

(I)

(N^o 18.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION DE 1905-1906

CHEMINS DE FER
POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES
ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1904

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

—
1905

(11)

(11)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État pendant l'année 1904.

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.

(VII)

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 1904, est de 4,037 kilomètres, savoir :

1 ^o	1,623	kilomètres construits et parachevés à charge du Trésor ;
2 ^o	2,130	— rachetés à des concessionnaires ;
3 ^o	244	— appartenant à des concessionnaires et exploités par l'État, moyennant redevance fixe ou parts de recettes ;
4 ^o	29	— de sections empruntées en transit, et
5 ^o	11	— exploités en commun avec des sociétés.

total égal 4,037 kilomètres. (annexe XVIII.)

Les dépenses de premier établissement s'élèvent
au 31 décembre 1904, à fr. 2,252,550,688 82
Ces dépenses s'élevaient au 31 décembre 1903, à 2,161,245,528 48

L'augmentation pendant l'exercice 1904 a été de fr. 71,305,160 54

Elle se répartit comme suit (voir annexe XIV) :

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1903.	1904.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Construction et parachèvement des 1,623 kil. de lignes faisant l'objet du 1 ^o ci-dessus et de lignes nouvelles et travaux en cours d'exécution (Voir p. 15)	667,148,019.51	695,688,514.57	28,540,295.06
Rachat et parachèvement des 2,130 kilom. des lignes reprises sous le 2 ^o	867,555 019.50	876,045,965.72	8,512,946.22
Parachèvement des 244 kilomètres rattachés au 3 ^o	8,724 595.42	9,075,281.11	548,685 69
Matériel de traction } commandé par l'Etat et de transport, etc. } racheté aux compagnies	452,590,681.97 90,895,920.61	464,249,992.76 90,895,920.61	51,659,507.79 "
Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.)	55,201,186.45	54,708,877.03	1,597,690 60
Études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	14,725,966.69	15,565,878.40	659.911.80
Intérêts intercalaires pendant la durée des travaux	20,420,126.55	28,432,449.55	2,000,523.18
TOTAUX Fr.	2,161,245,528.48	2,252,550,688 82	71,305,160 54

Voici, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 71,308,160 34 renseignée d'autre part :

<i>I. Lignes nouvelles en cours de construction :</i>		
Section d'Evrehailles-Bauche à Yvoir fr.	613,497 25	
— de Wilryck à Malines	1,808,741 65	
— Muysen-Schaerbeek-Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael	1,143,103 80	
Section de Florennes à Cerfontaine	344,403 02	
Bertrix vers Muno	330,000 24	
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi)	913,203 71	
Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles	805,375 27	
Bruges à Zeebrugge.	117,621 64	
Couillet à Acoz	8,473 27	
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois	18,525 35	
Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital	346,158 65	
Total. fr.	6,449,103 85	
 <i>II. Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité; excentriques, colonnes hydrauliques, plates- formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.</i>		26,547,526 43
 <i>III. Matériaux acquis en 1904.</i>		4,764,531 01
 <i>IV. Matériel de traction et de transport, machines fixes, gros outillage des ateliers, etc., savoir :</i>		
Locomotives fr.	14,142,918 33	}
Tenders	1,117,971 98	
Voitures	6,942,014 59	
Wagons	8,948,672 37	
Matériel et outillage.	507,730 50	
		31,659,307 79
 <i>V. Règlement définitif du prix de rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt</i>		78,566 08
 <i>VI. Intérêts intercalaires</i>		2,006,323 18
Ensemble. . . . fr.	71,308,160 34	

§ 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. 2,232,530,688 82

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution, ainsi que les intérêts intercalaires y afférents (voir p. 13.) . . . fr. 78,307,703 62

2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe II) fr. 5,568,922 21

83,876,625 85

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,148,674,062 99

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1903 à . . . 2,099,116,837 60

L'augmentation pendant l'exercice 1904 a été de . 49,557,225 39

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

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.	
	1903	1904		
	Francs.	Francs.	Francs.	
Premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'Etat ou pour son compte	617,265,384 06	624,934,751 57	7,669,367 51	
Coût des lignes rachetées et de leur parachèvement	865,457,859 63	872,860,577 99	7,402,718 36	
Parachèvement des lignes appartenant à des concessionnaires et exploitées par l'Etat	8,724,505 42	9,075,281 11	350,775 69	
Matériel de traction et de transport, etc. {	commandé par l'Etat	432,590,684 97	464,249,982 76	31,659,297 79
	racheté aux compagnies	90,895,929 61	90,895,929 61	»
Dépenses des stations de tout le réseau, excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.	53,201,186 43	54,798,877 03	1 597,690 60	
Études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc	14,723,966 69	13,365,878 49	658,088 20	
Intérêts intercalaires courus avant la mise en exploitation des lignes et travaux .	21,623,179 88	22,043,716 64	420,536 76	
Ensemble	2,104,484,786 69	2,154,242,985 20	49,758,198 51	
dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc	5,367,949 09	5 568,922 21	200,075 12	
Reste	2,099,116,837 60	2,148,674,062 99	49,557,225 39	

Si l'on considère que le montant des amortissements directs effectués au 31 décembre 1903 s'élevait à fr. 137,923,003.17, le capital utile, *base des charges financières* pour 1904, est de fr. 2,148,674,062.99 — 137,923,003.17 = fr. 2,010,751,059.82 (annexe VI).

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

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

DÉSIGNATION.	1903.	1904.	Augmentation en 1904.
	Francs	Francs.	Francs.
Recettes brutes (V. p. 34) .	(1) 224,881,912 »	(2) 232,311,767 58	7,432,855 38
Produits divers (ann. XI) .	279.551 51	442.972 72	163,421 41
ENSEMBLE. . .	225,161,463 31	232,757,740 10	7,596.276 79
Dépenses d'exploitation . .	131,234,111 81	158,381,322 03	4,147,210 21
Excédent des recettes sur les dépenses	90,927,351 50	91,376,418 08	3,449,066 58

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES. — ENCAISSE.

Pour établir les ressources dont a disposé le trésor en vue des charges financières du capital utile de premier établissement, il faut déduire de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation, soit fr. 94,376,418 08

a) les parts de recettes remboursées aux sociétés du chef des lignes concédées dont l'État a affermé l'exploitation, moyennant 50 p. c. des produits bruts (ann. IV).	fr. 5,033,622 07
b) le loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale (ann. IV).	219,600 »
Ensemble (ann. VIII, col. 3) . fr.	<u>5,253,222 07</u>

Il est donc resté libre pour les charges financières . fr.	89,121,196 01
et celles-ci s'élevant pour 1904 à (ann. VIII, col. 11). fr.	68,742.802 92
l'on constate, en fin de compte, que l'exercice a été clôturé par un <i>boni</i> de (ann. VIII, col. 13) fr.	20,378,393 09
qui, ajouté aux soldes actifs accumulés des exercices antérieurs s'élevant fin 1903 à fr.	<u>144,437,340 04</u>
porte l'avoir du chemin de fer, libre de toute charge quelconque, non compris les intérêts réciproques, à fr.	164,815,733 13

§ 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. (Voir ann. I.)

(1) *Moniteur belge* du 12 juin 1904.

(2) *Ibid.* 18 juin 1903.

Actif.

Le *capital utile*, tel qu'il est renseigné au paragraphe 2 ci-dessus et justifié par l'annexe XIV, comprend :

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

Au 31 décembre 1903. fr. 1,575,650,225 02	}	1,595,528,140 62	
Pour l'exercice 1904. 17,897,917 60			
2° Matériel de traction et de transport.			
Au 31 décembre 1903. fr. 525,486,614 58	}	555,145,922 57	} 2,148,674,062 99
Pour l'exercice 1904 51,659,307 79			

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886. (Voir C. R. 1897, an. VIII.) fr. 11,090,458 79

Approvisionnements en dépôt (annexes XXII et XXXII) :

Au 31 décembre 1903. fr. 42,294,475 57	}	2,516,524 79	
Augmentation en 1904 de			
par suite de variation dans les quantités et les prix.			
			} 44,810,998 56

Recettes brutes encaissées :

a) par l'exploitation (annexe XII) :			
Jusqu'au 31 décembre 1903. fr. 5,218,458,555 13	}	5,450,755,502 55	
Pour l'exercice 1904 (v. p. 4) 252,314,767 58			
b) par l'administration des domaines, au profit du compte de l'exploitation :			
Jusqu'au 31 décembre 1903. fr. 6,102,275 08	}	6,545,247 80	} 5,457,298,550 33
Pour l'exercice 1904 (ann. XI) 442,972 72			

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 :

Jusqu'au 31 décembre 1903, fr. 58,575,374 76	}	59,991,024 05	
Pour l'exercice 1904 1,415,646 27			
<i>Intérêts des soldes actifs accumulés, toutes dépenses et charges réglées :</i>			
Jusqu'au 31 décembre 1903, fr. 199,014,638 87	}	210,240,660 99	} (1) 250,231,682 02
Pour l'exercice 1904 11,226,022 12			

Total de l'actif . . . fr. 7,912,105,752 49

(1) En déduisant de ce montant les intérêts passifs s'élevant à fr. 7,905,444-58, on obtient en balance la somme de fr. 242,526,257-44 figurant à l'annexe IX, col. 6, 7 et 8.

Passif.

AMORTISSEMENT des capitaux utiles de premier établissement engagés dans l'exploitation depuis 1833 jusque fin 1904 (ann. VII et VIII) fr. 147,086,632 67

Capital restant à amortir. fr. 2,001,587,430 32

Montant égal au CAPITAL UTILE fr. 2,148,674,062 99

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

Jusqu'au 31 décembre 1903 fr. 1,740,895,591 39 }
 En 1904. 68,742,802 92 } **1,809,638,494 31**

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

Jusqu'au 31 décembre 1903, fr. 224,090,920 93 }
 Pour l'exercice 1904 (ann. IV). 3,033,622 07 } 229,126,545 » }

Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1883 (1) 1,659,518 57 } **243,828,200 40**

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

Jusqu'au 31 décembre 1903, fr. 12,842,538 85 }
 Pour l'exercice 1904 (ann. IV) 219,600 » } **13,062,138 85**

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1903. fr. 3,100,653,100 47 }
 Pour l'exercice 1904 (annexe V) 138,381,522 02 } **3,239,016,422 49**

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. 606,795 19 }

 2° Pour liquidation au profit des sociétés des parts de recettes et de loyer :
 Jusqu'au 31 décembre 1903, fr. 2,649,019 50 }
 Pour l'exercice 1904 (ann. IV) . . 78,828 33 } 2,727,847 83 } **7,905,444 58**

 3° Des soldes passifs accumulés. fr. 4,370,803 56 }

Total du passif fr. 7,449,062,324 77

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

D'autre part. . . fr. 7,449,062,324 77

Balance.

A. Prélèvements imputés sur les budgets de l'exploitation :		
1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886 (voir à l'actif). fr.	11,090,438 79	}
2° pour approvisionnements en dépôt :		
Au 31 décembre 1903 . fr.	42,294,473 57	
Augmentation en 1904	2,316,324 79	
	44,810,998 56	
B. Soldes actifs accumulés (annexe VIII) :		220,717,170 28
Encaisse libre :		
Au 31 décembre 1903 . fr.	144,437,340 04	}
Augmentation en 1904	20,578,395 09	
	164,815,735 13	
C. Solde des intérêts réciproques (ann. IX) :		
Au 31 décembre 1903 fr.	229,765,397 58	}
Augmentation en 1904	12,562,840 06	
	242,326,237 44	
Total égal à l'actif. fr.		7,912,103,752 49

Voici comment se clôturent les soldes en *bénéfice réel* fin 1904, abstraction faite du solde des intérêts en compte-courant qui ne figurent d'ailleurs au bilan que pour mémoire.

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. 5,213,470,549 93
 et les *dépenses* d'exploitation, ainsi que les charges financières, à (3,239,016,422 49 + 1,809,638,194 31) . fr. 5,048,654,616 80

D'où une encaisse de fr.	164,815,733 13
Si, à cette encaisse (col. 15) l'on ajoute :	
les amortissements (col. 10).	147,086,632 67
les approvisionnements en réserve	44,810,998 36
les travaux de premier établissement supportés par les budgets de l'exploitation.	11,090,438 79
	367,803,802 95

Le solde en *bénéfice réel* s'élève à fr. 367,803,802 95

A la fin de l'exercice 1903, le solde s'établissait comme suit (voir page 7 du compte rendu de 1903) :

Encaisse fr.	144,437,340 04	}
Amortissement	137,923,003 17	
Approvisionnements	42,294,473 57	
Travaux de premier établissement	11,090,438 79	
	335,748,253 57	
soit un <i>excédent</i> pour 1904, par rapport à 1903, de . fr.	32,058,547 38	

se justifiant comme suit :

Majoration de l'encaisse libre (voir page 4). fr.	20,578,393 09
Partie du capital amortie en 1904	9,165,629 30
Augmentation de la valeur du stock des approvisionnements	2,516,524 79
Total égal au <i>bénéfice réel</i> de l'exercice . fr.	32,058,547 58

*
* *

Si l'on envisage les deux dernières périodes décennales, on aboutit aux résultats suivants :

	De l'origine à fin 1884	1894	1904
Encaisse. fr.	13,335,872 55	60,566,575 13	164,813,733 15
Amortissement.	37,563,655 34	76,492,960 18	147,086,632 67
Approvisionnements	23,134,151 34	23,326,366 26	44,810,998 36
Travaux de premier éta- blissement supportés par les budgets de l'exploitation.	10,911,951 33	11,090,438 79	11,090,438 79
Totaux, fr.	86,983,630 56	171,476,338 38	367,803,802 93

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE.

Capital utile engagé fin 1903 fr.	2,099,116,837 60
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile en 1904 (voir § 2.) $\frac{49,537,225 39}{2}$ fr.	24,778,612 70
Capital moyen productif. fr.	2,123,895,450 50

Ressources disponibles pour les charges financières (voir § 4) fr.	89,121,196 01
Revenu pour 1904	4.20 p. c.
Revenu de 1903	4.15 p. c.

§ 7. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation d'un exercice, se présente pour l'année 1904 comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation fr.	232,514,767 38
Produits divers fr.	442,972 72
Ensemble. fr.	232,757,740 10
Dépenses d'exploitation. fr.	158,381,322 02

Le coefficient pour 1904 est donc de 59.43 p. c.; il était de 59.62 p. c. en 1903. Pour les années antérieures, voir l'annexe VIII, col. 17.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

EXERCICE 1904 COMPARÉ A CELUI DE 1903.

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 1904 et 1903 :

		1904.	1903
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	57,653 53	55,553 65
	Dépenses d'exploitation	34,306 94	33,145 72
	Recettes nettes	23,348 59	22,407 93
Par train-kilomètre.	Recettes brutes fr.	3,5509	3,5010
	Dépenses d'exploitation	2,1129	2,0889
	Recettes nettes	1,4380	1,4121
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3,1187	3,1233
	Dépenses d'exploitation	1,8563	1,8835
	Recettes nettes	1,2624	1,2398

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

		1904	1903
Parcours kilométrique des trains (1)	de voyageurs	37,738,968	36,973,993
	de marchandises	27,809,238	27,339,098
Parcours moyen des trains	de voyageurs	36 kil.	35 kil.
	de marchandises	41 kil.	41 kil.
Produit par train-kilomètre	de voyageurs fr.	2,2133	2,2007
	de marchandises	5,3503	5,2494

PÉRIODE QUINQUENNALE 1900-1904 ET DERNIÈRE ANNÉE DE LA PÉRIODE PRÉCÉDENTE. — Afin de faciliter les comparaisons sans devoir recourir aux différents comptes rendus, il a paru utile de grouper les principaux résultats dans des tableaux distincts par grande branche de service, savoir :

- Voies et travaux, annexe n° XV.
- Traction et matériel, — n° XVI.
- Exploitation et recettes, — n° XVII.

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

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.	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Service général.	155	157	15	15	101	105	»	»
Voies et Travaux	774	760	2	2	14,757	14,655	4,259	2,889
Traction et Matériel	828	855	106	105	27,205	26,280	»	»
Exploitation	6,591	6,476	2,024	1,969	7,561	7,471	2	40
Perception des recettes et contrôle	855	857	68	69	86	89	»	»
TOTAUX.	9,185	9,065	2,275	2,218	49,690	48,598	4,261	2,629

Ensemble en 1904 65,409
 Ensemble en 1905 62,508
 Augmentation 2,901

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1904, comparées aux résultats de l'exercice précédent :

	1904.	1903.
Les contributions statutaires des affiliés, les subsides de l'État, les intérêts des capitaux, etc., ont produit. . fr.	3,938,663 72	3,665,927 14
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . .	4,097,762 05	3,697,142 24
D'où un excédent de dépenses sur les recettes, de fr.	159,098 33	51,215 10
En déduisant l'excédent de dépenses ci-dessus de l'avoir en fonds publics au 1 ^{er} janvier, s'élevant à . . . fr.	15,499,479 63	15,530,694 73
augmenté des capitaux représentatifs :		
1 ^o des annuités à payer par l'État jusqu'en 1957, du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées et du paiement, à charge de la caisse, des pensions allouées par les compagnies;	3,985,593 »	4.040,821 »
2 ^o de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés, pour la validation des services dans le passé		
A reporter. . fr.	19,485,072 63	19,571,515 73

A
 (11)

	1903.	1904.
Report. . . fr.	19,485,072 63	19,571,515 73
3° de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils	677,489 »	697,933 »
	fr. 20,162,561 63	20,269,448 73
	— 159,098 53	— 31,215 10
l'avoir au 31 décembre était de . fr.	20,003,463 50	20,238,233 63

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

	1904.	1903.
<i>A.</i> Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants. fr.	26,113,850 88	23,290,569 22
<i>B.</i> Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit .	34,201 25	39,619 67
<i>C.</i> 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	53,023 »	71,100 »
auxquelles il y a lieu d'ajouter le solde du compte courant du Trésor public au 31 décembre	309,408 77	471,781 54
	Fr. 26,512,485 88	23,573,070 43
L'avoir constaté ci-dessus n'étant que de fr.	20,003,463 50	20,238,233 63
la dotation des pensions et secours annuels présente un excédent de charges de fr.	6,509,022 58	3,334,836 80

(L'effectif ouvrier affilié à la Caisse a été, en 1904, de 56,254 ⁽¹⁾).

(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 1903 était de 53,498.

Le compte de dépenses s'établit comme il suit :

	NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.		
	1904	1903	1904	1903	
Pensions	Ouvriers	3,075	2,685	4,432,748 97	4,233,551 61
	Veuves	3,375	3,301	4,154,652 28	4,074,111 85
	Orphelins.	472	168	28,458 94	27,046 61
	Ascendants.	30	35	2.700 20	4,003 50
Secours annuels	Ouvriers	15	15	4,434 90	2,034 50
	Veuves.	180	188	27,479 85	25,654 25
	Orphelins.	9	14	739 20	4,406 93
Secours temporaires aux ouvriers			915,090 09	785,424 07	
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.			597,686 54	510,732 32	
Frais de funérailles			46,831 »	48,387 »	
Bonification d'intérêts et frais généraux			3,717 96	6,273 49	
Parts de deux ouvriers dans la dotation constituée par la compagnie d'Anvers à Gand (intérêts compris).			19,522 45	8,772 08	
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 40. fr.			4,097,762 05	3,697,442 24	

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 1904 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Dinant à Yvoir (en communauté avec le Nord-Belge) et raccordement d'Anhéc vers Yvoir fr.		1,141,468 12
Section d'Evrehailles-Bauche à Yvoir.		1,138,006 09
— Wilryck à Malines		4,850,000 »
— Muysen-Schaerbeck-Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael.		8,273,237 66
Section de Florennes à Cerfontaine		530,486 70
Ligne de Bertrix vers Muno.		2,864,050 »
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.		1,664,963 69
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles		3,030,732 83
Bruges à Zéebrugge		382,246 »
Couillet à Acoz.		12,830 82
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.		26,882 90
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1904		4,587,187 59
Ensemble. . . fr.		30,302,072 40
Intérêts intercalaires.		2,928,364 47
Dépense totale au 31 décembre 1904.		33,230,436 87

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1904 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Extension des gares d'Anvers et dépendances . . fr.		7,224,259 83
Travaux d'art		1,453,966 57
Bâtiments divers		628,297 69
Aménagement de stations.		16,146,143 58
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.		413,103 35
Extension et amélioration des voies, etc		3,451,416 18
Gare maritime de Bruxelles.		12,297,711 13
fr.		41,616,898 35
Intérêts intercalaires.		3,460,368 42
Total. . . fr.		45,077,266 75
Ensemble des deux paragraphes.		78,507,703 62

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 608,637-71 en 1904 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 1904(1).

		MÈTRES COURANTS :		
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites	directement par l'État	689,018	216,400	905,418
	à forfait pour compte de l'État.	80,340	636,992	717,332
Lignes rachetées par l'État.		840,172	1,290,143	2,130,315
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.		1,609,530	2,443,535	3,753,065
(**) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer.		160,815	83,751	244,266
Sections appartenant à des compagnies :	exploitées en commun avec l'État	6,114	4,846	10,960
	empruntées en transit par l'État	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XVIII) (2)		1,777,159	2,259,882	4,037,041

Dans l'ensemble, 173^{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 5,814^{km}. 200

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 3,108^{km}. 776

l'étendue totale, en voies simples, est de 8,922^{km}. 976

(1) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 1.52 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIX pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser, et par l'existence de joints entre les rails.

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

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1904.

La longueur effective du réseau, fin 1903, était de	4,054 ^{km} .518
A retrancher, par suite de rectifications de mesurages et de doublements de voies	17 ^{km} .477
	4,037 ^{km} .041
Longueur effective au 31 décembre 1904 (annexe XVIII)	4,037 ^{km} .041

Aucune ligne nouvelle n'ayant été livrée à l'exploitation dans le courant de l'année 1904, la longueur moyenne des lignes exploitées par l'Etat est donc égale à la longueur effective.

§ 3. — RAILS.

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

<i>Acier.</i>	1904.	1903.
Voies principales.	11,203,240	11,086,471
— accessoires	5,976,984	3,673,769
	15,180,224	14,760,240
<i>Fer.</i>		
Voies principales.	153,181	218,592
— accessoires	1,863,292	1,899,783
	2,020,473	2,118,377
Ensemble.	17,200,697	16,878,617

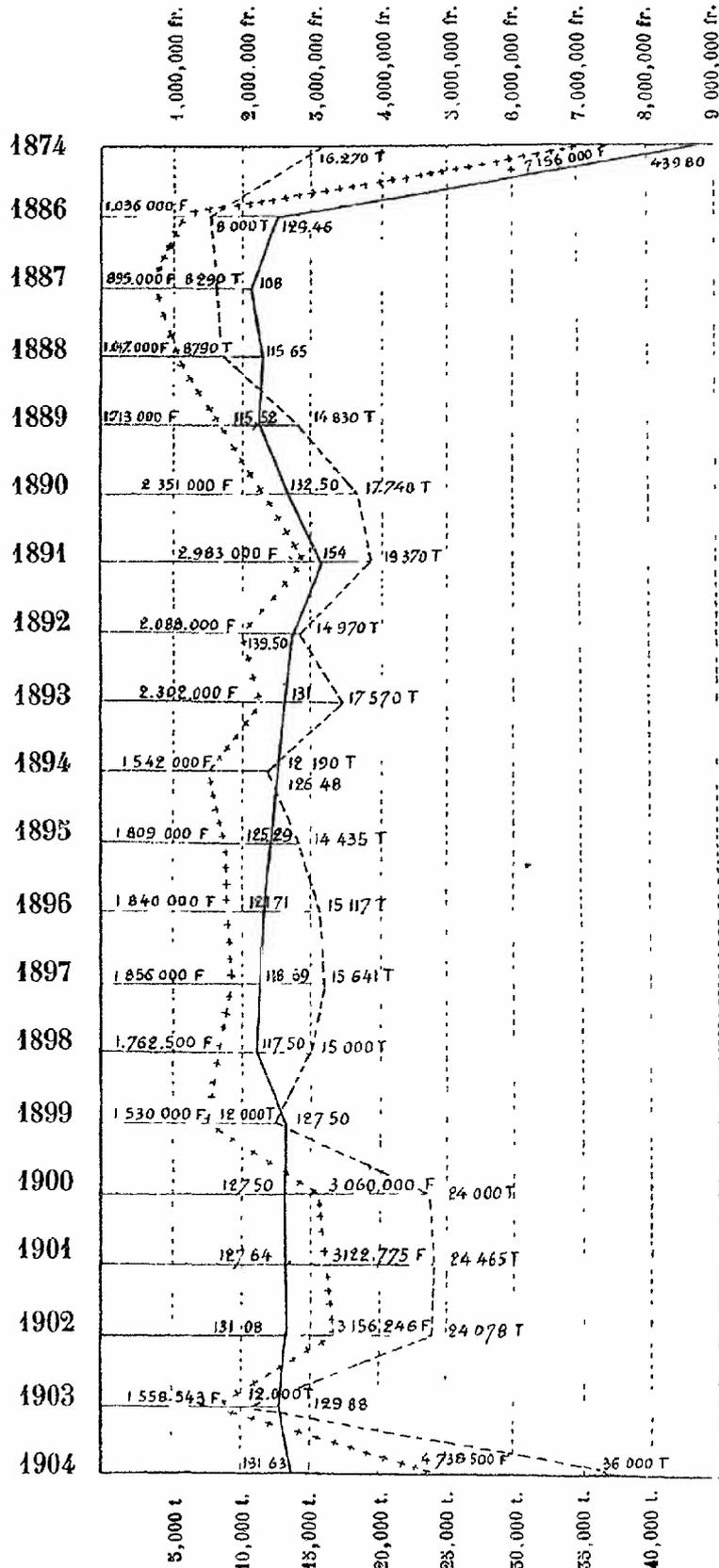
Les 11,203,240 mètres de rails d'*acier* représentent 98.63 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 5,976,984 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 88.23 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1904 ont une valeur de fr. 131-63 par tonne; ceux *utilisés* en 1903 revenaient en moyenne à fr. 129-88, soit une augmentation de 1,35 p. c.

A
(16)

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

Quantités totales consommées ----- (Echelle 0=0.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées + + + + + (Echelle 0=0.01 par 1,000,000 francs).
 Prix moyen par tonne ----- (Echelle 0=0.002 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.)

		1904.	1905.
Chêne	voies principales	6,843,029	6,763,438
	— accessoires.	2,577,831	2,469,930
Sapin	voies principales	25,924	29,728
	— accessoires.	206,474	217,645
Hêtre	voies principales	57,284	50,003
	— accessoires	1,859	1,859
Ensemble.		9,712,401	9,552,603

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises, pour 1904, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.84	0.55	(1) 6.39
—	2.00	0.26	0.15	5.10	0.47	5.57
—	2.60	0.21 à 0.24	0.12 à 0.14	5.00	0.47	5.47
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.75	1.56	6.29
—	2.60	0.26	0.13	4.09	1.55	5.42

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1904, était de 175,045 mètres.
 Fin 1903, cette longueur était de 183,450 —
 (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, lettre a.

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1905, avaient coûté en moyenne fr. 6-54, créosotage compris.

§ 6. — SIGNAUX.

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

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

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

	1904.	1905.	Différence en 1904.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.	3,174	3,219 — 45
	par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.	156	150 + 6
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin	719	715 + 4
	par une cabine Saxby	154	155 + 1
C. — Ouverts et non surveillés	2,006	2,010 — 4	
Totaux.	6,189	6,227	— 38

Les 3,174 passages à niveau existant fin 1904 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,142 personnes dont 1,889 hommes et 2,253 femmes; 530 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 2 millions 819,438-97 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

69 pendant	12 heures.	347 pendant	17 heures.
32 —	13 —	341 —	18 —
362 —	14 —	184 —	19 —
311 —	15 —	95 —	20 —
601 —	16 —	832 —	24 —

Aucun passage à niveau n'a été établi en 1904. Il en a été supprimé 38 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 :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Totaux.
Au 1 ^{er} janvier 1904.	1,132	79	1,211
Livrés à l'exploitation pendant l'année	26	*	26
Situés sur lignes reprises : régularisés ou à régulariser	9	2	11
	1,167	81	1,248
Supprimés en 1904.	2	1	3
Situation au 31 décembre 1904	1,165	80	1,245

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

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

	1904	1903
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	96	93
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	86	85
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1904.

Il existait au 31 décembre 1904, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 15,896,768 francs, savoir (annexe XXII) :

Rails en acier	fr. 5,119,164	»
Rails en fer.	1,005,140	»
Accessoires de rails	3,187,406	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques	2,376,193	»
Billes et bois spéciaux	4,184,161	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc.	2,122,662	»
Total	fr. 15,992,726	»
dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer	93,958	»
Reste	fr. 15,896,768	»

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 1904 et 1903 se résume comme suit :

	1904.	1903.
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	3,222	3,128
Tenders indépendants	2,170	2,105
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	8,637	8,539
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	69,900	67,859

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 1904 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	Voitures automotrices.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (2)	marchan- dises.
Effectif au 31 décembre 1903.	3,088	2,478	40	8,455	67,859
Faits accomplis en 1904. {	75	85	4	418	690
Mise hors d'usage.					
Reste	3,013	2,393	36	8,337	67,169
Renouvellement (budget ordinaire) . .	»	»	»	»	»
Extension (budget extraordinaire) . .	473	185	»	225	2,731
Effectif de fin 1904	3,486	2,578	36	8,562	69,900
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	3,436	2,948	67	9,089	72,074
On trouve les différences suivantes : Retard	250	370	31	527	2,174

Il restait à fournir au 31 décembre 1904 :

1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire) . . .	199	225	»	402	293
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) . .	»	»	»	»	»

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 démolí auquel il est substitué.

Ainsi, pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1904, à 7,489 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 55,436 tonnes de chargement. A raison du nombre moyen de 46 places par voiture et de la capacité moyenne de 12 r 22 par wagon, cette avance équivaut à 163 voitures à voyageurs et à 4,336 wagons à marchandises (3).

Pour les wagons spéciaux, l'arriéré estimé en essieux est de 98.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 1,703,764 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

§ 5. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1903, 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).

(3) Une erreur de calcul s'est glissée dans l'établissement de la situation en tonnes au 1^{er} janvier 1901. L'avance, à cette date, devait être de 44,825 tonnes en plus. Cette erreur s'est reproduite aux comptes rendus suivants. Les chiffres rectifiés de celui de l'année 1903 devenaient ainsi : 62,076 tonnes de chargement comme avance en renouvellement, ce qui correspondait à 5,147 wagons, calculés à la capacité moyenne de 12 r 06.

liers, agréés par l'État et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à 974
 En 1904, il en a été agréé 67 et 15 ont été retirés du service 52

L'effectif au 31 décembre 1904 est donc de 1,026

se répartissant comme suit :

- 928 wagons-citernes ;
- 21 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 57 wagons à haussertes ;
- 1 truck pour chargement de masses indivisibles ;
- 2 wagons plats dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour transport de pierres de taille ;
- 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 :

	1904.		1905.
Remorquant des trains de voyageurs(1)	39,917,839 kil.		38.600,133 kil.
— — de marchandises	55,122,165 »		53,804,557 »
— — de route	551,620 »		454,059 »
Circulant à vide	5,524,055 »		5,393,783 »
Faisant des manœuvres.	15,764,667 »		15,120,333 »
Ensemble (1).	96,880,324 »		93,352.865 »

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

Remorquant des trains de voyageurs	375,255 kil.	354,245 kil.
— — de marchandises	49,111 »	49.113 »
Circulant à vide	52,234 »	44,646 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble	476,580 »	448.004 »

(1) Non compris 1,092 kilomètres en 1904 et 9,236 kilomètres en 1905 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 451,827 kilomètres en 1904 et 452,581 kilomètres en 1905 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 1904.	En 1905.		
Nombre annuel des trains de l'État	}	de voyageurs (1)	1,008,814	989,659	
		de marchandises	679,314	665,290	
		de route	52,606	26,073	
		Ensemble.	4,720,728	4,679,022	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	}	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. { trains lourds.	32,205,490	31,280,660
			trains légers (2).	4,705,524	4,877,271
		marchandises	27,760,354	27,290,162	
		PARCOURS PRODUCTIFS (2).	64,671,448	63,448,095	
		Pour le service de la route.	548,543	429,969	
		b) sur les lignes étrangères.	voyageurs	718,195	600,571
marchandises	291,952		278,119		
Parcours total des trains de l'État (2)		66,229,818	64,736,752		
Parcours kilomé- triques des trains étrangers	}	c) sur le réseau de l'État.	voyageurs	375,255	354,245
			marchandises	48,904	48,956
		PARCOURS PRODUCTIFS	424,159	405,181	
Résumé	}	PARCOURS PRODUCT. P. L'ÉTAT	voyageurs (2)	57,286,049	56,512,176
			marchandises	27,809,238	27,559,098
		Autres parcours.	1,558,670	1,508,659	
		TOTAL GÉNÉRAL (2)	66,653,957	65,159,953	

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1904.	En 1905.	Différences en plus pour 1904.	
				Nombre.	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,467,474	1,408,005	59,471	4.22 %
	Autres marchan ^{dises}	3,416,555	3,527,426	89,129	2.68 %
Transports en service.	Divers	448,314	323,582	124,732	38.55 %
	Combustibles	138,631	132,100	6,531	4.94 %
ENSEMBLE.		5,470,974	5,191,111	279,863	5.39 %

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

(2) Non compris 1,092 kilomètres en 1904 et 9,256 kilomètres en 1905 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 451,827 kilomètres en 1904 et 452,581 kilomètres en 1905 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 1904.	En 1905.
En ne tenant compte que des wagons employés	} en service intérieur	2 j 95
	} en services mixtes et internationaux.	6 j 07
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation, ainsi que les wagons à freins lestés.	} en service intérieur	5 j 12
	} en services mixtes et internationaux.	6 j 51

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1904 et 1905 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 1904 de fr. 12.36 et en 1905 de fr. 12.54.

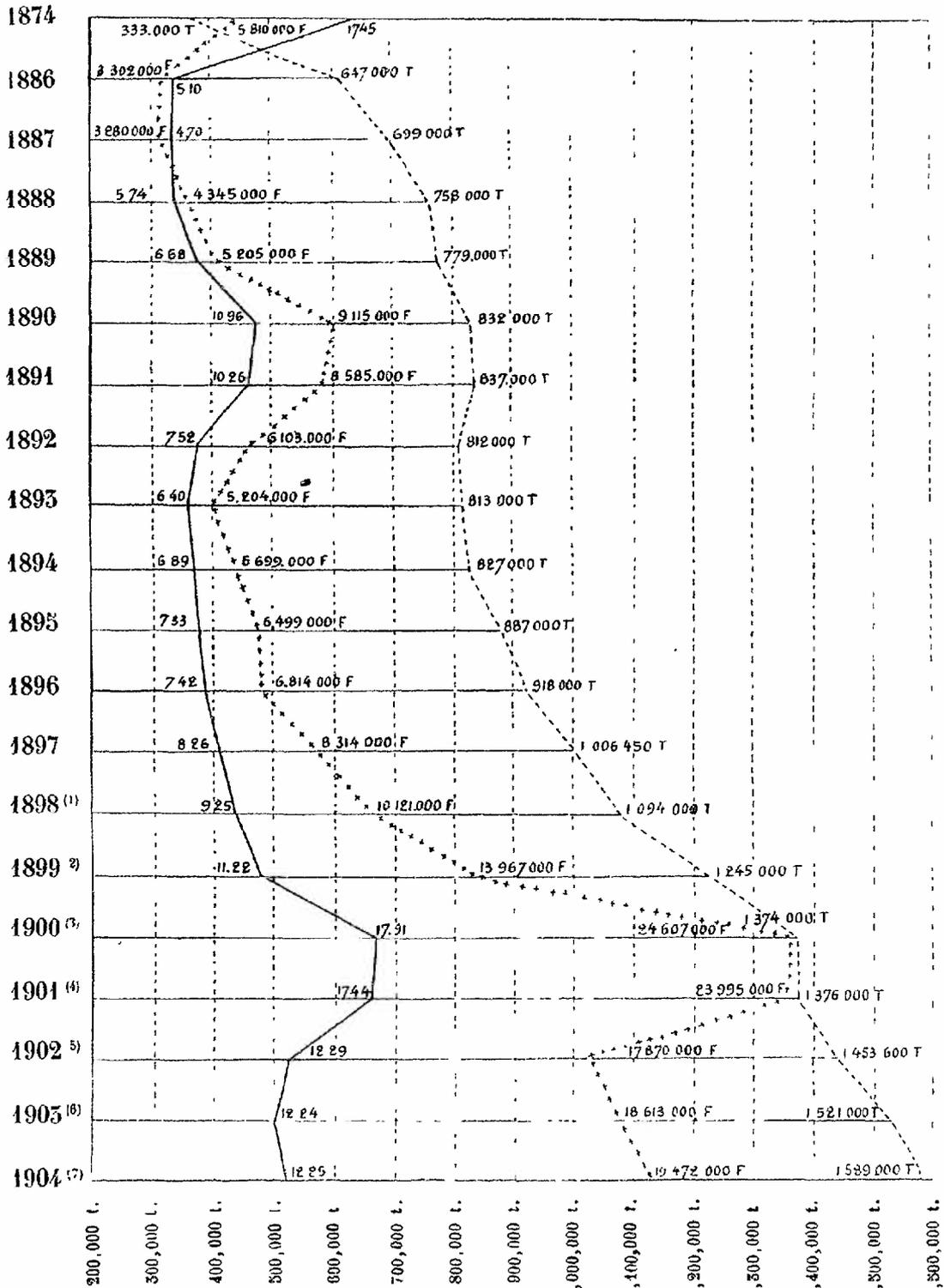
§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

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 1904, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

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

Combustible.

