,	129 60	+ 2 40	5,197 97	3,749 10	+ 1,448 87
TOTAUX	198 980	182 956	+ 16,024	348,521 00	303 558 98	+42,962 62	18 769 50	19,839 98	- 1,070 48	367,291 10	325,398 96	+41,892 14

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1903 et 1904.*

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des*

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOMS DES								
		Bruxelles.	Anvers.	Arlon.	Charleroy	Chimay.	Courtrai.	Gand.	Landen	
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques	En 1905	158 »	50 50	48 25	126 85	8 75	127 75	41 50	115 »
		» 1902	95 60	45 50	55 25	92 »	8 »	90 »	58 25	120 75
		Différences	+ 44 40	+ 5 »	+ 15 »	+ 34 85	+ 0 75	+ 37 75	+ 5 25	+ 22 25
	Abonnements.	En 1905	1,559,759 13	903,505 84	53,268 40	265,564 62	18 513 54	44,408 47	279,554 54	42,740 08
		» 1902	1,405,655 55	825,141 75	26,741 26	225,451 71	17,094 55	38,505 08	280,498 55	37,870 70
		Différences	+154,125 60	+78,364 11	+8,527 14	+39,912 91	+ 619 19	+ 6,105 59	+19,065 99	+4,869 20
	Conversations	En 1905	7,450 25	1,551 25	44 75	886 50	7 25	497 50	698 »	295 25
		» 1902	6,135 50	1,716 50	22 50	799 50	9 25	462 50	742 »	285 75
		Différences	+ 994 75	- 162 25	+ 22 25	+ 87 »	- 2 »	+ 35 »	- 44 »	+ 7 50
	Cartes payantes	En 1905	196 50	17 »	»	15 »	»	»	»	»
		» 1902	194 80	52 »	»	75 »	»	4 »	»	2 »
		Différences	+ 1 61	- 15 »	»	- 60 »	»	- 4 »	»	- 2 »
SERVICE INTERNATIONAL.	Avis téléphoniques	En 1905	575 10	105 25	42 20	101 75	16 10	90 55	138 75	81 90
		» 1902	928 95	96 25	25 90	84 »	12 60	76 65	119 85	74 55
		Différences	+ 441 15	+ 7 »	+ 16 50	+ 17 75	+ 5 50	+ 13 90	+ 18 90	+ 7 55
	Abonnements.	En 1905	16,280 70	12,410 »	»	5,120 »	»	420 »	5,508 35	»
		» 1902	16,092 50	11,809 »	»	5,225 »	»	420 »	2,417 50	55 »
		Différences	+ 197 20	+ 501 »	»	- 105 »	»	»	+ 1,090 85	- 55 »
	Conversations	En 1905	206,907 50	112,551 »	5,528 50	51 516 50	5,577 »	14,863 50	58,481 »	12,547 »
		» 1902	175,235 »	102 450 »	5,851 »	44,525 50	5,220 50	12,825 »	52 545 50	11,095 »
		Différences	+ 35 674 50	+10,101 »	+1,145 50	+ 6,991 »	+ 356 50	+ 2,038 50	+ 5,957 50	+1,254 »
	Abonnements	En 1905	18,555 75	»	»	»	»	213 75	»	»
		» 1902	19,777 75	»	»	»	»	62 25	»	»
		Différences	- 1,221 98	»	»	»	»	+ 151 50	»	»
Conversations	En 1905	188,042 22	105 752 58	1 575 37	9,156 98	741 45	4,850 77	6,169 50	282 20	
	» 1902	165,697 55	87,105 12	1,287 41	9,196 75	675 »	5,552 10	6,551 50	586 35	
	Différences	+ 24,514 87	+18,627 26	+ 87 96	- 59 77	+ 68 45	- 712 55	- 592 »	- 104 15	
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemin de fer	En 1905	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»	
	» 1902	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»	
	Différences	»	»	»	»	»	»	»	»	
Produits extraordinaires	En 1905	21,214 25	11,268 28	207 54	5,550 46	89 81	922 66	1,552 69	469 10	
	» 1902	14,559 84	9 162 24	121 52	2,558 58	152 54	254 45	1,589 80	559 51	
	Différences	+ 6 854 59	+ 2,106 04	+ 176 22	+ 771 88	- 62 55	+ 668 21	- 37 11	- 90 41	
TOTALS.	En 1905 . . . fr	1,098,806 58	1,146,872 50	42,405 01	555 618 66	22,855 90	66 585 95	330,124 51	56,556 55	
	» 1902 . . . fr	1,799,648 89	1,057,558 34	52,114 64	286,008 04	21,872 04	58,052 05	504,450 05	80,427 70	
	Différences . . .	+199,157 49	+109,554 16	+10,288 57	+17,610 62	+ 981 86	+ 8,551 92	+25,673 56	+23,928 85	
Taux p. c. des différences . .		11.07	40 54	32.04	16 65	4 49	14 55	8 45	41.76	

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1903 et 1902.