Quantités consommées --- (Echelle 0=01 par 100,000 tonnes.)
 Sommes dépenses ++++++ (--- 0=005 par 1,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne ----- (--- 0=0025 par franc.)



Pour les années antérieures à 1886, voir les comptes rendus de 1881, page 59, et de 1885, page 35.

(1) Y compris 208 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 3,300 francs.

(2)	3,900	75,300
(3)	20,472	614,000
(4)	67,738	1,689,600
(5)	110,600	2,042,600
(6)	152,219	2,817,600
(7)	205,175	3,592,600

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 1904.	En 1903.	
Par train-kilomètre	Quantité	21 ^k .93	21 ^k .61
	Valeur	0 ^f .267	0 ^f .262
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	19 ^k .21	19 ^k .21
	Valeur	0 ^f .254	0 ^f .253
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	14 ^k .99	14 ^k .99
	Valeur	0 ^f .182	0 ^f .182

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Électricité. — L'éclairage électrique des stations, ateliers, etc., comportait, fin 1904, cinquante installations comprenant 8,730 foyers, dont 6,452 lampes à incandescence et 2,278 lampes à arc, soit 1,338 foyers de plus qu'il n'en existait fin 1903. (Voir détail annexe XXX.)

En 1904, quatre nouvelles installations ont été établies, à Sottegem, Bruxelles (Ouest), Marchienne-au-Pont et l'atelier central de Namur.

L'éclairage électrique des trains, d'après le système Stone, comporte 17,252 lampes à incandescence.

Gaz. — Ce mode d'éclairage a été étendu dans 54 stations à raison de 845 becs (Auer et ordinaires); d'autre part, 1,625 brûleurs ont été supprimés dans différentes installations.

Le nombre total de nos becs à gaz, qui était de 26,426 fin 1903, se chiffre, au 31 décembre 1904, à 25,646 unités.

Ces brûleurs ont consommé 5,278,050 mètres cubes de gaz pendant l'exercice 1904; la dépense s'est élevée à fr. 628,685.18 soit fr. 0.119 par mètre cube. (Voir annexe XXX.)

Quant à l'éclairage de 478 trains *au gaz riche*, il a nécessité une dépense de 279,092 francs, soit de fr. 0.254 par mètre cube. (Voir annexe XXXI.)

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 155 stations : 844 lampes ont été installées, dont 725 en extension et 121 en remplacement d'appareils ordinaires.

207 lampes ordinaires ont été placées, en extension, dans 42 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 1904.		En 1903.	
	Quantités	Valeurs.	Quantités	Valeurs.
Pétrole	7,006,426 litres.	F. 556,987 02	6,687,173 litres.	F. 662,030 15
Huile de colza épurée.	667,209 kilogr.	323,816 54	684,252 kilogr.	568,558 15
Torches-falots	9,233 pièces.	2,954 56	6,751 pièces.	2,086 61
Ensemble.		F. 883,758 12		F. 1,032,654 87

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.

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1904, il existait 45,624 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,125 calorifères de voitures de trains légers, soit 1,160 chaufferettes de plus et 79 calorifères de moins qu'en 1903.

§ 13. — GRAISSAGE.

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

		En 1904.		En 1903.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	3,638,097	584,549,15	3,207,206	516,972 69
	Suif et graisses.	220,247	140,831,74	224,052	180,160 24
	Totaux.	3,858,344	725,383,89	3,431,258	697,132 90
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 477,676	119,233,78	(2) 480,253	122,546 79
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	173,672	50,958,48	234,966	83,478 35
	Suif et graisses.	15,743	8,730,22	14,489	9,894 28
	Totaux.	189,415	59,688,70	249,455	93,369 66
Ensemble.		4,525,435	904,306 37	4,160,966	913,049 35
Soit pour 1904		+ 364,469	- 8,742 98		

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

(1) Non compris 88,411 kilogrammes d'huile de rempli.
 (2) — 82,845 — — —

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

Locomotives. — Afin de leur permettre de réaliser une plus grande vitesse sur palier et sur les faibles inclinaisons, l'administration a porté de 4^m.60 à 4^m.70 le diamètre des roues motrices des 20 locomotives type 35, commandées en 1904.

L'administration a mis en construction 50 locomotives Compound à 4 cylindres, 6 roues couplées de 4^m.80 et bogie à l'avant, plus particulièrement destinées à la remorque des trains directs de voyageurs à marche accélérée, des trains de voyageurs de banlieue et des trains de marchandises rapides.

D'autre part, la charge et la vitesse des trains express étant en augmentation continue, l'administration a commandé, au début de 1904, 2 locomotives Compound « Atlantic », à 4 cylindres et à 4 roues couplées de 4^m.98, ainsi que 4 locomotives express à 6 roues de 4^m.98 avec bogie, dont 2 sont à 4 cylindres Compound et 2 autres à 4 cylindres égaux, pour être comparées aux précédentes.

Les premiers résultats favorables obtenus par l'application de la surchauffe aux locomotives ont décidé l'administration à installer des surchauffeurs sur 37 machines en construction, choisies plus particulièrement parmi les types nouveaux.

Les surchauffeurs sont, ou du système Schmidt, — les appareils de surchauffe étant logés dans les tubes à fumée élargis, — ou d'un système étudié par la Société Cockerill.

Les surchauffeurs des Compound sont combinés de manière à surchauffer la vapeur des cylindres H. P. et des cylindres B. P.

Voitures. — L'étude a été faite d'une voiture de 3^e classe d'un type nouveau, pouvant être transformée, en cas de guerre, pour le transport de blessés militaires.

En vue de diminuer le poids par place des voitures, il a été étudié plusieurs types nouveaux de voitures à bogies et à 3 essieux, qui figurent à l'Exposition de Liège et qui, après cette exposition, seront mis en service à titre d'essai.

Wagons. — L'administration a commandé :

100 wagons à charbon, à 2 essieux, de 20 tonnes, avec frein à vis, construits en acier embouti en vue de réduire la tare de ces wagons ;

7 wagons plats à bogies, de 35 tonnes, de 12^m.200 de long, pour le transport de grosses pièces, notamment de chaudières ;

1 wagon plat à bogies, de 35 tonnes, de 18^m.500 de long, pour le chargement de rails de grande longueur ;

2 wagons à bogies de 35 tonnes, à plate-forme surbaissée, spécialement destinés au transport de grandes pièces de machines et de chaudières de dimensions exceptionnelles.

Éclairage. — Des plaques vitrauphaniques portant le nom de station sont placées à titre d'essai sur les vitres de réverbères des gares de Louvain, Ottignies, Landen, Hautpré et Denderleeuw.

L'essai de brûleurs à gaz à incandescence pour voitures a également été entrepris sur un train circulant entre Bruxelles et Quiévrain.

Électricité. — Au 31 décembre 1904, l'administration disposait de 1,071 voitures (dont une voiture-poste), équipées à l'éclairage électrique système Stone, soit 61 de plus qu'en 1903. Le nombre de lampes installées dans ces voitures est de 17,252.

D'autres systèmes d'éclairage électrique des trains (Vicarino, Kull, Série-parallèle) font l'objet d'expériences.

Des types de moteurs électriques, spécialement étudiés pour l'administration des chemins de fer, sont imposés pour les fournitures à effectuer à cette administration, afin de placer les soumissionnaires dans des conditions identiques de concurrence et d'écarter les appareils de construction médiocre dont l'entretien est souvent très onéreux.

Un appareil à virer les plates-formes, mû électriquement, a été installé à la remise d'Anvers-Nord dans le courant de 1904; cet appareil fonctionne convenablement et nous donne satisfaction. Deux appareils de l'espèce ont été commandés pour la gare de Schaerbeek et pour la remise susdite on doit nous livrer une grue électrique destinée au déchargement des wagons de charbons et au chargement des locomotives.



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 1904.	RECETTES		Différences pour 1904.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
			en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.		

a) Billets simples.

	NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1904.	RECETTES		Différences pour 1904.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
	en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.	en 1904.	en 1903.
1 ^{re} classe (1).	210,367	209,542	+ 825	1,726,405 85	1,695,213 44	+ 31,192 41	87.11	85.83	8.207	8.090
2 ^e —	1,895,380	1,920,291	- 24,911	5,537,619 67	5,730,836 35	- 193,216 68	44.37	45.31	2.022	2.984
3 ^e —	12,281,859	12,361,443	- 79,584	9,492,162 48	9,608,724 60	- 116,562 32	19.93	20.06	0.773	0.777
Totaux et moyennes.	14,387,606	14,491,276	- 103,670	16,756,188	17,034,774 59	- 278,586 39	24.13	24.36	1.164	1.176

b) Billets aller et retour.

	NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1904.	RECETTES		Différences pour 1904.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
	en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.	en 1904.	en 1903.
1 ^{re} classe (1).	353,504	325,800	+ 27,704	1,666,940 80	1,567,917 21	+ 99,023 59	62.60	63.87	4.715	4.813
2 ^e —	5,676,576	5,854,835	- 178,259	8,628,644 68	8,595,782 31	+ 32,862 35	29.32	29.33	1.520	1.520
3 ^e —	38,709,590	37,852,282	+ 857,308	22,598,072 65	21,898,615 80	+ 699,456 85	19.15	19.00	0.584	0.579
Totaux et moyennes.	44,739,670	43,812,917	+ 926,753	32,893,658 11	32,060,315 32	+ 833,342 79	20.79	20.67	0.735	0.732

c) Ensemble des billets simples et aller et retour.

	NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1904.	RECETTES		Différences pour 1904.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
	en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.	en 1904.	en 1903.
1 ^{re} classe (1).	563,871	535,342	+ 28,529	3,393,346 63	3,263,130 65	+ 130,216	71.75	72.47	6.018	6.095
2 ^e —	7,371,965	7,575,127	- 203,162	14,186,254 33	14,326,618 68	- 140,364 35	33.09	33.38	1.871	1.891
3 ^e —	50,094,479	50,193,735	- 99,256	32,088,235 13	31,505,310 60	+ 582,925 53	19.34	19.26	0.629	0.628
Totaux et moyennes.	58,030,315	58,304,204	- 273,889	49,667,836 11	49,095,059 91	+ 572,776 20	21.60	21.58	0.840	0.842

d) Billets à prix réduits.

	NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1904.	RECETTES		Différences pour 1904.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
	en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.	en 1904.	en 1903.
Militaires, enfants, etc.	13,333	12,389	+ 944	38,550 03	37,838 35	+ 711 68	61.58	65.03	2.891	3.054
Abonnements ordinaires	349,792	297,318	+ 52,474	699,609 24	584,624 88	+ 114,984 36	56.89	57.20	1.972	1.966
Abonnements d'étudiants	23,246	22,338	+ 908	7,512 18	6,831 74	+ 680 44	18.55	18.30	0.313	0.291
Abonnements d'ouvriers	52,981,114	51,450,595	+ 1,530,519	6,433,601 95	6,254,680 65	+ 178,921 30	17.25	17.26	0.121	0.122
Excursions et lacs gardiens	80,877	81,925	- 1,048	189,160 35	189,177 96	- 17 61	53.28	52.92	1.007	1.000
Excursions	71,783	74,325	- 2,542	174,387 51	159,713 27	+ 14,674 24	105.10	92.40	2.429	2.149
Sociétaires	1,534	1,504	+ 30	15,416 90	13,285 20	+ 2,131 70	212.94	186.91	10.050	8.820
Trajet de plaisir	15,506	12,938	+ 2,568	46,876 15	38,037 42	+ 8,838 73	88.16	85.74	3.023	2.940
Voyages circulaires	73,733	69,495	+ 4,238	424,533 71	398,469 29	+ 26,064 42	76.16	75.83	5.758	5.734
Total des billets à prix réduits	75,911,231	73,055,313	+ 2,855,918	24,426,173 30	22,893,434 43	+ 1,532,738 87	23.33	23.17	0.322	0.312

e) Résultats généraux.

	NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1904.	RECETTES		Différences pour 1904.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
	en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.		en 1904.	en 1903.	en 1904.	en 1903.
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal	123,041,537	121,359,517	+ 1,682,020	74,074,019 41	71,988,524 34	+ 2,085,495 07	22.57	22.47	0.548	0.547
Tickets d'entrée dans les stations	661,180	646,975	+ 14,205	249,354 90	241,684 20	+ 7,670 70	"	"	"	"
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu	614,714	527,346	+ 87,368	109,876 10	91,688 80	+ 18,187 30	"	"	0.164	0.174
Résultats généraux	124,317,431	122,513,838	+ 1,803,593	75,423,146 61	73,686,897 34	+ 1,736,249 27	22.57	22.47	0.544	0.544

(1) Sont considérés comme 1^{re} classe, les « réserves » 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 1903, l'année 1904 a produit :

Pour les billets simples	en moins . fr.	278,386 59
— aller et retour	en plus . . .	851,342 79
		1,129,729 38
Pour l'ensemble des billets simples et aller et retour	en plus . fr.	552,756 20
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en plus . . .	1,532,738 87
		2,085,495 07 (1)

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

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. c. de réduction.)	Ensemble.
Nombre.	14,590,636	44,759,670	59,150,306
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		75,911,231	75,911,231
Ensemble.		120,650,901	155,041,537

l'on constate que, sur 155,041,537 voyages, 120,650,901, soit 89.34 p. c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion a été de 88.97 p. c. en 1903.

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. 1904.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1,231,112	71,981,842	70,750,730
Autres voyages	21,966,511	63,059,695	41,093,184
Ensemble.	23,197,623	135,041,537	111,843,914

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

	1904.	1905.
En première classe	67,562,779	62,576,892
En deuxième classe	324,788,493	308,048,994
En troisième classe	<u>2,456,083,488</u>	<u>2,380,862,682</u>
Ensemble.	<u>3,048,434,760</u>	<u>2,951,488,568</u>
En plus pour 1904		96,946,192

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	1879 . . .	0.75	1893 . . .	0.66
1866 . . .	1.15	1880 . . .	0.88	1894 . . .	0.69
1867 . . .	1.19	1881 . . .	0.82	1895 . . .	0.66
1868 . . .	1.19	1882 . . .	0.81	1896 . . .	0.64
1869 . . .	1.18	1883 . . .	0.79	1897 . . .	0.62
1870 . . .	1.14	1884 . . .	0.78	1898 . . .	0.59
1871 . . .	1.12	1885 . . .	0.81	1899 . . .	0.56
1872 . . .	0.93	1886 . . .	0.75	1900 . . .	0.551
1873 . . .	0.87	1887 . . .	0.74	1901 . . .	0.548
1874 . . .	0.84	1888 . . .	0.75	1902 . . .	0.550
1875 . . .	0.84	1889 . . .	0.72	1905 . . .	0.544
1876 . . .	0.80	1890 . . .	0.70	1904 . . .	0.544
1877 . . .	0.78	1891 . . .	0.68		
1878 . . .	0.76	1892 . . .	0.68		

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 jusqu'en 1903.

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

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT, EN 1904.

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'Etat en 1904, 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.	1904.	1905.	Différences pour 1904.	1904.	1905.	Différences pour 1904.
Voyageurs	Voyage.	136,409,699	132,604,602	+ 3,804,907	74,279,290 46	72,181,916 33	+ 2,097,374 13
Tickets d'entrée	Coupon.	2,493,549	2,416,642	+ 76,907	249,354 90	241,664 20	+ 7,690 70
Bagages	Quintal.	457,104	447,110	+ 10,084	2,025,499 61	1,993,838 54	+ 26,661 07
Petites marchandises.	Id.	5,400,877	5,201,292	+ 199,685	15,562,674 01	15,023,826 95	+ 538,847 06
Grosses —	Tonne (1).	45,621,869	44,588,717	+ 1,033,152	134,044,961 47	129,192,181 35	+ 4,852,780 12
Finances	—	— (2)	— (2)	—	397,258 55	383,959 80	+ 13,298 75
Équipages	Nombre.	3,672	3,908	— 236	99,582 82	96,211 95	+ 3,370 87
Chevaux et bestiaux	Expédition.	87,835	84,732	+ 3,103	2,472,200 56	2,387,587 12	+ 84,613 44
Produits extraordinaires	—	—	—	—	3,183,945 »	3,375,725 76	— 191,780 76
Ensemble					232,314,767 36	224,881,912 »	+ 7,432,855 38
Produits divers					442,972 72	279,551 31	+ 163,421 41
					Totaux. 232,757,740 10	225,161,463 31	+ 7,596,276 79

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

	1904.				1903.
	SERVICE Intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES Internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	57,332,602 20	7,915,312 91	9,031,475 35	74,279,290 46	72,181,916 33
Tickets d'entrée dans les stations.	249,354 90	»	»	249,354 90	241,664 20
Bagages	861,923 19	68,501 15	1,095,075 27	2,025,499 61	1,998,838 54
Petites marchandises	10,952,624 30	990,958 40	3,819,091 31	15,562,674 01	15,023,826 95
Grosses —	74,567,494 29	12,419,011 79	47,058,455 39	134,044,961 47	129,192,181 35
Finances	322,806 80	17,975 65	56,476 10	397,258 55	383,959 80
Équipages	76,315 74	3,243 73	20,023 35	99,582 82	96,211 95
Chevaux et bestiaux	1,799,998 80	84,336 88	587,884 88	2,472,200 56	2,387,587 12
Produits extraordinaires	3,183,945 »	»	»	3,183,945 »	3,375,725 76
Ensemble fr.	149,348,965 22	21,499,340 51	61,468,461 65	232,314,767 38	224,881,912 »
Produits divers fr.				442,972 72	279,551 31
				Total. 232,757,740 10	225,161,463 31

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

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

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

	<i>Services : intérieur,</i>	<i>mixtes, internationaux.</i>	
En 1903, de	64.55	9.12	26.33
Elle est, en 1904, de	64.29	9.25	26.46
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Différences pour 1904.	- 0.26	+ 0.13	+ 0.13

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1904.	En 1903.
Garde de bagages. fr.	135,676 40	151,527 30
Loyer des buffets.	129,795 34	134,856 65
Droit d'affichage	"	27,000 »
Remise à domicile de colis postaux et non postaux	202,110 75	195,256 30
Amendes pour surcharge	20,854 80	15,101 10
Formalités en douane	524,842 85	531,998 »
Dépôt et magasinage	122,845 60	128,519 50
Retard dans le chargement et le déchargement.	372,546 50	359,657 10
Location de locomotives, tenders, matériel, etc.	5,869 55	1,066 54
— de tapissières.	180 65	1,589 90
Déchargement d'office	109,276 65	95,795 65
Entretien et traction sur raccordements.	542,697 45	559,001 »
Redevances pour usage de quais	5,545 70	5,401 59
Location de terrains, vidanges, etc.	77,992 28	75,762 09
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	836,251 25	754,491 72
Surtaxes non remboursées	1,138 50	1,020 54
Recettes diverses et change	496,707 57	799,942 60
	<hr/>	<hr/>
Total. . fr.	5,185,945 »	5,375,725 76

§ 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 inutilés et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, etc., se sont

	En 1904.	En 1903.
élevés à fr.	442,972-72	279,551-51

(voir annexe XI.)

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

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

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

	En 1904.	En 1903.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,168,796 03	1,151,919 19
Ouvriers allant travailler hors frontière	143,086 81	148,503 63
Détenus et leurs gardiens (1)	189,160 35	189,177 90
Émigrants	174,387 51	159,715 27
Sociétaires	1,236,183 82	1,152,834 03
Trains de plaisir	250,970 89	195,244 75
Transports mili- taires en débet	{ Hommes 754,092 27 Chevaux 52,903 50 Bagages et matériel de guerre. 112,058 50	808,415 08 67,972 50 114,048 54
Transports mili- taires soldés par les intéressés	{ Bagages et mobiliers. 15,418 20 Équipages et chevaux 6,911 43	15,710 » 4,451 70
Chevaux de courses	56,691 43	41,970 50
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	{ départements ministériels 22,081 15 armée et prisons. 175,352 20 divers 3,228 73	14,640 40 156,147 50 2,517 80
Ensemble. . . fr.	4,525,482 70	4,205,066 83

II. — Stations.

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

	1904.	1903	Différences en 1904.
Stations(2)	734	732	+ 2
Dépendances	59	56	+ 3
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires) (3).	26	26	—
Haltes	227	222	+ 5
Points d'arrêt (4).	259	259	—
Ensemble. . .	1,305	1,295	+ 10

(1) Y compris pour 1904, une somme de fr. 107,718 80 et pour 1903, une somme de fr. 107,251 15 représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

(3) Y compris 15 stations (bureaux indépendants) et le bureau belge de Douvres.

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

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

EN PLUS :		EN MOINS :		Différences pour 1904
<i>Stations</i> : Gilly (Haies), Senzeille et Treignes	3	<i>Station</i> : Gilly (Centre et Réunion)	1	+ 2
<i>Dépendances</i> : Gilly (Centre et Réunion), Ostende (Bassin aux Bois), Ostende (Bassin d'évolution) et Ostende (Quai-Canal)	4	<i>Dépendance</i> : Nieuport (Digue)	1	+ 3
<i>Haltes</i> : Baelegem (Village), Dave (État), Flobecq (Bois), Gourdinne, Kermpt (Village), Lebbecke-Heizijde et Webbecom	7	<i>Haltes</i> : Bruxelles (rue des Palais) et Treignes	2	+ 5
<i>Points d'arrêt</i> : Basse-Wavre, Godscheid, Iddergem, Kolveren et Schravenhage	5	<i>Points d'arrêt</i> : Baelegem (Village), Dave (État), Flobecq (Bois), Gourdinne et Kermpt (Village)	5	—

Il existe 27 stations (2) et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'Etat, ainsi que 24 stations (3), 1 halte et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

* * *

Des extensions de service ont été réalisées aux stations de Néchin, Schoonaerde et Sweveghem, ainsi qu'aux haltes de Florival, Gemmenich, Genval et Zwyndrecht, et des modifications ont été apportées à l'affectation des stations de Gand (Champ des Manœuvres), Gand (Eecloo) et Gand (Sud).

Par suite de la création de la nouvelle station de Gilly (Haies), la dépendance portant le même nom a reçu celui de Gilly (Vallées).

Comme conséquence de l'érection de la halte de Treignes en station, le service de la douane qui fonctionnait antérieurement à la station de Vierves, a été transféré au bureau de Treignes.

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 1904 à fr. 1,729,664.71 contre fr. 1,691,366.61 en 1903.

(1) Les créations nouvelles, en 1904, sont renseignées en caractères gras.

(2) La station de Gand (Champ des Manœuvres) est devenue commune à la compagnie du chemin de fer de Gand à Terneuzen et à l'État Belge; elle est gérée par celui-ci.

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

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	en 1904	en 1905
a) Camionnage (déclarations) . . . fr.	1.466,948 23	1,434,762 38
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	31.721 50	50,268 «
c) Remise à domicile par porteurs à Alost, Bruxelles et Verviers	39,369 86	36,853 68
d) Port à domicile des colis par exprès dans les autres localités et remise des avis d'arrivée	160,391 22	139,463 60
e) Remise à domicile par la poste	11,234 20	10,018 73
Fr.	1,729,664 71	1,691,566 61

Un service de camionnage a été installé aux stations ci-après :
 A Florennes et à Jette, le 1^{er} janvier ;
 A Philippeville, le 1^{er} mars ;
 A Bertrix, le 1^{er} août.

§ 2. — TRAINS DE VOYAGEURS.

Afin de satisfaire aux demandes du public et aux exigences du service, il a été organisé en service intérieur 56 trains nouveaux, lesquels sont, en général, très bien utilisés.

Certains d'entre eux ont même obtenu beaucoup de succès dès le principe.

C'est le cas notamment pour les trains n^{os} 686 et 684 directs, partant respectivement de Bruxelles (Nord) pour Verviers (Ouest) à 8 h. 17 et 13 h. 4, qui ont permis de dégager en partie les trains directs n^{os} 610, 624, 654, 652 et 86, quittant Bruxelles (Nord) à 7 h. 31, 9 h. 18, 16 h. 36, 16 h. 50 et 17 h. 10 ;

A noter également au point de vue des facilités nouvelles et de la rapidité des communications, les trains n^{os} :

a) 291 et 292, partant respectivement de Bruxelles (Nord) pour Anvers (Sud) à 11 h. 41 et d'Anvers (Sud) pour Bruxelles (Nord) à 14 h. 5, créés en vue de faciliter les relations entre la capitale et le quartier sud de la ville d'Anvers ;

b) 696 et 697, partant respectivement de Bruxelles (Q. L.) pour Châtelineau-Châtelet à 8 h. 8 et de Châtelineau-Châtelet pour Bruxelles (Q. L.) à 17 h. 31, destinés à procurer aux voyageurs de la capitale qui se rendent dans le bassin de la Sambre, un nouveau moyen de communication, par la voie d'Ottignies-Fleurus ;

c) 3086 direct, partant le mercredi de Gand (Sud) pour Bruxelles (Nord) à 12 h. 20, créé pour suppléer à l'insuffisance du train n^o 3034, encombré ce jour-là par les industriels et gens d'affaires se rendant à la bourse de Bruxelles.

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

1° Le train de luxe « Nord-Express » a circulé trois fois par semaine au lieu de deux, sur tout le parcours d'Ostende à Saint-Pétersbourg et retour, pendant les périodes de fort mouvement des voyageurs, du 18 avril au 13 juin et du 17 octobre au 12 décembre;

1^{er} mai.

2° Les horaires des trains rapides circulant entre Paris-Bruxelles-Amsterdam et vice-versa ont été accélérés comme le montre le tableau ci-après :

De Paris à Bruxelles et Amsterdam.

Numéros des trains.	Heures de départ actuelles de Paris.	Gains réalisés sur le parcours de	
		Paris à Bruxelles Midi.	Paris à Amsterdam
109	8.15 matin.	55 minutes.	51 minutes.
115	Midi 40.	51 —	40 —
123	7.20 soir.	65 —	—

D'Amsterdam et de Bruxelles à Paris.

Numeros des trains.	Heures de départ actuelles d'Amsterdam.	Heures de départ actuelles de Bruxelles.	Gains réalisés sur le parcours de	
			Amsterdam à Paris.	Bruxelles à Paris.
122	8.28 matin.	12.50	29 minutes.	29 minutes.
128	1.10 soir.	18.11	67 —	26 —

Les trains ci-dessus, ainsi que le train n° 112 (Bruxelles (Midi) départ 8 h. 21), dont l'horaire n'a pas été modifié, ont été rendus accessibles aux voyageurs de 2^e classe comme à ceux de 1^{re} classe.

Par voie de conséquence, l'arrêt à Mons des trains nos 109, 122 et 123 a dû être supprimé.

Pour conserver aux voyageurs de et pour Mons les facilités dont ils disposaient auparavant pour leurs relations avec la France, des trains nouveaux ont été créés de Mons à Feignies et de Quévy à Mons en coïncidence immédiate à la frontière avec les trains de et vers Paris.

Les communications de Mons et du Borinage avec Bruxelles et l'intérieur du pays ont été assurées par deux nouveaux trains directs partant de Mons pour Bruxelles à 11 heures 42 sous le n° 173; et de Bruxelles pour Mons à 13 heures 6 sous le n° 2440.

3° De nouvelles correspondances rapides ont été mises, entre Paris-Bruxelles et inversement, à la disposition des voyageurs de 3^e classe.

Ces relations ont été établies comme suit :

Aller.

Bruxelles (Midi). Départ . . .	0.10	8.57	18.0
Paris (Nord). Arrivée. . . .	5.42 m.	3.50 s.	11.30 s.
Durée du trajet. . . .	5.52	6.53	5.30

Retour.

Paris (Nord). Départ	7.10 m.	4.5 s.	11.30 s.
Bruxelles (Midi). Arrivée. . .	12.48	22.16	5.17
Durée du trajet	5.38	6.11	5.47

4° Les accélérations ci-après ont été réalisées dans les services Paris-Cologne et Bruxelles-Cologne :

a) Le train n° 109/163 part de Paris à 8 h. 15 au lieu de 8 h. 25 matin, arrive à Verviers (Ouest) à 14 h. 24 au lieu de 13 h. 57 et quitte cette dernière gare à 16 h. 4 comme auparavant. Ce train, qui ne fait plus arrêt à Couillet, Châtelineau-Châtelet et Tamines, gagne 1 h. 23 sur son parcours de Paris-Verviers ;

Afin de ne pas priver les voyageurs des correspondances importantes assurées par le train n° 163 entre Charleroy (Sud) et Namur, un train nouveau semi-direct a été créé sur ce parcours sous le n° 1732. (Charleroy (s.), départ 12 h. 58 ; Namur, arrivée 13 h. 47).

b) Le train n° 131/143 part de Paris à 11 h. 30 soir au lieu de 11 heures soir, arrive à Cologne à 9 h. 53 matin au lieu de 11 h. 53 matin, et à Berlin à 6 h. 53 soir au lieu de 9 h. 48 soir ; il réalise ainsi un gain de 2 h. 30 entre Paris et Cologne et de 3 h. 23 entre Paris et Berlin ;

c) Le train n° 73/138/128, qui arrive à Liège (Guillemins) à 16 h. 1 comme auparavant, quitte cette gare à 16 h. 53 au lieu de 16 h. 23 et arrive à Paris à 10 h. 31 soir au lieu de 11 heures soir. Il gagne 29 minutes sur le parcours de Cologne-Liège et 59 minutes sur celui de Liège-Paris ;

Comme conséquence, les arrêts à Tamines et à Châtelineau-Châtelet ont été supprimés et un train nouveau semi-direct a été mis en marche sous le n° 1733 entre Namur et Charleroy (Sud). Départ de Namur à 17 h. 16 ; arrivée à Charleroy (Sud) à 18 h. 9.

d) Train n° 180.

Avant le 1^{er} mai, ce train ne prenait à Liège qu'une seule correspondance venant de l'Allemagne, celle du train de luxe « Nord-Express ».

En vue de le relier par une correspondance accessible aux voyageurs d'autres catégories avec le train quittant Berlin à 9 h. 50 soir et arrivant à Cologne à 7 h. 46 matin, il a été créé sous le n° 59 un train nouveau 1^{re}, 2^e et 3^e classe partant de Cologne à 7 h. 56 matin et arrivant à 9 h. 39 à

Liège (Guillemins) où il remet au train n° 180 (départ à 10 h. 8) des voitures de 1^e et de 2^e classe et au train n° 124 (départ à 11 h. 28) une voiture de 3^e classe directe pour Paris. Ce train continue sur Bruxelles (Nord) où il arrive à 11 h. 21.

On a ainsi créé entre Berlin-Paris-Bruxelles de nouvelles relations fort avantageuses.

5° Afin d'améliorer les communications entre le sud de l'Allemagne et la Belgique, un train nouveau a été mis en marche de Verviers (Ouest) à Bruxelles sous le n° 77. Il quitte la première de ces stations à 19 h. 26 avec la correspondance du train n° 67 all. /75 État-Belge, lequel est en coïncidence à Cologne avec les trains venant de Vienne-Munich à 5 h. 40 soir, de Berlin à 5 h. 46 soir, et de Bâle, Francfort et Mayence à 5 h. 51 soir ;

6° Le train n° 7, qui partait de Strasbourg à 7 heures matin, a été accéléré et mis en coïncidence à Bruxelles avec le train de midi 47 vers Ostende et l'Angleterre, établissant une nouvelle relation rapide entre le Tyrol, la Bavière, le Wurtemberg, l'Alsace-Lorraine, le bassin de la Moselle d'une part, la Belgique et l'Angleterre d'autre part ;

Comme corollaire, le train correspondant n° 181 de Luxembourg à Spa et à Liège a été avancé de deux heures environ et il a été mis en coïncidence à Pepinster avec les trains 78/76 vers Verviers et Aix-la-Chapelle.

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

7° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Ostende-Kissingen et retour dans les trains n° 4-66 (Ostende (Quai), départ 3 h. 43) et 75 (Kissingen, départ 5 h. 50 matin) ;

8° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Bruxelles-Munich et retour dans les trains n° 66 (Bruxelles (Nord), départ 5 h. 56) et 75-77 (Munich, départ 7 h. matin) ;

9° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Ostende-Munich et retour dans les trains n° 4-66 (Ostende (Quai), départ 3 h. 43) et 75 (Munich, départ 7 h. matin) ;

10° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Calais-Vienne dans les trains n° 155-66 (Calais, départ 1 h. 19 matin) ;

11° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Ostende-Salzburg et retour, via Strasbourg-Carlsruhe, dans les trains n° 92-10 (Ostende, départ 20 h. 40) et 9 (Salzburg, départ 8 h. 55 matin) ;

12° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Nuremberg-Bruxelles dans les trains n° 75-77 (Nuremberg, départ 7 h. matin) ;

13° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe dans les trains n° 66-75-77, entre Bruxelles-Wiesbaden et retour (Bruxelles (Nord), départ 5 h. 56 et Wiesbaden, départ 5 h. 56 soir) ;

14° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Anvers-Wiesbaden et retour dans les trains n° 216-42-66 (Anvers (Gare centrale), départ 5 h. 19) et 75-77-25 (Wiesbaden, départ 5 h. 56 soir) ;

15° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Cologne-Bruxelles et retour

dans les trains n^{os} 59 (Cologne, départ 7 h. 56) et 82 (Bruxelles (Nord), départ 15 h. 50);

16° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Cologne-Paris et retour dans les trains n^{os} 59-180 (Cologne, départ 7 h. 56 matin) et 179-86 (Paris, départ 1 h. 55 soir);

17° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Anvers-Berlin et retour dans les trains n^o 102 (Anvers (Gare centrale), départ 8 h. 5) et 101 (Berlin, départ 8 h. 40 matin);

18° Une voiture mixte 1^{re} et 2^e classe, entre Ostende-Salzburg et retour, via Bâle-Zurich, dans les trains n^{os} 2 (Ostende (Quai), départ 16 h. 54) et 1 (Salzburg, départ 3 h. 15 soir). Pendant l'hiver, circulation limitée au parcours Ostende-Zurich;

19° Une voiture de 3^e classe, entre Ostende-Bâle et retour dans les trains n^{os} 92-10 (Ostende (Quai), départ 20 h. 40) et 9 (Bâle, départ 6 h. 50 soir);

20° Une voiture de 3^e classe, entre Cologne-Paris et retour dans les trains n^{os} 75-158 (Cologne, départ 1 h. 45 soir) et 165 (Paris, départ 7 h. 10 matin);

21° Une voiture de 3^e classe, entre Berlin-Paris et retour dans les trains n^{os} 106-108 (Berlin, départ 12 h. 55) et 125-127 (Paris, départ 8 h. 50 soir);

1^{er} juillet.

22° La voiture-salon, qui circulait dans le train n^o 1245 (Arlon, départ 12 h. 2. — Bruxelles (Nord), arrivée 16 h. 11), est intercalée dans le train direct n^o 1245 (Luxembourg, départ 11 h. 29. — Bruxelles (Nord), arrivée 15 h. 22) dans lequel son emploi est mieux justifié; elle circule, en outre, dans le train n^o 1170 entre Arlon et Luxembourg;

25 juillet.

23° Un service de voiture-salon-restaurant a été créé dans les trains :
 n^o 7 partant d'Arlon pour Ostende (Quai) à 9 h. 54;
 n^o 92 partant d'Ostende (Quai) pour Bruxelles (Nord) à 20 h. 40,
 n^o 8 partant de Bruxelles (Nord) pour Arlon à 10 h. 20,
 pour répondre aux nombreuses sollicitations des voyageurs internationaux utilisant plus particulièrement les trains n^{os} 7 et 8;

1^{er} octobre.

24° Le départ de Bâle vers Ostende du train n^o 1 a été fixé à 11 h. 25 soir au lieu de 9 h. 51 soir, afin de donner à ce train la correspondance d'un rapide nouveau partant de Milan à 14 h. 50 et arrivant à Bâle à 10 h. 55 soir.

Une nouvelle correspondance fort utile a été créée ainsi entre l'Italie, la Belgique et l'Angleterre via Ostende;

25° Un service de voiture de 3^e classe, direct, a été organisé entre Cologne-Paris et retour dans les trains n^{os} 67/65/124 (Cologne, départ 9 h. 7 matin) et 151/145 (Paris, départ 11 h. soir).

L'essai commencé en 1903 et consistant à faire délivrer des tickets d'entrée par des agents semi-valides dans les stations d'Anvers (Gare centrale), Bruxelles (Midi), Bruxelles (Quartier Léopold), Liège (Guillemins) et Verviers (Ouest) a été continué et étendu à la station d'Ostende.

Il a été décidé qu'à cette dernière station, un agent semi-valide concourrait régulièrement chaque année, pendant la saison balnéaire, à la délivrance des tickets d'entrée.

*
* *

Afin d'assurer le fonctionnement régulier du service de secours en cas d'accident grave et d'éviter que les lieux de l'accident ne soient envahis par un trop grand nombre de personnes étrangères à l'Administration, il a été décidé que ceux des membres de la Croix Rouge de Belgique qui sont munis d'une carte d'identité portant leur qualité de médecin ou d'ambulancier, seraient seuls admis dans les gares ou dans les dépendances du railway.

*
* *

A titre d'essai, un nettoyeur a été chargé d'accompagner, entre Bruxelles (Nord) et Arlon, les trains n^{os} 1216 et 1273 pour y tenir en état de propreté les water-closet, ainsi que les garnitures des compartiments, et pour y surveiller le chauffage, l'éclairage, etc.

Cet essai ayant donné de bons résultats, a été prorogé et étendu aux rames de voitures formant les trains n^{os} 624, 69, 634, 645, 3009, 3028, 638 et 633 et circulant entre Bruxelles (Nord) et Liège (Guillemins), Bruxelles (Nord) et Verviers (Ouest), Bruxelles (Nord) et Bruges.

*
* *

A titre d'essai, deux voitures de 2^e classe, munies de garde-corps permettant aux voyageurs de se rendre dans celui de ces véhicules qui est pourvu d'un water closet, ont été mises en service dans une rame du dépôt de Bruxelles (Nord).

*
* *

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

§ 3. — TRAINS DE MARCHANDISES.

Comme les années précédentes, l'organisation des trains directs a reçu toutes les extensions qui ont été reconnues nécessaires.

De même, toutes les améliorations qui ont été jugées utiles en vue de supprimer dans la plus large mesure les escales de wagons dans les stations de coïncidence, ont été réalisées.

Le service de nuit a été organisé à Gand (Rabot), à Vilvorde et sur la ceinture de Gand.

Par suite de la démolition du raccordement direct qui existait entre les stations d'Ostende et d'Ostende (Quai), un service de trains locaux par la voie d'Ostende (Maritime) a été créé entre ces deux stations, afin d'assurer le transport des marchandises du trafic maritime et le roulement des rames de matériel à voyageurs.

Pour desservir les nouvelles installations mises en service en 1903 sous le nom d'Anvers (Kiel) en suite de la construction des nouveaux quais du Sud, l'Administration a organisé son service de trains de marchandises de manière à concentrer tous les arrivages à Anvers (Sud) et toutes les expéditions à Anvers (Kiel).

Pour permettre le nouvel aménagement de la gare à voyageurs de Gand (Sud), le service des marchandises à petite vitesse y a été entièrement supprimé à partir du 1^{er} novembre et transféré à Gand (Rabot); à partir de la même date et pour le même motif, les échanges de train à train des envois d'articles de messageries qui s'effectuaient à Gand (Sud) ont été transférés à Meirelbeke.

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

De nouvelles mesures ont été prises, au cours de l'année 1904, dans le but :

1^o d'assurer le transport des marchandises avec plus de célérité et de régularité, notamment des expéditions de détail, des transports de chevaux, de bétail, de poissons, de pigeons voyageurs, de produits explosifs, de denrées alimentaires, de fruits, de légumes, de viande, etc. ;

2^o De faciliter le développement du trafic de transit par les ports de mer belges ;

3^o D'améliorer les conditions de réexpédition, aux stations frontières, des marchandises en provenance de l'étranger ;

4^o De simplifier l'exécution du service des marchandises dans les stations ;

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

6^o D'enrayer l'importation des journaux et publications présentant un caractère pornographique.

§ 5. TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Publication :

1^o D'un 2^o supplément aux conditions réglementaires et prix pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur de l'État : Extension du barème des abonnements scolaires pour 8 à 12 déplacements hebdomadaires ;

2° D'un premier supplément au tarif spécial du 1^{er} avril 1902 applicable au transport des ouvriers allant travailler temporairement hors frontières : Relations nouvelles ;

3° D'un premier supplément au tarif spécial provisoire d'abonnements valables pendant 5 jours sur tout le réseau de l'État.

Autorisation donnée à la société belge de bienfaisance d'Amsterdam d'émettre des bons pour l'obtention de billets à prix réduits en faveur des indigents rapatriés à son intervention.

Admission dans les voitures-salon-restaurant, pendant la durée d'un repas, des voyageurs munis de billets de 2^e classe du service international.

Modification apportée aux heures de validité des billets à prix réduits émis sur la ligne vicinale de Mons à Boussu.

Mise en distribution :

1° A la station de Dolhain, de billets aller et retour pour Verviers-Est permettant de descendre, au retour, à Dolhain-Vieinal ;

2° Dans les relations entre Anvers (Gare centrale), Bruxelles (Nord) et Lierre, d'une part, Heyst-op-den-Berg et Bouwel, d'autre part, des billets aller et retour permettant l'embarquement ou le débarquement à l'une de ces deux dernières stations indifféremment ;

3° A la station d'Achel, de billets aller et retour pour certaines destinations permettant de descendre, au retour, à Lille-Saint-Hubert.

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

b. Services mixtes.

Publication :

1° D'un premier supplément au tarif mixte avec les compagnies de chemin de fer de Malines-Terneuzen et de la Flandre Occidentale : Relations nouvelles ;

2° D'un recueil codifiant les instructions relatives à la taxation des abonnements pour voyageurs et d'un premier supplément à ce recueil ;

3° D'un premier supplément au tarif spécial provisoire d'abonnements valables pendant 5 jours : a) sur tout le réseau de l'État et sur les lignes du Nord-Belge ; b) sur tout le réseau de l'État et sur les lignes de la Flandre Occidentale.

Réglementation du mode de taxation des suppléments pour changement de classes de voitures dans les relations de service mixte.

Extension, en service mixte État-Nord-Belge, de la réduction de 50 p. c. accordée en service intérieur aux membres organisateurs de l'exposition de Liège de 1905.

c. Services internationaux.

Publication :

1° D'un premier supplément au tarif belge-français ;

2° D'un nouveau tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre la Belgique, l'Angleterre et les Pays-Bas, d'une part, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Alsace-Lorraine, d'autre part ;

3° d'une nouvelle édition du recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicules I et II);

4° d'un 4° supplément au tarif franco-belge-allemand-autrichien.

Réglementation de la délivrance des billets de sociétaires pour l'étranger.

§ 6. — TARIFS POUR MARCHANDISES

Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les additions et modifications reconnues nécessaires ont été apportées aux conditions réglementaires du tarif intérieur et mixte, lesquelles ont été réimprimées le 1^{er} janvier 1904.

Classification générale des marchandises.

- 27 janvier. Classification des *extraits de viande* à la 1^{re} classe et aux tarifs spéciaux n^{os} 6 et 7.
- 1^{er} mars. Classification du *carbonate de baryum* et du *chlorure de baryum* à la 3^e classe.
- Classification du *nitrate de baryum* à la 2^e classe.
- 19 mars. Classification de l'*anthracène brut* à la 3^e classe.
- 1^{er} avril. Déclassement des *essieux montés ou non montés*, du tarif spécial n^o 9 aux tarifs spéciaux n^{os} 12 et 13.
- 28 avril. Classification du *noir ayant servi, non revivifié*, à la 4^e classe et au tarif spécial n^o 5.
- 23 juin. Classification du *sucre interverti (liquide ou solide)* à la 2^e classe.
- 1^{er} août. Classification des *câbles (vieux) en aloès, hors d'usage*, à la 3^e classe.
- Déclassement des *roues de wagons montées ou non montées*, du tarif spécial n^o 9 aux tarifs spéciaux n^{os} 12 et 13.
- 3 septembre. Classification des *chardons de peignage de laine (déchets de laine)* à la 2^e classe.
- Classification des *chardons de peignage de laine*, par charge complète de 10,000 kilogrammes par wagon ou payant la taxe pour ce poids, à la 3^e classe.
- Classification des *bourres de peignage de laine*, par charge complète de 10,000 kilogrammes par wagon ou payant la taxe pour ce poids, à la 3^e classe.
- Admission de la *laine peignée ou cardée* au tarif spécial n^o 57.
- Classification des *bourres de peignage de laine (déchets de laine)* à la 2^e classe.
- 20 septembre. Classification des *bandes de roues en caoutchouc, usées*, à la 2^e classe.
- Classification de la *collatine* à la 3^e classe et aux tarifs spéciaux n^{os} 30 et 46.

- Admission des *déchets de riz* aux tarifs spéciaux n^{os} 30 et 46.
- Déclassement de la *lessive de soude*, de la 2^e à la 3^e classe.
- Admission de la *tourbe* au tarif spécial n^o 30.
- 15 octobre. Classification de la *sciure de bois, en wagons bâchés au moyen de bâches louées ou appartenant à l'expéditeur*, à la 4^e classe et au tarif spécial n^o 36.
- 28 novembre. Classification de l'*acide nitrique, en wagons-réservoirs à fournir par les expéditeurs*, à la 3^e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o 5.

- 28 avril. Admission du *noir ayant servi, non revivifié*.

Tarif spécial n^o 9.

- 9 juin. Extension du tarif aux *mastics à base d'huile*.
- 1^{er} août. Admission du *nitrate de baryum et de la poussière de zinc (zinc en poudre)*.

Tarif spécial n^o 12.

- 1^{er} mars. Extension du tarif à la halte de Zee-Brugge.
- 1^{er} août. Admission du *carbonate de baryum et du chlorure de baryum*.

Tarif spécial n^o 13.

- 1^{er} août. Extension du tarif à la halte de Zee-Brugge.
- 5 mai. Extension du tarif aux stations de Ans, Anvers (Sud), Arlon, Bruxelles (Midi), Erquelines, Gand (Sud), Gentbrugge (Sud), Jemelle, Lodelinsart, Monceau, Mons, Pepinster, Ronet, Schaerbeek, Tournai, Verviers (Est), Verviers (Ouest) et Warquignies.
- 1^{er} juin. Extension du tarif à la station de Bruges (Bassin) et à la halte de Méry.
- 30 juillet. Extension du tarif aux stations de Courtrai, Gand (Champ des manœuvres), Jemeppe-sur-Sambre et Marchienne (Est).
- 15 octobre. Extension du tarif à la station de Saint-Ghislain.
- 24 novembre. Extension du tarif aux stations de Bressoux, Roux et Walcourt.

Tarif spécial n^o 21.

- 1^{er} juin. Extension du tarif à Ostende (Chantier).

Tarif spécial n^o 22.

- 1^{er} juin. Extension du tarif aux stations de Masses-Diarbois, Ressaix et Tamines.

25 août. Extension du tarif à la station de Jemeppe (*Nord Belge*).

Tarif spécial n° 30.

20 septembre. Admission de la *collatine*, des *déchets de riz* et de la *tourbe*.

Tarif spécial n° 36.

1^{er} juin. Admission du *sulfate de fer*.

Tarif spécial n° 46.

1^{er} janvier. Extension du tarif à la station d'Anvers (Sud) et à la gare privée d'Anvers (Bassins et Entrepôt) (Merxem).

Tarif spécial n° 57.

3 septembre. Création d'un tarif applicable aux transports de *laine peignée ou cardée* à effectuer, par chargement de 10,000 kilogrammes par wagon ou payant la taxe pour ce poids, entre Mouscron (station), d'une part, Verviers (Est), Verviers (Ouest), Dolhain et Dolhain (Vicinal), d'autre part.

31 octobre. Extension du tarif aux stations de Pepinster et Dison.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

15 septembre. Le tarif est étendu aux relations avec Baelegem (Village), Flobeeq (Bois), Heyst (gare privée Dumon), Lebbecke-Heizijde, Lierde-Sainte-Marie, le chemin de fer vicinal de Saint-Nicolas à Kieldrecht, Webbecom et Doornzele-Bagatelle.

Tarif exceptionnel provisoire n° 45^{bis}.

16 mai. Réimpression de ce tarif, lequel est applicable :

a) Aux transports de *chaux, ciment, moellons et pierrailles (pierres concassées et criblées ou non)*, à effectuer par quantités d'au moins 300,000 kilogrammes au départ d'Alain, Antoing, Chereq, Péronnès et Vaux en destination de Zee-Brugge.

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), Soignies, Comblain-au-Pont, Jodoigne, Neufvilles et Marche-lez-Ecaussines, en destination du même point.

c) Aux transports de *scories de laitier* à effectuer, par quantités d'au moins 300,000 kilogrammes, au départ de Châtelineau-Châtelet (Charbonnage du Boubier) en destination du même point.

Tarif exceptionnel provisoire n° 71.

- 5 mars. Création d'un tarif applicable aux transports de *pavés* et de *macadam* à effectuer par quantités d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Lessines et Lessines (Carrières) à destination de Bruges, Jabbeke et Ghistelles.

Tarif exceptionnel provisoire n° 72.

- 14 mars. Création d'un tarif applicable aux transports de *moellons bruts destinés aux travaux d'agrandissement des installations maritimes d'Anvers*, à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ d'Allain, Antoing, Chereq et Vaulx, à destination d'Anvers (Bassins et Entrepôt) transit.
- 8 avril. Extension du tarif aux transports de *moellons bruts destinés aux travaux d'agrandissement des installations maritimes d'Anvers*, à effectuer au départ de Péronnes.

Tarif exceptionnel provisoire n° 73.

- 5 mai. Création d'un tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer, par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast. Quenast (Carrières) (raccordement du Pendant) et Quenast (Carrières) (raccordement du Plan incliné) à destination de Bruges, Jabbeke et Ghistelles.

Tarif exceptionnel provisoire n° 75.

- 16 août. Création d'un tarif applicable aux transports de *charbon* à effectuer, par chargement d'au moins 250,000 kilogrammes au départ de Châtelineau-Châtelet (Charbonnage du Boubier), à destination de Marcinelle (établissements raccordés).

Tarif exceptionnel provisoire n° 76.

- 3 novembre. Création d'un tarif applicable aux transports *d'accessoires de rails, acier en lingots, aciers laminés, fers laminés, poutres et poutrelles en fer ou en acier, rails, tôles fortes, traverses et verges d'acier*, à effectuer par quantités d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ des stations des chemins de fer de l'Etat desservant des usines métallurgiques belges, à destination d'Anvers (Bassins et Entrepôt) transit et d'Anvers (Sud-Quais) transit.

Tarif exceptionnel provisoire n° 77.

- 22 décembre. Création d'un tarif applicable aux transports de *pavés, boutisses et bordures*, à effectuer, par chargement d'au moins

150,000 kilogrammes, au départ de Lessines et Lessines (Carrières) à destination de Zee-Brugge (raccordement Van den Clout.)

SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Conditions réglementaires.

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

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} mars. Classification du *carbonate de baryum* et du *chlorure de baryum* à la 3^e section.
Classification du *nitrate de baryum* à la 2^e section.
- 28 avril. Classification du *noir ayant servi, non revivifié*, à la 4^e section.
- 1^{er} juillet. Classification de la *lithopone* à la 2^e section.
Classification de la *poussière de zinc (zinc en poudre)* à la 2^e section.
- 1^{er} août. Classification des *savons non parfumés, en poudre*, à la 2^e section.
Déclassement de la *poussière de zinc (zinc en poudre)*, de la 2^e à la 3^e section.
- 20 septembre. Classification des *bandes de roues en caoutchouc, usées*, à la 2^e section.
- 15 octobre. Classification de la *collatine* à la 3^e section et au tarif spécial n^o XV.

Tarifs spéciaux.

Tarifs spéciaux n^{os} XII et XIV.

- 24 décembre. Extension du tarif à la station de Ymuiden.

Tarif spécial n^o XV.

- 15 octobre. Admission de la *collatine*.

Tarif spécial n^o XVIII.

- 1^{er} juillet. Admission du *blanc de Krems ou de zinc (oxyde de zinc)*.

Tarif spécial n^o XXII.

- 1^{er} juillet. Extension du tarif aux stations de Gand (Entrepôt), Gand (Champ des Manœuvres, petit dock et bassin aux bois) et Gand (Port).

Tarif spécial n° XXV.

1^{er} juillet. Extension du tarif à la station de Enschedé (Sud).

Tarif spécial n° XXIX.

20 septembre. Création d'un tarif applicable aux transports de *blanc de Krems ou de zinc (oxyde de zinc)* à effectuer par quantités de 5,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, d'Anvers (Bassins et Entrepôt) transit et d'Anvers (Sud-Quais) transit à Eysden et réciproquement.

Tarif exceptionnel provisoire A.

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

Services anglo-belges.

a) *Tarif avec la station de Grimsby.*

Classification générale des marchandises.

1^{er} janvier. Classification des *peaux de moutons* à la 4^e section et aux tarifs spéciaux n° VI et VII.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° VII.

1^{er} janvier. Création d'un tarif applicable aux transports de *laine brute, de déchets de laine et de peaux de moutons en laine*, effectués par quantités de 5,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, au départ de Grimsby vers diverses stations belges.

b) *Tarif via Ostende-Tilbury.*

Conditions réglementaires.

1^{er} janvier. Les conditions réglementaires ont été complétées par l'introduction de diverses mesures.

Classification générale des marchandises.

23 janvier. Classification des *articles en acier, en cuivre, en fer ou en plomb, non dénommés*, à la 3^e section.

Service belge-allemand.

Tarif général.

1^{er} mars. Publication : 1^o d'un nouveau fascicule A de la 1^{re} partie des tarifs directs belges-allemands et belge-luxembourgeois pour le transport des marchandises; 2^o des fascicules I, II et III de la 2^e partie des tarifs précités.

- 1^{er} avril. Extension du tarif aux transports de et pour Obernkirchen, Rinteln et Stadthagen, du chemin de fer de Rinteln-Stadthagen.
- 1^{er} juin. Extension du tarif aux transports de et pour Lauenförde et Marienborn.
- 1^{er} août. Extension du tarif aux transports effectués aux conditions des tarifs spéciaux II et III de et pour Heringen (Werra).
- 5 octobre. Extension du tarif aux transports de et pour Schude.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} avril. Extension : 1^o du tarif exceptionnel n^o 5^r aux transports de et vers Feudingen; 2^o du tarif exceptionnel n^o 14 aux transports de et vers Heringen (Werra).
- 1^{er} août. Extension du tarif exceptionnel n^o 23^u aux transports de et vers Ahlen, Berlin (gare d'Anhalt-Dresde), Berlin (gare de Görlitz), Berlin (gare de l'Est), Berlin (gare de Potsdam), Berlin (gare du Nord), Berlin (gare de Silésie), Chemnitz-Altendorf, Moabit et Zwickau-en-Saxe.

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

a) Tarif applicable aux envois effectués des stations charbonnières des bassins de Mons, du Centre, etc., à destination des provinces rhénanes-westphaliennes :

- 1^{er} avril. Publication d'un premier supplément.
- 1^{er} juin. Extension du tarif aux envois à destination de Fulda.

b) Tarif applicable aux envois effectués des bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr vers la Belgique.

- 1^{er} avril. Publication d'un cinquième supplément.
- 1^{er} juillet. Extension du tarif aux envois originaires de Sinsen.
- 1^{er} septembre. Publication d'un sixième supplément.
- 1^{er} novembre. Extension du tarif aux envois originaires de Moers.

Tarif pour le transport des animaux vivants.

- 1^{er} mai. Publication : 1^o de la première partie commune aux divers tarifs directs pour le transport des *animaux vivants* entre la Belgique, Givet et Terneuzen, d'une part, l'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, Bâle et Delle (transit), d'autre part; 2^o du nouveau tarif belge-allemand (2^o partie) applicable aux envois effectués entre les stations belges (y com-

pris Givet et Terneuzen), d'une part, et des stations des États prussien et hessois, d'autre part.

10 novembre. Extension du tarif aux envois de et pour Erkelenz.

Service belge sud-ouest allemand.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

1^{er} avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des *véhicules de chemins de fer* entre des stations belges, d'une part. Bâle, Delle (transit), certaines gares des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, de l'Alsace-Lorraine, du Palatinat, de l'Etat de Bade ainsi que Mannheim (station de la direction royale prussienne et grand-ducale hessoise), d'autre part, (trafic local et trafic de transit.)

Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport d'*animaux vivants* entre des stations belges, Givet et Terneuzen, d'une part, Bâle, Delle (transit) et certaines gares des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, de l'Alsace-Lorraine, du Palatinat, de l'Etat de Bade, Weinheim (station badoise du chemin de fer Mein-Neckar) et Mannheim (station de la direction royale prussienne et grand-ducale hessoise), d'autre part, (trafic local et trafic de transit).

Tarifs exceptionnels.

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

1^{er} avril. Abaissement des taxes exceptionnelles applicables aux transports de *phosphates minéraux* de toute espèce à effectuer entre les stations belges, d'une part, les gares des chemins de fer Guillaume-Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine, d'autre part, (trafic local et trafic de transit).

— Introduction de taxes exceptionnelles pour le transport de *fils pour tissage* et des *broderies et tissus de coton*, de Mulhouse à l'exportation par les ports de mer belges et celui de Terneuzen.

— Introduction de taxes exceptionnelles pour le transport de la *dolomie frittée* de Flawinne et de Merlemont à destination de certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.

15 mai. Introduction de taxes réduites pour le transport entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, et certaines gares badoises, d'autre part, des *broderies de coton, des tissus de coton, des câbles pour installations élec-*

triques, du cacao, du café, des couleurs et extraits tinctoriaux, des cuirs et peaux, du cuivre, de l'étain, des fers et aciers, des fromages, de l'huile de coco, de l'huile minérale à graisser, de l'huile de palme, du lait condensé, de la mélasse comestible, du riz, du saindoux, du suif et du vitriol bleu.

15 mai.

Introduction de taxes réduites pour le transport entre certaines stations belges et des gares badoises, de l'*acide pyroligneux (vinaigre de bois), des farineux alimentaires, des fers et aciers, de l'huile de coco, de l'huile de palme et du zinc.*

Service belge-bavarois.

Tarif général.

1^{er} février.

Publication d'un 1^{er} supplément au fascicule I (2^e partie).

1^{er} mars.

Publication d'un 2^e supplément au fascicule précité.

Ces suppléments comprennent notamment un nouveau tarif exceptionnel, applicable au *graphite* et l'introduction de prix directs de ou vers Bad Steben et Ludwigsstadt, stations de l'État de Bavière, ainsi que de et vers diverses stations belges.

Service belge-austro-hongrois.

1^{er} février.

Publication d'un 4^e supplément au fascicule I, d'un 1^{er} supplément au fascicule 2, d'un 3^e supplément au fascicule 3 et d'un 1^{er} supplément au fascicule 4 de la 2^e partie.

Ces suppléments comportent notamment l'introduction d'un nouveau tarif exceptionnel pour *éther sulfurique*, en service belge-autrichien.

1^{er} mars.

Mise en vigueur d'un nouveau fascicule A (Règlement).

1^{er} octobre.

Mise en vigueur d'un 5^e supplément au fascicule 1 et d'un 4^e supplément au fascicule 3 de la 2^e partie.

Ces suppléments comprennent notamment de nouveaux tarifs exceptionnels pour *bois* en service belge-hongrois et pour *aluminium, gibier tué* à expédier par trains exprès et *éther sulfurique* en service belge-autrichien.

1^{er} novembre.

Publication d'un nouveau fascicule B de la 1^{re} partie.

Service belge-suisse.

1^{er} juillet.

Tableaux indiquant, à titre de renseignement, les prix applicables, par voie de réinscription, aux transports de *houille, coke et agglomérés de houille* au départ de la Belgique vers les stations suisses.

Services belge-italien et italo-anglais.

- 1^{er} avril. Publication d'un nouveau tarif exceptionnel (remplaçant celui du 1^{er} avril 1902) pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* par wagons complets de l'Italie vers la Belgique et les Pays-Bas viâ le Saint-Gothard et le Brenner.
- Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au tarif exceptionnel pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* par wagons complets de l'Italie vers l'Angleterre.
- 1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un 2^e supplément au tarif exceptionnel pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* par wagons complets de l'Italie vers l'Angleterre.
- Ce tarif et ces suppléments consacrent :
- a) la concession aux envois par wagons isolés, au départ des gares italiennes au sud de Rome, des prix réduits appliqués antérieurement pour les contrats de 5,000 wagons ;
 - b) la substitution de quantum *en tonnes* aux quantum *en wagons* pour les contrats concernant les parcours non italiens.

Service franco-belge-nord.

- 1^{er} juin. Publication d'un 1^{er} supplément aux fascicules I, II, III, IV et V. Ces suppléments comprennent notamment les changements de classification de distances, etc. survenus en France et en Belgique.

Service franco-belge de grande vitesse.

- 1^{er} mars. Publication d'un 5^e supplément comprenant, notamment, un nouveau tableau des distances belges et l'introduction de nouveaux points sur le parcours français.

Service franco-belge-Anzin.

- 1^{er} mai. Publication d'un 12^e supplément comportant, notamment, la réimpression du tableau indiquant les distances sur le parcours belge.

Tarifs combinés avec des services de navigation.

- 15 février. Mise en vigueur d'un 6^e supplément comportant, notamment, de nouveaux frets et la tarification de nouveaux articles.

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

1^{er} janvier. Publication d'un 1^{er} supplément comprenant des additions et des modifications diverses.

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

1^{er} mai. Publication d'un 5^e supplément au fascicule II contenant des additions et modifications diverses.

31 juillet. Publication d'un 8^e supplément au fascicule I contenant des modifications et additions diverses, notamment un nouveau tarif russe.

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 1895 à 1904.

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.			
1895	42	77,9	590,723	54	60,8	330,047	96	34,1	444,092	24	19	5
1896	31	106,6	824,804	54	61,1	347,891	85	36,8	521,697	21	1	1
1897	40	82,8	669,602	64	51,8	311,044	104	31,6	448,951	27	»	1
1898	41	90,1	716,101	51	68,4	398,413	96	38,9	535,521	19	»	1
1899	46	83,6	674,161	67	59,9	350,923	115	34,9	485,665	27	23	1
1900	51	79,0	661,289	69	68,3	420,100	110	36,6	531,924	36	»	5
1901	48	83,7	707,803	57	70,5	442,294	105	38,3	563,670	25	»	2
1902	61	65,9	574,308	62	64,9	433,203	123	32,7	503,182	36	»	2
1903	53	76,9	688,628	79	50,9	250,761	132	30,4	486,436	35	»	»
1904	46	87,1	812,255	77	52,1	367,648	123	32,6	533,924	43	3	1
Moyennes des dix années.	46	83,2	691,967	63	60,9	375,182	109	34,9	505,506	29		

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 1884 à 1904.

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

	1884	1885	1886	1887	1888	
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	50,466	51,255	51,658	54,064	57,884	
Nombre de trains-kilomètres. {	Voyageurs (—).	16,918	17,517	17,947	19,401	20,778
		Voyageurs et marchandises. . (—).	35,269	33,225	33,452	35,262
Nombre de collisions de trains {	de voyageurs	21	24	9	8	19
		de marchandises	49	58	42	40
Ensemble		70	62	51	48	55
Nombre de déraillements de trains {	de voyageurs	39	26	21	51	31
		de marchandises	42	24	41	35
Ensemble		81	50	62	66	81
Total général des collisions et déraillements de trains.		181	112	113	114	136

Causes des collisions et déraillements. —

		1884	1885	1886	1887	1888	
Voie.	Rails cassés	D.		1			
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	{ C.	1				
		{ D.	5	2	5	1	5
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	3			2	2
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	{ C.	2	2		1	
	{ D.						
Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	1	1	4	1	3	
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts	{ C.	6	2	2	7	6
		{ D.		2	1	2	1
	Avaries aux essieux	D.	7	1	4	5	6
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	{ C.	1	2			
		{ D.	10	2	6	1	2
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	D.	3	6	9	13	8
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	D.	1				
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	D.	2	3	2	1	1
	Autres défauts ou avaries au matériel roulant	{ C.					
		{ D.	5	1	3	2	
Exécution du service.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	{ C.	12	16	13	8	9
		{ D.	25	15	14	16	20
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	15	15	22	9	12
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	{ C.	5	7	1	3	1
		{ D.					
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	{ C.			1		
		{ D.			1		
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	{ C.	4	4	1	3	12
		{ D.					
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt ou arrêt tardif.	{ C.	7	2		2	4
		{ D.					
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	{ C.	7	12	10	7	2
		{ D.	3				
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente	C.	9	8	2	8	8
	Autres négligences	{ C.	16	18	1	15	14
{ D.		5	4	12	3	5	
Causes diverses et indéterminées	{ C.	7	3	10	2	2	
	{ D.	21	15	5	22	35	
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	{ C.	6	5	1	6	5	
	{ D.	1	2	5	4	6	

C : Collision.
D : Déraillement.

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

1880	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
3,207 59,957	3,220 64,229	3,241 67,432	3,247 68,516	3,250 70,970	3,260 74,773	3,270 76,937	3,302 82,677	3,311 91,360	3,693 101,958	4,011 114,858	4,031 123,710	4,020 124,454	4,021 127,110	4,024 132,605	4,008 136,410
21,548 39,035	22,333 39,932	22,930 40,232	22,881 39,934	22,933 40,368	23,060 41,287	24,810 42,633	25,869 44,344	26,784 46,691	29,360 50,874	32,260 53,851	33,726 58,512	33,974 59,183	33,033 61,891	36,620 64,340	37,364 65,673
13 61	21 59	17 50	14 52	11 34	11 34	13 19	14 27	8 29	10 27	20 32	20 27	18 24	26 31	19 36	15 23
74	80	67	66	45	45	32	41	37	46	52	47	42	37	33	38
19 57	29 65	26 65	30 49	26 36	8 16	29 33	17 27	32 35	22 27	28 33	31 32	30 33	33 31	34 43	31 34
76	94	91	79	62	24	64	44	67	49	63	63	65	66	77	85
150	174	158	143	107	69	96	85	104	93	113	110	103	123	132	123

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

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

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

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

Des 123 collisions et déraillements de trains constatés en 1904, 43 ont fait des victimes, savoir (annexe XLI) :

		1904.	1903.
Voyageurs . . .	Tués	5	»
	Blessés	109	70
	Contusionnés	43	31
	Totaux. . .	157	101
Agents du chemin de fer	Tués	1	»
	Blessés	13	14
	Contusionnés	53	41
	Totaux. . .	69	58
Ensemble. . .		226	156

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

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

	1904.	1903.
Tués	5	4
Blessés	18	31
Contusionnés	203	173
Totaux. . .	226	210

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) :

	1904.	1903.
Tuées	21	24
Blessées.	33	30
Contusionnées.	48	24
Totaux. . .	104	78

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

	1904.	1903.
Tués.	28	30
Blessés	70	138
Contusionnés	586	493
Totaux. . .	684	663

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

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Dans les stations . . .	11	17	18	14	18	18	20	9	7	6
Dans les ateliers . . .	»	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 . . .	»	4	3	4	1	5	3	2	»	1
Gardes-route	6	1	3	3	5	3	2	1	1	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	2	»	»	»	1	1	2	2	»	»
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	4	5	7	1	3	5	3	1	2	3
Agents atteints en dehors de tout service.	8	7	6	6	9	10	6	7	10	7
En réparant les voies et les bâtiments	1	7	2	9	3	2	1	8	4	7
Agents d'autres administrations	4	4	1	»	2	»	1	»	3	2
Ensemble	40	51	45	42	50	46	46	31	30	28

Résumé pour 1904.

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	3	109	45	157
	par leur imprudence, par la faute des agents de l'administration ou par suite de défauts d'installations ou de défauts au matériel	3	18	205	226
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	dans les collisions et déraillements de trains	1	15	53	69
	dans les stations, ateliers ou sur la voie par leur imprudence, défaut de précaution, manquement aux instructions, par suite de causes qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir, défaut d'installation, d'outillage ou de défauts au matériel	28	70	586	684
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	21	35	48	104	
Ivresse, folie et suicide	27	3	»	30	
Ensemble pour l'année 1904.		83	248	930	1,270

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLIII.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES (1)				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tués.	blessés.	contusionnés.	atteints, en général
1895	96	948	235	1,280	444,092	44,971	180,648	33,307
1896	84	903	400	1,387	527,908	49,713	110,881	31,971
1897	79	892	319	1,290	591,024	52,344	146,366	36,194
1898	72	723	413	1,208	706,589	70,366	123,183	42,115
1899	118	687	1,146	1,851	473,317	95,147	46,736	30,174
1900	89	418	1,284	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	64	407	672	1,343	967,053	152,067	70,976	46,064
1903	58	283	786	1,107	1,109,308	227,340	83,995	58,121
1904	58	245	939	1,240	1,172,725	268,051	69,939	52,962
Moyenne pour 10 années.	80	567	733	1,379	738,927	132,249	94,201	40,894

(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 162 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 81 voyageurs et 81 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 229 voyageurs et 2,422 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,594 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. ; 872 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1904, l'annexe XLII donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1904, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'Etat 958 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	161
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	12
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	17
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	58
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	104
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	91
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	43
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	449
Total. . .	958

Les contraventions constatées en 1903 étaient au nombre de 1,087. Il y a donc eu, en 1904, une diminution de 122 contraventions.



(6)

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 1904 ⁽¹⁾.

	MÈTRES COURANTS.		
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Chimay	59,868	•	59,868
Flandre Occidentale	163,970	44,722	178,692
Gand à Terneuzen	26,438	44,590	44,078
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 (*)	9,433	•	9,433
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	•	21,146
Longueur totale exploitée (*) (voir annexe XLIV)	530,998	56,298	587,296

(1) Il n'est pas tenu compte des tronçons de lignes de Menin à la frontière vers Tourcoing (1,200 mètres) et de Comines à la frontière vers Lille (1,050 mètres), exploités par la Compagnie du chemin de fer Nord-Français, ni des lignes d'Autelbas à Clémency (5,850 mètres) et d'Athus à Rodange (1,417 mètres), appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri.

(*) Chemin de fer d'intérêt local.

(2) 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 83,689 mètres à la fin de l'exercice 1904.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1904 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	328,937	99.62	56,298	100	385,235	99.63
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	2,044	0.38	"	"	2,044	0.35
Totaux.	<u>330,981</u>	<u>100</u>	<u>56,298</u>	<u>100</u>	<u>387,279</u>	<u>100</u>

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 149,519 mètres, représentant 23.46 p. c. de la longueur totale et à simple voie, sur une étendue de 437,777 mètres, représentant 74.54 p. c. de cette longueur.

L'annexe 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 1904.	En 1903.
Voies principales.	Sections belges	680,517	678,450
	Prolongements sur territoire étranger . .	56,298	56,298
	Ensemble.	<u>736,815</u>	<u>734,728</u>
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		303,305	292,260
Totaux.		<u>1,040,118</u>	<u>1,026,988</u>

Les voies principales parcourues par les trains représentent 70.84 p. c. et les voies accessoires 29.16 p. c. du réseau exploité en 1904.

§ 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 1904.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1903 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1904	1903	1904	1903	1904	1903	Différences pour 1904
Stations	121	121	15	15	136	136	»
Haltes	49	49	»	»	49	49	»
Points d'arrêt.	58	55	1	1	59	56	+ 3
Totaux	198	195	16	16	214	211	+ 3

Les 136 stations existant fin 1904 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 1904.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1904	1903	Différences pour 1904.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées).	37	36	+ 1
Établissements reliés aux stations des compagnies	84	82	+ 2
Totaux.	121	118	+ 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, et un relié à la section étrangère du chemin de fer de Malines à Terneuzen.

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

Il y avait, au 31 décembre 1904, 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 1903.

(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 1904.	En 1903.	Différences pour 1904.	
Locomotives	307	299	+ 8	
Tenders.	227	217	+ 10	
Voitures à vapeur	8	8	»	
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	
Véhicules	à voyageurs	485	470	+ 15
	à bagages	227	224	+ 3
	à marchandises	7,026	6,977	+ 49
	pour services divers	27	27	»
Ensemble	<hr/> 7,765	<hr/> 7,698	<hr/> + 67	

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

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1904.	En 1903.
Matériel de traction.	Locomotives ⁽¹⁾	0.54	0.52
	Tenders	0.39	0.36
		<hr/>	<hr/>
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs ⁽²⁾	0.82	0.80
	Fourgons à bagages	0.39	0.38
	Wagons à marchandises	11.96	11.87
	Véhicules divers	0.04	0.04
	Ensemble.	<hr/> 13.21	<hr/> 13.09

⁽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 1904, 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 1904 . .	3,749,496	30,533	3,779,729
	En 1903 . .	3,688,436	31,929	3,720,365
	Différences pour 1904 . .	+ 60,760	- 1,396	+ 59,364
Trains de marchandises	En 1904 . .	1,922,377	12,822	1,935,199
	En 1903 . .	1,877,845	13,840	1,891,685
	Différences pour 1904 . .	+ 44,532	- 1,018	+ 43,514
Trains mixtes	En 1904 . .	466,543	27,816	494,359
	En 1903 . .	498,547	27,740	526,287
	Différences pour 1904 . .	- 32,004	+ 76	- 31,928
TOTAUX	En 1904 . .	6,138,416	71,171	6,209,287
	En 1903 . .	6,064,828	73,509	6,138,337
	Différences pour 1904 . .	+ 73,288	- 2,338	+ 70,950

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 1904.

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 1904 et en 1903, se résument ainsi (voir annexe XLVIII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1904.	1903.	Différences pour 1904.	1904.	1903.	Différences pour 1904.	1904.	1903.	Différences pour 1904.
1 ^{re} classe	344,964	361,049	— 16,085	680,792	716,391	— 35,599	1.973	1.984	— 0.011
2 ^e —	2,068,985	1,994,116	+ 74,869	1,925,889	1,947,632	— 21,743	0.931	0.977	— 0.046
3 ^e —	14,041,818	13,959,215	+ 82,603	5,333,842	5,199,897	+ 133,945	0.380	0.373	+ 0.007
Ensemble	16,455,767	16,314,380	+ 141,387	7,940,523	7,863,920	+ 76,603	0.483	0.482	+ 0.001

En 1904, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté, respectivement, de 0.87 p. c. et de 0.97 p. c., comparativement aux données correspondantes de 1903.