RESEAUX OU GROUPES (Pour la composition des groupes, voir p. $\frac{C}{21}$)									TOTAUX.	Taux pour cent des différences
Littoral	Liège	Louvain	Malines.	Mons	Namur.	Termonde	Tournai.	Verviers.		
191 »	24 »	1 25	0 50	56 25	54 50	14 75	220 25	9 75	1,256 85	
145 75	24 »	»	0 50	37 60	28 25	15 75	104 60	11 25	980 05	
+ 46 25	»	+ 1 25	»	+ 18 65	+ 6 25	- 1 »	+ 25 65	- 1 50	+ 256 80	26 20
123,762 10	521,597 05	25,302 11	10,016 58	151,955 47	107,011 52	22,551 55	90,262 58	221,517 27	4,585,270 21	
111,004 86	481,828 42	24,876 89	10,585 51	124,285 49	92,172 »	19,670 35	80,278 61	210,146 84	3,991,954 17	
+12,757 24	+42,768 61	+ 425 22	- 568 93	+ 7,671 98	+14,839 52	+2,689 78	+ 9,985 77	+11,570 45	+ 595,316 04	9.55
659 50	1,115 50	56 50	15 »	550 75	214 50	152 »	562 25	125 »	14 620 75	
806 50	1,178 50	56 75	17,50	505 50	245 25	189 75	577 75	591 75	15,920 75	
- 147 »	- 05 »	- 0 25	- 2 50	+ 25 25	- 28 75	- 37 75	- 15 50	+ 33 25	+ 700 »	5 03
15 »	»	»	»	»	»	»	»	20 »	205 50	
15 »	»	»	»	»	2 »	10 »	»	»	354 89	
+ 50 »	»	»	»	»	- 2 »	- 10 »	»	+ 20 »	- 41 59	14 10
116 95	175 05	39 55	5 60	64 05	45 85	57 80	154 90	20 50	1,585 05	
101 45	140 55	14 70	5 60	50 45	56 40	15 75	117 60	14 70	1,215 75	
+ 15 50	+ 32 70	+ 24 85	»	+ 15 60	+ 9 45	+ 22 05	+ 17 50	+ 5 00	+ 569 90	50 43
126 67	11,815 17	»	»	540 17	1,190 »	»	1,750 »	1,680 »	52,550 04	
175 55	10,736 50	»	»	595 »	640 50	»	1,645 »	1,555 17	49,544 50	
- 40 66	+ 1,078 67	»	»	- 54 85	+ 549 50	»	+ 105 »	+ 124 85	+ 3 205 54	6.50
50,056 50	51,294 »	7,518 »	5 660 50	18,518 50	22,512 »	10,557 50	19,123 »	14,406 »	651,688 »	
52,514 50	48,008 50	6 150 »	5,550 50	18,519 50	20,658 »	8,511 »	16,049 »	15 517 »	516,882 50	
+ 6,712 »	+ 5,285 50	+1,218,»	+ 270 »	+ 1,829 »	+1,684 »	+2,015 50	+ 5,076 »	+ 889 »	+ 84,805 50	15 51
»	»	»	»	»	»	»	»	»	18,769 50	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	19,859 98	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 1,070 48	5.70
5,687 87	7,809 15	411 40	98 75	2,095 75	1 562 60	1,719 25	5,402 65	7,556 05	548,521 60	
6,022 50	6,756 90	597 45	55 50	2,058 42	1 458 05	1,982 50	5,588 45	6,107 65	503 558 98	
- 554 65	+ 1,052 55	+ 15 95	+ 45 25	- 864 69	- 95 45	- 265 25	+ 74 20	+ 1,428 42	+ 42,962 62	14.06
»	»	»	»	»	»	»	100 »	»	400 »	
»	»	»	»	»	»	»	100 »	»	400 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
902 48	4,055 51	252 58	82 20	950 86	650 17	250 42	972 66	2,515 62	49,784 90	
800 02	3,057 78	185 51	47 05	680 11	741 96	155 40	756 55	1,465 25	36,007 70	
+ 152 46	+ 995 56	+ 49 01	+ 54 27	+ 250 45	- 111 70	+ 117 02	+ 216 11	+ 1,047 59	+ 13,117 20	55 77
170,258 07	600,859 52	55,571 19	15 879 15	151 519 78	152,850 94	55,085 05	118,590 09	218,120 99	5,504,721 »	
151,472 01	519,710 95	51,659 15	15,001 04	145,450 57	115,980 41	50,551 70	105,107 56	255,212 57	4,907,090 27	
+18,765 10	+51,148 57	+1,552 06	- 21 01	+ 8,889 11	+16,850 55	+4 551 55	+ 15,482 55	+11,917 42	+ 557,621 73	
12 59	9.50	5 47	0 16	6 11	14 55	14 01	12.83	0 40		10 82

*Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1905, les résultats des comptes financiers
de la téléphonie locale proprement dite.*

Année.	MONTANT du capital engagé.	MONTANT		DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
		des dépenses.	des recettes.		
1905	fr. 27,069,555 49	fr. 5,857,662 05	fr. 4,655,188 55	+ fr. 797,526 52	

(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 1903.	Fin 1902.	DIFFÉRENCES pour 1903.
Bateaux à vapeur	20	20	—
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	29	29	—
Garde-pêche et navires-écoles	4	4	—
Embarcations à vapeur	4	4	—
TOTAUX.	54	54	—
Canots et radeaux-caissons (au nombre de 9)	226	234	— 8

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1903.	Fin 1902.	Différences pour 1903.
Fonctionnaires, employés et agents	1,538	1,522	+ 16
Messagers et gens de service	15	13	—
Ouvriers	234	235	+ 1
TOTAUX.	1,585	1,568	+ 17

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I, p. D. Le mouvement des passagers a de nouveau fléchi en 1903 : il était de 121,797 en 1902; il descend à 118,613 en 1903, soit une diminution de 3,184 unités.

Cette dépression porte exclusivement sur les transports à prix normaux et particulièrement sur ceux effectués en 1^{re} classe. En présence de la multiplicité des circonstances qui peuvent exercer une influence dans le trafic d'une voie maritime concurrencée, il serait impossible de déterminer, d'une façon probante, les raisons qui ont provoqué, en 1903, une certaine défaveur de notre route maritime. On peut, toutefois, affirmer que la suppression des jeux à Ostende d'une part et, d'autre part, les améliorations importantes apportées aux services des routes hollandaises concurrentes, notamment par la création de correspondances rapides avec l'Allemagne par la voie de Hoek van Holland, ont exercé une influence néfaste sur le trafic viâ Douvres-Ostende.

D'après les relevés des billets vendus il y a :

I, p. D.	en trafic anglo-belge 79,134 voyageurs,
	en trafic de transit 39,459 voyageurs.

En comparant ces chiffres à ceux de l'exercice précédent, on constate qu'en trafic de transit la diminution est insignifiante (227 unités) tandis qu'en trafic anglo-belge elle atteint 2,937 unités.