Le nombre de voyageurs a progressé, en 1904, sur les six chemins de fer concédés suivants : Nord-Belge (56,559 voyageurs *en plus*), Malines à Terneuzen (28,945 voyageurs), Flandre Occidentale (24,857 voyageurs), Chimay (22,478 voyageurs), Gand à Terneuzen (16,109 voyageurs) et Tavier à Embresin (1,186 voyageurs). Par contre, ce mouvement a fléchi sur les deux autres railways concédés : Termonde à Saint-Nicolas (8,166 voyageurs *en moins*) et Hasselt à Maeseyck (579 voyageurs).

Quant aux recettes provenant du transport des voyageurs, elles se sont accrues, en 1904, sur sept lignes, notamment sur celles de la Flandre Occidentale (31,190 francs *en plus*), de Chimay (11,662 francs), de Malines à Terneuzen (11,513 francs) et de Gand à Terneuzen (9,005 francs). Une diminution de ces recettes ne s'est produite, en 1904, que sur la ligne de Termonde à Saint-Nicolas (868 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 1904 et en 1903, établis sur territoire étranger. Faute de complaisances 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.
	Voysseurs.	Francs.
En 1904	28,020	13,520 48
En 1903	27,779	13,390 05
Augmentation pour 1904.	241	130 43

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1904.	En 1903.	En 1904.	En 1903.
	1 ^{re} classe.	2.10 %	2.33 %	8.57 %
2 ^e —	12.57 %	12.30 %	24.26 %	24.77 %
3 ^e —	85.33 %	85.37 %	67.17 %	66.12 %
	100. "	100. "	100. "	100. "

La recette des voyageurs représente 28.41 p. c. du produit total de l'exploitation en 1904 et 28.87 p. c. en 1903.

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.				
		1904.	1903.	Différence pour 1904.	1904.	1903.	Différence pour 1904.		
Transports	}	taxés au minimum (colis).	30,572	28,107	+ 2,465	}	318,728	316,441	+ 2,287
	—	au poids (quintaux).	143,805	145,814	+ 2,991				

Le produit de ces transports entre pour 1.14 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1904 et pour 1.16 p. c. en 1903.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1904.	1903.	Différences pour 1904.	1904.	1903.	Différence pour 1904.
Envois	taxés au minimum (colis) . . .	446,423	452,563	- 6,140	1,523,827	1,455,754	+ 68,076
	- au poids (quintaux) . . .	811,457	818,851	- 7,394			

La recette produite par cette catégorie de transports forme 5.45 p. c. de la recette totale en 1904 et 5.34 p. c. en 1903.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1904.	1903.	Différences pour 1904.	1904.	1903.	Différence pour 1904.
Expéditions	taxées au minimum (nombre) . . .	52,519	51,409	+ 1,110	15,970,455	15,352,331	+ 618,124
	- au poids . . (tonnes) . . .	14,855,332	14,708,405	+ 146,927			

La recette provenant des grosses marchandises, en 1904, a augmenté de 618,124 francs ou de 4.03 p. c. par rapport au chiffre correspondant de 1903.

En 1904, il y a eu accroissement de produits sur les cinq railways suivants : Nord-Belge (380,244 francs *en plus*), Malines à Terneuzen (239,925 fr.), Termonde à Saint-Nicolas (14,966 francs), Hasselt à Maeseyck (6,282 francs) et Flandre Occidentale (1,549 francs).

Par contre, il a été constaté un abaissement de recettes sur les chemins de fer de Chimay (12,168 francs *en moins*), de Gand à Terneuzen (7,662 francs) et de Tavier à Embresin (5,012 francs).

*
* *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 57.14 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1904 et 56.36 p. c. en 1903.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1904.	1903.	Différence pour 1904	1904.	1903.	Différence pour 1904
Groups	118,958	172,898	- 53,942	19,432	29,735	- 10,303

La recette des articles de finances correspond à 0.07 p. c. du produit total de l'exploitation en 1904 et à 0.11 p. c. en 1903.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.			
	1904.	1903.	Différences pour 1904	1904.	1903.	Différences pour 1904	
Équipages {	transportés à grande vitesse	18	16	+ 2	488	383	+ 75
	— à petite —	2,057	2,217	- 160	14,734	15,821	- 787
Ensemble	2,075	2,233	- 158	15,192	15,904	- 712	

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.06 p. c. de la recette générale en 1904 comme en 1903.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.				
	1904.	1903.	Différences pour 1904	1904.	1903.	Différences pour 1904		
Transports effectués (1) {	à grande vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	322	319	+ 3	5,480	5,292	+ 188
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	6,168	8,421	- 253	115,117	115,243	- 126
		— par tête (animaux)	14,850	14,020	+ 830			
Ensemble : Transports {	taxés par envoi (expéditions)	6,490	8,740	- 250	120,597	120,535	+ 62	
— par tête (animaux)	14,860	14,020	+ 830					

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

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.43 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1904 et pour 0.44 p. c. en 1903.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1904, à fr.	2,040,730
	en 1903, à	2,085,484
	Diminution en 1904. fr.	44,754

Les produits extraordinaires forment 7.50 p. c. de la recette totale en 1904 et 7.66 p. c. en 1903.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1904.	En 1903.		Différences pour 1904.
Voyageurs fr.	7,940,523	7,863,920	+	76,603
Bagages	518,728	516,441	+	2,287
Marchandises	petites	1,523,827	+	68,076
	grosses	15,970,455	+	618,124
Finances	19,432	29,735	—	10,303
Équipages	15,192	15,904	—	712
Chevaux et bestiaux	120,597	120,535	+	62
Ensemble fr.	23,908,754	23,154,617	+	754,137
Produits extraordinaires	2,040,730	2,085,484	—	44,754
Totaux fr.	27,949,484	27,240,101	+	709,383

Les recettes totales opérées en 1904 ont ainsi augmenté de 709,383 francs ou de 2.60 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1903.

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

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1904.	
	EN 1904.	EN 1903.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs	P. %.
Chimay	768,041	765,022	+	3,019
Flandre Occidentale	4,160,876	4,150,026	+	30,850
Gand-Terneuzen	729,076	727,043	+	2,031
Hasselt-Maeseyck	228,711	218,996	+	9,715
Malines-Terneuzen	1,926,828	1,665,774	+	261,054
Nord-Belge	19,784,630	19,592,698	+	591,932
Taviers-Embresin	17,289	51,797	—	4,508
Termonde-Saint-Nicolas	504,033	288,745	+	15,290
TOTAUX	27,949,484	27,240,101	+	709,383
				+ 2.60

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1904, se sont accrus sur sept chemins de fer concédés, principalement sur ceux du Nord-Belge (591,932 francs *en plus*) et de Malines à Terneuzen (261,054 francs). Les recettes brutes n'ont diminué, en 1904, que sur la ligne de Taviers à Embresin (4,508 francs *en moins*).

Proportionnellement, la progression des produits de toute nature, en 1904, a été la plus sensible sur les railways de Malines à Terneuzen (15.67 p. c. *en plus*), puis sur ceux de Termonde à Saint-Nicolas (5.30 p. c.) et de Hasselt à Maeseyck (4.44 p. c.).

La diminution de ces produits constatée pour la ligne de Tavieres à Embresin est de 8.70 p. c.)

*
* * *

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

	En 1904.		En 1903.	
Voyageurs	28.41	} 100. " }	28.87	} 100. "
Bagages.	1.14		1.16	
Marchandises {	5.45		5.34	
	57.14		56.56	
Finances	0.07		0.11	
Équipages	0.06		0.06	
Chevaux et bestiaux	0.45		0.44	
Produits extraordinaires.	7.30	7.66		

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVIII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1904.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1903 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1904.	
	EN 1904.	EN 1903.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	500,417	504,755	— 4,638	— 0.92
Flandre Occidentale.	2,449,907	2,435,387	+ 14,520	+ 0.60
Gand-Terneuzen	460,604	456,942	+ 3,662	+ 0.80
Hasselt-Maeseyck	228,019	214,613	+ 13,406	+ 6.25
Malines-Terneuzen	1,044,615	918,737	+ 125,878	+ 13.70
Nord-Belge.	7,751,876	7,562,572	+ 189,304	+ 2.50
Tavieres-Embresin	30,756	35,878	— 4,822	— 13.55
Termonde-Saint-Nicolas.	153,263	155,643	— 2,380	— 1.53
TOTAUX. . .	12,649,457	12,284,227	+ 334,930	+ 2.73

L'augmentation totale des dépenses en 1904, par rapport à celles de 1903, est de 334,930 francs ou de 2.73 p. c.

D'après les chiffres du tableau qui précède, les frais de l'exploitation se sont accrus, en 1904, sur cinq chemins de fer concédés, principalement sur les lignes du Nord-Belge (189,504 francs *en plus*) et de Malines à Terneuzen (123,878 francs).

Ces frais ont fléchi sur les trois autres railways : Tavier à Embresin (4,822 francs *en moins*), Chimay (4,638 francs) et Termonde à Saint-Nicolas (2,380 francs).

Proportionnellement, les accroissements de dépenses de l'exploitation en 1904, sont attribuables notamment à la ligne de Malines à Terneuzen (13.70 p. c. *en plus*), puis à celle de Hasselt à Maeseyck (6.25 p. c.), alors que les réductions de dépenses se rapportent surtout à la ligne de Tavier à Embresin (13.55 p. c. *en moins*).

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVIII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1904, par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1903.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1904.	
	En 1904.	En 1903.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	267,924	260,267	+ 7,657	+ 2.94
Flandre Occidentale.	1,710,969	1,694,639.	+ 16,330	+ 0.96
Gand-Terneuzen	268,472	270,103	— 1,631	— 0.60
Hasselt-Maeseyck	692	4,385	— 3,691	— 84.21
Malines-Terneuzen	882,213	747,057	+ 135,176	+ 18.10
Nord-Belge.	12,052,754	11,830,126	+ 202,628	+ 1.71
Tavier-Embresin	16,533	16,219	+ 314	+ 1.94
Termonde-Saint-Nicolas	150,770	133,100	+ 17,670	+ 13.28
TOTAUX.	15,530,527	14,953,874	+ 574,453	+ 2.50

L'accroissement total des produits nets de 1904, en comparaison de ceux de 1903, est de 574,453 francs ou de 2.50 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1904 ont augmenté, par rapport au rendement net de l'exploitation en 1903, sur six chemins de fer concédés, particulièrement sur le Nord-Belge (202,628 francs *en plus*) et sur Malines à Terneuzen (135,176 francs), tandis qu'ils ont légèrement baissé sur les deux autres lignes : Hasselt à Maeseyck (3,691 francs *en moins*) et Gand à Terneuzen (1,631 fr.)

Proportionnellement, la progression des recettes nettes, en 1904, a été la plus sensible pour les railways de Malines à Terneuzen (18.10 p. c. *en plus*) et de Termonde à Saint-Nicolas (13.28 p. c.).

Quant à la dépression de ces recettes, elle s'applique tout spécialement à la ligne de Hasselt à Maeseyck (84.21 p. c. *en moins*).

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1904, est indiqué à l'annexe XLVIII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1903 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1904.	
	En 1904.	En 1903.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	65.11	65.97	»	0.86
Flandre Occidentale.	58.88	58.96	»	0.08
Gand-Terneuzen	63.17	62.84	0.33	»
Hasselt-Maeseyck	99.70	98.00	1.70	»
Malines-Terneuzen	54.21	55.13	»	0.94
Nord-Belge.	39.18	39.00	0.18	»
Taviers-Embresin	63.04	68.69	»	5.65
Termonde-Saint-Nicolas	50.41	55.90	»	5.49
Réseaux réunis. . .	45.15	45.10	0.05	»

Ce tableau indique que le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1904, comparativement aux résultats de l'exercice 1903, s'est accru sur trois chemins de fer concédés, notamment sur celui de Hasselt à Maeseyck (1.70 p. c. *en plus*). Par contre, le coefficient d'exploitation a fléchi sur les cinq autres lignes, principalement sur celles de Taviers à Embresin (5.65 p. c. *en moins*) et de Termonde à Saint-Nicolas (5.49 p. c.)

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1904, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1904.	En 1903.	Différences pour 1904.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	587km.296	587km.296	»
Parcours kilométrique des trains (<i>voir</i> annexe XLVII)	<u>6,209,287km</u>	<u>6,138,537km</u>	+ <u>70,950km</u>
Recettes brutes (<i>voir</i> annexe XLVIII). . fr.	27,949,484	27,240,101	+ 709,383
Dépenses d'exploitation (—)	<u>12,619,157</u>	<u>12,284,227</u>	+ <u>334,930</u>
Recettes nettes (—) . . fr.	15,550,527	14,955,874	+ 574,453
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes. . .	45.45 p. %	45.10 p. %	+ 0.05 p. %.

Par unité de travail, ces résultats donnent, en 1904, 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	12,829	8,354	4,475	2.3953	4.5597	0.8356
Flandre Occidentale	23,285	13,710	9,575	2.6564	4.5641	4.0923
Gand à Terneuzen	17,749	11,213	6,536	3.4037	2.4503	4.2534
Hasselt à Maeseyck	5,638	5,624	17	4.6820	4.6769	0.0051
Malines à Terneuzen	28,551	15,479	13,072	3.2376	4.7552	4.4524
Nord-Belge	117,051	45,862	71,189	6.4485	2.4091	3.7394
Taviers à Embresin	5,013	3,260	1,753	4.1822	0.7689	0.4133
Termonde à Saint-Nicolas	14,378	7,248	7,130	2.5522	4.2866	4.2656
Pour l'ensemble des lignes. {						
En 1904	47,590	21,487	26,103	4.5012	2.0323	2.4689
En 1903	46,382	20,916	25,466	4.4377	.0012	2.4365
Augmentations en 1904	1,208	571	637	0.0635	0.0311	0.0324

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 1904.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1903 :

	En 1904.	En 1903.	En plus pour 1904.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,363	1,350	13
Agents divers et ouvriers	4,428	4,540	88
Totaux.	<u>5,791</u>	<u>5,690</u>	<u>101</u>

X.

Accidents.

L'annexe L donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1904, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1903, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs	»	»	4	4
	Agents des compagnies	»	»	»	»
Ensemble.	{ En 1904. . .	»	»	4	4
	{ En 1903. . .	»	»	»	»
	Différences pour 1904. . .	»	»	+ 4	+ 4
B. Par le fait des victimes ou de circonstances diverses (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	»	4	2	6
	Agents des compagnies	7	20	10	37
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.	43	8	5	26
Ensemble	{ En 1904. . .	20	32	17	69
	{ En 1903. . .	22	43	29	94
	Différences pour 1904. . .	- 2	- 11	- 12	- 25
TOTALS . . .	{ En 1904. . .	20	32	18	70
	{ En 1903. . .	22	43	29	94
	Différences pour 1904. . .	- 2	- 11	- 11	- 24

XI.

Contraventions.

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

	En 1904.	En 1903
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations.	16	21
Entraves apportées à la circulation des trains.	2	11
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways.	2	1
Erection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	6	1
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	32	52
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	9	10
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	1	»
Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public	1	»
Voyageurs ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	7	4
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	4	1
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	5	1
Totaux	85	102
Diminution pour 1904	17	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1904, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

CHIMAY.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport en service intérieur de la Société : 1° des voyageurs et des bagages; — 2° des marchan-

(¹) Chiffre rectifié.

dises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants.

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

Ouverture d'un point d'arrêt à Virelles, pour le service des voyageurs.

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

Substitution de rails en acier du modèle Vignole en 30 kilos aux rails en fer de diverses parties de voies des stations de Momignies, Seloignes-Monceau, Aublain, Matagne-la-Grande et Romerée.

Cimentage des pignons, exposés au mauvais vent, des bâtiments des voyageurs aux stations de Villers-la-Tour, Lompret, Boussu-en-Fagne Matagne-la-Petite, ainsi que de ceux des loges de gardes aux passages à niveau n^{os} 11 et 46.

Pose, à la station de Chimay, de deux plaques tournantes de 4^m.80 de diamètre, à deux voies (type Nord renforcé 1900).

Construction d'un quai à voyageurs de 120 mètres de longueur entre les deux voies de croisement de la station de Momignies et d'un autre de 50 mètres entre les mêmes voies de la station de Boussu-en-Fagne.

FLANDRE OCCIDENTALE.

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

Amélioration des relations entre Ostende, Heyst et Blankenberghe, d'une part, Lille et Paris, d'autre part, pendant la saison balnéaire.

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

Renouvellement de 3,144 mètres de voie au moyen de rails Vignole en acier de 38 kilos ; renforcement des voies principales de Bruges à Courtrai et de Comines à Ypres par la pose de 3,051 billes en plus et la substitution de 1,228 paires d'éclisses-cornières à des éclisses plates ordinaires ; remplacement sur d'autres sections de 532 paires d'éclisses plates ordinaires par des éclisses-cornières ; établissement de 2,329 mètres de nouvelles voies de service : à Saint-Michel 487 mètres, Heule 136 mètres, Wevelghem 162 mètres, Poperinghe 1,524 mètres ; création d'une nouvelle cour à marchandises à Poperinghe ; aménagement et extension des voies de cette station ; construction, à la remise aux locomotives d'Ypres, d'un atelier de montage et de chaudronnerie, d'un séchoir à sable et d'un pavillon d'aisance pour ouvriers. Application du frein Westinghouse à huit locomotives.

GAND A TERNEUZEN.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport en service intérieur belge de la Société : 1^o des voyageurs et bagages ; — 2^o des marchandises.

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

HASSELT A MAESEYCK.

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

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

Mise en œuvre de 120 rails en acier de 9 mètres.

Construction de puits aux maisonnettes 2, 4 et 11.

Augmentation de l'effectif du matériel de transport de cinq wagons fermés et de deux bacs à houille à freins.

MALINES A TERNEUZEN.

Introduction d'un supplément aux conditions réglementaires et tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur belge de la Société.

Acquisition de terrains pour l'agrandissement des voies de Hulst et de Tamise.

Agrandissement des voies de Willebroeck (40 mètres), Puers (647), Tamise (173), Saint-Nicolas (90), Hulst (894).

Construction d'un puits à La Clinge pour l'alimentation des locomotives.

Construction de trottoirs à Willebroeck pour les trains venant de Londerzeel.

NORD-BELGE.

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

Réimpression du tarif mixte pour le transport des marchandises, tapissières, etc.

Distribution de billets aller et retour : 1^o par les bureaux non-tarifés pour la première station française située au delà de la frontière belge ; — 2^o pour certaines gares françaises, aux ouvriers allant travailler temporairement hors-frontières.

Octroi d'une réduction de 50 p. c. sur les prix des billets simples, aux

membres de la Commission supérieure de patronage de la section belge de l'Exposition de Liège.

Ouverture 1^o d'un point d'arrêt à Hermeton-sur-Meuse, pour le service des voyageurs ; — 2^o de la gare provisoire à marchandises de Liège-Exposition ; — 3^o de la gare de Kinkempois à tous envois des tarifs n^{os} 1, 2, 3 et 4.

Introduction d'un nouveau tarif belge-allemand pour le transport des marchandises.

Conclusion d'une convention pour le trafic des marchandises entre la Belgique, l'Allemagne et le Grand Duché de Luxembourg.

Organisation : 1^o du train express n^o 196-198, aller et retour, entre Liège (Longdoz) et Charleroy, comprenant des voitures de 3^{me} classe ; — 2^o du train n^o 22 de Liège (Longdoz) à Statte ; — 3^o du train semi-direct n^o 21 entre Huy et Liège (Guillemins), en correspondance à Flémalle-Haute, avec le train n^o 19 vers Liège (Longdoz) ; — 4^o du train n^o 107 (en continuation) de Maubeuge à Mons, en correspondance à Quévy avec le train n^o 109 pour Frameries et Mons ; — 5^o de deux trains-tramways directs, respectivement entre Mons et Feignies et entre Quévy et Mons avec arrêt à Frameries, en correspondance à la frontière avec les trains n^{os} 122 et 123.

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.

Installation de sonneries d'appel à Liège (Longdoz), entre les différents locaux de la gare.

Installation d'avertisseurs électriques à onze passages à niveau de la ligne de Liège à Namur.

Matériel de traction et des transports.

Le matériel de traction s'est accru de 12 locomotives Compound, à 3 essieux accouplés et à bogie, avec tenders à 3 essieux.

Par contre, ce matériel a été diminué :

1^o de deux anciennes machines à 110 unités et d'un tender qui ont été vendus.

2^o d'une petite machine de gare qui a été appropriée pour servir à la manutention des wagons de l'atelier des voitures de Kinkempois.

Quatre voitures de 2^o classe à 50 places et huit voitures de 3^o classe à 60 places, avec frein Westinghouse à 8 sabots, intercommunication pneumatique et chauffage par thermo-siphon, ont été construites en remplacement de matériel en attente de démolition.

Service des voies et travaux.

Agrandissement du bâtiment des voyageurs de Dinant et modification de sa distribution intérieure. Reconstruction du mur de soutènement sur l'avenue de la gare.

Substitution de rails de 45 kilos aux rails de 30 kilos existant sur 10,805 mètres entre les kil. 0 à 107.

Construction d'un nouveau passage inférieur sur la rue des Vennes ; réparation du pont Bernimoulin et renforcement du tablier du pont sur la rue du Pré-Benet entre Longdoz et Kinkempois.

Renforcement de la voûte du tunnel entre Huy et Statte et établissement d'un tronc commun avec voie à 4 rails et revision des signaux du dit tronc commun.

Établissement à Lustin d'un chantier de transbordement pour la société des circuits de la Meuse et transfert à Godinne du dépôt de matériel de Lustin.

Substitution à Erquelinnes, d'un pont tournant de 17 mètres à un autre de 14 mètres.

TAVIERS A EMBRESIN.

Réédition du livret réglementaire pour le transport : 1° des voyageurs et des bagages ; — 2° des marchandises, tapissières, etc., en service intérieur de l'exploitant.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de l'exploitant, pour le trafic des marchandises.

Réfection de 550 billes en chêne sur la voie principale.

Réfection de 148 coussinets en fonte aux traverses métalliques sur la voie principale.

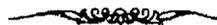
Placement sur le viaduc de Branchon d'un tablier en tôle d'acier doux de 67 mètres de long.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

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

Remplacement de 906 billes en chêne, ballastage de la voie, utilisé 250 tonnes cendrées. Remplacement des rails en acier de 32 kilos par des rails en acier de 38 kilos dans la courbe de la barrière n° 5 — rayon de 1,000 mètres au kilomètre 12,800 — et achèvement avec le même type de la courbe d'entrée en gare de Waesmunster — rayon de 425 mètres au kilomètre 6,900.

Remplacement des billes et rails en fer par des rails en acier de 32 kilos dans les voies secondaires de Saint-Nicolas (Ouest), sur une longueur de 270 mètres.



ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — BILAN. — Situation générale depuis

	SOMMES TOTALES.
Capitaux utiles de premier établissement appliqués <ul style="list-style-type: none"> à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement 1,593,328,140 62 à l'acquisition du matériel de traction et de transport, outillage des ateliers, etc., pour l'ensemble du réseau 464,249,992 76 au rachat du matériel des compagnies 90,805,929 61 	2,148,674,062 99 535,145,922 37
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (*) fr.	11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (ann. XXII et XXXII)	44,810,998 36
Recettes brutes de l'exploitation (ann. XII)	5,450,753,302 53
Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer (ann. XI)	6,545,247 80
Intérêts en compte-courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation et intérêts des soldes actifs accumulés	250,251,682 02
Ensemble (*) fr.	7,912,105,732 49

(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. 250,251,682 02 — passif fr. 7,905,441 58) à fr. 242,526,237 44, le bilan se clôture au montant total de fr. 7,669,779,495 05

l'origine jusque fin 1904.

PASSIF.

	SOMMES - TOTALES.																				
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement, de l'origine de l'exploitation à fin 1904 fr.	147,086,652 07																				
Reste à amortir (ann. VII)	2,001,587,430 52																				
<i>Capital utile, non compris l'amortissement indirect (3)</i>	<i>2,148,671,062 99</i>																				
Intérêts et amortissement (ann. VII et VIII)	1,809,638,194 51																				
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes . . fr. 220,126,545 »																					
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 1883 (4) fr. 1,659,518 57	245,828,200 40																				
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière. 15,062,138 85																					
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)	5,250,016,422 40																				
Intérêts : des soldes passifs accumulés, des avances faites par le Trésor pour le renouvellement de rails, ainsi que des loyers et des parts de recettes versés aux compagnies dont l'État exploite les lignes.	7,905,444 58																				
Total du passif. fr.	7,449,062,524 77																				
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 10%; vertical-align: middle;">Pour balance</td> <td style="width: 5%; vertical-align: middle;">{</td> <td style="width: 60%; border: none;"> Parachèvement sur compte d'exploitation. . fr. 11,090,458 79 </td> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="vertical-align: middle;">{</td> <td style="border: none;"> Approvisionnements en réserve dans les dépôts . 44,810,998 56 </td> <td></td> <td style="vertical-align: middle;">} 220,717,170 28</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="vertical-align: middle;">{</td> <td style="border: none;"> Soldes actifs accumulés en caisse, fin 1904. 164,815,733 13 </td> <td></td> <td style="vertical-align: middle;">} 465,045,407 72</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="vertical-align: middle;">{</td> <td style="border: none;"> (an. VIII et IX) intéréts réciproques 242,526,237 44 </td> <td></td> <td style="vertical-align: middle;">}</td> </tr> </table>		Pour balance	{	Parachèvement sur compte d'exploitation. . fr. 11,090,458 79				{	Approvisionnements en réserve dans les dépôts . 44,810,998 56		} 220,717,170 28		{	Soldes actifs accumulés en caisse, fin 1904. 164,815,733 13		} 465,045,407 72		{	(an. VIII et IX) intéréts réciproques 242,526,237 44		}
Pour balance	{	Parachèvement sur compte d'exploitation. . fr. 11,090,458 79																			
	{	Approvisionnements en réserve dans les dépôts . 44,810,998 56		} 220,717,170 28																	
	{	Soldes actifs accumulés en caisse, fin 1904. 164,815,733 13		} 465,045,407 72																	
	{	(an. VIII et IX) intéréts réciproques 242,526,237 44		}																	
Ensemble . . . fr.	7,912,105,732 49																				

(3) Si l'on en déduit l'amortissement de fin 1903 (fr. 137,923,005.17), le *capital utile* soumis aux charges en 1904 est de fr. 2,010,751,059.82 (voir annexe VI).
(4) Voir page 6, renvoi (4).

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

		COUT des LIGNES EXPLOITÉES 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.	446,337,656 39	
b) — en construction	30,302,072 40	
c) Travaux en cours d'exécution	38,401,909 74	520,610,560 74
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	8,668,922 24	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		
a) Lignes en exploitation fr.	456,009,424 40	
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	17,039,028 87	473,077,753 83
— en cours d'exécution	29,600 86	
C. Capital correspondant aux lignes rachetées :		
a) Prix des lignes rachetées fr.	758,774,968 93	
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	414,085,609 06	876,045,965 72
— en cours d'exécution	3,485,387 73	
D. Dépenses de parachèvement spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.		
{ travaux livrés à l'exploitation	9,073,284 41	9,073,284 41
{ — en cours d'exécution	»	
E. Intérêts intercalaires des capitaux :		
a) Lignes en exploitation fr.	22,043,716 64	
b) — et travaux en cours d'exécution	6,388,732 89	28,432,449 53
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité: signaux, excen-		
triques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques,		
candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.		
		54,798,877 03
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes: personnel, mobilier et		
frais de bureau, etc.		
		45,365,878 49
H. Matériel de traction, de transport et de		
camionnage, machines et outillage des		
ateliers, etc. { Commandé par l'État . .fr. 464,249,992 76		
Repris aux compagnies . . 90,895,929 64		
		555,145,922 37
Total du capital de premier établissement fr.		2,232,550,688 82

exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1904. **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 1904 fr. 146,056,693 91	
	correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation en 1901, en 1902, en 1903 et en 1904 (constructions et acquisitions nouvelles) fr. 1,029,938 76	447,086,632 67
Amortissements indirects.	1° à l'intervention du Département des Finances :	
	jusqu'au 31 décembre 1903 fr. 4,181,664 58	
	pour l'exercice 1904 66,839 63	
	2° transfert de bâtiments aux administrations des postes et des télégraphes jusqu'au 31 décembre 1903 438,132 39	
	pendant l'année 1904 434,133 49	(1) 5,568,922 21
	Participation des villes dans divers travaux 391,181 88	
	Travaux abandonnés. { Auvers à Tilbourg 278,449 14 Wavre à Jodoigne 78,524 40	
Ensemble des amortissements fr.		152,655,554 88
Reste à amortir pour	Lignes en exploitation y compris les intérêts intercalaires y relatifs	(2) 2,001,587,430 32
	Lignes en construction fr. 30,302,072 40	} 71,918,970 73
	Travaux d'extension en cours d'exécution. 41,616,898 33	
	Intérêts { des lignes en construction 2,928,364 47	} 6,388,732 89
	intercalaires { des travaux en cours d'exécution 3,460,368 42	
Total égal à l'actif . . fr.		2,232,850,688 82

(1) Cette somme est déduite, annexe XIV, pour établir le *capital utile* entré dans le domaine exploité.
 (2) En y ajoutant fr. 147,086,652-67 d'amortissement (ann. 1), on obtient fr. 2,148,674,062-99, montant du *capital utile*.

DOIT.

N° III. — COMPTE DES RECETTES ET DES

Dépenses budgétaires et crédits supplémentaires de 1904.	Services communs. fr. 2,869,723 »	} 137,772,182 »
	Voies et travaux { entretien, surveillance, etc. 26,689,554 35 construction de lignes et travaux 346,458 65	
	Traction et matériel 68,434,402 »	
	Exploitation. 36,813,753 »	
	Perception et contrôle des recettes et des matières. 2,618,591 »	
Crédits supplémentaires pour exercices clos et périmés 1,072,520 »		
Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1903 et les dépenses effectives de cet exercice, arrêtées conformément à la loi de comptabilité de l'État, le 31 octobre de l'exercice suivant (134,645,049 » — 134,527,827-67), soit en moins (voir annexe V). 147,221 33		955,298 67
Ensemble		438,727,480 67
A déduire :		
Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme liquidée à charge du budget, mais incombant au capital		346,458 65
Reste.		438,381,022 02
Balance : recettes nettes de l'exploitation (voir page 4 et ann. VIII)		94,376,418 08
		Fr. 232,757,740 10

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. 53,760,939 87 } Amortissem ^t . fr. 8,707,669 67 }	} 68,742,802 92	
	et des capitaux dépensés en 1901, 1902, 1903 et 1904	Intérêts. » 5,818,233 55 } Amortissem ^t . 455,959 83 }		} 6,274,493 38
	Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes fr. 5,035,622 07			} (*) 5,255,222 07
	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.		78,828 33		
Total du débit. . fr.		74,076,853 32		
Solde pour balance.	Encaisse, toutes dépenses et charges assumées par le compte d'exploitation (1). fr. 464,815,733 13		} 407,141,970 57	
	Intérêts réciproques (*) fr. 242,326,237 44			
		Fr. 481,218,823 89		

(1) Voir annexe VIII.

(2) Voir annexe IX.

DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — *Exercice 1904.*

A VOIR

	Voyageurs fr. 74,279,290 46	
	Tickets d'entrée dans les stations 219,354 90	
	Bagages 2,028,499 61	
Recettes	Petites marchandises. 45,862,674 01	
de	Grosses marchandises 434,044,961 47	232,314,767 38
l'exploitation.	Finances 397,258 55	
	Equipages 99,582 82	
	Chevaux et bestiaux 2,472,200 56	
	Produits extraordinaires 3,183,945 »	
	Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (ann. XI) fr. 442,972 72	
	Fr.	232,757,740 40

Exercice 1904. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1903 . . .	{ de l'encaisse de l'exploitation fr. 444,437,340 04 des intérêts réciproques » 229,763,397 38	374,200,737 42
Excédent des recettes brutes et des produits divers sur les dépenses d'exploitation . . . fr.		94,376,448 08
Intérêts des soldes actifs accumulés et intérêts en compte courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation. fr.		42,641,668 39
	Total . . . fr.	481,248,823 89

N° V. — COMPARAISON DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1904 et 1903.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	Année 1904.			Année 1903.		
	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.	541,370 »	»	541,370 »	551,453 »	551,453 04
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	158,621 »	»	158,621 »	159,117 »	159,117 »
	Matériel et fournitures de bureau.	885,481 »	»	885,481 »	892,000 »	891,324 93
	Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central belge.	82,000 »	»	82,000 »	82,000 »	82,000 »
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'admini- stration (part du chemin de fer).	955,035 »	»	955,035 »	898,840 »	898,853 »
	Secours aux ouvriers.	149,454 »	»	149,454 »	149,868 »	149,868 02
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	84,562 »	»	84,562 »	91,543 »	91,542 19
	Conférences des chemins de fer belges et conférences interna- tionales.	13,200 »	»	13,200 »	9,658 »	9,657 77
		2,869,723 »	»	2,869,723 »	2,834,476 »	2,838,812 95
	Voies et travaux.	Traitements et { entretien indemnités. } construction	2,319,201 35 (*) 346,158 65	»	2,319,201 35 (*) 346,158 65	2,262,776 11 303,948 89
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.		7,624,722 »	»	7,624,722 »	7,543,000 »	7,543,740 92
Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.		6,302,310 »	»	6,302,310 »	6,324,624 »	6,324,293 04
Travaux d'entretien et d'améli- oration.		10,443,324 »	»	10,443,324 »	10,234,245 »	10,161,264 86
		27,035,713 »	»	27,035,713 »	26,668,594 »	26,596,024 16
Traction et matériel.	Traitements et indemnités.	2,704,150 »	»	2,704,150 »	2,658,526 »	2,657,928 61
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	23,499,749 »	»	23,499,749 »	22,835,000 »	22,830,373 19
	Primes d'économie et de régularité.	1,284,280 »	»	1,284,280 »	1,225,164 »	1,225,097 21
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois.	19,844,175 »	»	19,844,175 »	19,225,000 »	19,225,000 »
	Entretien et renouvellement du matériel.	21,102,048 »	»	21,102,048 »	20,924,446 »	20,917,378 95
	68,434,402 »	»	68,434,402 »	66,868,136 »	66,865,777 96	
Exploitation.	Traitements et indemnités.	14,941,530 »	»	14,941,530 »	14,706,382 »	14,694,780 50
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, camionnage.	12,736,438 »	»	12,736,438 »	12,384,835 »	12,379,539 60
	Primes pour encourager la marche régulière des convois.	632,500 »	»	632,500 »	617,850 »	623,404 02
	Frais d'exploitation.	3,766,388 »	»	3,766,388 »	3,733,000 »	3,714,340 05
	Publicité commerciale.	267,500 »	»	267,500 »	259,124 »	259,120 66
	Pertes et avaries.	4,464,400 »	1,072,520 »	5,536,920 »	3,945,800 »	3,914,175 87
	Primes (constatations de fausses déclarations).	5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	4,999 93
	36,813,753 »	1,072,520 »	37,886,273 »	35,648,991 »	35,617,360 63	
Perception des recettes et contrôles.	Traitements et indemnités.	2,446,790 »	»	2,446,790 »	2,455,051 »	2,453,050 9 1/2
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	174,801 »	»	174,801 »	171,801 »	171,801 »
	2,618,591 »	»	2,618,591 »	2,624,852 »	2,624,851 93	
Divers.	»	»	»	»	»	
Ensemble.	137,772,182 »	1,072,520 »	138,844,702 »	134,645,049 »	134,527,827 67	
A soustraire (Voir ci-contre) fr.		147,221 33	}	463,379 98	— 147,221 33	
(*) Report au capital .		346,158 65	}	463,379 98		
Soit approximativement pour l'exercice 1904 fr.			138,381,322 02			

(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.)

N° VI. — Détermination du CAPITAL UTILE, base des charges en 1904.

Montant du capital de premier établissement fin 1904 (Voir annexe II). . . . fr.	2,252,550,688 82	Capital utile clôturant les écritures de 1903, déduction faite des amortissements directs effectués (fr. 157,925,005-17) (V. ann. I de 1903, fr.	1,961,195,854 45
A DÉDUIRE :		A AJOUTER :	
A. Les amortissements directs fin 1903 (V. ann. I de 1903). fr. 157,925,005 17		A. Pour travaux principaux d'extension et de parachèvement, mis à fruit dans le courant de l'année 1904 fr.	4,164,675 88
B. Les dépenses pour lignes en construction (1) fr.	50,502,072 40	B. Intérêts intercalaires y relatifs fr.	420,556 76
C. Les dépenses pour travaux en cours d'exécution (1) fr.	41,616,898 55	C. Voies de garage, installations diverses, matériel fixe de la voie, etc. fr.	15,088,953 55
D. Les intérêts intercalaires relatifs aux dépenses reprises sous les litt. B et C. (Fr. 2,928,564-47 + 5,460,568-42) (1) . fr.	6,588,752 89	D. Matériel de traction et de transport, machines et outillage des ateliers, savoir :	
E. Les aliénations d'immeubles, subsides de villes, etc. (V. ann. II) fr.	5,568,922 21	Locomotives. fr.	14,142,918 55
	Fr.	Tenders	4,117,971 98
	224,799,629 "	Voitures	6,942,014 59
		Wagons	8,948,672 57
		Machines et outillage, etc.	507,750 50
		Total fr.	51,659,507 79
		E. Complément du prix de rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.	78,566 08
		F. Traitements transférés du budget de l'exploitation (V. annexes III et V) fr.	546,158 65
		Ensemble, fr.	49,758,198 51
		A DÉDUIRE :	
		Les amortissements indirects de 1904 (fr. 66,859-65 + 154,155-49) (V. ann. II) fr.	200,973,12
			Reste fr.
CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1904. fr.	2,010,751,059 82	CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1904. fr.	2,010,751,059 82

(1) Voir page 43.

N° VII. — Détermination des charges financières des CAPITAUX UTILES, depuis l'origine jusque fin 1904.

Périodes et années. 1	CAPITAUX UTILES livrés à l'exploitation depuis 1835 jusque fin 1904.		INTÉRÊTS (2).		DOTATIONS pour amortissement dont le Trésor a disposé (3).		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	1,215,299,182 25
1887 à 1896	225,914,778 62	1,484,904,953 08	448,110,081 19	1,207,850,267 07	42,923,683 37	88,614,675 58	1,398,290,277 50
1897 à 1900	441,475,400 04	1,929,580,353 12	224,848,592 51	1,452,698,850 58	26,405,755 38	112,718,410 93	1,816,661,942 19
1901	55,764,636 83	1,985,145,009 95	55,500,328 12	1,488,002,187 50	8,029,585 98	120,747,796 91	1,862,597,213 04
1902	57,955,947 89	2,041,100,957 84	56,741,255 61	1,544,743,443 11	8,596,263 82	129,144,060 73	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	137,923,003 17	1,961,193,854 45
1904	49,557,225 59	2,148,674,062 99	59,579,175 42	1,662,551,561 64	9,165,620 50	147,086,632 67	2,001,587,450 32
	2,148,674,062 99		1,662,551,561 64			147,086,632 67	
	Montant des amortissements (col. 6) . . .		147,086,632 67	Restant à amortir (col. 8)	2,001,587,450 32		
	TOTAL des charges financières. . .		1,809,658,194 31	Total égal au capital utile (col. 2).	2,148,674,062 99		

(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 3 p. %, à partir de 1901.

(3) Ces dotations ont été calculées d'après les pour cent annuels ci-après :

a) de 1835 au 31 décembre 1886 (90 annuités)	0.120.775
b) de 1887 à } pour le capital restant à amortir fin 1886 (74 8/12 annuités) (voir page 89 du Compte rendu de 1887)	0.290.479
fin 1896 } pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1887 (90 annuités)	0.165.781
c) de 1897 à } pour le capital restant à amortir fin 1896 (71 10/12 annuités) (voir page 111 du Compte rendu de 1898)	0.365.314
fin 1900 } pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1897 (90 annuités)	0.193.601
d) de 1901 à } pour le capital restant à amortir fin 1900 (69 8/12 annuités) (voir page 115 du Compte rendu de 1901)	0.458.648
fin 1904 } pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1901 (90 annuités)	0.225.856

N° VIII. — *Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État, depuis 1835 jusque fin 1904.* — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

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

ANNÉES	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées (Kilom.)	CAPITAL UTILISÉ.	RECETTES brutes y compris les produits divers encaissés par les domaines	A DÉDUIRE parts des sociétés	RESTE	DÉPENSES d'exploitation.	EXCÉDENT ou recettes nettes.	CHARGES FINANCIÈRES DES CAPITAUX	
								Intérêts.	Dotation pour amortissement.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	13 5	1,952,224 79	269,362 50	"	269,362 50	168,847 44	100,515 06	32,533 49	982 52
1836	35 7	5,930,077 07	825,594 01	"	825,594 01	431,135 67	394,458 34	132,307 74	4,029 03
1837	90 8	18,694,751 32	1,417,875 18	"	1,417,875 15	1,189,988 72	227,886 46	398,152 76	12,238 25
1838	202.6	35,524,192 89	3,098,267 66	"	3,098,267 65	2,768,616 64	329 651 02	1,014,857 20	31,361 41
1839	273.3	51,021,163 40	4,282,886 86	"	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,571,717 24	49,458 86
1840	324 7	63,047,398 17	5,350,946 98	"	5,350,946 98	3,077,934 08	2,272,952 30	2,156,650 61	69,501 73
1841	340.5	77,389,100 85	6,251,809 09	"	6,251,809 09	4,469,387 93	1,812,421 14	2,592,683 89	85,187 72
1842	398 5	92,867,173 80	7,501,867 49	"	7,501,867 49	4,479,474 31	3,022,388 18	3,317,520 47	116,785 03
1843	485.5	142,086,049 83	9,028,821 87	"	9,028,821 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4 495,448 06	150,068 24
1844	559.8	149,328,333 54	11,247,460 75	"	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,691,485 64	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	160,578,220 91	13,599,571 22	"	13,599,571 22	7,153,278 76	6,446,292 44	6,156,414 87	223,923 69
1847	569.6	164,322,837 61	14,776,388 10	46,368 32	14,730,019 78	9,501,485 42	5,228,534 36	6,389,879 44	240,200 33
1848	594.9	167,893,526 13	12,307,826 29	140,890 56	12,166,935 73	8,857,512 47	3,295,423 24	6,549,828 98	254,927 78
1849	624 6	170,631,915 59	13,201,823 53	305,510 87	12,896,312 66	8,164,106 73	4,821,910 93	6,666,315 69	268,950 02
1850	624 6	171,590,915 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	624 6	172,914,229 41	16,338,291 49	402,976 40	15,935,315 09	8,608,922 94	7,326,392 15	6,777,750 11	295,042 91
1852	624 6	173,093,717 06	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	631 4	174,222,383 29	19,740,912 06	607,760 64	19,133,151 42	10,013,360 05	9,124,791 34	6,820,958 28	321,099 86
1854	636 6	177,893,526 13	22,743,574 52	890,853 64	21,848,720 88	11,292,448 49	10,556,272 39	6,873,477 02	335,999 91
1855	652 4	182,833,758 60	24,623,943 11	1,201,437 70	23,422,505 36	13,058,256 70	10,364,248 66	7,046,502 66	335,072 76
1856	713 1	184,707,963 65	24,705,058 82	1,424,423 00	23,280,664 92	14,638,268 67	8,642,376 25	7,199,685 03	374,326 92
1857	744 6	202,775,790 78	20,598,944 74	1,509,050 71	24,089,864 03	14,520,858 79	9,569,005 24	7,972,108 40	412,407 82
1858	745 7	203,887,857 38	27,380,806 31	1,683,006 08	25,697,800 23	14,961,971 94	10,735,828 29	7,986,487 07	430,503 02
1859	745 7	208,583,850 05	28,177,569 10	1,767,652 77	26,409,916 33	14,505,769 13	11,904,147 20	8,044,561 01	449,696 48
1860	747 2	208,929,461 41	29,685,919 55	1,800,374 68	27,885,544 87	14,272,624 50	13,612,920 37	8,044,748 50	468,515 46
1861	748 6	213,715,416 59	33,733,191 66	1,990,516 15	31,742,675 51	15,363,690 81	16,378,779 70	8,137,531 79	490,654 26
1862	748 6	219,812,305 65	32,601,721 37	2,000,941 10	30,600,780 27	15,208,556 36	15,432,223 91	8,304,849 39	515,924 94
1863	748 6	221,934,307 69	33,976,414 31	2,147,171 22	31,829,243 09	15,782,963 70	16,046,279 39	8,569,476 92	545,173 69
1864	748 6	228,918,013 19	36,320,916 00	2,357,471 18	33,972,445 72	17,372,110 15	16,600,329 57	8,731,218 39	562,524 15
1865	749 2	233,993,154 17	38,423,646 98	2,480,408 34	35,943,255 64	19,761,285 54	16,181,953 10	8,919,414 50	599,326 53
1866	789 8	245,125,453 90	38,306,836 36	3,080,420 11	35,225,436 89	23,400,115 07	11,825,321 82	9,166,665 92	631,488 85
1867	862 7	257,608,356 54	40,168,558 67	3,372,306 88	36,791,251 79	24,241,467 65	12,552,344 14	9,806,630 76	676,825 94
1868	862 7	258,344,542 51	41,987,823 56	3,071,291 68	38,316,531 88	24,074,064 65	14,242,467 83	9,916,579 72	708,044 17
1869	862 7	260,362,731 00	43,509,529 65	3,562,595 18	39,946,924 47	24,680,372 77	15,266,561 70	9,919,141 54	737,319 13
1870	868 7	264,830,589 11	45,374,674 58	3,473,132 97	41,901,541 61	25,934,105 42	15,967,436 19	9,974,919 02	769,368 26
1871	1,422 2	308,210,583 19	66,970,757 76	5,947,687 71	58,023,070 00	35,303,985 06	22,719,08 04	11,444,590 51	845,415 05
1872	1,409.6	343,845,922 69	69,817,276 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	537,542,607 28	85,978,064 84	11,433,325 51	74,542,639 33	62,457,378 71	11,588,260 62	19 298,408 30	1,154,535 56
1874	1,924 1	575,863,946 69	87,288,542 10	11,414,315 02	75,872,227 17	60,575,361 07	15,296,866 10	21,308,246 05	1,262,858 45
1875	1,966 5	591,703,546 93	89,285,938 59	11,740,308 29	77,545,637 30	58,407,009 64	19,148,627 62	22,562,118 91	1,299,453 29
1876	2 034 2	663,287,678 83	90,629,658 26	10,534,785 75	80,094,872 51	57,946,852 91	22,147,989 60	24,562,931 44	1,470,608 78
1877	2,144 7	892,620,346 02	90,411,361 83	3,761,688 10	86,651,676 73	55,436,139 29	31,215,537 44	34,218,570 04	1,618,867 81
1878	2,430 3	937,241,938 58	93,705,893 60	3,984,433 63	91,831,469 97	57,735,136 43	34,096,273 54	35,958,616 88	2,008,434 27
1879	2,552.0	989,881,587 29	100,190,870 33	4 120,424 41	96,070,445 92	59 446,768 82	36,623,677 10	37,311,443 31	2,069,900 82
1880	2,724 0	1,055,404,494 22	113,874,074 41	5,001,122 39	108,869,592 02	68,857,314 40	40 212,237 62	39,531,761 30	2,222,291 42
1881	2,869 5	1,116,861,922 71	113,497,485 96	5,208,268 19	113,351,694 77	71,664,534 55	36,624,668 92	41,085,242 95	2,393,103 56
1882	3,004 0	1,183,830,539 34	119,346,432 78	4,710,746 25	114,635,686 50	74,808,908 32	39,826,778 18	41,473,237 84	2,562,072 54
1883	3,074 1	1,265,170,403 46	121,918,739 77	4,933,321 21	117,015,418 56	71,421,071 37	43,594,347 19	46 278,293 65	2,518,413 74
1884	3,129 0	1,226,758,614 89	120,193,466 51	4,838,796 97	115,354,669 56	71,824,791 77	43,529,897 79	47,235,226 61	2 854,437 14
1885	3,173 1	1,240,632,765 15	119,773,906 23	5,070,998 44	114,702,907 79	70,054,673 50	44,648,23 29	48 018,920 56	2,995,624 48
1886	3,199 6	1,258,910,174 46	116,529,508 66	4,724,282 90	111,805,126 76	55,916,550 15	45,889,575 61	48,401,887 99	3,131,712 36
1887	3,216 6	1,289,802,741 20	124 137,746 19	4,712 696 85	119,420,049 24	66 639,603 26	52 730,443 98	42,656,404 89	3,535,984 89
1888	3,226 8	1,283,043,016 31	131,612,616 45	4,643,409 12	126,969,117 33	69,971,328 50	56,997,768 83	42,929,163 75	3,678,530 07
1889	3,275 4	1,299,297,363 20	136 920,08 34	4,886,353 61	132,033,730 73	74,714,532 80	57,319,197 93	43,334,239 39	3,834,501 16
1890	3,248 6	1,324,773,319 59	141,231,819 07	5,076,115 53	136,175,703 54	84,045,523 46	52,130,180 08	43,810,072 02	3,995,658 62
1891	3,269 4	1,341,245,043 04	142,816,655 82	5,153,667 91	137,662,687 91	84,324,514 76	53,438,373 15	44,387,166 83	4,169,474 18
1892	3,278 8	1,358,999,586 19	140,026,349 80	4 990,228 91	135,031,130 89	82,480,428 76	52,550,692 13	44,975,614 71	4,350,783 21
1893	3,278 7	1,385,276,626 79	145,609,996 07	5,289,256 27	140,320,739 80	81,593,514 69	58,727,225 11	45,232,401 51	4,523,675 46
1894	3,288 6	1,392,584,084 37	157,974,889 18	5,299,397 30	147,675,491 88	86,537,469 39	61,138,022 49	45,736,040 23	4,717,360 41
1895	3,278 8	1,413,067,543 53	154,467,350 51	5,303,113 98	149,164,236 53	90,446,312 18	58,727,92 35	46,236,244 57	4,909,833 04
1896	3,302 1	1,484,904,953 08	162,931,764 56	5,309,680 33	157,232,044 85	91,55 255 30	65,863,799 25	48,813,317 51	5,211,882 36
1897	3,391.6	1,768,731,451 60	188,137,185 83	5,723,068 07	182,414,117 76	109,904,319 56	72,609,768 20	54,668,791 97	6,109,683 27
1898	4,003.9	1,810,431,538 42	191,684,178 70	5,840,183 56	188,244,045 14	112,902,678 62	73,341,366 52	55,147,855 62	6,348,613 99
1899	4,039 6	1,856,486,377 61	201,229,218 83	5,749,948 14	185,479,270 63	118,661,088 59	76,818,182 10	66,543,212 95	6,610,355 65
1900	4,060 1	1,920,340,357 12	209,194,311 34	4,940,448 56	204,248,862 78	140,428,104 93	63,820,667 85	58,485,732 78	6,995,082 44
1901	4,048 5	1,983,145,004 93	207,708,557 31	4,815 169 56	202,893,387 75	130,587 582 85	63,365,807 90	63,366,328 12	8,029,385 98
1902	4,049 3	2,011,100,957 84	215,465,64 21	4,682,994 73	210,582,652 49	135,478,385 68	75,104,260 93	66,741,255 81	8,306,283 81
1903	4,031 0	2,090,116 837 60	221,181,403 31	5,007,441 97	220 184,021 34	134,234,111 81	85,919,909 53	58,228,945 11	8,778,942 44
1904	4,037 0	2,149,674 012 93	232,757,740 10	5 255,222 07	227,502 518 03	138,381,322 02	(2) 89,121,196 01	59 570,173 42	9,163,629 50
		(1)	3,407,298,950 33	243,828,200 40	5,213,470,340 03	3,239,016 422 49	1,974,453 927 44	1,662,551,561 64	147,089 832 67
								1,809,638,104 31	

(1) Si l'on en déduit l'amortissement de fin 1903 (fr 137,21,933 17), le capital utile soumis aux charges en 1904 est de fr. 2,010 751,059 82 (Pour Ann. VI)

(2) Pour obtenir la somme de fr. 94,376,419 04 constituant la balance au bilan de l'annexe III, il y a lieu d'ajouter au montant des recettes nettes de l'année les parts des sociétés soit fr. (801,11,190 01 + 5,255,2

par l'État, depuis 1835 jusque fin 1904. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

CIÈRES UTILÉS		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	"	62 68	1835
136,336 77	169,852 78	258,121 57	"	325,120 62	"	52 22	1836
410,361 01	580,233 79	"	182,494 55	142,626 07	"	83 91	1837
1,046,218 61	1,626,452 40	"	718,567 59	"	573,941 52	88 69	1838
1,621,176 10	3,247,628 50	"	421,283 47	"	995,224 99	71 80	1839
2,225,152 34	5,473,780 84	51,799 96	"	"	943,425 03	57 47	1840
2,677,871 61	8,151,652 45	"	885,450 47	"	1,808,875 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 70	16,232,354 25	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	59 73	1843
5,854,677 89	22,117,032 14	"	614,244 17	"	3,846,465 94	53 14	1844
6,168,202 87	28,285,235 01	"	53 637 81	"	3,900,103 75	50 07	1845
6,350,338 56	34,668,573 67	6,953 86	"	"	3,834,140 87	52 14	1846
6,630,079 77	41,295,653 34	"	1,401,545 41	"	5,235,693 28	61 36	1847
6,804,754 76	48,100,408 10	"	3,509,331 52	"	6,745,026 80	69 93	1848
6,975,265 91	55,015,674 01	"	2,113,354 08	"	10,858,381 78	80 07	1849
7,039,091 98	62,074,755 97	"	1,515,808 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	76,241,948 29	1,394,330 52	"	"	10,725,960 55	47 42	1852
7,142,056 14	83,383,994 43	1,982,735 20	"	"	8,748,225 35	49 55	1853
7,209,477 53	90,593,471 06	3,340,794 86	"	"	5,308,430 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	1,098,364 30	"	"	1,365,482 87	67 99	1856
8,384,516 31	113,953,665 68	1,184,488 93	"	"	180,994 04	64 44	1857
8,416,900 02	122,370,655 68	2,318,838 27	"	2,117,944 23	"	53 15	1858
8,491,637 49	130,865,213 17	3,409,589 71	"	5,547,433 94	"	49 97	1859
8,513,293 96	139,378,507 13	5,099,626 41	"	10,847,060 35	"	47 48	1860
8,628,186 05	148,006,693 18	7,750,593 65	"	18,397,654 "	"	44 88	1861
8,620,773 94	156,827,467 12	6,831,449 97	"	25,029,103 97	"	45 70	1862
9,114,610 61	165,942,077 78	6,931,668 78	"	31,960,772 75	"	45 99	1863
9,293,742 54	175,355,820 27	7,308,587 03	"	39,267,350 78	"	47 58	1864
9,518,741 03	184,754,561 30	6,683,212 07	"	45,930,571 85	"	51 25	1865
9,798,154 77	194,532,716 07	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"	60 59	1866
10,483,456 70	205,055,172 72	2,059,387 44	"	50,028,205 34	"	60 08	1867
10,624,623 69	215,660,796 66	3,617,843 94	"	53,646,049 28	"	57 16	1868
10,656,403 67	226,317,260 33	4,610,098 03	"	58,268,147 31	"	56 12	1869
10,744,285 28	237,061,545 61	5,223,150 91	"	63,479,298 22	"	56 49	1870
12,290,035 05	249,351,580 68	10,429,049 80	"	73,908,348 11	"	52 27	1871
13,070,654 64	262,422,235 30	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"	60 44	1872
20,453 003 86	282,875,239 16	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"	72 82	1873
22,571,104 50	305,446,343 66	"	7,274,241 40	61,769,530 54	"	68 97	1874
24,561,572 20	329,307,915 86	"	4,712,954 58	37,056,581 96	"	65 15	1875
26,034 540 22	353,342,456 08	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"	63 69	1876
36,037,437 65	391,379,893 93	"	4,821,900 41	48,348,130 93	"	61 09	1877
37,967,051 13	429,316,945 06	"	3 870,777 59	44,477,353 34	"	60 04	1878
39,381,403 82	468,725,348 88	"	2,757,726 72	41,719,826 62	"	58 89	1879
41,754,055 72	510,482,404 60	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"	59 88	1880
44,478,316 51	551,960,751 11	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"	62 56	1881
47,035,310 38	601,996,061 49	"	7,298,532 20	25,115,998 73	"	62 42	1882
48,796,707 39	650,792,768 88	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"	59 94	1883
50,059,683 79	700,682,432 67	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"	59 49	1884
51,014,545 04	751,596,977 71	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"	58 35	1885
51,533,600 38	803,430,578 09	"	5,045,024 77	1,392,537 01	"	56 66	1886
46,192,396 04	849,622,964 13	6,543,057 94	"	7,935,594 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	943,397,398 44	10 150,467 44	"	28,476,147 40	"	54 57	1889
47,805,730 67	991,205,129 11	4,321,449 41	"	32,800,596 81	"	59 50	1890
48,556 650 99	1,039,761,799 10	4,881,712 16	"	37,682,308 97	"	58 97	1891
49,326,397 92	1,089,058,188 02	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"	58 90	1892
49,756,076 99	1,138,844,265 01	8,971,148 12	"	49,877,751 30	"	56 04	1893
50,449 400 64	1,189,293,665 65	10,688,621 85	"	60,566,373 15	"	56 57	1894
51,146 077 61	1,240 439,743 26	7,581,846 74	"	68,148,210 89	"	58 55	1895
54,025,199 34	1,294,464,949 65	11,839,591 86	"	79,887,819 75	"	56 26	1896
60,778,475 24	1,355 243,417 89	11,731,202 96	"	91,719,112 71	"	58 79	1897
61,496,489 61	1,410,739,887 50	11,844,896 91	"	103,564,009 62	"	59 13	1898
63,193,567 69	1,479 933,485 09	13,824,614 51	"	117,188,624 13	"	68 97	1899
65,480,815 22	1,545,414,270 81	"	1,660,147 37	115,628,478,76	"	67 13	1900
63,335,714 10	1,608,749,984 41	30,093 80	"	115,558,570 66	"	67 18	1901
66,187,619 43	1,673,887,503 84	9,886,747,50	"	125,525,318 06	"	62 88	1902
67,007,887 57	1,740 895,391 39	18,912,021 98	"	144,437,340 01	"	59 62	1903
68,742,802 92	1,809,638,191 31	20,378 393 09	"	164,515,733 11	"	59 45	1904
		257,511,629 33	90,895,898 20				
		164,815,733 13					

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

ANNÉES.	Soldes effectifs d'après les Bilans, toutes dépenses et charges liquidées. (Voir annexe n ^o VIII.)				POUR MEMOIRE — Intérêts réciproques et en compte-courant avec le trésor des soldes ci-coté.				SOLDÉS AUGMENTÉS	
	Annuels		Accumulés.		Annuels.		Accumulés		Annuels.	
	ACTIF	PASSIF	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF	PASSIF	ACTIF.	PASSIF
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	66,999 06	"	66,999 05	"	2,010 30	"	2,010 30	"	69,009 35	"
1836	258,121 57	"	325,120 62	"	10,649 54	"	12,659 84	"	268,771 11	"
1837	"	182,494 55	112,628 07	"	18,088 95	"	30,728 79	"	"	164,425 60
1838	"	716,567 59	"	573,941 52	13,527 21	"	44,256 »	"	"	703,040 38
1839	"	421,283 47	"	995,224 99	2,810 41	"	47,066 43	"	"	418,473 04
1840	51,799 96	"	"	945,425 05	7,632 71	"	54,699 14	"	59,432 67	"
1841	"	865,450 47	"	1,808,875 50	699 39	"	55,398 53	"	"	864,751 08
1842	"	411,897 32	"	2,220,772 82	"	9,691 32	45,707 21	"	"	421,588 64
1843	"	1,011,498 95	"	3,232,221 77	"	14,303 27	31,403 94	"	"	1,025,792 22
1844	"	614,241 17	"	3,548,485 04	"	22,824 04	8,779 80	"	"	636 888 21
1845	"	53,637 81	"	3,900,103 75	"	31,216 14	"	22,438 24	"	84,853 93
1846	65,053 88	"	"	3,834,149 87	"	27,975 75	"	60,411 99	37,978 13	"
1847	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28	"	50,348 10	"	100 760 09	"	1,451,893 51
1848	"	3,509,331 52	"	8,745,028 80	"	146,050 81	"	246,810 02	"	3,655,382 30
1849	"	2,113,354 88	"	10,858 361 78	"	260,140,18	"	506,991 10	"	2,373,535 16
1850	"	1,515,508 42	"	12,373,890 20	"	340,461 90	"	847,253 »	"	1,855,770 32
1851	253,599 13	"	"	12,120,291 07	"	378,288 12	"	1,225,511 12	"	124,688 99
1852	1,394,330 52	"	"	10,725,960 55	"	359 818 58	"	1,685,350 70	1,034,511 94	"
1853	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35	"	303 879 38	"	1,689,230 08	1,678,853 82	"
1854	3,346 794 86	"	"	5,398,470 49	"	205,174 60	"	2,094,413 68	3,141,620 26	"
1855	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27	"	80,334 42	"	2,174,748 10	2,882,248 80	"
1856	1,088,364 30	"	"	1,365,482 97	2,747 85	"	"	2,172,000 15	1,071,112 25	"
1857	1,184,498 93	"	"	180,984 04	64,971 59	"	"	2,107,028 59	1,249,460 52	"
1858	2,318,838 23	"	2,117,844 33	"	140,025 73	"	"	1,987,002 83	2,458,864 »	"
1859	3,409,589 71	"	5,547,493 91	"	262,593 13	"	"	1,704,409 70	3,672,182 84	"
1860	6,099,628 41	"	10,647,080 35	"	443,983 12	"	"	1,260,426 58	5,543,609 53	"
1861	7,730,593 65	"	18,307,654 »	"	722,946 11	"	"	537,480 47	8,473,539 70	"
1862	5,631,440 97	"	25,029,103 97	"	1,043,160 83	"	505,980 38	"	7,674,910 80	"
1863	6,631,668 78	"	31,980,722 75	"	1,361,800 87	"	1,809,781 03	"	8,295,469 45	"
1864	7,306,587 03	"	39,267,359 78	"	1 708,803 46	"	"	"	9,015,390 40	"
1865	6,663,212 07	"	45,930,571 85	"	2,062,280 92	"	3,578,884 49	"	8,725,492 99	"
1866	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"	2,330,189 71	"	5,640,865 41	"	4,358,435 76	"
1867	2,009,387 44	"	50,028,205 34	"	2,521,974 87	"	7,071,055 12	"	4,591,362 31	"
1868	3,617,843 94	"	53,618,049 28	"	2,742,411 68	"	10,403,029 99	"	6,360,255 62	"
1869	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"	3,016,276 83	"	13,235,451 67	"	7,626,314 86	"
1870	5,233,150,91	"	61,479,758 22	"	3,334,392 28	"	16,251,654 50	"	8,557,543 19	"
1871	10,429,049 89	"	73,008,346 11	"	3,868,472 53	"	19,586,050 78	"	14,290,522 42	"
1872	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"	4,336,532 15	"	27,789,055 46	"	8,339,705 42	"
1873	"	8,887,743 24	69,043,777 94	"	4,571,561 53	"	32,380,616 99	"	"	4,296,181 71
1874	"	7,274,241 40	61,789,536 54	"	4,473,758 21	"	36,831,373 20	"	"	2,800,485 19
1875	"	4,712,954 58	57,056,581 96	"	4,442,031 83	"	41,276,405 03	"	"	270,922 75
1876	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"	4,479,127 13	"	45,755,532 16	"	592,576 51	"
1877	"	4,821,900 41	48,348,130 93	"	4 616,450 14	"	50,371,982 30	"	"	205,450 27
1878	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"	4,607,874 83	"	55,039,857 13	"	797,097 24	"
1879	"	2,757,726 72	41,719,628 62	"	4,751,806 21	"	59,791,723 34	"	1,094,139 49	"
1880	"	1,541,418 10	40,178 203 52	"	4,912,247 98	"	64,703,971 32	"	3,370,829 88	"
1881	"	7,653,677 59	32,321,530 93	"	4,976,186 47	"	69,680,157 79	"	"	2,877,491 12
1882	"	7,208,532 20	25,115,998 73	"	4,853,584 74	"	74,669,742 53	"	"	2,318,947 46
1883	"	5,202,360 20	19,913,639 53	"	4,829,116 73	"	79,399,834 26	"	"	373,243 47
1884	"	6,559,766 »	13,353,872 53	"	4,808,985 84	"	84,205 845 10	"	"	1,752,780 16
1885	"	6,716,310 75	7,037,561 78	"	4,768,068 38	"	88,983,903 48	"	"	1,558,247 37
1886	"	5 615,024 77	1,392,537 01	"	4,718,574 15	"	93,082,482 63	"	"	928,460 62
1887	6,543,957 94	"	7,915,694 95	"	4,262,316 82	"	97,944,798 45	"	10,805,373 76	"
1888	10,390,095 01	"	18,725,689 96	"	4,724,190 29	"	102,668,893 74	"	15,114,195 30	"
1889	10,150,457 44	"	24,476,147 40	"	5 260,960 74	"	107,029,859 48	"	15,411,418 18	"
1890	4,324,449 41	"	32 800,596 81	"	5,711 216 90	"	113,641,076 38	"	10,035,666 31	"
1891	4,831,712 16	"	37,682,304 97	"	6,080,037 19	"	119,727,113 57	"	10,957,749 35	"
1892	3,224,204 21	"	40,905,603 19	"	6,452,987 06	"	126,180,101 23	"	9,077,281 87	"
1893	8,071,148 12	"	49,877,751 30	"	6,902,354 58	"	133,082,435 81	"	15,873,502 70	"
1894	10,688,021 85	"	60,568,373 15	"	7,501,431 01	"	140,581,847 42	"	18,190,053 46	"
1895	7,581,846 74	"	68,146,219 89	"	8,093,239 29	"	148,079,836 71	"	15,677,786 03	"
1896	11,839,599 56	"	79,987,819 76	"	8,724,116 62	"	157,403,942 33	"	20,593,715 48	"
1897	11,731,292 86	"	91,719,112 71	"	8,877,266 01	"	166,281,204 34	"	20,608,558 97	"
1898	11,814,896 91	"	101,504,009 62	"	9,560,557 61	"	175,841,765 93	"	21,403,454 55	"
1899	13,624,614 51	"	117,188,624 13	"	10,812,733 18	"	185,154,409 14	"	23,937,347 67	"
1900	"	1,660,147 37	115,528,476 76	"	10,379,487 38	"	197,033,986 50	"	9,219,339 93	"
1901	30,093 80	"	115,568,570 56	"	10,316,111 01	"	207,350,097 51	"	10,346,204 81	"
1902	9,966,747 50	"	135,525,318 05	"	10,813,824 04	"	218,163,971 55	"	20,780,571 54	"
1903	16,912,621 98	"	144,437,740 04	"	11,599,475 83	"	229,763,397 38	"	30,511,497 81	"
1904	20,378,303 09	"	164,615,733 13	"	12,582,840 06	"	242,326,237 44	"	32,941,233 15	"
	255,811,820 43	90,905,896 20			244,556,344 07	1,230,146 63			438,303,104 14	31,161,223 87
	164,816,731 13				242,326 237 44				407,141,090 57	

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.

DES INTÉRÊTS.		PENSIONS			Soldes ci-contre (col 10 à 13) réduits du montant des pensions et de leurs intérêts.				ANNÉES.
Accumulés.		MONTANT	INTÉRÊTS	ENSEMBLE	Annuels.		Accumulés.		
ACTIF.	PASSIF.				ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	
12	13	ANN. EL.	15	16	17	18	19	20	
69,009 35	"	"	"	"	69,009 35	"	69,009 35	"	1835
337,780 46	"	"	"	"	268,771 11	"	337,780 46	"	1836
173,354 66	"	"	"	"	"	164,425 60	173,354 80	"	1837
"	529,685 52	"	"	"	"	703,040 38	"	529,685 52	1838
"	945,165 56	"	"	"	"	418,473 04	"	945,158 50	1839
"	888,725 89	"	"	"	59,432 67	"	"	888,725 89	1840
"	1,753,476 97	"	"	"	"	961,751 08	"	1,753,476 97	1841
"	2,175,065 61	"	"	"	"	421,588 64	"	2,175,065 61	1842
"	3,160,817 83	"	"	"	"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	1843
"	3,837,686 04	80 "	1 60	81 60	"	636,949 81	"	3,837,767 64	1844
"	3,922,539 99	826 "	19 78	845 78	"	85,699 73	"	3,923,467 37	1845
"	3,854,561 86	1,263 "	62 36	1,325 36	36,652 77	"	"	3,885,614 60	1846
"	5,336,455 37	1,319 "	116 40	1,435 49	"	1,453,329 "	"	5,340,143 60	1847
"	8,991,831 72	1,768 "	182 89	1,950 89	"	3,637,333 24	"	8,997,476 84	1848
"	11,365,372 89	1,920 "	263 96	2,183 96	"	2,375,719 12	"	11,373,185 96	1849
"	13,221,143 20	4,113 "	395 18	4,508 18	"	1,860,278 50	"	13,233,474 46	1850
"	13,345,832 19	5,631 "	609 87	6,440 87	"	131,129 86	"	13,364,604 32	1851
"	12,311,320 25	5,355 "	857 99	6,212 95	1,028,298 95	"	"	12,331,305 37	1852
"	10,642,464 43	5,327 "	1,105 95	6,432 85	1,672 422 67	"	"	10,663,862 50	1853
"	7,490,844 17	5,281 "	1,362 35	6,643 35	3,134,976 31	"	"	7,528,905 59	1854
"	4,608,595 37	4,759 "	1,617 64	6,376 64	2,875,872 16	"	"	4,853,033 43	1855
"	3,537,483 12	7,325 "	1,924 03	9,249 03	1,061,863 22	"	"	3,591,170 21	1856
"	2,288,022 80	21,440 "	2,576 47	28,025 47	28,025 47	"	"	2,368,735 16	1857
170,841 40	"	27,050 "	3,649 51	30,699 51	2,428,164 49	"	62,429 33	"	1858
3,843,024 24	"	27,773 "	4,891 95	32,664 95	3,639,517 89	"	3,701,947 22	"	1859
0,386,633 77	"	28,163 "	6,206 35	34,369 35	5,509,240 18	"	9,211,187 40	"	1860
17,860,173 53	"	31,901 "	7,855 88	39,556 88	8,433,932 88	"	17,645,170 28	"	1861
25,535,084 33	"	32,349 "	9,247 12	41,596 12	7,633,314 68	"	25,278,464 96	"	1862
33,830,553 78	"	40,317 "	11,070 32	51,387 32	8,244,082 13	"	33,522,567 09	"	1863
42,845,944 27	"	43,410 "	13,187 88	56,597 88	8,958,792 81	"	42,481,359 90	"	1864
51,571,437 26	"	53,519 "	15,653 76	69,172 76	8,556,320 23	"	51,137,680 13	"	1865
55,929,873 02	"	72,064 "	18,791 57	90,855 57	4,267,580 19	"	55,405,260 32	"	1866
61,521,235 33	"	81,936 "	22,623 24	104,559 24	4,486,803 07	"	59,892,083 39	"	1867
66,881,490 95	"	79,528 "	20,757 40	106,285 40	6,253,072 22	"	66,146,035 61	"	1868
74,507,805 81	"	78,391 "	30,986 04	109,377 04	7,816,937 82	"	73,662,973 43	"	1869
83,065,349 "	"	87,294 "	36,539 16	122,833 16	8,434,710 01	"	82,097,883 44	"	1870
97,360,871 42	"	91,907 "	40,544 77	132,451 77	14,163,070 65	"	96,269,754 09	"	1871
105,700,576 84	"	91,199 "	45,828 68	137,027 68	8,202,677 54	"	104,483,431 63	"	1872
101,401,394 93	"	102,232 "	51,530 56	153,762 56	"	4,449,914 16	100,013,487 47	"	1873
98,603,960 71	"	102,451 "	58,685 33	161,138 33	"	2,961,621 52	97,051,865 95	"	1874
98,332,986 99	"	121,582 "	64,513 40	186,095 40	"	457,018 15	96,594,847 80	"	1875
98,925,563 50	"	127,747 "	72,080 52	199,827 52	392,736 99	"	96,987,596 79	"	1876
98,720,113 23	"	143,941 "	80,397 60	224,338 60	"	429,788 77	96,557,808 02	"	1877
99,517,210 47	"	168,130 "	90,254 82	278,384 82	518,712 42	"	97,076,520 44	"	1878
101,511,319 96	"	193,181 "	101,490 83	294,651 83	1,699,487 66	"	98,778,008 10	"	1879
104,882,179 85	"	193,346 "	113,280 60	306,626 60	3,064,203 28	"	101,840,211 38	"	1880
102,004,693 72	"	202,845 "	125,735 65	328,580 65	"	3,206,071 77	98,634,139 61	"	1881
99,685,741 26	"	217,030 "	139,162 57	356,192 57	"	2,675,140 03	95,958,999 58	"	1882
97,312,497 79	"	258,207 "	154,213 81	412,440 81	"	785,684 28	95,173,315 30	"	1883
97,559,717 63	"	295,529 "	171,497 89	466,026 89	"	2,220,507 05	92,952,508 25	"	1884
95,091,470 26	"	309,240 "	190,473 18	499,713 18	"	2,057,960 55	90,894,547 70	"	1885
95,075,010 64	"	351,731 "	211,311 53	563,042 53	"	1,469,493 15	89,405,054 55	"	1886
105,890,393 40	"	353,876 "	204,641 61	558,517 61	10,246,856 15	"	99,651,910 70	"	1887
120,994,588 70	"	386,182 "	224,755 09	610,937 09	14,503,258 21	"	114,155,168 91	"	1888
136,406,096 85	"	437,617 "	247,038 "	684,655 "	14,726,763 18	"	128,881,032 09	"	1889
145,441,673 19	"	484,679 "	271,472 75	756,051 75	9,290,614 56	"	138,181,546 65	"	1890
157,409,422 44	"	482,530 "	297,549 07	780,099 07	10,187,650 29	"	148,369,190 93	"	1891
167,086,104 41	"	509,296 "	325,320 58	834,616 58	8,842,695 29	"	157,211,862 22	"	1892
182,960,207 11	"	533,238 "	354,951 15	888,189 15	14,985,313 55	"	172,197,176 77	"	1893
201,150,260 57	"	561,209 "	376,527 27	947,736 27	17,242,317 19	"	189,439,492 96	"	1894
216,828,046 60	"	615,012 "	420,639 58	1,035,651 58	1,035,651 58	"	204,081,627 41	"	1895
237,391,762 08	"	675,629 "	457,948 18	1,133,577 18	19,430,138 30	"	223,511,765 71	"	1896
259,000,321 05	"	724,113 "	462,869 72	1,186,979 72	19,421,679 25	"	242,933,344 96	"	1897
279,405,776 69	"	764,369 "	502,097 67	1,266,466 67	20,138,090 88	"	263,072,335 84	"	1898
303,313,123 27	"	809,395 "	543,989 46	1,353,384 46	22,583,963 21	"	285,656,299 05	"	1899
312,581,463 26	"	919,620 "	589,765 61	1,509,385 61	7,709,954 38	"	293,366,253 43	"	1900
322,908,668 07	"	909,209 "	559,490 78	1,468,700 78	8,830,425 03	"	302,216,678 46	"	1901
313,689,239 61	"	960,367 "	635,105 19	1,595,532 19	19,185,039 35	"	321,401,717 81	"	1902
174,297,737 42	"	1,170,789 "	636,187 49	1,856,976 49	28,654,521 32	"	350,056,239 13	"	1903
107,161,970 57	"	1,256,390 "	743,160 80	1,999,550 80	30,941,662 36	"	380,007,901 48	"	1904
		16,272,114 "	9,871,955 09	26,144 089 09	415,529,901 13	31,531,999 63			
		26,144,069 09			380,997,001 48				

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

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. XI.)	RECETTES PAR TRAINS DE							
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprés (Services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS en grande vitesse. (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.
1880	37,767,012 38	"	902,272 28	"	964,981 "	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69
1885	41,725,313 05	"	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 26	50,485 12
1890	44,939,856 66	161,100 60	1,060,335 90	41,728 "	1,115,543 27	1,917,145 51	219,083 38	53,031 85
1895	50,411,389 43	171,233 90	1,635,394 68	63,940 07	1,233,118 22	2,063,577 76	256,026 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 76	269,436 18	66,433 82
1897 (1)	57,160,274 65	197,517 "	1,877,608 13	70,408 07	1,409,357 82	2,192,515 03	282,666 27	69,849 43
1898 (1)	59,977,629 84	208,134 80	1,896,282 30	77,804 03	1,559,965 "	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63
1899	64,631,570 72	222,201 30	2,028,675 "	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	336,261 76	88,820 62
1901	69,512,292 93	234,209 10	2,032,931 36	87,882 15	1,722,231 44	2,961,239 99	354,825 50	88,463 04
1902	70,083,242 69	236,513 10	2,009,748 96	91,544 67	1,757,342 73	3,312,879 22	366,692 57	91,901 76
1903	72,181,918 33	241,664 20	1,993,836 54	95,010 11	1,841,191 16	3,476,597 92	383,959 80	95,211 93
1904	74,279,290 46	249,354 90	2,025,499 61	99,350 65	1,978,000 99	3,619,091 31	397,258 55	99,582 82
Autres années	1,066,430,665 65	1,142,863 50	37,338,462 88	388,043 84	21,230,173 43	39,500,479 26	9,077,177 03	3,043,104 35
ENSEMBLE	1,829,544,857 34	3,470,526 70	59,769,535 92	1,280,268 23	49,536,892 87	72,225,275 70	13,070,496 82	4,014,472 90

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

N° XI. — Produits divers encaissés par le département

ANNÉES (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. X.)	LOCATION					PRIX DE VENTE		
	de terrains.	de bâtiments.	de buffets et buvettes.	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges.	du mobilier et du matériel d'usage.	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations, d'herbages.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1880	29,262 65	15,175 52	(1)	18,556 11	2,122,45	6,348 50	9,890 25	5,174 66
1885	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	(1)	10,822 24	18,600 70	10,575 85
1890	20,976 68	6,464 56	"	7,460 64	"	5,700 "	15,120 42	2,161 50
1895	17,579 02	7,583 17	"	7,432 92	"	4,973 "	13,783 94	11,916 70
1896	20,383 44	10,417 32	"	6,961 91	"	12,097 40	15,326 99	7,603 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	"	4,680 82	"	9,960 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	"	30,636 "	26,775 40	19,465 40
1902	20,015 28	110,997 63	"	3,157 33	"	14,756 14	24,957 82	10,409 38
1903	23,019 22	184,217 39	"	3,038 56	"	32,043 90	21,682 40	10,414 88
1904	116,166 45	242,705 93	"	5,134 49	"	28,965 50	21,177 05	23,279 21
Autres années	876,844 68	291,649 36	700,805 42	497,100 59	56,818 38	719,332 42	525,177 74	368,607 32
ENSEMBLE	1,255,748 42	941,739 41	700,805 42	546,522 51	58,910 83	923,104 40	763,929 15	523,481 76

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

N° XII. — Ensemble des recettes

ANNÉES.	DES TRAINS DE		Des gestions provisoires des lignes rachetées en 1896 et en 1897. (1)
	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	
1880	41,474,680 22	72,510,899 18	"
1885	46,353,070 92	75,115,761 07	"
1890	50,150,989 98	91,039,905 77	"
1895	56,557,885 76	97,862,405 61	"
1896	59,152,887 24	101,194,764 46	2,497,001 62
1897	65,910,968 58	106,454,051 79	17,724,457 98
1898	67,204,558 57	116,896,400 51	7,655,520 22
1899	72,546,252 00	128,596,504 20	"
1900	76,953,453 85	132,160,952 24	"
1901	76,729,942 01	130,917,317 86	"
1902	78,726,022 48	156,548,453 14	"
1903	81,367,088 37	145,514,825 65	"
1904	83,528,257 61	148,786,529 77	"
Autres années	1,189,325,766 42	1,900,252,842 12	"
ENSEMBLE	2,041,144,155 69	5,379,581,271 15	27,834,979 82

par nature de produits.