Il est vrai que la répartition ci-dessus, par trafic, n'est pas rigoureusement exacte, car il est attribué au trafic anglo-belge une quantité de billets entre Ostende et Douvres délivrés à des voyageurs internationaux, conjointement avec des billets combinables ou des billets d'agences Cook, etc. 43,961 passagers ont effectué la traversée munis de billets de 1^{re} classe et 72,652 ont utilisé des billets de 2^e classe; mais si l'on considère qu'il a été délivré 48,800 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, il y a eu, en réalité, 94,761 passagers en 1^{re} classe et 23,852 seulement en 2^e classe.

I, p. D. La recette encaissée du chef du transport des voyageurs et des bagages est de fr. 919,580.95, inférieure de fr. 43,034.43 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 1903, une recette de fr. 232,623.72, supérieure de fr. 1,585.10 à celle de 1902.

Les chiffres du mouvement et la recette de 1903 présentent notamment sur ceux de 1902 les différences ci-après :

NATURE DES ENVOIS		MOUVEMENT.				RECETTE	
		NOMBRE DE COLIS		POIDS		en plus.	en moins.
		en plus	en moins.	en plus	en moins		
Colis postaux	de 5 kilogrammes et moins . . .	630	—	1,930	—	102 30	—
	de plus de 5 à 5 kilogrammes. . .	1,620	—	4,860	—	810	—
Petits paquets.	de 5 kil. et moins . . .	20,380	—	61,740	—	3,153 65	—
	Exprès de plus de 5 à 10 kil . . .	440	—	5,122	—	275.08	—
	de plus de 10 kil . . .	—	—	—	15,085	—	1,456.37
Grande vitesse.		—	—	—	23,435	—	901.52
Tarif anglo-belge-suisse		—	—	—	25,410	—	2,458.42

Il résulte de ce tableau que l'ensemble du trafic des colis postaux et des colis « exprès » a sensiblement augmenté.

Le trafic des colis de la grande vitesse a subi une dépression assez appréciable. Cette dépression doit être attribuée, dans une certaine mesure, à la concurrence des autres lignes de navigation.

La recette encaissée du chef des transports de chevaux s'élève pour 1903 à fr. 4,938.45. Elle comporte une augmentation de fr. 1,766.60 sur celle réalisée en 1902. I, p. D.

Les transports d'équipages, de finances et de journaux accusent respectivement des diminutions de fr. 241,05, 616.50 et 50,00 dues aux fluctuations ordinaires du trafic. I, p. D.

Le train n° 10 qui partait de Bruxelles-Nord pour Bâle à 1 h. 47 matin a été avancé de deux heures environ à dater du 1^{er} mai, de manière à être mis en coïncidence à Bruxelles-Nord avec le train 92 arrivant d'Ostende à 22 h. 25 et à Strasbourg avec le train partant à 9 h. 2 vers Stuttgart-Munich et Salzbourg.

Aucun autre changement d'importance n'a été introduit en 1903 dans les horaires des malles et des trains en correspondance.

2,195 traversées ont été effectuées en 1903, et leur durée moyenne a été : pour les paquebots *Princesse Clémentine*, *Marie-*

Henriette et *Léopold II* 3 heures 56 minutes.
pour le paquebot *Rapide* 3 — 42 —
pour les deux paquebots type *Princesse Henriette* . 3 — 55 —
pour les trois paquebots type *Flandre* 3 — 57 —

En 1902, l'exploitation du service avait coûté fr. 3,111,338,06 ; en 1903, la dépense s'est accrue de fr. 275,563.49, par suite du renouvellement des chaudières du paquebot *Marie-Henriette*. II, p. D.

En 1903, chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1,543.01 et a procuré

une recette directe de fr. 552.02; en 1902, ces chiffres avaient été de fr. 1,361.64 et de fr. 529.05.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses se traduit, pour 1903, par une moins-value de fr. 316,672.59 comparativement à l'exercice précédent.

La distance entre Ostende et Dôuvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1903.	En 1902.	Différence pour 1903.
Coût par kilomètre.	13.42	11.84	+ 1.58
Produit direct.	4.65	4.60	+ 0.05

Un nouveau système de signaux phoniques de brume a été établi au port d'Ostende. Précédemment, ces signaux se faisaient au moyen de coups de canon; depuis le 1^{er} mai 1903, ils sont effectués par des décharges de tonite produisant de plus fortes détonations. Le nouveau système offre, en outre, l'avantage d'être moins coûteux que l'ancien.

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

II, p. v. La dépense d'exploitation, qui avait été de fr 150,940.47 en 1902, a atteint le chiffre de fr. 182,452.94, soit un accroissement de fr. 31,512.47, qu'il faut attribuer aux réparations effectuées à trois des steamers du service.

Le mouvement détaillé ci-après témoigne d'une augmentation assez notable dans les relations entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut :

	1903.	1902.	Différences pour 1903.
Voyageurs	2,424,592	2,278,399	+ 146,193
Animaux	117,924	113,475	+ 4,449
Colis	2,470	2,355	+ 115
Véhicules.	125,711	121,116	+ 4,595
Coupons délivrés . . .	<u>2,670,697</u>	<u>2,515,345</u>	<u>+ 155,352</u>
Suppléments.	13,489	11,326	+ 2,163
Abonnements	161	159	+ 2

II, p. D. Parallèlement, la recette a progressé de fr. 100,859.29 à fr. 106,752.41.

§ 3 PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

II, p. D. La dépense d'exploitation est restée à peu près la même : fr. 53,019.45 contre fr. 53,337.34 en 1902.

Ce service est exécuté pour le chemin de fer de l'État et ne procure conséquemment pas de recette à la marine.

§ 4. PILOTAGE.

On constate, en 1903, un nouvel accroissement du mouvement de la navigation sur Anvers.

Ce mouvement s'est chiffré, à l'entrée et à la sortie, par 11,373 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote ; il y en avait eu 11,160 en 1902. De même, le tonnage général pour Anvers est en progrès de 1,467,390 tonneaux : 18,188,401 en 1903, contre 16,721,011 l'année précédente.