VOYAGEURS.			RECETTES PAR TRAINS DE MARCHANDISES.				
CHEVAUX.	PRODUITS <small>extraordinaires.</small>	TOTAL.	MESSAGERIES. <small>(Petites marchandises.)</small>	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.
119,073 46	274,682 29	41,474,689 22	4,697,765 65	64,424,595 72	1,052,220 32	2,126,018 49	72,310,599 18
157,575 05	468,934 22	46,551,670 92	5,219,047 98	64,897,129 89	1,086,111 20	1,913,472 "	73,115,761 07
184,413 62	448,748 29	50,150,999 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77
195,706 76	439,109 17	56,537,883 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,369,618 12	3,537,454 84	97,862,403 61
207,835 98	416,948 20	59,152,887 24	7,089,583 03	90,006,157 44	1,432,542 74	2,668,481 25	101,194,764 46
318,639 86	431,910 62	63,910,968 58	7,360,757 71	91,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 44	106,434,931 79
243,950 85	444,551 52	67,204,338 37	8,147,346 73	103,128,218 06	1,681,470 26	3,709,365 26	116,666,400 31
271,202 12	444,021 76	72,546,232 90	8,981,155 09	113,758,904 37	1,839,924 26	3,986,520 48	128,596,504 20
278,401 97	451,776 85	76,933,435 83	9,032,971 19	117,799,075 23	1,918,930 11	3,404,955 71	132,160,532 24
277,212 73	459,053 77	78,729,942 01	8,994,827 95	117,035,924 04	1,910,733 02	2,975,832 85	130,917,317 86
288,926 73	467,230 19	78,726,022 48	9,178,206 88	123,205,423 02	1,991,473 69	2,173,352 15	138,548,455 14
302,507 27	764,291 09	81,387,083 37	9,816,127 76	129,192,181 35	2,085,079 85	2,621,434 07	143,514,623 63
313,227 82	467,580 40	83,528,237 61	9,866,231 05	134,044,961 47	2,158,972 74	2,716,364 51	148,780,529 77
4,178,083 42	6,976,711 06	1,189,328,766 42	139,952,560 63	1,668,858,212 33	28,094,219 22	66,827,849 94	1,900,232,842 12
7,289,867 64	12,965,549 48	2,044,144,153 69	240,615,994 62	2,883,202,172 61	49,439,543 93	104,123,560 "	3,370,381,471 16

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

Argent non réclamé.	Droits d'affichage.	Excédents de droits d'encan sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Droits de magasinage	Acomptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	TOTAUX.
9	10	11	12	13	14	15	16
3,265 87	(1)	"	"	"	(1)	"	89,786 01
2,738 65	"	"	"	"	"	"	104,474 24
2,127 26	"	"	"	912 36	"	"	60,923 32
3,065 10	"	"	"	729 29	"	"	67,063 14
4,781 68	"	"	"	339 07	"	"	87,111 56
3,827 18	"	"	"	326 47	"	"	67,727 48
3,723 25	"	"	"	331 63	"	"	79,919 80
2,931 82	"	"	"	901 02	"	"	86,481 73
3,627 61	"	"	"	738 11	"	"	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
3,077 24	"	"	"	2,466 85	"	"	442,972 72
67,647 36	50,589 85	2,520 51	74,131 66	6,563 47	342,037 42	200,000 "	4,769,828 18
101,306 19	50,589 85	2,520 51	74,131 66	19,956 27	342,037 42	200,000 "	6,545,247 80

d'après les droits constatés.

ENSEMBLE.	PRODUITS DIVERS. <small>(ANNEXE XI.)</small>	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.
119,669,431 09	104,474 24	119,773,906 25	
141,190,895 75	60,925 32	141,251,819 07	
154,400,287 57	67,063 14	154,467,350 51	
162,844,683 52	87,111 56	162,931,764 88	
188,009,458 55	67,727 48	188,157,185 85	
191,504,258 90	79,919 80	191,584,178 70	
201,142,737 10	86,481 75	201,229,218 85	
209,006,568 07	97,945 27	209,104,511 34	
207,647,259 87	121,297 44	207,768,557 31	
215,274,477 62	191,169 60	215,466,647 22	
224,881,912 "	270,551 31	225,161,463 31	
232,314,767 58	442,972 72	232,757,740 10	
(2) 5,088,931,506 41	4,769,826 18	5,093,701,532 59	(2) Déduction faite de fr. 627,102,13 montant d'une créance irrécouvrable. (Voir C. R. de 1892, ann. III.)
5,450,765,302 55	6,545,247 80	5,457,298,550 53	

N° XIII. — *Comparaison des résultats financiers annuels pendant la dernière période quinquennale (1900-1904) et la dernière année (1899) de la période précédente.*

	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	
Recettes brutes	204,229,248 83	209,194,344 34	207,768,557 34	245,465,647 22	225,164,463 34	232,757,740 40	
Dépenses d'exploitation (1)	148,664,088 59	140,428,194 93	139,587,582 85	135,478,385 56	134,234,441 84	138,384,322 02	
Excédent des recettes . .	82,568,130 24	68,766,146 41	68,180,974 46	79,987,264 66	90,927,351 50	94,376,418 08	
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes et re- devance fixe	5,749,948 44	4,945,448 56	4,815,166 56	4,882,994 73	5,007,441 97	5,255,222 07	
Reste disponible pour les charges	76,818,182 40	63,820,667 85	63,365,807 90	75,104,266 93	85,919,909 53	89,121,196 04	
Charges des capitaux	Intérêts . . .	56,543,214 94	58,485,732 78	55,306,328 42	56,744,255 61	58,228,945 44	59,579,173 42
	Amortissement progressif . .	6,650,355 65	6,995,082 44	8,029,385 98	8,396,263 82	8,778,942 44	9,163,629 50
Ensemble	63,493,567 59	65,480,815 22	63,335,714 40	65,137,549 43	67,007,887 55	68,742,802 92	
Soldes	actifs	43,624,644 54	»	30,093 80	9,966,747 50	48,942,024 98	20,378,393 09
	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).	22,530,349 54	44,654,589 33	42,253,627 24	47,838,924 86	24,823,034 25	32,058,547 38	

(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.

	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes exploitées { Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation	312,213,850 90	315,597,126 46	319,748,974 36	322,932,938 68	325,817,280 22	335,402,894 71
Lignes en construction { Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice.	a) 936,403 45	a) 1,659,952 61	a) 3,947,702 99	a) 5,796,299 30	a) 7,486,950 82	a) 2,716,186 51
Ensemble pour lignes construites directement par l'État . . .	313,150,254 35	317,257,079 07	323,696,677 35	328,729,237 98	333,304,231 04	338,119,081 22
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier 1875, 1873 et 21 juillet 25 août 1885, 19 décembre 1876, 1er et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878.	140,379,275 60	141,144,000 10	144,968,722 65	148,274,816 26	152,237,062 01	155,352,622 31
Parachèvement. { Travaux livrés à l'exploitation	a) 6,090,058 85	a) 8,445,942 91	a) 8,224,292 89	a) 6,341,327 42	a) 3,197,578 43	a) 319,300 »
{ — d'extension, non achevés à fin d'exercice	5,736,567 53	6,040,882 30	6,472,895 95	6,894,376 11	7,167,691 85	7,546,684 94
Ensemble pour lignes construites à forfait . . .	152,205,901 98	155,630,825 31	159,665,911 49	161,510,519 79	162,602,332 29	163,218,587 25
C. Lignes rachetées :						
Mons à Menage (capital représentatif des annuités)	10,523,041 76					
Pepinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,631 08					
Dendre et Waes { — en 1870 — en 1877	52,703,069 51	80,103,142 35	89,195,142 35			
Saint-Ghislain à Erbisvaux	2,383,600 »					
Lierre à Turnhout	4,300,000 »					
Anvers à la frontière par Eschen (estimation-litige)	12,500,000 »					
Marbehan à Virton et à Lamorteau y compris les rachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat	6,928,623 20	6,929,926 92	6,937,646 59	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16
Réseau des Flandres. { Coût	17,380,762 72	17,441,982 42	17,441,982 42			
{ Remboursement des cautionnements	61,219 70					
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités)	164,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »			
Luxembourg. { Prise en charge des actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80			
{ — des actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885).						
{ — des primes (converties en 3 1/2, en 1885).						
Parachèvement. { Travaux prévus lors du rachat	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
{ Autres travaux livrés à l'exploitation	26,493,610 69	28,097,373 56	29,149,819 60	31,106,217 »	33,113,751 85	35,824,051 43
{ Travaux d'extension, non achevés à fin d'exercice						
Ensemble pour lignes rachetées	474,723,192 62	476,330,259 21	477,380,423 02	479,340,821 32	481,356,356 17	484,064,655 75
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :						
Parachèvement. { Travaux livrés à l'exploitation	6,235,316 46	6,527,809 88	6,666,517 22	6,820,080 85	7,287,995 37	7,716,623 67
{ — non achevés à fin d'exercice						
Ensemble pour lignes louées par l'État	6,235,316 46	6,527,809 88	6,666,517 22	6,820,080 85	7,287,995 37	7,716,623 67
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candela-bres, éclairage électrique et au gaz, etc.						
	31,725,042 39	32,148,570 38	32,114,014 09	32,494,357 47	32,625,385 06	33,236,319 29
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction						
	8,363,982 34	8,495,186 39	8,541,500 43	8,561,900 57	9,000,661 87	9,310,163 56
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.						
1° Commandé par l'État	191,589,388 10	194,043,725 88	195,321,082 53	199,167,617 10	205,318,001 04	213,127,390 42
2° Repris aux compagnies	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	258,660,774 34	261,115,114 12	262,393,050 77	266,239,005 34	272,389,389 28	280,198,778 66
Ensemble des capitaux engagés par l'État	1,245,066,464 48	1,257,414,844 31	1,270,467,095 27	1,283,702,803 32	1,298,566,351 08	1,315,864,218 40
H. Intérêts intercalaires des capitaux. { Lignes en exploitation						
{ — en construction et travaux d'extension non achevés	16,373,923 95	16,492,363 79	16,570,374 43	16,650,546 41	16,749,613 20	17,341,877 56
a) 97,149 43	a) 146,924,53	a) 245,562 14	a) 417,551 90	a) 651,851 17	a) 393,606 00	
Total général de premier établissement fr.	1,261,537,537 86	1,274,054,132 63	1,287,283,031 84	1,300,770,901 63	1,315,967,815 45	1,333,529,702 86
Pour faire ressortir le capital entré dans le domaine exploité, il faut déduire :						
1° pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéras a ci-dessus)	7,123,611 73	10,162,820 05	12,417,558 02	12,555,178 62	11,336,380 42	3,359,093 41
2° pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect. Voir annexe II.)	4,831,160 98	4,901,135 12	5,062,732 62	5,172,707 01	5,334,081 83	5,397,210 56
Reste capital utilis. fr.	1,249,582,765 15	1,258,990,174 46	1,269,802,741 20	1,283,043,016 »	1,299,297,353,20	1,324,773,359 89

(1) 1° Non compris 2,885,300 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° 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 Godinne et de Baronville à Eprave.
Voir suite au verso.

N° XIV (suite). — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement des lignes exploitées moyennant

	1891	1892	1893	1894	1895	1896
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes exploitées { Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation - Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice.	340,038,608 26	346,731,775 87	350,049,632 73	363,264,927 91	371,317,051 29	378,267,989 19 (a) 7,548,619 44
Lignes en construction	(a) 3,897,218 31	(a) 5,045,925 80	(a) 9,645,280 07	(a) 9,150,624 30	(a) 6,366,436 18	(a) 5,190,544 10
Ensemble pour lignes constituées directement par l'État	343,935,826 57	351,777,701 67	359,694,932 80	372,415,552 21	377,683,487 47	383,458,533 29
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes contraintes en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876 1 ^o et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878.						
en exploitation (1)	155,908,757 02	155,935,472 36	155,009,321 10	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10
en construction	"	"	"	"	"	"
Para- chèvement { Travaux livrés à l'exploitation - d'extension, non achevés à fin d'exercice	8,011,890 44	8,680,365 49	8,944,811 76	9,271,171 78	9,640,762 37	10,463,186 60 (a) 227,203 78
Ensemble pour lignes construites à forfait	163,920,557 46	164,615,837 85	163,954,132 86	165,280,296 84	165,649,886 47	166,472,310 70
C. Lignes rachetées :						
Mons à Menage (capital représentatif des annuités)	10,525,061 76					
Pepinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,031 08					
Dendre et Waes (rachat par annuités en 1876 et comptant en 1877)	52,703,069 51					
Saint-Ghislain à Erbiscul	2,385,000 "					
Lierre à Turnhout	4,300,000 "					
Anvers à la frontière par Eschen (estimation-litige (2))	12,500,000 "					
Marbehan à Virton et à Lamorteu y compris les parachèvements effectués au moyen de rétrocessions faites sur le prix d'achat.	6,037,645 59	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16
Réseau { Coût - Remboursement des cautionnements	17,441,982 42					
Des Flandres						
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités)	194,208,800 "					
Luxembourg	127,355,106 80					
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	"	"	"	"	"	14,700,615 41
Liégeois-Limbourgeois	"	"	"	"	"	34,890,660 50
Gand-Eecloo	"	"	"	"	"	"
Grand Central Belge	"	"	"	"	"	"
Plateaux de Herve	"	"	"	"	"	"
Sichem à Montalgu	"	"	"	"	"	"
Liège à Visé	"	"	"	"	"	"
Hesbaya-Condrex	"	"	"	"	"	"
Saint-Trond-Hasselt	"	"	"	"	"	"
Para- chèvement { Travaux prévus lors du rachat - Autres travaux livrés à l'exploitation - Travaux d'extension, non achevés à fin d'exercice	13,101,027 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,527 16 54,316,263 90 (a) 292,030 02
Ensemble pour lignes rachetées	486,868,854 07	489,661,149 06	491,748,659 74	491,612,687 01	498,455,461 94	552,540,189 15
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :						
Para- chèvement { Travaux livrés à l'exploitation - non achevés à fin d'exercice	8,038,196 27	8,463,562 41	8,771,824 66	9,379,977 99	9,766,300 72	10,104,072 66 (a) "
Ensemble pour lignes louées par l'État	8,038,196 27	8,463,562 41	8,771,824 66	9,379,977 99	9,766,300 72	10,104,072 66
E. Dépenses des stations: excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, canalisations, éclairage électrique et au gaz, etc.	34,575,573 23	35,558,542 70	36,262,324 58	37,156,449 08	38,450,191 "	39,369,983 73
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.	9,594,122 48	9,803,554 48	10,166,476 15	10,521,642 95	10,917,148 15	11,341,429 55
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.						
1 ^o Commandé par l'État	219,074,746 87	225,019,099 69	227,108,459 16	231,170,512 03	238,968,414 88	246,612,636 02
2 ^o Pris aux compagnies	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,732,138 24
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	286,146,135 11	292,090,487 93	294,179,847 40	300,241,900 27	306,039,803 12	314,344,774 26
Ensemble des capitaux engagés par l'État	1,333,018,279 19	1,351,970,829 10	1,365,773,281 19	1,389,608,505 39	1,406,982,287 87	1,485,376,116 56
II. Intérêts intercalaires { Lignes en exploitation - en construction et travaux d'extension non achevés	(a) 17,502,907 05	(a) 17,009,792 98	(a) 18,017,211 05	(a) 18,252,771 25	(a) 18,627,170 94	(a) 18,970,475 72
(a) 411,917 58	(a) 303,962 53	(a) 419,485 25	(a) 544,426 85	(a) 552,188 34	(a) 491,475 67	
Total général de premier établissement - fr.	1,350,963,103 82	1,370,181,581 61	1,384,219,977 49	1,408,445,703 50	1,426,141,647 15	1,504,833,067 95
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)	4,278,135 89	5,349,891 33	10,064,765 32	9,695,051 16	6,918,624 52	13,718,882 01
2 ^o pour aliénation d'immeubles, subv. etc. (Amortissement indirect. (Voir annexe II.)	5,439,924 89	5,635,107 09	5,884,695 38	6,146,507 97	6,165,479 08	6,214,232 86
Reste capital utile - fr.	1,341,245,043 04	1,358,999,586 19	1,368,270,526 79	1,392,564,684 37	1,413,057,543 55	1,484,904,953 08

(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 Lonsterzel par Zellick; Bruxelles au bois de la Cambre; Couillet à Châtelet et Ghimay à la frontière française.

2^o Non compris fr. 4,173,201-16 représentant le montant pris en charge par le département des finances, des diverses indemnités payées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gollinne 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. 27,16,780-19 payée pour la section d'Aix à la frontière, en exécution de la Convention du 15 avril 1897 avec le gouvernement prussien (art. 3, § 2, de la loi de rachat).

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

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

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

1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	Différences entre 1903-1904
385,466,994 40 a) 9,280,816 79	401,448,726 23 a) 8,111,280 40	413,053,200 50 a) 12,640,510 61	419,324,098 50 a) 16,983,136 69	425,198,234 50 a) 22,106,644 73	434,198,738 28 a) 25,771,368 04	444,982,814 23 a) 28,963,929 51	451,906,578 60 a) 38,401,909 74	6,523,764 37 a) 9,437,98 23
a) 9,462,842 08 404,210,653 27	a) 9,081,276 61 418,641,284 74	a) 6,324,108 71 423,019,819 85	a) 9,316,435 59 445,623,670 78	a) 16,279,883 70 463,984,767 93	a) 18,400,168 65 478,370,274 97	a) 20,018,705 94 494,865,449 68	a) 30,302,072 40 520,610,580 74	a) 9,383,386 46 25,745,111 06
156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"
11,680,875 48 a) 103,992 96	12,602,588 03 a) 65,658 54	13,517,953 31 a) 84,345 44	14,651,400 28 a) 3,793 10	15,265,006 01 a) 27,504 74	15,641,379 16 a) 98,680 62	16,273,445 73 a) "	17,039,028 87 a) 29,600 86	765,583 14 a) 29,600 86
167,793,992 54	168,677,371 57	169,611,422 85	170,654,317 48	171,301,634 85	171,749,183 88	172,282,569 83	173,077,253 83	795,184 "
472,320,959 07	719,399,621 56	719,752,992 85	729,777,042 85	754,515,892 85	754,515,892 85	754,515,892 85	754,515,892 85	"
7,734,600 " (3) 216,218,884 27 23,116,178 25	" 353,371 26	" 10,024,660 "	" 24,738,160 "	" 4,180,600 "	" 4,180,600 "	" 4,180,600 "	" 4,259,166 08	(13) 78,586 08
13,101,927 16 (4) 57,765,833 19 a) 621,073 04	13,101,927 16 a) 62,015,558 56	(6) 13,152,112 27 a) 66,346,692 21	(8) 13,193,665 38 a) 74,486,162 58	13,193,665 38 a) 79,609,984 44	13,193,665 38 a) 87,012,003 59	13,103,665 38 a) 93,567,791 40	13,193,665 38 a) 100,891,943 68	" a) 7,324,152 28
790,888,484 97	795,639,416 39	810,155,318 42	847,368,500 20	851,692,378 43	861,359,156 07	867,538,019 50	876,045,965 72	8,512,946 22
(5) 9,434,617 41 a) 6,903 94	9,761,877 07 a) 80,395 07	10,178,036 19 a) 61,687 14	(10) 8,120,228 05 a) 52,709 95	8,316,528 20 a) 13,640 62	8,449,208 88 a) 88,667 59	8,724,595 42 a) "	9,073,281 11 a) "	348,685 69 a) "
9,441,551 35	9,842,273 04	10,239,923 33	8,181,938 "	8,330,168 82	8,537,876 47	8,724,595 42	9,073,281 11	348,685 69
40,399,684 92	42,710,961 08	45,439,144 71	46,907,108 74	49,015,724 60	52,014,985 20	53,201,186 43	54,758,877 03	1,597,690 60
11,729,052 22	12,369,380 38	12,845,287 85	13,311,999 93	13,614,834 79	14,044,308 35	14,725,966 69	15,365,878 49	639,911 80
260,793,192 30 591,107,597 20	277,032,190 19 a) 90,107,597 20	291,374,984 54 (7) 90,895,929 61	318,336,501 12 a) 90,895,929 61	357,215,341 83 a) 90,895,929 61	395,260,630 37 a) 90,895,929 61	432,590,684 97 a) 90,895,929 61	464,249,992 76 a) 90,895,929 61	31,659,307 79 a) "
350,900,780 50	367,139,787 39	382,270,914 15	404,232,430 73	448,111,271 44	496,156,559 98	533,486,614 58	555,145,922 37	31,659,307 79
1,775,364,078 77 19,076,721 12 a) 1,006,665 88	1,815,040,473 68 a) 19,802,473 39	1,862,581,831 26 a) 20,208,840 69	1,941,289,965 86 a) (11) 20,414,145 32	2,008,250,780 86 a) 20,585,600 85	2,071,232,344 92 a) 20,867,906 98	2,134,819,402 43 a) 21,623,179 88	2,204,118,239 29 a) 21,043,716 64	69,298,837 16 a) 420,536 76
1,795,447,465 77	1,835,787,085 45	1,884,033,111 56	1,963,623,696 52	2,031,671,092 08	2,097,052,465 06	2,161,245,528 48	2,232,550,688 82	71,305,160 34
20,482,294 68	19,071,687 41	21,232,163 22	29,207,930 06	43,454,714 92	50,768,172 40	56,760,741 79	78,307,703 62	21,546,961 83
6,233,810 43	6,283,830 62	6,314,570 70	(12) 4,975,413 34	5,071,367 21	5,183,324 82	5,367,949 09	5,568,922 21	200,973 12
1,768,731,351 66	1,810,431,558 46	1,856,486,377 64	1,929,387,353 12	1,984,145,009 95	2,041,100,957 84	2,099,116,837 69	2,148,674,082 99	49,637,215 36

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

(7) 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.

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

(9) Y compris fr. 2,313,566-52 pour la ligne de Hesbaye-Condroz, rachetée en 1900.

(10) Déduction faite de fr. 2,353,566-52

(11) Y compris une somme de fr. 50,320-29, montant des intérêts intercalaires afférents à la ligne de Landen-Saint-Trond en 1856, soustraite du capital, à cette époque, et réajoutée au capital en 1900, ensuite de la reprise de l'exploitation de cette ligne par l'Etat.

(12) Déduction faite de la somme de fr. 1,361,892-99, valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, comprise dans les amortissements indirects depuis 1856 et réintroduite dans le capital utile en 1900 ensuite du rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

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

N° XV. — *Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1900-1904) et de la dernière année (1899) de la période précédente.*

		1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.		
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État. } au 31 décembre.	double voie.	1,547,821	1,592,222	1,622,261	1,652,798	1,750,265	1,777,159		
	simple voie.	2,511,677	2,467,861	2,426,228	2,397,567	2,324,255	2,259,882		
	Ensemble.	4,059,498	4,060,085	4,048,489	4,050,165	4,054,518	4,037,041		
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes } appartenant à l'État	double voie.	1,579,787	1,424,595	1,454,652	1,485,169	1,562,636	1,609,550		
	simple voie.	2,295,055	2,351,562	2,309,929	2,281,088	2,207,906	2,145,555		
	Ensemble.	3,874,842	3,776,157	3,764,581	3,766,257	3,770,542	3,755,105		
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.		4,059,594	4,060,085	4,048,489	4,049,270	4,055,045	4,057,041		
Mètres courants } de rails	en acier	de 52 kilog. par mètre	2,727,455	2,728,268	2,728,110	2,754,520	2,868,915	2,925,665	
		de 40.6 — —	"	455,225	951,392	1,554,571	1,781,172	2,255,008	
		voies principales	de 38 kilog. —	7,531,572	6,977,295	6,754,055	6,592,246	6,254,254	5,856,350
		voies de garage, de chargement et de déchargement	de 35 kilog. et moins par mèt.	265,101	556,509	214,556	210,716	182,150	168,057
			de 52 kilog. par mètre	25,569	27,538	50,662	58,190	51,715	55,822
			de 40.6 — —	"	40	2,812	9,825	20,656	41,958
			de 38 kilog. —	2,452,555	2,555,015	2,720,461	2,095,565	3,314,847	3,498,059
			de 35 kilog. et moins par mèt.	295,505	329,774	357,864	351,108	406,573	405,165
			de 52 kilog. par mètre	2,752,822	2,755,806	2,758,772	2,772,710	2,900,628	2,959,487
		en général.	de 40.6 — —	"	455,265	954,404	1,544,306	1,801,808	2,294,966
			de 38 kilog. —	9,764,005	9,532,510	9,474,518	9,587,811	9,469,101	9,351,569
			de 35 kilog. et moins par mèt.	560,606	686,085	552,220	561,824	588,705	571,202
		en fer	voies principales de 38 kilog par mètre.	535,588	422,547	547,225	285,859	218,592	155,181
			Voies de garage, de chargement et de déchargement	1,976,275	2,001,144	1,973,984	1,927,992	1,899,785	1,865,292
en général.	2,511,863		2,423,691	2,521,209	2,211,851	2,118,377	2,020,473		

Consommation annuelle de rails d'acier	} quantités totales (tonnes)		12,000	24,000	24,465	24,078	12,000	30,000	
		} sommes totales dépensées		1,530,000	3,080,000	3,122,775	3,158,246	1,558,543	4,758,800
			} prix moyen par tonne		127,50	127,50	127,64	131,08	129,88
Nombre de billes en bois existant dans les voies	} chêne	voies principales		6,624,556	6,655,310	6,678,579	6,778,896	6,765,438	6,845,029
		voies accessoires	2,494,917	2,127,350	2,192,888	2,296,352	2,469,950	2,577,851	
		Ensemble	9,119,473	8,782,840	8,871,467	9,075,248	9,235,388	9,420,880	
	} sapin	voies principales	55,755	44,750	59,292	52,655	29,728	25,924	
		voies accessoires	246,941	247,040	255,619	224,449	217,645	203,474	
		Ensemble	300,694	291,790	274,901	257,102	247,575	252,598	
} hêtre	voies principales	18,425	21,025	29,145	35,625	50,005	57,284		
	voies accessoires	956	956	956	1,556	1,859	1,859		
	Ensemble	19,379	21,981	50,101	57,181	51,862	59,143		
Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0m.28 sur 0m.14 acquises dans l'année		6,15	6,06	6,55	6,47	6,34	6,59		
Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques	} voies principales (mètres courants)		94,250	78,982	67,267	60,758	57,982	46,819	
		} voies accessoires (—)		175,499	161,620	159,782	142,115	125,488	128,226
			Ensemble (—)	267,729	240,602	227,049	202,855	185,450	175,045
Longueur des lignes armées	} du block-system (—)		1,154,555	1,190,555	1,194,665	1,194,665	1,202,604	1,222,045	
		} de grosses sonneries (—)		722,844	716,844	695,595	695,595	695,595	695,595
			munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	5,527	5,512	5,485	5,420	5,569	5,550
Nombre de passages à niveau	} — — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance		869	837	855	845	818	855	
		} ouverts et non surveillés		52,025	1,990	2,008	2,014	2,010	2,006
			Ensemble	6,410	6,359	6,526	6,279	6,227	6,189
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau		2,925,481	2,951,158	2,918,851	2,884,210	2,824,167	2,819,459		
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année		28	60	44	46	52	58		
Nombre de raccordements et gares privées		1,120	1,158	1,185	1,224	1,245	1,245		
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État		77	81	85	90	95	96		
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales		64	68	74	77	85	86		
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux		14,500,187	15,747,444	17,908,121	17,518,075	15,201,145	15,896,768		

N° XVI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1900 à 1904), et de la dernière année (1899) de la période précédente.*

	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.
Nombre de locomotives.	2,617	2,690	2,859	2,967	3,088	3,186
— de voitures automotrices.	59	54	49	54	28	24
— de tenders (indépendants de la locomotive)	1,750	1,854	1,920	2,070	2,105	2,170
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	5,103	5,303	5,678	6,365	6,558	6,570
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.)	1,841	1,858	1,924	1,955	1,981	2,047
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	12	12	12	12	12	12
— de voitures remorquées —	12	12	20	20	20	20
— de wagons à marchandises.	59,038	62,700	65,540	65,845	66,409	68,590
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,510	1,522	1,508	1,485	1,450	1,501
— de bâches.	20,828	20,725	23,903	24,478	24,578	22,936
Parcours kilométrique des locomotives de l'État						
{ productif de recettes. { trains de voyageurs	35,551,992 ⁽¹⁾	34,751,112 ⁽¹⁾	35,459,223 ⁽¹⁾	36,667,451 ⁽¹⁾	38,600,433 ⁽¹⁾	39,917,839 ⁽¹⁾
{ trains de marchandises.	27,864,787	29,752,859	30,018,549	32,040,909	33,804,557	35,122,165
{ pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	17,436,125	18,520,000	19,457,554	20,229,632	20,948,175	21,840,522
Consommation de charbon des locomotives						
{ quantités (tonnes)	1,153,913	1,268,019	1,256,095	1,528,476	1,599,216	1,452,159
{ prix moyen par tonne.	11 15	17 79	17 56	12 19	12 14	12 16
{ dépenses	12,865,140	22,558,452	21,801,520	16,188,584	16,983,606	17,658,805
Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général.						
{ quantités (kilogr.)	14 64	15 28	14 79	14 94	14 99	14 99
{ dépenses	0,163	0,272	0,257	0,182	0,182	0,182

Nombre annuel de trains	{	de voyageurs	896,671	927,019	946,062	960,634	989,659	1,008,811	
		de marchandises.	644,366	669,705	667,767	685,110	665,200	679,311	
		de service.	26,867	28,579	29,456	26,648	26,075	32,606	
Parcours des trains, productif de recettes.	{	voyageurs.	32.458,418 ⁽¹⁾	33,677,875 ⁽¹⁾	35,954,409 ⁽¹⁾	34,928,861 ⁽¹⁾	36,812,176 ⁽¹⁾	37,286,049 ⁽¹⁾	
		marchandises	23,070,464	24,439,837	24,674,733	26,522,507	27,359,098	27,809,238	
Parcours des trains de service			468,890	404,172	596,586	597,354	429,969	548,543	
Éclairage	{	nombre d'installations.	37	40	41	44	46	50	
		— de lampes à arc.	1,459	1,692	1,787	1,903	1,995	2,278	
		— de lampes à incandescence.	5,804	4,026	4,445	4,902	5,397	6,452	
		— total de foyers.	5,265	5,718	6,230	6,805	7,592	8,750	
		intensité totale des foyers, en ampères.	16,185.6	18,554.6	19,336.2	20,313.7	21,412	23,887.9	
		gaz	nombre de becs	25,710	26,039	26,096	26,048	26,426	25,640
			consommation totale, en mètres cubes	5,625,926	5,423,075	4,969,049	4,561,350	4,780,238	5,278,050
			dépense totale	656,705	659,523	582,756	555,891	574,582	629,685
		pétrole	quantités consommées, en litres	4,875,294	5,250,501	5,666,271	6,289,586	6,687,173	7,006,126
			dépense totale	755,361	876,854	650,488	540,904	602,030	556,987
huile de colza épurée.	quantités consommées, en kilog.	607,267	624,045	686,172	641,530	634,252	667,209		
	dépense totale	294,059	374,427	422,819	372,472	368,538	523,817		
Graissage (huiles, suif et graisses).	{	consommation totale, en kilog	2,450,841	2,728,256	3,249,776	3,740,342	4,100,966	4,525,435	
		dépense totale	465,592	615,528	852,934	936,025	913,049	904,506	
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel			20,672,504	25,744,902	27,778,372	27,844,351	27,095,531	28,914,250	

(1) Non compris 1,092 kilomètres en 1914, 9,236 en 1905, 14,270 en 1902, 10,169 en 1901, 13,991 en 1900 et 6,906 en 1899 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal ; 451,927 kilomètres en 1901, 452,591 en 1903, 332,246 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.