Les différents ports du pays ont donné, comme recette du pilotage, une somme de fr. 3,806,501.20 ; c'est un accroissement de fr. 258,414.28 comparativement à l'exercice 1902, qui avait rapporté fr. 3,548,086.92. II, p. D.

La dépense d'exploitation a été de fr. 3,441,211.37, supérieure de fr. 209,151.52 à celle de 1902. La différence s'explique par l'augmentation des appointements du personnel, appointements qui suivent le mouvement des recettes. II, p. D.

Le nouveau cutter pour Ostende, adjudé en 1902, est entré en service, et un bateau-pilote a été mis en construction pour remplacer le cutter n° 6 de la station des Bouches de l'Escaut, abordé et coulé en 1902.

Dans l'intérêt de la navigation et afin de permettre aux bâtiments en péril dans l'Escaut, d'être assistés sans délai, les relations télégraphiques entre Anvers et les stations belges du Bas-Escaut ont été rendues permanentes, et les bureaux postaux de Calloo, Doel et Lillo peuvent désormais être requis, à toute heure du jour et de la nuit, pour l'échange de télégrammes relatifs aux accidents maritimes.

De son côté, le gouvernement néerlandais a consenti à tenir ouverts d'une manière ininterrompue, de jour et de nuit, les bureaux télégraphiques de Flessingue, Terneuzen, Walsoorden et Hansweert, moyennant certaines charges pécuniaires qui sont supportées par l'administration belge.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Les recettes de ce service sont en diminution de fr. 5,761.60 comparativement à celles de l'année précédente. II, p. D.

La dépense s'élève à fr. 220,673.60, supérieure de fr. 144,653.08 à celle de l'exercice 1902. La différence résulte de la commande d'un nouveau remorqueur pour remplacer le toueur d'Ostende coulé en 1902 à la suite d'un abordage, et dont il est question dans le dernier compte rendu. II, p. D.

En vue de porter remède à l'encombrement du chenal à Nieuport et d'assister les bateaux de pêche, il a été décidé d'organiser un service de remorque à cette station ; un petit toueur, adjudé en 1903, sera livré dans le courant de 1904.

§ 6. POLICE MARITIME.

Le produit des actes des commissariats maritimes s'est chiffré, en 1903, par une augmentation de fr. 6,785.51 comparativement à l'exercice antérieur ; c'est une conséquence d'un mouvement plus accentué de la navigation. II, p. D.

La dépense est supérieure de fr. 1,892.39 à celle de 1902. II, p. D.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

II, p. D. En 1902, l'entretien de l'éclairage de l'Escaut et de la côte de Flandre avait coûté fr. 241,843.83 ; la dépense a été réduite, en 1903, à fr. 208,431,15.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

143 élèves — soit 10 de plus que l'année précédente — ont suivi, en 1903, les cours des écoles de navigation d'Anvers et Ostende ; 46 bourses et 10 demi-bourses d'études ont été allouées à ces élèves, nombre supérieur de 3 à celui de 1902.

Les diplômes délivrés en 1903 et en 1902 se répartissent comme suit :

	1903.	1902.
Long cours	63	56
Cabotage.	5	8

Le cours de navigation à Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été fréquenté par 6 élèves comme en 1902.

96 élèves, soit 3 en plus que l'année précédente, ont suivi les cours spéciaux de machines à vapeur marines, rattachés aux écoles de navigation. Il a été décerné 1 diplôme de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 3 diplômes de mécanicien de 2^e classe.

II, p. D. La dépense résultant de ces diverses institutions, fr. 58,150.96, a été supérieure de fr. 757.35 à celle de 1902.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Le trois-mâts goélette *Ville d'Ostende* et l'avis à vapeur *Ville d'Anvers* ont été affectés, alternativement et d'une manière presque continue, à la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

Les élèves de l'école des mousses ont pris part aux croisières effectuées par ces bâtiments, à bord desquels ils ont été embarqués par brigade de 50.

II, p. D. L'exercice 1903 a eu à supporter le coût du renouvellement des générateurs de l'avis *Ville d'Anvers*, ainsi que de réparations exceptionnelles effectuées au garde-pêche à voiles *Ville d'Ostende* ; par contre, le budget de 1902 avait été grevé d'une forte dépense pour travaux divers exécutés à bord du navire-école *Ville de Bruges* ; la compensation se traduit par un excédent de dépenses de fr. 20,158.83 en 1903.

§ 4. SAUVETAGE.

Les accidents de mer n'ont pas été fréquents sur nos côtes pendant l'exercice écoulé.

A Blankenberghe, le personnel des secours maritimes a ramené à terre 4 hommes formant l'équipage d'un bateau de pêche en détresse.

L'exercice 1903 a eu à supporter un surcroît de dépenses de fr. 7,566.09, résultant d'une majoration des primes allouées 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.

La recette totale effectuée, en 1903, par les divers services de la marine, a atteint fr. 3,279,818.12, en augmentation de fr. 223,621.84 sur les résultats de l'exercice précédent. II, p. D.

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses, qui avaient été, en 1902, de fr. 7,260,567.65, sont montées, en 1903, à fr. 7.943,753.44; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 683,185.79. II, p. D.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, font ressortir une différence de fr. 459,563.98 en faveur de 1902. II, p. D.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.
Comparaison des années 1903 et 1902.

		NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
		ANNÉES.		Différences pour 1903.	ANNÉES.		Différences pour 1903.	ANNÉES.		Différences pour 1903.
		1903.	1902.		1903.	1902.		1903.	1902.	
Voyageurs.	Billets simples { 1 ^{re} classe . . .	"	"	"	17,454	18,979	— 1,525	155,752 20	170,890 50	— 15,138 30
	{ 2 ^e — . . .	"	"	"	27,277	27,780	— 503	189,053 20	192,544 80	— 3,491 60
	Id. pour enfants (prix réduits). { 1 ^{re} classe . . .	"	"	"	781	634	— 53	3,662 15	3,903 10	— 240 95
	{ 2 ^e — . . .	"	"	"	2,241	1,934	+ 287	7,835 10	6,830 60	+ 1,004 50
	Billets aller-retour. { 1 ^{re} classe . . .	"	"	"	13,882	17,444	— 3,562	103,152 70	129,883 30	— 26,730 60
		"	"	"	26,032	26,586	— 554	145,185 60	148,680 —	— 3,494 40
	Id. (prix réduits). { 1 ^{re} classe . . .	"	"	"	13,844	12,898	+ 946	66,494 20	62,095 30	+ 4,398 90
	{ 2 ^e — . . .	"	"	"	17,102	15,322	+ 1,780	60,180 —	53,994 50	+ 6,185 50
	Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Location de matras spéciales	16	33	— 17	"	"	"	100 —	210 —	— 110 —
	Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	48,800	48,121	+ 679	"	"	"	122,000 —	120,312 50	+ 1,687 50
	Petites cabines	937	1,160	— 223	"	"	"	6,559 —	8,120 —	— 1,561 —
	Grandes cabines	3,703	3,926	— 164	"	"	"	52,668 —	54,964 —	— 2,296 —
	Cabines spéciales	79	97	— 18	"	"	"	2,212 —	2,716 —	— 504 —
	— de luxe	51	88	— 37	"	"	"	3,825 —	6,600 —	— 2,775 —
	Vélos	501	455	+ 46	"	"	"	901 80	810 —	+ 82 80
	Bagages	"	12	— 12	"	"	"	"	61 80 ⁽²⁾	— 61,80
	Ensemble	—	—	—	118,613	121,797 ⁽²⁾	— 3,184	919,580 95	962,615 40	— 43,034 45
	Chevaux Têtes.	123	79	+ 44	"	"	"	4,938 45	3,171 85	+ 1,766 60
	Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Voitures Nombre.	2	5	— 3	"	"	"	160 70	401 75	— 241,05
	Finances: Groups	2231	3,474	— 1,243	"	"	"	1,124 50	1,740 80	— 616,30
	Journaux Kilog	"	"	"	55,050	56,050	— 1,000	1,651 50	1,681 50	— 30 —
	Colis postaux { de 3 kilog. et moins	396,021	395,374	+ 650	1,188,072	1,186,122 ⁽⁴⁾	+ 1,950	99,006 —	98,843 50	+ 162 50
		23,994	22,374	+ 1,620	71,982	67,122 ⁽⁴⁾	+ 4,860	11,997 —	11,187 —	+ 810 —
	Petits colis { Tarif normal. { de 5 kilog. et moins	119,968	99,388	+ 20,580	359,904	298,181 ⁽⁴⁾	+ 61,740	31,462 86	26,309 25	+ 5,153 63
		40,450	40,004	+ 446	283,150	280,028 ⁽⁵⁾	+ 3,122	24,116 43	23,841 33	+ 275 08
		"	"	"	612,548	627,613 ⁽⁶⁾	— 15,065	35,946 33	37,402 70	— 1,456 37
	Grande vitesse. — Poids taxé	"	"	"	601,760	625,195	— 23,435	21,037 59	21,938 91	— 901 32
	Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse	"	"	"	42,350	65,760	— 23,410	788 69	1,221 —	— 432 31
	Dito	"	"	"	"	"	"	8,268 80	10,294 91 ⁽⁷⁾	— 2,026 11
	Produits extraordinaires fr.	"	"	"	"	"	"	7,698,70	8,237 70	— 539 —
Totaux fr.								1,167,778 52	1,208,587 62	— 41,109 10

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.
(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.
(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le montant des taxes encaissées à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les taxes des bagages enregistrés directement dans les stations.
(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.
(5) — — — — —
(6) Colis taxés au poids.
(7) Convention du 1^{er} juillet 1895 (R. A. n° 2567 de l'Administration des Chemins de fer).

N^o. II — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1903 et 1902.

SERVICES.	1903.	1902	Différences pour 1903.																																																																																																																																																							
RECETTES.																																																																																																																																																										
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,187,778 52	1,208,887 62	— 41,109 10																																																																																																																																																							
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	106,752 41	100,859 29	+ 5,893 12																																																																																																																																																							
Pilotage	3,806,501 20	3,548,086 92	+ 258,414 28																																																																																																																																																							
Écluses.	7,473 17	8,083 54	— 610 37																																																																																																																																																							
Remorque sur la côte de Flandre	18,486 75	24,238 35	— 5,751 60																																																																																																																																																							
Police maritime	172,826 07	166,040 56	+ 6,785 51																																																																																																																																																							
Écoles de navigation	.	.	.																																																																																																																																																							
Pêche maritime	.	.	.																																																																																																																																																							
Sauvetage	.	.	.																																																																																																																																																							
Totaux. . . . fr.	5,279,818 12	5,056,196 28	+ 223,621 84																																																																																																																																																							
DÉPENSES.																																																																																																																																																										
<table><tr><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><td></td></tr><tr><td>Paquebots-poste entre Ostende et Douvres</td><td>743,167 07</td><td>2,643,714 48</td><td>3,389,901 55</td><td>739,600 59</td><td>2,371,737 47</td><td>3,111,338 06</td><td>+ 275,563 49</td></tr><tr><td>Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.</td><td>86,593 34</td><td>95,857 60</td><td>182,452 94</td><td>86,488 85</td><td>64,451 62</td><td>150,940 47</td><td>+ 31,512 47</td></tr><tr><td>entre Anvers et { le Pays de Waes</td><td>25,987 34</td><td>27,032 11</td><td>53,019 45</td><td>26,733 86</td><td>26,603 48</td><td>53,337 34</td><td>— 317 89</td></tr><tr><td>Pilotage</td><td>3,121,355 95</td><td>319,855 42</td><td>3,441,211 37</td><td>2,922,649 62</td><td>309,410 23</td><td>3,232,059 85</td><td>+ 209,151 52</td></tr><tr><td>Phares { Eclairage et signaux</td><td>26,320 46</td><td>18,147 68</td><td>44,468 14</td><td>26,121 32</td><td>18,691 32</td><td>44,812 64</td><td>— 344 50</td></tr><tr><td>fanaux et { de la côte</td><td>131,904 43</td><td>32,058 58</td><td>163,963 01</td><td>128,631 96</td><td>38,369 25</td><td>167,001 21</td><td>— 3,038 20</td></tr><tr><td>signaux. { Eclairage de l'Escaut.</td><td>51,326 18</td><td>169,349 42</td><td>220,675 60</td><td>52,533 64</td><td>23,468 88</td><td>76,022 52</td><td>+ 144,653 08</td></tr><tr><td>Remorque sur la côte de Flandre.</td><td>93,293 80</td><td>16,751 17</td><td>110,044 97</td><td>91,551 91</td><td>16,600 67</td><td>108,152 58</td><td>+ 1,892 39</td></tr><tr><td>Police maritime.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td><td>1,000 .</td><td>3,348 84</td><td>4,348 84</td><td>+ 4,348 84</td></tr><tr><td>Services spéciaux.</td><td>25,213 20</td><td>12,937 76</td><td>38,150 96</td><td>25,021 58</td><td>12,372 03</td><td>37,393 61</td><td>+ 757 35</td></tr><tr><td>Écoles de navigation.</td><td>160,139 70</td><td>79,372 53</td><td>239,512 23</td><td>159,823 98</td><td>59,549 42</td><td>219,373 40</td><td>+ 20,138 83</td></tr><tr><td>Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.</td><td>59,275 07</td><td>4,078 15</td><td>63,353 22</td><td>48,908 39</td><td>6,878 74</td><td>55,787 13</td><td>+ 7,566 09</td></tr><tr><td>Sauvetage.</td><td>4,324,598 54</td><td>3,419,134 90</td><td>7,943,753 44</td><td>4,309,065 70</td><td>2,951,501 95</td><td>7,260,567 65</td><td>+ 683,185 79</td></tr><tr><td>Totaux fr.</td><td>5,279,818 12</td><td>7,943,753 44</td><td>5,056,196 28</td><td>2,204,371 87</td><td>223,621 84</td><td>683,186 79</td><td>459,563 95</td></tr><tr><td>Recettes totales . . fr.</td><td>7,943,753 44</td><td>5,056,196 28</td><td>7,260,567 65</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Dépenses —</td><td>2,663,935 32</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Excédent { de dépenses. . . fr.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td></tr><tr><td>de recettes . . . fr.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td><td>.</td></tr></table>				PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	743,167 07	2,643,714 48	3,389,901 55	739,600 59	2,371,737 47	3,111,338 06	+ 275,563 49	Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.	86,593 34	95,857 60	182,452 94	86,488 85	64,451 62	150,940 47	+ 31,512 47	entre Anvers et { le Pays de Waes	25,987 34	27,032 11	53,019 45	26,733 86	26,603 48	53,337 34	— 317 89	Pilotage	3,121,355 95	319,855 42	3,441,211 37	2,922,649 62	309,410 23	3,232,059 85	+ 209,151 52	Phares { Eclairage et signaux	26,320 46	18,147 68	44,468 14	26,121 32	18,691 32	44,812 64	— 344 50	fanaux et { de la côte	131,904 43	32,058 58	163,963 01	128,631 96	38,369 25	167,001 21	— 3,038 20	signaux. { Eclairage de l'Escaut.	51,326 18	169,349 42	220,675 60	52,533 64	23,468 88	76,022 52	+ 144,653 08	Remorque sur la côte de Flandre.	93,293 80	16,751 17	110,044 97	91,551 91	16,600 67	108,152 58	+ 1,892 39	Police maritime.	.	.	.	1,000 .	3,348 84	4,348 84	+ 4,348 84	Services spéciaux.	25,213 20	12,937 76	38,150 96	25,021 58	12,372 03	37,393 61	+ 757 35	Écoles de navigation.	160,139 70	79,372 53	239,512 23	159,823 98	59,549 42	219,373 40	+ 20,138 83	Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	59,275 07	4,078 15	63,353 22	48,908 39	6,878 74	55,787 13	+ 7,566 09	Sauvetage.	4,324,598 54	3,419,134 90	7,943,753 44	4,309,065 70	2,951,501 95	7,260,567 65	+ 683,185 79	Totaux fr.	5,279,818 12	7,943,753 44	5,056,196 28	2,204,371 87	223,621 84	683,186 79	459,563 95	Recettes totales . . fr.	7,943,753 44	5,056,196 28	7,260,567 65					Dépenses —	2,663,935 32							Excédent { de dépenses. . . fr.	.	.	.	.	.	.	.	de recettes . . . fr.	.	.	.	.	.	.	.
PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.																																																																																																																																																					
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	743,167 07	2,643,714 48	3,389,901 55	739,600 59	2,371,737 47	3,111,338 06	+ 275,563 49																																																																																																																																																			
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.	86,593 34	95,857 60	182,452 94	86,488 85	64,451 62	150,940 47	+ 31,512 47																																																																																																																																																			
entre Anvers et { le Pays de Waes	25,987 34	27,032 11	53,019 45	26,733 86	26,603 48	53,337 34	— 317 89																																																																																																																																																			
Pilotage	3,121,355 95	319,855 42	3,441,211 37	2,922,649 62	309,410 23	3,232,059 85	+ 209,151 52																																																																																																																																																			
Phares { Eclairage et signaux	26,320 46	18,147 68	44,468 14	26,121 32	18,691 32	44,812 64	— 344 50																																																																																																																																																			
fanaux et { de la côte	131,904 43	32,058 58	163,963 01	128,631 96	38,369 25	167,001 21	— 3,038 20																																																																																																																																																			
signaux. { Eclairage de l'Escaut.	51,326 18	169,349 42	220,675 60	52,533 64	23,468 88	76,022 52	+ 144,653 08																																																																																																																																																			
Remorque sur la côte de Flandre.	93,293 80	16,751 17	110,044 97	91,551 91	16,600 67	108,152 58	+ 1,892 39																																																																																																																																																			
Police maritime.	.	.	.	1,000 .	3,348 84	4,348 84	+ 4,348 84																																																																																																																																																			
Services spéciaux.	25,213 20	12,937 76	38,150 96	25,021 58	12,372 03	37,393 61	+ 757 35																																																																																																																																																			
Écoles de navigation.	160,139 70	79,372 53	239,512 23	159,823 98	59,549 42	219,373 40	+ 20,138 83																																																																																																																																																			
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	59,275 07	4,078 15	63,353 22	48,908 39	6,878 74	55,787 13	+ 7,566 09																																																																																																																																																			
Sauvetage.	4,324,598 54	3,419,134 90	7,943,753 44	4,309,065 70	2,951,501 95	7,260,567 65	+ 683,185 79																																																																																																																																																			
Totaux fr.	5,279,818 12	7,943,753 44	5,056,196 28	2,204,371 87	223,621 84	683,186 79	459,563 95																																																																																																																																																			
Recettes totales . . fr.	7,943,753 44	5,056,196 28	7,260,567 65																																																																																																																																																							
Dépenses —	2,663,935 32																																																																																																																																																									
Excédent { de dépenses. . . fr.	.	.	.	.	.	.	.																																																																																																																																																			
de recettes . . . fr.	.	.	.	.	.	.	.																																																																																																																																																			