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

	UNITÉ.	1899.		1900.		
		MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur. . .	Voyages.	105,664,564	49,770,448 62	111,162,272	51,559,870 99
	— mixtes . . .	»	7,140,966	5,869,297 66	7,431,185	6,255,154 04
	— internationaux. . .	»	5,775,611	8,782,671 42	4,505,914	10,575,178 98
	Surtaxes pour trains et voitures de luxe.	—	»	160,052 67	»	258 605 60
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu.		Voyages.	277,282	19,100 55	810.677	159,814 45
	Ensemble. . .	—	114,858,223	64,631,570 72	123,710,046	68,566,602 64
Bagages. . . .	service intérieur. . .	Quintaux	208,043	850,018 01	270,431	848,391 65
	— mixtes . . .	»	25,912	61,158 24	24,618	67,166 26
	— internationaux . . .	»	155,561	1,114,498 75	179,179	1,241,765 62
	Ensemble. . .	»	447,516	2,028,675 »	474,228	2,157,523 51
Petites marchandises.	service intérieur. . .	Quintaux	5,428,277	9,889,828 89	5,506,379	9,037,575 82
	— mixtes . . .	»	418,100	897.076 92	428,501	895,236 15
	— internationaux . . .	»	817,918	2,705,921 09	869,806	2,984,846 98
	Ensemble. . .	»	4,694,385	13,492,827 50	4,894,676	13,835,678 95
Grosses marchandises.	service intérieur. . .	Tonnes.	25,046,710	67,551,786 34	25,125,616	67,795,020 09
	— mixtes . . .	»	4,855,554	11,242,458 65	4,800,186	11,104,575 58
	— internationaux . . .	»	11,350,974	55,184,659 58	13,156,940	58,811,479 56
	Ensemble. . .	»	39,433,018	113,758,904 37	41,062,742	117,799,075 23
Finances . . .	service intérieur. . .	Groups	(1)	291,483 02	(1)	295,479 75
	— mixtes. . . .	»	(1)	16,272 67	(1)	16,205 36
	— internationaux . . .	»	(1)	42,226 04	(1)	46,578 69
	Ensemble . . .	»	(1)	349,981 73	(1)	356,261 78
Équipages.	service intérieur . . .	Voitures	2,595	68,910 59	2,504	69,582 44
	— mixtes. . . .	»	105	2,956 42	168	2,925 92
	— internationaux . . .	»	610	14,971 05	845	16,514 26
	Ensemble. . .	»	3,108	86,817 86	3,517	88,820 62
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	55,425	1,625,554 68	58,184	1,636,468 49
	— mixtes	»	8,445	76,546 97	7,572	76,021 80
	— internationaux . . .	»	12,060	439,554 75	12,217	484,841 79
	Ensemble . . .	»	75,930	2,141,216 38	77,973	2,197,332 08
Autres produits .	Tickets d'entrée dans les stations.	—	»	222,201 50	»	255,540 70
	Produits extraordinaires.	—	»	4,450,542,24	»	3,861,752 56
	Produits divers . . .	—	»	86,481 75	»	97,943 27
	Ensemble. . .	—	»	4,739,225 27	»	4,193,016 53
Recettes totales. . .	Francs.	»	201.229,218 83	»	209,194,311 34	
Recette moyenne par voyageur embarqué. . .	—	»	0 56	»	0 551	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.	—	»	2 89	»	2 87	
Nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc., au 31 décembre.	—	»	1,253	»	1,266	

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

période quinquennale (1900-1904) et de la dernière année (1899) de la période précédente.

1901.		1902.		1903.		1904.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
114,710,216	52,002,980 54	115,770,630	55,845,244 95	118,548,881	53,548,589 94	121,807,958	57,127,251 15
7,887,280	6,037,048 07	8,162,028	7,126,563 94	8,675,778	7,533,899 71	8,964,815	7,915,312 91
4,053,742	8,900,472 42	4,238,712	8,935,607 12	4,556,838	8,884,054 69	4,868,786	9,051,475 53
"	211,987 50	"	"	"	"	"	"
821,165	140,104 80	918,294	135,824 60	1,243,175	195,391 99	1,368,062	205,271 03
124,454,401	68,512,292 93	127,109,684	70,083,242 59	132,604,692	72,181,916 33	136,409,599	74,279,290 46
275,475	870,090 52	266,545	850,717 44	263,854	844,442 36	274,222	861,925 19
24,412	67,400 57	25,221	65,275 77	25,751	66,524 09	24,352	68,301 15
155,769	1,098,340 47	154,951	1,095,755 73	157,323	1,087,872 09	138,640	1,098,075 27
453,656	2,032,531 36	444,495	2,009,748 96	447,110	1,998,838 54	457,194	2,025,499 61
5,572,331	9,936,800 57	5,872,827	10,144,148 94	5,967,644	10,608,451 71	4,144,822	10,932,624 50
407,593	868,140 97	535,987	882,944 74	329,954	944,777 32	540,269	990,938 40
837,326	2,961,259 99	860,068	5,512,879 22	905,694	5,470,597 92	915,786	5,619,091 51
4,837,072	13,766,181 53	5,066,822	14,339,972 90	5,201,292	15,023,826 95	5,400,877	15,562,674 01
25,516,880	67,631,578 24	24,220,511	69,065,244 03	23,455,732	72,224,504 49	25,730,432	74,567,494 20
4,066,727	10,879,824 01	4,941,112	11,065,549 74	5,208,148	11,840,233 94	5,442,566	12,410,011 79
12,248,251	58,504,521 79	13,450,596	45,076,829 23	13,946,817	45,127,620 92	14,429,051	47,058,433 39
40,231,838	117,035,924 04	42,611,819	123,205,423 02	44,588,717	129,192,181 35	45,621,869	134,044,961 47
(¹)	292,867 42	(¹)	298,978 60	(¹)	312,665 "	(¹)	322,806 80
(¹)	15,747 78	(¹)	16,016 52	(¹)	17,457 94	(¹)	17,975 03
(¹)	46,210 50	(¹)	51,697 63	(¹)	54,438 86	(¹)	56,476 10
(¹)	354,825 50	(¹)	366,692 57	(¹)	383,959 80	(¹)	397,258 55
2,566	69,257 68	2,727	70,682 44	3,495	75,917 61	3,267	76,315 74
68	2,841 71	63	2,890 16	117	3,092 58	109	3,243 73
540	16,585 63	221	18,529 16	296	19,201 78	296	20,025 53
2,974	88,463 04	3,011	91,901 76	3,908	96,211 95	3,672	99,582 82
57,809	1,635,034 20	56,576	1,667,130 68	62,210	1,745,456 08	65,760	1,799,998 80
8,365	75,884 34	9,997	75,144 23	10,085	80,406 58	10,132	84,556 88
11,246	484,007 21	10,475	538,125 51	12,457	565,744 46	11,945	587,864 88
77,420	2,187,945 75	76,848	2,280,400 42	84,732	2,387,587 12	87,835	2,472,200 56
"	254,209 10	"	256,515 10	"	241,664 20	"	249,354 90
"	5,434,880 02	"	2,660,582 30	"	3,575,723 76	"	3,185,945 "
"	121,297 44	"	191,169 60	"	279,351 51	"	442,972 72
"	3,790,393 16	"	3,088,265 00	"	3,896,941 27	"	3,876,272,62
"	207,768,557 31	"	215,465,647 22	"	225,161,463 31	"	232,757,740 10
0 518		0,550		0 544		0,544	
2 91		2 89		2 90		2 94	
1,275		1,284		1,295		1,305	

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.	1904.			1903.
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A Lignes construites directement par l'État . . .	—	689,018	(*) 216,400	905,418	905,467
B — — — à forfait pour son compte	—	80,310	636,992	717,332	717,332
Mons à Manage	1 janv. 1857	24,366	"	24,366	24,366
Luxembourg	1 janv. 1873	235,913	72,607	308,520	308,520
Bassins-Mouillers	1 janv. 1871	224,455	380,908	605,363	607,823
Pepinster à Spa	16 sept. 1872	"	12,508	12,508	12,508
Dendre-et-Waes (*)	1 mai 1876	100,095	1,642	101,737	101,737
Lignes des Flandres	1 janv. 1878	27,693	202,277	229,970	229,970
Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	"	9,241	9,241	9,241
Anvers à la frontière néerlandaise	1 juillet 1880	26,910	"	26,910	26,910
Marbehan à Virton	15 mars 1881	"	32,012	32,012	32,012
C. Lignes rachetées.					
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	169,259	258,235	427,494	429,146
Liégeois-Limbourgeois (6)	1 janv. 1896	"	103,179	103,179	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
		810,172	1,290,143	2,130,315	2,147,743
Longueur totale des lignes appartenant à l'État		1,609,530	2,143,535	3,753,065	3,770,512
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes ou loyer.					
Tournai à Jurbise	14 juillet 1847	44,099	"	44,099	44,099
Hai 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 compagnies et exploités en commun avec l'État (11)	"	6,114	4,846	10,960	10,960
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (12)	"	1,000	27,750	28,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État	"	1,777,159	2,259,882	4,037,041	4,054,518

(1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 40k.286, donnée en jouissance en 1856 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central belge, pour compte de l'État, du 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, Erquennes, Lobbes, Ingelmunster, Thieft, Liehterwilde, Thourout, Ypres, Comines, Chimay, Willebroeck, Puers, Saint-Gilles (Waes) et Selzacle.

(12) Sections de Deynze à Thieft, d'Ypres à Comines et de Frameries à Grœchet-Piequery. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1895.)

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

A. Rails et billes.

		1904.			1903.	
		Voies principales	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	2,923,665	55,822	2,959,487	2,900,628
		» de 40.6	2,253,008	41,938	2,294,966	1,801,808
		» de 38	5,856,550	3,498,059	9,354,569	9,469,101
		Hilff de 29 kilog.	232	197,195	197,445	222,053
		divers de 7, 18, 25, 30, 33, 34 et 35 kilog.	167,785	205,972	573,757	366,650
	Ensemble.	11,205,240	3,976,984	15,180,224	14,760,240	
	Rails en fer	156,181	1,865,292	2,020,473	2,118,577	
	Total	11,358,421	5,842,276	17,200,697	16,878,617	
Nombre de billes	}	en chêne	6,843,029	2,577,851	9,420,860	9,253,368
		en sapin	25,924	200,474	252,398	247,575
		en hêtre	57,284	1,859	59,143	31,862
		Total.	6,926,237	2,786,164	9,712,401	9,532,605

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1904.			1903.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff	»	65,766	65,766	61,827	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	161	161	161	
Traverses De Soignies	»	1,059	1,059	1,059	
-- Wautherin	16,049	47,419	63,468	67,458	40k.17 par traverse.
-- A en acier, mod. Post.	24,071	4,679	28,750	34,745	Type néerl. 75 k. par traverse.
-- B — Braet.	6,214	7,026	13,240	15,438	Type néerl. 75 k. par traverse.
-- C — Bernard.	485	2,116	2,601	2,762	Type néerl. 105 k. par traverse.
ENSEMBLE.	46,819	128,226	175,045	183,450	

(1) Mètres courants de voie simple.

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

	Longueur.	En p. o/o.	
Pentes et rampes . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,700,921	46.69
	5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	1,046,307	18.09
	10 — 15 — — . . .	549,699	9.50
	15 — 20 — — . . .	316,755	5.48
	20 — 30 — — . . .	45,037	0.75
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.	118,191	2.04
Paliers		1,009,542	17.45
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XVIII)		29,750	"
		(*)5,814,200	100. »
Alignements droits		3,817,402	65.89
Courbes à rayon . . .	de 200 mètres et moins	32,619	0.56
	200 à 300 mètres.	73,144	1.27
	300 à 500 —	427,300	7.59
	500 à 700 —	211,870	3.68
	700 mètres	1,221,945	21.15
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XVIII).		29,750	"
		(*)5,814,200	100. »

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

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ADJÉES		NOMBRE DE STATIONS, DE BIFURCATIONS ET DE TRAVERSÉES VICINALES PARENTES		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopédards.
	du block system.	de grosses boumées.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
	Bruxelles-Nord.	151,854 ^m	97,458 ^m	40			
Liège	129,696	150,504	40	95	16	14	27
Gand	218,100	55,088	51	115	5	10	25
Tournai	150,712	82,595	56	77	12	8	20
Mons	83,815	57,559	68	55	"	15	15
Bruxelles-Midi.	107,488	95,992	40	60	4	9	19
Charleroy	35,757	38,620	75	65	7	14	16
Namur	115,489	33,335	27	76	5	11	21
Arlon	120,872	69,668	18	62	10	8	11
Anvers	99,051	"	59	73	"	7	19
Hasselt	13,529	15,574	22	51	1	4	5
	1,222,045	693,503	456	729	62	124	198

(*) Mètres courants de voie simple, non compris les 3,108,776 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XXI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1904.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES À NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
1	Bruxelles à Malines . . .	Bruxelles-Nord et Schaer- beek.	N° 1, rue Allard. . . .	5,474 »
2	Id.	Id. id.	N° 5, rue des Palais . .	4,479 20
5	Id.	Weerde et Malines. . .	N° 19, sentier.	»
4	Pepinster à Herbesthal . . .	Verviers (Ouest) et Ver- viers (Est).	N° 5, propriété de Biolley	229 95
5	Pepinster à Trois-Ponts . . .	Pepinster et Jusleville	N° 2, route de Liège à Spa.	1,038 15
6	Id.	Id.	N° 3, route de Liège à Spa.	1,517 65
7	Id.	Id.	N° 5, chemin de Sobau.	259 08
8	Id.	Id.	N° 8, route de Liège à Spa.	1,974 65
9	Id.	Theux et La Reid . . .	N° 12, sentier de terre de Chavioumont.	—
10	Id.	Id.	N° 13, sentier de Theux à Marché.	—
11	Id.	La Reid et Spa	N° 10, chemin d'exploit- ation.	—
12	Id.	Id.	N° 23, propriété de Lim- bourg.	—
15	Id.	Id.	N° 24, route de Liège à Spa.	1,244 65
14	Angleur à Marloie.	Angleur	N° 1, route d'Angleur à Chénée.	3,482 »
15	Braine-le Comte à Gand . . .	Gammerages et Thol- lembeek.	N° 43, sentier public. .	—
16	Cortemarck à Ypres	Staden.	N° 109, chemin particu- lier.	525 70
17	Courtrai à Renaix	Courtrai et Sweveghem	N° 6, chemin d'exploita- tion.	—
18	Tournai à la bifurcation de Basècles.	Basècles et Péruwelz. .	N° 43bis, sentier n° 53 de Basècles.	—
19	Hal à Ath	Isières et Ath	N° 71, vieux chemin d'Ath à Bruxelles.	—
20	Id.	Près de Bassilly.	Sentier des Couturelles.	—
21	Saint-Ghislain à Erbisœul . . .	St-Ghislain et Baudour.	N° 1, chemin du Grand- Hornu.	1,406 50
22	Bruxelles-Midi à Braine-le Comte.	Buysinghen et Hal. . . .	N° 25, chemin de cam- pagne.	—
25	Court St-Étienne à Ransart.	Saint-Amand	N° 86.	570 48
24	Braine-le-Comte à Luttre . . .	Manage et Godarville . .	N° 73, chemin de Seneffe à La Hestre.	1,444 55
25	Manage à Court-St-Étienne.	Genappe	N° 52, chemin privé . .	—
26	Louvain à Court St-Étienne	Weert Saint-Georges. . .	N° 11, sentier de l'église.	—
27	Bruxelles à Tervueren	Woluwe et Wesembeek.	N° 5, chemin n° 7 à Crain- hem.	1,228 80
28	Jemeppe s/Sambre à Namur.	Franières.	N° 137, chemin de Soye à Franières.	—
29	Châtelineau à Givet	Doische.	N° 80, chemin n° 20, à Doische.	451 00
50	Mortsel à Lierre	Mortsel	Chemin d'exploitation .	—
51	Id.	Mortsel et Bouchout. . .	N° 5 ^o , chemin d'exploita- tion.	—
52	Anvers (G. C.) à Malines . . .	Berchem et Vieux-Dieu.	N° 29, chemin d'exploit- ation.	—
53	Vieux-Dieu à Termonde . . .	Contich (village).	N° 10, passage pour pié- tons.	—
54-56	Beverst à Liers	Bilsen	Nos 44 ^o et c et 45 ^a , sen- tiers.	—
57	Louvain à Aerschot	Louvain et Rotselaer. . .	N° 4, sentier	—
58	Id.	Rotselaer et Aerschot . .	N° 3, sentier	—
TOTAL. . fr.				25,671 82

N° XXII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1904.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails } en acier } de 52 kilog. de 40.6 — de 38 — en fer.	* 30,634 »	417,942 »	16,242 »	464,758 »
	4,424,515 »	23,324 »	6,052 »	4,453,891 »
	83,430 »	4,227,613 »	450,444 »	4,461,487 »
	441 »	589,410 »	413,289 »	4,003,140 »
Billes en bois.	2,276,425 »	778,220 »	204,956 »	3,259,301 »
Traverses métalliques	»	94,556 »	34,091 »	423,647 »
Bois spéciaux.	696,728 »	249,456 »	8,676 »	924,860 »
Voies système } Hilff. } Rails. Longrines	»	36,434 »	2,630 »	39,061 »
	»	48,366 »	8,436 »	26,802 »
Croisements et } traversées } renforcés. en rails de 40.6 kil. ordinaires	472,635 »	92,824 »	4,491 »	266,950 »
	218,139 »	6,364 »	1,466 »	223,669 »
	587,784 »	286,409 »	28,890 »	903,083 »
Excentriques } en rails renforcés id. de 40.6 kil. id. ordinaires	470,310 »	62,862 »	»	233,472 »
	483,500 »	7,489 »	148 »	490,837 »
	246,364 »	145,770 »	41,899 »	404,033 »
Plaques tournantes	215,475 »	442,452 »	26,970 »	384,897 »
Ponts à peser.	66,231 »	26,802 »	3,280 »	96,316 »
Accessoires de rails, tels } que boulons, éclis- } ses, tire-fonds, lattes } de calage, verrous } d'enclanchement, etc. } renforcés p ^r rails de 40.6k. ordinaires.	* 330,408 »	180,624 »	20,467 »	530,899 »
	4,219,904 »	26,402 »	1,275 »	4,247,281 »
	707,330 »	558,739 »	453,157 »	4,409,236 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepois, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	215,045 »	124,473 »	9,909 »	349,397 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	4,009,878 »	498,555 »	83,649 »	4,292,052 »
En dépôt fin 1904	9,854,549 »	4,961,453 »	4,176,724 »	45,992,726 »
Vendu } restant à livrer fr. livré (p ^r mémoire) 686,320 fr.	»	»	95,958 »	95,958 »
	»	»	»	»
A la disposition de l'administration, fin 1904 fr.	9,854,549 »	4,961,453 »	4,080,766 »	45,896,768 »

^a La valeur totale de ces matériaux neufs de type renforcé s'élevait à la somme de 360,742 fr., dont 14/82, soit 97,125 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

		1904.	1903.		
Matériel de traction (*)	pour les lignes principales	Locomotives à voyageurs	902	896	
		" mixtes (types 28, 30, 31, 32 et 33)			
		" munies du frein Westinghouse	441	567	
		" à marchandises	1,312	1,299	
		" de gare	590	580	
		Total.	<u>3,045</u>	<u>2,942</u>	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	39	44	
		" tenders pour type 11 (mixtes). (1)	102	102	
		Voitures à vapeur (partie « moteur »).	18	22	
		" électriques automotrices (id. id.).	6	6	
	Total.	<u>165</u>	<u>174</u>		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	12	12		
	Ensemble des moteurs (2) (3)	<u>3,222</u>	<u>3,128</u>		
	Tenders indépendants (3)	2,170	2,105		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4) {	1 ^{re} classe	165	181
			2 ^e —	1,752	1,858
			3 ^e —	5,497	5,346
			mixtes.	229	191
		Fourgons à bagages.	1,105	1,098	
			— chaudières	2	2
		Voitures.	cellulaires	25	21
			funéraires	8	8
			postales	75	74
		Wagons fermés pour petits colis	340	551	
	Trucks et wagons fermés pour équipages	159	149		
	Boxes et wagons pour chevaux	308	242		
		Total. (5)	<u>7,643</u>	<u>7,521</u>	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. {	1 ^{re} classe	"	"
			2 ^e —	162	165
3 ^e —			485	493	
mixtes			109	110	
fourgons		122	127		
Fourgons à bagages indépendants.		21	21		
— — adhérents aux locomotives.		39	44		
Voitures à vapeur (partie « voiture »)		18	22		
— électriques automotrices (partie « voi- ture »)	6	6			
	Total (5).	<u>962</u>	<u>986</u>		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)	12	12		
	Voitures remorquées	20	20		
	ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5)	<u>8,637</u>	<u>8,539</u>		

(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.	1904.	1903.
Fourgons	1 1/2	1,512	1,265
	5	152	186
Wagons fermés	7 et 7 1/2	"	2
	10	9,988	10,095
	15	5,958	2,749
— pour coton et laine	10	1,500	1,500
— — — — —	15	100	100
— pour coke, laine et minerais	10	1,946	1,964
— — — — —	12	1,652	1,711
— — — — —	15	542	545
— pour charbon	10	20,504	20,571
— — — — —	7	266	424
— — — — —	5	145	191
— — — — —	12	7,745	7,746
— — — — —	15	15,134	15,003
— — — — —	20	650	"
— plats à 4 roues	10	2,851	2,872
— — — — —	7	7	8
— — — — —	15	915	841
— — 6 — — — — —	15	20	20
— — 8 — — — — —	20	1,385	1,154
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	50	2	5
— bergeries et p ^t transport de bétail (ouv.) 6		5	5
Total pour le service commercial (1)		<u>68,599</u>	<u>66,409</u>

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	7	7
— pour embranch ^{ts} de charbonnages. (2) 7 1/2		1,005	999
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2		158	120
— — le transport de plaques tourn. 10		17	17
— — — — — de roues . . .) 5		5	5
— — — — —) 10		110	94
— — transp ^t de combust. en paniers " "		31	32
— — vérification de ponts à peser. " "		11	11
— bâches à eau " "		24	21
— de secours " "		64	60
— citernes pour pétrole. " "		54	54
— freins pour les plans inclinés . . . " "		55	55
— pour transport de gaz riche . . . " "		20	15
Total pour les services divers (1)		<u>1,501</u>	<u>1,450</u>
ENSEMBLE DES WAGONS (1)		<u>69,900</u>	<u>67,859</u>

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX

CATÉGORIES DE TRAINS. 78,537 76,598Bâches pour couvrir les chargements (1) 22,936 24,578

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

(2) Tonnage moyen.

No XXIV. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES. <small>— Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.</small>	ENTRÉES.					SORTIES.					AUGMENTATION ou diminution de PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement — Changem ^t de classification.		A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER.	AVANCE.	ARRIÉRÉ.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL		TOTAL.		Changem ^t de classification.	MATÉRIEL		TOTAL.						
			neuf.	transformé.				mis hors de service.	transformé.							
Locomotives.																
1885	35	»	46	»	81	»	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»		
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	43		
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	2,664	»	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	3,163	»	175		
1904	173	»	»	»	173	»	75	»	75	+ 98	3,186	3,136	»	250		
Tenders (*).																
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	— 19	1,201	1,260	»	68		
1890	19	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69		
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	28		
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	33		
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»		
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	66		
1899	82	»	11	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	116		
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	152		
1901	154	»	31	»	185	29	30	»	59	+ 126	2,203	2,354	»	151		
1902	208	»	50	»	258	1	61	1	63	+ 195	2,398	2,562	»	164		
1903	201	»	»	»	201	»	115	6	121	+ 80	2,478	2,763	»	285		
1904	185	»	»	»	185	»	82	3	85	+ 100	2,578	2,948	»	370		

(*) 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.					ACQUISITIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER	Avance.	Arrière.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL		MIS EN SERVICE.			transformé.							
			neuf.	transformé.											
Voitures automotrices.															
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	+ 1	14	14	»	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	+ 4	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	»	+ 5	59	54	5	»
1899	12	»	»	»	12	»	»	»	»	»	+ 12	71	66	5	»
1900	»	»	»	»	»	»	5	»	5	»	— 5	66	66	»	»
1901	»	»	»	»	»	»	5	»	5	»	— 5	61	66	»	5
1902	4	»	»	»	1	»	16	»	16	»	— 15	46	67	»	21
1903	»	»	»	»	»	»	6	»	6	»	— 6	40	67	»	27
1904	»	»	»	»	»	»	4	»	4	»	— 4	36	67	»	31
Véhicules pour trains de voyageurs.															
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	»	— 1	4,192	4,068	124	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	»	+ 54	4,726	4,665	61	»
1895	171	»	193	»	364	»	21	2	23	»	+ 341	5,623	5,306	317	»
1896	347	»	60	»	377	»	76	»	76	»	+ 304	5,924	5,623	301	»
1897	400	»	2	44	446	»	65	»	65	»	+ 54	5,975	5,723	252	»
1898	783	»	»	»	783	»	91	»	91	»	+ 692	6,667	6,506	161	»
1899	949	»	5	1	225	»	65	»	65	»	+ 160	6,827	6,725	102	»
1900	258	»	»	»	258	»	54	»	54	»	+ 204	7,031	6,983	48	»
1901	649	»	2	25	676	»	93	99	192	»	+ 484	7,515	7,632	»	117
1902	845	»	4	»	846	»	142	23	135	»	+ 744	8,226	8,477	»	251
1903	387	»	»	»	387	»	136	22	158	»	+ 229	8,455	8,864	»	409
1904	225	»	»	»	225	»	144	7	148	»	+ 107	(1)8,562	9,089	»	527
Véhicules pour trains de marchandises.															
1885	4	»	104	6	114	»	593	»	593	»	— 482	41,414	42,814	»	1,400
1890	764	»	400	24	888	»	441	9	420	»	+ 468	43,523	44,886	»	1,063
1895	583	»	1,456	3	1,742	»	498	»	498	»	+ 1,244	46,390	45,517	873	»
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	»	+ 1,168	47,558	46,718	840	»
1897	2,448	»	4,197	55	3,400	»	628	65	693	»	+ 2,707	50,265	48,866	1,399	»
1898	8,914	»	740	»	9,654	»	621	»	621	»	+ 9,033	59,298	57,780	1,518	»
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	825	»	825	»	+ 1,250	60,548	59,852	696	»
1900	3,627	»	624	43	4,261	»	887	»	887	»	+ 3,674	64,222	63,479	743	»
1901	1,480	»	»	103	1,383	»	633	24	657	»	+ 626	64,848	64,659	189	»
1902	1,447	»	3	26	1,476	»	996	»	996	»	+ 480	65,328	66,106	»	778
1903	3,237	»	»	32	3,269	»	738	»	738	»	+ 2,534	67,859	69,343	»	1,484
1904	2,734	»	»	40	2,744	»	700	»	700	»	+ 2,044	69,900	72,074	»	2,174

(1) Non compris 39 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 36 « parties voitures » de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

N° XXV. — *Importance du matériel de traction en 1904.*

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)	667	2,376	143	2,276	910	3,186	
Nombre d'essieux moteurs	1,334	7,128	572	6,380	2,654	9,034	
Puissance de traction en kilogrammes. {	En tout	2,909,259	13,646,891	989,798	13,866,125	3,679,823	17,545,948
	Par locomotive	4,362	5,744	6,852	6,092	4,041	5,507
	Par essieu moteur	2,181	1,915	1,713	2,177	1,387	1,942
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche. {	En tout	19,496,460	90,829,230	7,883,500	36,410,290	31,798,900	118,209,190
	Par locomotive	29,230	38,228	55,130	37,966	34,944	37,102
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide. {	En tout	27,995,110	83,612,825	6,134,240	87,487,085	30,254,890	117,741,975
	Par locomotive	41,972	35,190	42,900	38,439	33,247	36,956
Poids moyen en kilog. des locomotives en service. {	En tout	31,385,855	94,276,230	7,928,860	95,585,275	38,005,670	133,590,945
	Par locomotive	47,055	39,678	55,446	41,997	41,764	41,900

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants

Nombre d'unités.	2,170	
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide. {	En tout	29,339,770
	Par tender	13,520
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service. {	En tout	60,558,070
	Par tender	27,907

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

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

DATES.	AVANCE ANNUELLE exprimée EN KILOGRAMMES.	ARRIÉRÉ ANNUEL exprimé EN KILOGRAMMES.	AVANCE (+) OU RETARD (—).
31 décembre 1874.	+232,639
— 1875.	»	20,328	+212,331
— 1876.	-	54,708	+177,623
— 1877.	»	19,662	+157,961
— 1878.	»	45,350	+114,611
— 1879.	74,342	»	+188,953
— 1880.	»	41,218	+147,735
— 1881.	138,156	.	+285,891
— 1882.	68,954	"	+354,825
— 1883.	»	22,274	+332,551
— 1884.	»	40,906	+291,645
— 1885.	103,053	"	+394,698
— 1886.	»	80,683	+314,015
— 1887.	»	158,460	+155,555
— 1888.	»	139,484	+ 16,071
— 1889.	90,478	"	+112,549
— 1890.	110,887	"	+232,430
— 1891.	254,464	"	+486,900
— 1892.	»	39,756	+447,144
— 1893.	19,396	"	+466,540
— 1894.	»	36,668	+420,872
— 1895.	79,700	"	+509,572
— 1896.	75,470	"	+585,042
— 1897.	215,008	"	+798,050
— 1898.	"	174,232	+623,798
— 1899.	"	166,230	+457,568
— 1900.	.	155,754	+501,814
— 1901.	»	30,586	+271,428
— 1902.	40,507	"	+312,025
— 1903.	»	523,900	- 13,875
— 1904.	»	288,550	-502,425
	1,285,485	1,818,569	
Arriéré (période de 1875 à 1904) — 535,084 Report des avances au 31 déc. 1874. + 232,639 Arriéré au 31 décembre 1904 . . . — 502,425			

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

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

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

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

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des Charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR fourni sur fonds budgétaires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement pendant l'année considérée.	Ensemble.	Avance. + Retard. — VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	12,002,988	587,690	»	12,600,678	46,014,073	483,800	46,494,873	+ 3,594,195
1885	15,254,404	1,930,094	»	17,184,498	49,447,050	2,389,524	21,836,574	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,156,408	26,189,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	1,243,521	»	27,500,225	30,262,403	1,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	1,327,243	»	28,827,468	32,095,153	1,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	1,140,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,353
1898	29,937,830	2,105,653	»	32,043,483	36,443,183	186,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,108,355	»	34,151,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,151,838	2,439,840	»	36,591,678	36,861,512	549,672	37,411,184	+ 849,536
1901	36,591,678	2,078,222	»	38,669,900	37,411,184	1,945,648	39,356,802	+ 686,932
1902	38,669,900	4,068,202	»	42,738,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 1,594,805
1903	42,738,072	4,437,065	»	47,175,137	44,332,877	»	44,332,877	- 2,842,260
1904	47,175,137	4,147,065	»	51,322,202	44,332,877	»	44,332,877	- 6,989,325
Matériel de transport.								
1880	18,602,712	1,124,424	1,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	+ 7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,444,647	266,405	31,711,052	+ 2,628,452
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,473,642	1,081,037	38,554,679	+ 3,287,291
1895	37,438,248	1,117,440	1,265,268	39,820,956	47,213,864	3,644,302	50,858,166	+14,334,240
1896	38,255,688	2,177,797	1,397,964	41,831,449	50,855,166	2,443,783	53,300,949	+14,469,500
1897	40,433,488	1,950,864	1,389,816	43,774,168	53,300,949	3,782,544	57,083,490	+13,309,325
1898	42,384,349	1,918,272	1,642,508	45,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	+13,405,845
1899	44,302,621	2,397,660	1,390,980	48,091,261	59,380,974	56,875	59,407,849	+11,316,588
1900	46,700,281	1,762,296	1,390,980	49,853,557	59,407,854	2,473,814	61,881,668	+12,028,111
1901	48,462,577	1,990,804	1,377,012	51,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	+10,148,275
1902	50,453,381	2,982,318	1,377,012	54,812,711	61,978,668	36,840	62,015,508	+ 7,202,797
1903	53,435,699	2,890,355	1,377,012	57,703,066	62,015,508	»	62,015,508	+ 4,312,442
1904	56,326,054	2,608,678	1,377,012	60,311,744	62,015,508	»	62,015,508	+ 1,703,764

(1) Les valeurs de remploi du matériel démolli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, 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 UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE			ENSEMBLE	EFFECTIF moyen des moteurs	PARCOURS moyen par moteur (Kilom.)		
		Trains de voyageurs	Trains de marchandises.	Trains de route	A vide	En manœuvres.					
a LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT											
Matériel pour les lignes principales	}	Locomotives à voyageurs		29,575,477	646,897	62,906	1,090,797	1,473,127	32,849,004	853	88,510
		— à marchandises. . .		5,637,038	33,903,232	471,439	3,982,141	7,305,924	51,291,777	1,680	30,536
		— de gare		43,123	337,790	11,790	273,987	6,519,921	7,166,594	386	18,518
Matériel pour les lignes secondaires	}	Locomotives tenders pour fortes rampes		2,536,065	332,626	3,348	123,921	311,918	3,230,978	102	31,576
		Locomotives-fourgons . . .		857,383	1,048	10	8,466	48,092	914,999	40	22,875
		Voitures à vapeur		352,796	„	„	20,729	35,743	499,268	19	21,510
Locomotives assimilées aux moteurs légers . . .		895,967	770	127	22,911	69,929	989,704	33	28,277		
Ensemble pour 1904 (1)		(2) 30,917,839	36,122,163	551,620	5,324,035	15,764,667	(3) 96,880,324	3,115	31,101		
Ensemble pour 1903 . . .		(4) 28,600,133	33,804,557	434,009	5,393,783	15,120,333	(4) 91,352,865	3,030	30,810		
b LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.											
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1904 (1)		376,337	49,111	„	32,234	„	476,580	„	„		
— — Ensemble pour 1903		394,245	40,113	„	44,646	„	448,004	„	„		

(1) Y compris	}	la double traction (sur le réseau de l'État et sur les lignes étrangères)		2,285,054	6,924,414	3,077	„	„	9,212,519	„	„
		le parcours sur les lignes étrangères		3,776	145,479	„	„	„	149,255	„	„
				721,971	437,411	„	46,595	„	1,205,977	„	„
(2) Y compris la double traction		„	207	„	„	„	207	„	„		

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

(4) Non compris 9,236 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 452,591 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu

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

N° XXIX. — Achats et consommation

ANNÉE.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSUMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
1904.	Charbon menu demi-gras.	Kilogrammes. 757,737,600	Fr. 11 88	Fr. 8,998,726 38	Kilogrammes. 745,247,000	Fr. 11 88	Fr. 8,853,177 96
	— menu gras.	208,649,800	12 64	2,636,362 63	240,710,000	12 64	2,663,374 40
	— menu maigre.	368,038,500	9 35	3,442,274 79	372,208,000	9 35	3,480,444 80
	— gailleux.	56,045,000	15 72	880,974 67	56,421,000	15 72	882,222 12
	Briquettes pour locomotives.	215,280,500	17 54	3,770,003 70	205,475,000	17 51	3,592,614 25
	<i>Total des charbons menus et gailleux et des briquettes.</i>	1,605,734,400	12 29	19,728,342 17	1,589,431,000	12 25	19,471,533 53
	Charbon pour forges	14,706,000	13 73	160,924 00			
	— gailletins	2,705,000	22 49	60,833 00			
	— p ^r fours à réchauffer.	8,677,000	15 64	135,737 50			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	220,000	17 09	3,760 00			
Coke industriel	4,710,000	17 83	30,497 25				
— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	5,115,650	19 08	97,449 56				
Coke spécial lavé pour fonderie	455,000	23 36	10,627 50				
Ensemble.	1,636,340,050	12 36	20,228,172 98				
1903.	Charbon menu demi-gras	742,091,450	12 04	8,872,488 60	714,489,000	12 04	8,602,447 56
	— menu gras.	227,777,796	13 09	2,984,781 44	219,249,000	13 09	2,869,969 44
	— menu maigre.	382,875,000	9 14	3,486,765 20	384,595,000	9 14	3,476,330 45
	— gailleux.	54,044,000	15 89	858,460 02	53,274,000	15 89	846,523 86
	Briquettes pour locomotives.	455,142,165	18 54	2,871,867 54	452,249,000	18 51	2,817,573 69
	<i>Total des charbons menus et gailleux et des briquettes.</i>	1,831,897,411	12 25	18,774,332 74	1,520,826,000	12 24	18,642,844 97
	Charbon pour forges	12,474,000	14 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	4,335 00			
Coke industriel	4,675,000	17 89	29,965 00				
— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	4,742,030	18 56	88,013 43				
Coke spécial lavé pour fonderie	506,000	23 50	11,894 00				
Ensemble	1,862,471,441	12 34	19,274,493 92				

(1) Pour les parcours, voir pages 23 et 24.

de combustibles.