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Situation financière.

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	II et XIV de la partie A.
§ 2. Capital utile	A, 2	I, VI et XIV »
§ 3. Compte d'exploitation	A, 3	III, V, VIII, X à XIII »
§ 4. Ressources et charges. Encaisse	A, 4	III, IV, VII, VIII, IX et XIII »
§ 5. Bilan	A, 5	I, II, III, IV, V, VII à XII, XIV, XXII et XXXII »
§ 6. Revenu du capital utile.	A, 8	

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic en 1905 et en 1902	A, 8	
Période quinquennale 1899-1905 et année 1898	A, 9	
Personnel	A, 9	XV, XVI et XVII
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 10	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1 ^{er} . Lignes en cours de construction	A, 13	
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 15	

Annexes à consulter.

II. — Situation des lignes en exploitation.

		PAGES.
XVIII de la partie A.	§ 1 ^{er} . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1903	A, 14
»	§ 2. Longueur moyenne exploitée par l'État en 1903	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 1903 (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, 22
XXVIII	»	§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 25
		§ 5. Nombre et parcours des trains	A, 24
		§ 6. Utilisation du matériel à marchandises	A, 24
		§ 7. Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXIX	»	§ 8. Achat de combustibles	A, 25
XXIX	»	§ 9. Consommation de combustibles	A, 25
XXIX	»	§ 10. Charbon consommé par les locomotives	A, 27
XXX et XXXI	»	§ 11. Éclairage.	A, 27
		§ 12. Chauffage des trains	A, 28
		§ 13. Graissage.	A, 28
XXXII	»	§ 14. Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 28

II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel A, 29

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. Mouvement et recette.

		PAGES.
X, XII, XXXIII et XXXIV	» § 1 ^{er} . Voyageurs	A, 31
XXXV à XL	» § 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1903	A, 35

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 54	X, XI et XII de la partie A.
§ 4. Produits extraordinaires	A, 55	
§ 5. Produits divers	A, 55	XI »
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 55	

II. Stations A, 56

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, 59
§ 4. Trains de marchandises.	A, 43
§ 5. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 45
§ 6. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 44
§ 7. Tarifs pour marchandises	A, 45

IV. Accidents. — Statistique comparative.

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 55-57	XL I »
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 58	XL I et XL III »
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 58	XL II et XL III »
§ 4. Personnes tuées depuis 1835	A, 60	XL III »

V. Contraventions A, 61

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1 ^{er} . Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1905.	A, 63	XLIV »
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 64	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 64	XLV »
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 65	XLV »
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 65	

II.

Situation du matériel roulant	A, 66	XLVI »
---	-------	--------

III.

Parcours des trains	A, 67	XLVII »
-------------------------------	-------	---------

IV.

Mouvement et recette des transports.

Annexes consulter.

XLVIII	de la partie A.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 68
XLVIII	»	§ 2. Bagages	A, 69
XLVIII	»	§ 3. Petites marchandises	A, 70
XLVIII	»	§ 4. Grosses marchandises	A, 70
XLVIII	»	§ 5. Finances	A, 71
XLVIII	»	§ 6. Équipages.	A, 71
XLVIII	»	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 71
XLVIII	»	§ 8. Produits extraordinaires	A, 72
XLVIII	»	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 72

V.

XLVIII	»	Depenses d'exploitation.	A, 75
--------	---	----------------------------------	-------

VI.

XLVIII	»	Produits nets de l'exploitation.	A, 74
--------	---	--	-------

VII.

XLVIII	»	Coefficients de l'exploitation	A, 75
--------	---	--	-------

VIII.

XI VIII	»	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 76
---------	---	---	-------

IX.

XLIX	»	Personnel.	A, 76
------	---	--------------------	-------

X.

L	»	Accidents	A, 77
---	---	---------------------	-------

XI.

		Contraventions	A, 78
--	--	--------------------------	-------

XII.

		Améliorations et innovations	A, 78
--	--	--	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.**1^{re} SECTION.****CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.**

II ^e	I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1905	A, 90-91
»	II Compte de premier établissement de l'ensemble du réseau en exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1905	A, 92-93
»	III. Compte des recettes et des dépenses de l'exploita- tion. Exercice 1905	A, 94-95

N°	IV. Compte financier. Exercice 1905. — Charges et ressources	A, 94-95
»	V Comparaison des dépenses de l'exploitation. Exercices 1905 et 1902	A, 96
»	VI Détermination du capital utile, base des charges en 1905	A, 97
»	VII. Détermination des charges financières des capitaux utiles depuis l'origine jusque fin 1905.	A, 98
»	VIII Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusque fin 1905. — Coefficient d'exploitation.	A, 100-101
»	IX. Intérêts avec le banquier (Trésor) des soldes annuels, et en compte-courant des recettes versées au Trésor, déduction faite des dépenses liquidées par celui-ci, y compris les pensions servies à charge du budget de la dette publique et n'affectant pas le budget de l'exploitation du chemin de fer . . .	A, 102-103
»	X. Recettes de l'exploitation du chemin de fer par nature de produits	A, 104-105
	XI. Produits divers encaissés par le département des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer	A, 104-105
»	XII. Ensemble des recettes d'après les droits constatés .	A, 104-105
»	XIII. Comparaison des résultats financiers annuels pendant la dernière période quinquennale (1899-1903) et la dernière année (1898) de la période précédente.	A, 106
»	XIV. Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer. Période quinquennale (1899-1903) et dernière année (1898) de la période précédente	A, 108-109
»	XV. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1899-1903) et de la dernière année (1898) de la période précédente	A, 110-111
»	XVI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1899-1903) et de la dernière année (1898) de la période précédente	A, 112-113
»	XVII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1899-1903) et de la dernière année (1898) de la période précédente	A, 114-115
XVIII	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 116

N° XIX.	Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1903 et 1902.	A,	117
» XX.	a. Profil et courbes des voies principales. b. Signaux de différents systèmes.	A,	118
» XXI.	Relevé des passages à niveau supprimés en 1903	A,	119
» XXII.	Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1903.— Service des voies et travaux	A,	120
» XXIII.	Effectif du matériel de traction et de transport.	A,	122-123
» XXIV.	Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellement et extension	A,	124-125
» XXV.	Importance du matériel de traction en 1903	A,	126
» XXVI.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A,	127
» XXVII.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport — Valeur « argent »	A,	128
» XXVIII.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.	A,	129
» XXIX.	Achats et consommation de combustibles.	A,	130-131
» XXX.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances	A,	132
» XXXI.	Éclairage des trains au gaz riche	A,	132
» XXXII.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.	A,	133
» XXXIII.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours	A,	134
» XXXIV.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours	A,	135
» XXXV.	Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1903.	A,	136-140
» XXXVI.	Mouvement général de certaines grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1903	A,	141-161
» XXXVII.	Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1903	A,	162
» XXXVIII.	Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1903	A,	164-165
» XXXIX.	Mouvement général des transports de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État, et en services mixtes et internationaux, au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1903	A,	166-167
» XL.	Mouvement général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées pendant l'année 1903 par les chemins de fer de l'État Belge	A,	168-169

N° XII. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1903 et 1902	A, 170-171
» XIII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1903	A, 172-174
» XLIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835	A, 176-177

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

» XLIV. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1903.	A, 178
» XLV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. Situation au 31 décembre 1903.	A, 179
» XLVI. Matériel roulant. Effectif au 31 décembre 1903. — Comparaison des années 1903 et 1902.	A, 180
» XLVII. Parcours kilométrique des trains en 1903. — Comparaison des années 1903 et 1902	A, 181
» XLVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. Exercice 1903.	A, 182-183
» XLIX. Personnel. Effectif au 31 décembre 1903. — Comparaison des années 1903 et 1902	A, 184-185
L. Accidents survenus aux personnes. Année 1903. — Comparaison des années 1903 et 1902.	A, 186-187

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Annexes à consulter.

PAGES.

§ 1 ^{er} . Service international	B, 5
§ 2. Service intérieur	B, 5

II.

STATISTIQUES 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, 6	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.

Annexes à consulter.

A. Mandats et bons de poste.

II et III	»	§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur)	B, 7
II et III	»	§ 2. Bons de poste	B, 7
II et III	»	§ 3. Mandats (service international)	B, 7

B. Effets de commerce.

II et III de la partie B.	»	§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8
II et III	»	§ 2. Encaissement	B, 8

C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis. B, 8*D. Quittances (service intérieur)* B, 8*E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger* B, 9*F. Abonnements aux journaux.* B, 9*G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances* B, 9*H. Permis de pêche* B, 11*I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés* B, 11*J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse* B, 11

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES B, 11

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 12
§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

PERSONNEL B, 13

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	B, 15
§ 2. Dépense.	B, 15

ANNEXES DE LA PARTIE B

N ^o 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1905	B, 16
» II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Comparaison des années 1905 et 1902.	B, 18
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1905 et 1902	B, 20
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1905 et 1902	B, 22
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1905 et 1902	B, 22
» VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1905 et 1902	B, 24

PARTIE C.**TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.****CHAPITRE 1^{er}.****TÉLÉGRAPHES.****I.****RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

Relations internationales.	C, 3
Relations internes	C, 4

II.**STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.****§ 1^{er}. Télégrammes privés :**

a. Services réunis	C, 5
b. Service intérieur.	C, 5
c. Service international	C, 6

§ 2. Télégrammes de service C, 6**III.****BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.**

§ 1 ^{er} . Bureaux.	C, 7
§ 2. Développement du réseau	C, 8
§ 3. Appareils en service	C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882)	C, 9

IV.**PERSONNEL (télégraphes et téléphones) . . . C, 9****V.****RÉSULTATS FINANCIERS.**

§ 1 ^{er} . Recettes	C, 10
§ 2. Dépenses	C, 14

CHAPITRE II.**TÉLÉPHONES.****RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

A. Téléphonie locale	C, 14
B. Téléphonie à grande distance interne	C, 14
C. Téléphonie internationale	C, 15
Bureaux centraux téléphoniques	C, 19

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° 1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1902 et 1903	C, 24
» II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1903 et 1902. . .	C, 25
» III. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges pendant les exercices 1903 et 1902	C, 50

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel.	D, 3
§ 2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

Annexes à consulter		
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, 6
II »	§ 4. Pilotage.	D, 7
II »	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7
II »	§ 6. Police maritime	D, 7

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 mouses.	D, 8
II »	§ 4. Sauvetage	D, 9

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Recettes	D, 9
II »	§ 2. Dépenses	D, 9

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

	PAGES.
N° I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1903 et 1902 . .	D, 40
» II. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1903 et 1902 . .	D, 44