CONSOMMATION DES LOCOMOTIVES.								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par tonne.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotive-kilomètre avec train (1).		par locomotive-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Fr.	K.	F.	K.	F.	K.	F.
683,949,100	14 88	8,125,315 31						
496,815,700	12 64	2,487,750 48						
360,420,400	9 35	3,369,930 74						
10,048,900	15 72	157,968 71	21.93	0.267	19.24	0.234	14.99	0.482
200,904,600	17 51	3,547,839 55						
1,452,138,700	12 16	17,658,804 76						
656,909,200	12 04	7,909,186 77						
208,017,700	13 09	2,722,951 69						
373,818,400	9 41	3,405,482 89						
8,523,700	15 89	135,425 70	21.64	0.262	19.24	0.233	14.99	0.482
151,948,100	18 51	2,812,559 33						
1,399,215,800	12 44	16,985,606 38						

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

A. — Éclairage électrique.

ANNEES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS													Nombre total de foyers.	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES
		Lampes à incandescence.						Lampes à arc.								
		de 5 bougies ou 0,3 ampère.	de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 15 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	Nerust de 65 bougies.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.		
1885	7							48	59		9		22	2	140	4.360
1890	19			249				424	421	29	71	29	26	2	648	3.963,4
1895	32		150	2.045	38	76		27	442	288	55	128	442	31	3.124	9.422,4
1896	32		155	2.090	38	117		31	443	322	56	130	459	31	3.274	10.067,6
1897	33		149	2.274	49	210		33	480	409	74	140	199	21	3.732	11.798,3
1898	35		130	2.784	146	307		61	299	466	87	133	212	49	4.673	14.401,3
1899	37		362	3.082	48	312		61	314	486	163	149	239	48	5.263	16.185,6
1900	40		395	3.267	48	346		89	366	530	202	190	265	48	5.718	18.354,6
1904	41		885	3.205	48	305		104	338	593	213	244	249	42	6.230	19.326,2
1902	44		1.406	3.524	45	227		118	375	658	205	231	256	38	6.805	20.313,7
1903	46	38	4.448	3.620	45	257		126	379	694	201	301	254	38	7.392	21.412
1904	50	66	4.748	4.344	23	249	22	135	588	726	215	312	266	34	8.730	23.887,9

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.
1885	219	7.281	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	0.438
1895	674	8.596	14.723	23.993	5.899.431	717.240 58	0.122
1896	709	8.781	14.985	24.475	5.823.578	695.143 48	0.120
1897	758	8.860	15.163	24.786	5.832.842	692.645 41	0.119
1898	787	9.199	15.517	25.503	5.865.455	682.204 48	0.116
1899	842	9.490	15.378	25.710	5.623.926	656.705 05	0.117
1900	4.050	9.649	15.340	26.039	5.423.075	659.322 54	0.122
1901	4.196	9.653	15.247	26.096	4.969.049	582.736 48	0.117
1902	1.217	9.731	15.100	26.048	4.561.330	555.894 50	0.122
1903	1.271	9.869	15.286	26.426	4.780.258	574.582 48	0.120
1904	1.409	9.326	14.911	25.646	5.278.050	628.683 18	0.119

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

ANNEES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ	DÉPENSE CORRESPONDANTE		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	
				PAR MÈTRE CUBE	
		Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885	150	288 781	405,191 72	809 17	0.564
1890	155	562,490	115,996 80	748 57	0.520
1895	218	453,234	110,026 67	504 71	0.234
1896	217	480,430	116,755 16	558 04	0.245
1897	255	555,567	156,202 81	554 15	0.245
1898	290	624,026	152,254 86	525 02	0.242
1899	510	692,855	225,155 80	719 80	0.322
1900	548	861,112	298,887 67	858 87	0.347
1901	574	918,866	266,118 50	711 55	0.290
1902	595	958,074	220,950 "	559 57	0.251
1903	455	1,076,582	215,726 "	495 92	0.200
1904	478	1,192,779	279,092 "	583 87	0.254

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

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

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1905 (tarif de 1904).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1904 (tarif de 1904)	restant à fournir en 1905 sur les marchés de 1904	Totaux.	
<i>1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1904.</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	840,980 08	52,568 58	893,548 04	1,187,876 72
Combustibles	48,755 15	»	48,755 15	41,110 00
Huile d'éclairage	122,540 65	89,866 10	212,215 82	152,717 00
Huiles et matières de graissage	156,043 50	45,128 08	201,160 58	242,818 54
Bois de construction	1,649,960 55	168,075 54	1,818,035 89	2,057,180 12
Pièces de rechange neuves ou de rempli pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,200,520 20	84,790 75	4,285,520 04	5,902,956 08
Aciers, fontes et fers divers	1,425,501 44	1,488 84	1,426,700 28	1,516,891 17
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	1,546,805 91	»	1,546,805 91	1,259,601 64
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	151,007 02	»	151,007 02	122,054 87
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	547,575 88	»	547,575 88	555,084 91
Matières et objets divers	2,528,475 88	247,496 68	2,775,970 56	2,179,671 82
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹)	205,804 81	»	205,804 81	195,781,79
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (¹)	590,421 45	»	590,421 45	550,151 07
Total . . .	15,795,808 98	689,219 46	14,485,028 41	15,740,494 75
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	5,759,458 08	»	5,759,458 08	4,972,419 »
Sections	1,012,944 55	»	1,012,944 55	911,468 20
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons	8,568,059 »	»	8,568,059 »	7,905,115 »
Valeur totale des approvisionnements . . .	28,914,250 56	689,219 46	29,605,440 82	27,529,497 02

(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			RECEITE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,051	865,198	58.55	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 53
1874 . .	257,692	196,682	1,729,436	28.50	10.45	15. .	204,615 79	33,065 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,524,100	28.50	10.45	15. .	228,860 .	55,107 20	318,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,553,112	26.20	10.95	15.70	244,703 .	47,919 80	332,558 42
1877 . .	389,322	308,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	283,883 03	50,909 .	317,796 55
1878 . .	412,656	382,950	3,001,172	25.05	11.30	15.45	296,740 .	62,015 90	500,944 59
1879 (1)	(1)515,480	456,174	2,997,018	28.05	10.78	12.14	384,791 15	74,157 50	356,701 10
1880 (2)	800,835	643,215	4,266,676	31.75	14.50	12.60	601,809 .	96,553 .	491,842 41
1881 . .	804,018	841,150	5,285,580	35.15	12.85	15.18	645,707 22	130,409 .	754,032 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,934	36.81	15.27	15.25	1,029,818 08	178,659 .	710,527 60
1883 (3)	1,780,802	1,261,796	7,025,596	36.48	12.99	15.80	1,275,282 86	192,548 .	803,229 70
1884 . .	2,608,088	1,254,874	7,402,592	37.88	12.95	15.71	1,802,751 12	187,517 .	854,102 03
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	38.24	12.28	14.80	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	3,520,890	1,347,180	8,572,896	38.50	12.75	14.50	2,351,017 19	197,954 55	982,208 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,623,510	38.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	38.27	12.67	14.64	3,073,653 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	37.96	12.64	14.66	3,508,047 64	240,889 28	1,456,583 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	38.66	12.78	14.70	3,520,329 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	38.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,103 83	1,955,114 55
1892 . .	5,731,018	1,947,538	17,027,012	39.12	13. .	14.76	4,387,684 00	291,490 05	2,061,845 51
1893 (4)	6,304,630	2,066,970	18,421,374	39.04	15.02	14.74	4,069,210 11	504,733 33	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	39.58	12.90	14.75	5,844,545 28	519,470 95	2,4 2,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,375,212	39.23	12.91	14.76	6,071,726 97	324,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	39.57	12.91	15.01	6,575,967 77	555,574 29	5,118,740 20
1897 (5)	8,671,458	2,564,356	30,185,821	39.24	13.05	15.13	6,999,522 56	552,232 56	3,597,555 86
1898 . .	9,579,716	2,931,596	35,773,906	39.54	12.83	16.93	7,457,096 50	401,437 62	4,179,152 59
1899 . .	10,588,466	3,204,236	42,267,853	38.90	15.14	17.14	7,786,005 46	425,651 66	5,037,025 43
1900 . .	11,158,760	3,245,742	48,222,259	38.58	12.95	17.20	8,091,652 12	459,887 01	5,906,226 59
1901 . .	12,081,962	3,415,226	47,417,175	38.77	15.27	17.26	8,906,855 54	459,449 20	5,740,615 92
1902 . .	12,974,986	3,555,948	48,578,452	38.86	15.44	17.27	9,669,938 59	485,167 16	5,891,195 65
1903 . .	14,167,628	3,609,952	51,450,598	39.21	12.84	17.28	10,871,253 40	489,174 69	6,254,880 63
1904 . .	15,203,684	3,795,644	52,981,114	39.28	13.49	17.25	11,967,554 26	527,562 01	6,435,601 95

(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 et en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1er juin 1895. (Voir annexe suivante.)

(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1re classe et de 5 p. c. pour la 2me classe et réduction de 10 p. c du prix des abonnements ordinaires de 3me classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.

(7) Institution d'abonnements de cinq jours à partir du 1er août 1903. (Voir annexe suivante.)

N° 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	11,348	19,828	111,600	257,424	285,700
1894	4,888	15,769		28,840	46,497	214,375	599,222	646,000	1,489,597	
1895	5,428	16,965		27,757	50,128	271,400	644,594	695,425	1,609,419	
1896	6,500	19,515		31,009	57,024	324,325	741,551	773,225	1,841,501	
1897 (2)	6,501	15,782		45,895	68,978	558,446	620,798	1,028,651	1,987,875	
1898	5,506	15,461		48,715	69,682	502,850	618,440	1,120,445	2,041,715	
1899	(3) 892	22,087		51,081	74,060	49,060	885,480	1,174,865	2,107,405	
1900	"	23,640		49,504	72,944	"	945,600	1,135,892	2,079,592	
1901	(4) 42	27,098		56,072	84,112	2,520	1,085,920	1,310,356	2,596,796	
1902	"	1,524		27,723	65,253	92,280	70,440	1,108,920	1,454,559	2,642,719
1903										
Janvier	15 jours	62	1,878	5,977	5,917	5,720	75,420	91,471	170,511	
Février		57	1,679	3,857	5,575	2,220	67,460	88,711	158,091	
Mars		72	1,945	4,752	6,767	4,520	77,720	109,293	191,558	
Avril		68	1,914	4,571	6,535	4,080	76,560	108,155	185,773	
Mai		85	2,079	5,027	7,191	5,100	85,460	115,621	205,881	
Juin		158	2,275	5,575	7,886	8,880	90,920	128,225	227,425	
Juillet		281	5,056	6,697	10,014	16,860	121,440	154,051	292,351	
Août (5)	15 jours	557	3,955	8,534	12,020	21,420	157,400	191,682	570,502	
Septembre	5	204	6,655	20,619	27,478	6,120	153,400	257,118	576,558	
Octobre	5	165	2,560	5,746	8,469	9,780	102,400	152,158	244,558	
Novembre	5	146	5,072	15,565	20,785	4,580	101,440	178,997	284,817	
Décembre	5	91	1,711	4,074	5,876	5,460	68,440	95,782	167,602	
Janvier	5	75	2,254	5,677	8,004	2,190	45,080	65,285	112,555	
Février	5	61	1,484	3,672	5,217	3,060	59,560	84,456	147,476	
Mars	5	82	1,812	4,218	6,112	2,460	56,240	48,507	87,207	
Avril	5	50	1,000	2,455	3,505	3,000	40,000	58,419	99,419	
Mai	5	58	1,592	3,671	5,321	1,740	51,840	42,216	75,796	
Totaux pour 1903	5	1,468	25,492	58,755	85,692	87,900	1,010,080	1,350,905	2,458,485	
1904										
Janvier	15 jours	67	1,549	3,471	4,787	4,020	61,960	72,955	158,915	
Février		5	77	1,597	5,529	5,205	2,510	51,940	40,585	74,855
Mars		5	65	1,441	5,195	4,697	3,780	57,640	75,459	134,859
Avril		5	60	1,743	4,052	5,855	1,800	54,860	46,598	85,258
Mai		5	67	1,466	5,577	5,110	4,020	58,640	82,271	144,951
Juin		5	79	1,706	4,185	5,968	2,570	54,120	48,104	84,594
Juillet		5	88	1,654	3,775	5,515	5,280	66,160	86,779	158,219
Août		5	78	2,529	5,625	8,032	2,540	46,580	64,687	115,607
Septembre		5	77	1,608	3,902	5,587	4,620	64,520	89,746	158,686
Octobre		5	90	2,768	6,669	9,527	2,700	55,560	76,695	154,753
Novembre		5	124	1,900	4,294	6,318	7,440	76,000	98,762	182,202
Décembre		5	115	2,773	6,547	9,435	5,450	55,460	75,290	154,200
Janvier	5 jours	374	2,625	5,561	8,560	22,440	105,000	127,905	255,545	
Février		5	202	5,901	11,386	15,489	6,060	78,020	150,959	215,019
Mars		5	376	3,528	8,047	11,931	22,560	141,120	185,081	348,761
Avril		5	225	7,252	24,429	31,906	6,750	145,040	280,955	452,725
Mai		5	187	2,470	3,536	8,199	11,220	99,040	127,524	257,388
Juin		5	175	5,512	16,614	22,101	5,250	106,240	191,061	302,551
Juillet		5	98	1,656	4,102	5,856	5,880	66,240	94,546	166,466
Août		5	121	2,822	7,455	10,596	3,650	56,440	85,709	145,779
Septembre		5	86	1,541	3,704	5,551	5,160	61,640	85,192	151,992
Octobre		5	102	2,115	4,829	7,044	5,060	42,260	55,535	100,855
Novembre		5	49	1,025	2,619	3,693	2,940	41,000	60,257	104,177
Décembre		5	71	1,908	4,440	6,419	2,150	58,160	51,060	91,580
Totaux pour 1904	15 jours	1,656	22,469	51,479	75,604	99,360	898,760	1,184,017	2,182,137	
	5	1,595	56,224	99,756	157,375	41,850	724,480	1,147,194	1,913,524	

(1) À 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 3 jours.

N° 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 1904.*

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.	87,185	7,449	14,254	108,888	
Acier { en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 13, 28 et 36).	80,526	309	37,195	118,028	
	laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12, 15 et 36)	99,285	4,658	31,901	153,842
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	12,174	360	530	12,864	
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe).	542,735	17,464	20,090	580,509	
	par 50 tonnes (T. sp. 39)	14,538	4,518	15,445	54,521
Bières en fûts (5 ^e classe).	38,622	1,021	1,449	41,092	
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc (3 ^e classe)	584,131	37,388	6,536	428,093	
	Bois divers, vieilles billes, billettes etc. (4 ^e classe)	453,090	41,491	50,242	527,425
	de chauffage, broussailles, etc. (4 ^e cl., sp. 36).	197,757	27,650	26,748	282,135
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	145,537	5,182	471	149,190	
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	196,520	20,568	15,625	252,711	
	réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	57,044	6,294	8,104	71,442
Carreaux et dalles { en ciment, en grès, en terre céramique, en pierre et marbre, etc. (3 ^e classe, sp. 12).	48,187	5,715	4,229	58,129	
	en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4 ^e classe, sp. 5).	6,684	310	95	7,087
Cendrées (4 ^e classe, sp. 56 et 57)	220,599	8,255	50,057	287,711	
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (3 ^e classe, sp. 46).	606,687	59,817	25,515	691,819	
Chaux et plâtre : chaux, cendres et poussière de chaux, plâtre et gypse.	4 ^e cl., sp. 2 et 5	549,524	57,921	46,607	653,852
	sp. 56	57,915	6,196	19,210	83,321
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	1,691	100	819	2,670	
	en racines sèches et en cossettes (3 ^e classe, sp. 12)	15,568	411	7,172	20,951
Chiffons (3 ^e classe et T. sp. 12)	42,423	6,444	9,270	58,137	
Ciment (3 ^e classe, T. sp. et except ^{ns})	451,761	14,452	12,964	479,177	
Clous, pointes et vis (2 ^e classe T. sp. 9 et 50)	20,276	1,232	107	21,615	
Colis vides (1 ^{re} classe)	15,781	814	165	16,758	
A reporter.	4,153,298	533,997	404,472	4,873,767	

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.	4,155,298	555,697	405,472	4,875,767		
Combustibles mi- néraux: houille, coke, briquettes et boulets de houille.	(4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42). (sp. 2) (sp. 54) (except. provisoire n° 6) . (id. id. n° 31).	1,989,555 554,527 3,967 1,570,649 4,926,035	248,197 5,277 277 241,426 504,851	228,947 5,200 892 125,258 572,926	2,466,699 561,004 5,156 1,737,510 5,603,810	
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45).	15,518	117	44	15,479		
Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	15,445	535	1,051	17,029		
Déchets de carrières et graviers.	(4 ^e classe, sp. 36) (sp. 2, 5, 24 et 37)	136,231 612,426	7,122 111,658	4,985 38,905	148,358 762,987	
Déchets de textiles, de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton.	déchets d'étoupe, de chanvre, de lin (3 ^e cl. et sp. 12) déchets de laine et de co- ton (2 ^e cl. et sp. 18) . .	10,515 10,474	152 560	1,006 1,171	11,475 12,205	
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 36)	269,169	9,999	45,205	324,371		
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe)	10,686	"	1,558	12,024		
Épicerie et denrées coloniales (1 ^{re} classe)	2,651	598	122	5,571		
Engrais divers	(4 ^e classe sp. 5 et 36 sp. 2, 37 et 58.	104,599 425,236 158,744	3,265 75,888 11,756	4,206 57,536 15,578	112,070 558,700 184,078	
Escarbilles (4 ^e classe)	6,772	15	528	7,515		
Étoupes (3 ^e classe)	8,642	547	778	9,967		
Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	11,263	625	218	12,106		
Farine, féculé et son (3 ^e classe, sp. 46)	354,647	52,158	45,181	429,986		
Fers en général.	(Fers battus, en barres, laminés, fendus, feuil- lants, ferronne- ries, fers ébau- chés, etc.	(2 ^e classe). (3 ^e cl., sp. 9 et 56) (4 ^e cl., sp. 12, 15 et 56)	17,911 170,065 276,998	5,206 15,127 1,860	701 8,956 14,778	21,878 194,128 295,656
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	8,972	257	214	9,445		
Fontes	(brutes et massiaux (4 ^e classe, sp. 13, 28, 45) moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	229,245 52,768	25,056 2,782	47,081 5,656	299,382 41,186	
Fruits et légumes frais.	(Pommes, poires, prunes frai- ches, etc. (2 ^e classe, sp. 9). Oignons, pommes de terre, etc. (5 ^e classe, sp. 12).	26,547 179,986	735 19,450	1,206 24,124	28,548 225,860	
A reporter.	16,073,177	1,453,553	1,454,256	18,980,986		

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEURS 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.	10,075,177	1,455,535	1,454,256	18,980,968	
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	53,891	300	1,756	58,007	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 40).	33,542	2,252	3,751	41,545	
Graines et semences fourragères (3 ^e classe).	11,501	2,542	1,355	15,288	
Huiles diverses.	Pétrole, naphte, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	87,596	9,910	792	98,298
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.)	8,817	184	475	9,474
	Huiles lourdes, huiles de hoghead, de chiste, de goudron, etc (3 ^e et 4 ^e classes)	5,539	41	50	5,610
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	2,377	»	»	2,577
Laines.	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe)	2,208	5	126	2,429
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	15,287	168	2,090	15,515
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 36, 37).	86,063	459	20,532	116,074	
Lin	teillé (2 ^e classe)	10,554	715	926	21,205
	en tiges (4 ^e classe).	20,323	6,250	6,521	32,874
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	10,006	1,888	2,020	22,923	
Marbre	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	9,161	485	512	10,158
	en blocs (4 ^e classe)	14,533	13,127	721	28,186
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 5, 24, 36, 37)	87,563	17,783	15,506	98,652	
Mélasses ordinaires en fûts (3 ^e classe).	19,173	727	6,054	23,954	
Minerais	de fer, de manganèse et manganésifères (4 ^e classe, sp. 2, 5, 23, 24, 25 et 26)	151,168	469,490	10,637	611,295
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 23)	119,685	117,696	1,840	258,621
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 23)	2,575	»	1,288	3,861
Mitraille et hmaille	de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 15 et 28)	168,263	22,901	21,798	212,964
	d'autres métaux et déchets de métaux communs (2 ^e classe, sp. 8)	2,837	1,525	207	4,587
Moellons et pierres calcaires	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5, 24 et 36)	85,519	10,678	7,058	103,685
	par 30 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 37)	361,314	41,561	80,593	483,468
Paille et fourrages.	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3 ^e cl.)	65,354	3,568	8,711	79,813
	Fiou (4 ^e classe)	40,037	1,249	4,194	45,480
A reporter.	17,507,835	2,180,505	1,000,979	21,510,357	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)				
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)					
Report.	17,507,855	2,180,305	1,660,970	21,349,357				
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	55,418	518	5,120	58,736				
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (3 ^e classe).	50,218	720	5,324	56,271				
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 3)	420,814	50,022	25,840	495,282				
Pierres. {								
Pierres brutes, bouchardées en grès artificiel brutes sciées sur une face, meulières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 3)	180,788	12,098	7,685	209,530				
Pierres en grès artificiel taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres taillées, etc. (3 ^e cl., sp. 12)	173,115	25,296	2,621	199,032				
Planches et planchettes (3 ^e classe, sp. 21)	50,351	6,171	4,571	61,093				
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	5,508	414	644	6,566				
Produits sidérur- giques. {								
Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9)	104,409	7,177	18,095	129,739				
Bandages de roues, longes	55,220	5,542	66,775	127,537				
poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc.	8,857	69	7,277	10,185				
accessoires, tuyaux en fonte, etc.	72,920	1,805	20,343	95,068				
Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 23, 24, 25 et 26)	52,609	15,265	20	68,894				
Sable {								
par 10 tonnes (4 cl., sp. 5)	125,529	11,655	3,205	140,387				
par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41)	590,314	24,099	5,685	620,098				
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 23, 24, 25 et 26)	100,881	52,755	6,822	146,436				
Sels {								
brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	22,895	1,295	1,574	25,562				
de soude (carbonate) (5 ^e classe, sp. 12)	55,001	2,022	798	58,721				
Sucre {								
raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17)	15,017	3,527	75	18,619				
brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., excepté prov. 13)	130,297	5,560	5,005	140,862				
Sulfate {								
de potasse et de soude (4 ^e classe)	42,659	2,305	170	45,112				
de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5)	25,751	511	559	24,401				
A reporter.	19,803,994	2,585,404	1,844,787	24,034,278				

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.	9,803,994	2,383,494	1,844,787	24,034,275
Tanins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exoti- ques (3 ^e classe, sp. 12)	13,339	37	76	13,472
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	45,451	2,027	5,531	18,809
{ non dénommées (3 ^e classe)	12,613	424	1,437	14,474
Terres { terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 36)	16,634	474	1,592	18,520
et { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales } par 10 t. (4 ^e cl. et s. 5).	37,438	13,310	32,643	103,611
terrils. { Argils. { Terres à pipes, kaolin, China-Clay, Ball- Clay, etc. } par 50 t. (4 ^e cl., sp. 2, 14 et excép. pror. 31	47,059	19,301	2,570	69,130
{ Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 36).	11,064	249	399	12,612
{ par 50 t. (sp. 24 et 37)	17,371	15,320	65	30,956
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 13 et 36)	31,989	1,638	261	33,888
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 13 et 36.)	89,058	3,010	36,640	130,708
Tourteaux (4 ^e classe)	130,214	10,571	3,359	143,924
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 3)	54,073	3,762	1,490	59,327
Verrerie { (2 ^e classe)	4,144	182	2,582	6,908
et { gobeletterie. { (sp. 9 et 11)	15,333		8,062	23,595
Verres à vitres { (2 ^e classe)	17,939	2,528	83	20,570
et { verres spéciaux. { (sp. 9 et 12)	103,754	12,544	67	118,365
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	31,141	3,172	11,840	46,153
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	20,473,570	2,474,463	1,951,064	24,899,097

N° XXXVI. — *Mouvement général de certaines GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1904.*

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.			
De et vers l'Allemagne.							
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	86	44	40	»	407		
Acide sulfurique, nitrique . . .	7,404	27	»	53	7,484		
Amidon	83	289	»	»	372		
Ardoises {	brutes pour toitures.	2,613	444	»	»	2,724	
	en tables.	»	»	»	»	»	
Argile . {	brute	384	6,204	»	44	6,626	
	calcinée ou grillée. .	»	40	»	»	40	
Asphalte.	40	760	54	470	994		
Avoine.	46	480	756	»	932		
Bières en fûts.	»	42,500	»	273	42,773		
Bois {	Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale en grumes, bûches et rondins.	en poutres, en madriers ou en blocs.	»	64	294	23	381
		en planches.	»	20	443	»	463
		sciés.	434	4,072	»	»	4,203
		perches à houblon.	229	4,236	3,046	449	7,630
		pour mines.	80	2,550	»	»	2,630
		objets en bois.	»	5,969	26	»	5,995
		objets en bois.	270	462	580	227	1,539
Briques réfractaires	4,223	45,995	209	4,351	20,778		
Cacao	»	»	4,497	5	4,502		
Café.	20	»	4,436	»	4,456		
Céréales (sauf l'avoine).	746	2,844	7,644	»	11,204		
Céruse.	»	44	»	250	294		
Charbon de bois.	495	80	40	»	585		
Chaux	2,371	45	»	402	2,488		
Chicorée {	en racines ou en cossettes.	8,022	»	»	»	8,022	
	fabriquée.	96	»	»	»	96	
Chiffons	8,326	4,974	473	2,456	12,929		
Chlorure de calcium.	30	446	»	486	332		
Chlorure de chaux.	40	27	79	3,643	3,759		
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	»	400	»	»	400		
A reporter.	32,812	54,660	16,224	11,629	115,126		

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	32,612	54,660	46,224	44,629	145,425	
Ciment.	4,434	2,008	35	472	3,946	
Combustibles	par 10 tonnes	75,374	500,301	»	435	575,810
	par 45 —	»	222,580	»	45	222,625
	par 50 —	48,617	»	»	»	48,617
	par 100 —	25,437	»	»	»	25,437
	par abonnement.	»	475,649	»	199,973	375,592
Coton brut et déchets de coton.	1,474	679	48,056	201	20,407	
Crasses de hauts-fourneaux	»	425	»	»	425	
Créosote	40	447	504	»	664	
Cuirs et peaux	verts et salés ainsi que séchés.	4,327	2,495	9,228	448	43,168
	tannés	86	126	247	50	479
Degras.	»	26	»	»	26	
Eau minérale.	»	4,550	»	4,470	2,720	
Engrais.	Phosphates minéraux et superphosphates.	44,446	485	85	»	44,746
	Scories Thomas (scories phosphatées).	4,457	4,284	»	5	5,443
	Guano	4,785	4,340	46	2,509	5,620
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	40	44	40,479	54	40,344
Autres engrais	3,483	2,844	429	356	7,409	
Farines alimentaires.	439	90	446	»	345	
Fers, fonte et aciers.	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles).	4,322	49,235	5,905	482,766	209,228
	Tuyaux en fer	346	4,782	3,268	44,862	23,258
	Fonte brute, mitraille.	4,972	25,374	7,224	9,785	47,352
	Machines agricoles	5	63	5	43	86
	Autres machines et pièces de machines.	4,576	8,426	4,350	9,446	23,768
	Poutrelles.	44	209	444	2,079	2,443
	Fuel économiseurs, radiateurs.	»	470	150	24	344
	Fers et aciers ouvrés (autres).	2,445	5,448	220	89,492	97,345
	Fibres brutes.	»	»	496	»	496
	Fils	de coton, de laine	543	44	3,754	482
de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'élopes.		2,448	36	308	44	2,503
Foin.	4,736	5	5	»	4,746	
Fromages	44	»	»	»	44	
A reporter.	491,963	4,032,760	80,652	525,644	4,831,049	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
<i>De et vers l'Allemagne (suite).</i>						
Report.	191,963	1,032,760	80,652	525,644	1,831,019	
Fruits frais.	46,280	5	4,591	143	21,019	
Glace (eau congelée).	»	»	»	»	»	
Goudron minéral	33	»	5,906	»	5,939	
Graines {	de betteraves	15	839	»	20	874
	fourragères	5	151	78	»	234
Graisses {	de cambouis, saindoux	35	6	2,563	»	2,604
	suif et autres graisses.	505	23	285	5	818
Groupages	6	1,433	1,169	10,827	13,135	
Houblon	133	252	44	2,496	2,925	
Huiles {	végétales	657	»	727	»	1,384
	de goudron de houille.	393	2,685	15	562	3,655
Huiles {	minérales lourdes.	32	1,598	10	20	1,660
	minérales demi-lourdes	1,105	10	12	»	1,127
	minérales à graisser	50	31	3,465	»	3,546
	de pétrole raffiné et naphte.	154	2,016	6,730	»	8,900
Jouets et autres articles de Thuringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	»	284	»	4,404	4,688	
Laines {	brutes lavées et déchets de laine.	11,562	3,263	5,613	45	20,483
	laine peignée	8,571	100	731	24	9,726
Lait condensé, lait conservé, farine lactée.	»	»	»	33	33	
Lard, jambons	»	»	364	»	364	
Légumes secs.	15	»	756	»	771	
Li ns, flasses de lin, d'étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre.	1,220	1,431	532	»	3,183	
Marbres {	en blocs	3,192	65	10,369	6	13,632
	en tranches.	172	5	»	»	177
Mélasse préparée pour l'alimentation du bétail.	10	»	23	»	33	
Minerais {	de fer et de manganèse { 10 tonnes.	520	275	3,075	11	3,881
	Pyrites de fer { 45 ou 50 tonnes.	302	10	2,625	»	2,937
	de zinc et de plomb { 10 tonnes.	22	57	203	»	282
	{ 45 ou 50 tonnes.	2,492	2,378	54,389	»	59,159
	autres { 10 tonnes.	58	226	172	234	690
{ 45 ou 50 tonnes.	981	20	484	542	2,027	
Nitrate de potasse (salpêtre).	964	11	»	20	995	
Œufs	315	1,243	2,442	179	3,909	
A reporter.	241,792	1,051,477	187,925	545,185	2,026,079	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.			
De et vers l'Allemagne (suite).							
Report.	241,792	1,051,177	187,928	545,185	2,026,079		
Oignons comestibles.	2,288	76	667	40	3,041		
Objets en ciment	40	1,485	»	45	1,240		
Os concassés	880	50	536	»	4,466		
Paille	147	854	5	»	1,006		
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	110	3,772	2,015	159	6,056		
Pierres	{	brutes ou de construction.	15,101	1,193	196	48	16,838
		ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	3,342	85	»	27	3,454
		meulrières et meulos à aigu- iser ou à émoudre.	154	942	»	113	1,209
		lithographiques.	37	172	»	381	590
		Pavés	5,124	205	»	»	5,329
		Pierrailles, macadam . . .	4,222	202	»	»	4,424
		Moellons bruts	1,229	10	»	»	1,239
		Castines	»	»	»	»	»
Plâtre	684	4,575	10	43	5,312		
Plomb.	1,627	1,620	87	112	3,446		
Pommes de terre	50,510	1,316	51	1,467	53,374		
Poterie et faïence.	{	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	61	710	»	2,721	3,492
		Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel.	16	75	»	224	315
		Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence.	18	1,652	»	995	2,665
		Briques de revêtement. . .	»	3,848	»	»	3,848
Radicelles	2,381	»	42	»	2,423		
Résines.	{	Colophane (brai sec végétal).	»	»	740	»	740
		Térébenthine	25	873	634	»	1,532
Riz briaé, pelé et déchets de riz.	287	255	105	»	648		
Sels.	{	Chlorure de sodium (sel gemme).	»	435	»	»	435
		Sel de glauber (sulfate de soude).	695	11,437	10	10	12,152
Scories autres que pour engrais .	10,611	88	»	234	10,963		
Son	10,830	90	5,521	»	16,441		
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude).	»	267	»	631	898		
Stéarine	6	»	»	34	40		
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	»	»	22	»	22		
Tabacs.	»	5	179	»	184		
A reporter.	352,217	1,087,500	198,745	552,439	2,190,901		

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite)						
Report.	352,217	1,087,800	198,745	552,439	3,190,904	
Tanins. {	Eau de tan	787	25	1,463	»	1,975
	Écorces à tan	3,126	203	129	»	3,488
	Tanins divers.	1,385	10	1,504	»	2,896
Teinture. {	Bois de teinture et racines de bois de teinture.	200	»	73	»	273
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier.	345	76	354	»	772
	Alizarine, cachou, gambier.	39	10	464	178	688
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	70	374	4,976	»	5,420
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	2,433	7,976	56	226	10,691
	Terres à couleurs	136	1,547	284	79	2,046
	Sable	4,493	1,925	»	31	3,449
Tissus	12	31	212	915	1,170	
Verres. {	Verres à vitres	1,756	152	15	289	2,212
	Verrerie creuse	53	6,335	29	2,370	8,787
Vins	»	211	211	96	518	
Vitriol de fer (vitriol vert)	31	936	»	40	977	
Zinc	6,326	113	»	1,247	7,686	
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne.	370,409	1,407,424	208,206	557,880	2,243,919	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.						
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	268	»	»	»	268	
Acide sulfurique, nitrique . . .	40	»	»	»	40	
Amidon	396	»	»	5	401	
Ardoises { brutes pour toitures.	4,038	5	»	»	4,043	
{ en tables	»	»	»	»	»	
Argile { brute	»	5	44	»	49	
{ calcinée ou grillée . .	42	»	»	»	42	
Asphalte	434	684	»	»	818	
Avoine.	30	20	6,674	»	6,724	
Bières en fûts.	»	40	»	5	45	
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale. } en pontes, en madriers ou en blocs. en planches.	78	»	4,749	»	4,797	
	en grume, bûches et rondins.	547	4,334	95	»	4,946
	sciés.	4,908	4,444	358	60	3,440
	perches à houblon.	»	»	»	»	»
	pour mines.	560	546	62	»	4,168
	objets en bois	6	572	238	492	4,308
	Briques réfractaires	285	»	6,543	»	6,828
Cacao	»	»	405	»	405	
Café.	»	»	329	»	329	
Céréales (sauf l'avoine).	73	25	31,135	»	31,233	
Céruse.	215	»	»	»	215	
Charbon de bois.	4,665	»	»	»	4,665	
Chaux.	171,808	681	38	»	172,527	
Chicorée { en racines ou en cossettes.	1,360	»	»	»	1,360	
{ fabriquée.	4,948	»	»	»	4,948	
Chiffons	80	116	12	974	1,179	
Chlorure de calcium.	5	»	»	»	5	
Chlorure de chaux.	»	»	»	»	»	
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude.	»	»	»	»	»	
Ciment	922	705	»	40	1,637	
A reporter.	186,348	5,847	47,349	4,543	241,027	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	186,318	5,847	47,319	1,543	241,027	
Combustibles {	par 40 tonnes	643,082	1,950	"	645,032	
	— 50 —	31,026	"	"	31,026	
	— 100 —	408,704	"	"	408,704	
Coton brut et déchets de coton.	175	74	2,482	78	2,806	
Crasses de hauts-fourneaux.	"	"	"	"	"	
Créosote	2,303	"	"	"	2,303	
Cuir {	verts et salés, ainsi et que séchés.	173	362	2,822	796	4,153
		peaux { tannés	29	31	73	6
Dé gras	"	"	"	"	"	
Eau minérale	"	668	20	31	719	
Engrais. {	Phosphates minéraux et superphosphates.	8,022	"	"	60	8,082
	Scories Thomas (scories phosphatées).	"	15,901	"	85,989	101,890
	Guano.	46	725	"	"	771
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	40	"	3,138	"	3,178
	Autres engrais	491	108	148	75	822
Farines alimentaires	265	"	105	6	376	
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles).	273	2,995	1,194	338,943	343,407	
Tuyaux en fer	10	109	445	2,467	2,721	
Fonte brute, mitraille	513	175,393	7,917	52,618	236,441	
Machines agricoles	5	5	68	"	78	
Autres machines et pièces de machines.	348	503	2,842	1,729	5,422	
Poutrelles	13	388	"	2,059	2,460	
Fuel économiseurs, radiateurs.	"	"	117	"	117	
Fers et aciers ouvrés (autres).	500	632	2,136	3,179	6,447	
Fibres brutes	11	"	500	"	511	
Fils de coton de laine	255	"	471	16	742	
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	434	"	31	5	470	
Poin.	129	"	20	"	149	
Fromages.	"	11	"	4,435	4,446	
Fruits frais	20	"	5	"	25	
Glace (eau congelée).	10	"	"	"	10	
Goudron minéral	114	"	"	"	114	
Graines de botteraves	"	5	"	"	5	
A reporter.	983,309	205,704	71,553	491,027	1,754,593	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	983,309	205,704	71,553	494,027	1,754,593
Graines fourragères.	45	490	261	945	1,411
Graisses, cambouis, saindoux.	46	"	1,834	"	1,850
Graisses, suif et autres graisses.	85	40	40	"	105
Groupages	498	26	12,392	8,400	21,011
Houblon	24	346	15	1,304	4,686
Huiles végétales	495	"	459	"	954
— de goudron de houille	15	"	"	"	15
— minérales lourdes.	40	"	62	"	72
— minérales demi lourdes.	30	"	24	"	54
— minérales à graisser.	77	"	3,403	"	3,480
— de pétrole raffiné et naphte	463	46	7,040	"	7,219
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	"	"	"	"	"
Laines brutes lavées et déchets de laine.	469	4,460	3,645	41	10,585
Laines peignées.	2,454	"	408	"	2,559
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	"	"	"	2,347	2,347
Lard, jambons	"	"	91	"	91
Légumes secs.	35	5	4,649	"	4,689
Lins, flasses de lin, étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre	"	23	241	24	288
Marbres en blocs	307	60	"	"	367
— en tranches.	404	"	"	"	404
Mélasses préparées pour l'alimen- tation du bétail	"	"	"	"	"
Minerais de fer } 10 tonnes	90	531	82	"	703
et de manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	645	4,246,916	462,684	"	4,410,215
Minerais de zinc } 10 tonnes	"	"	"	"	"
et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	"	"	"	"	"
Minerais autres } 10 tonnes	"	"	"	"	"
} 45 ou 50 tonnes	"	"	"	"	"
Nitrate de potasse (salpêtre)	1,167	"	"	"	1,167
A reporter.	989,694	1,455,287	270,493	507,058	3,222,232

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	989,694	1,455,287	270,193	507,058	3,222,232
Œufs	6	6	58	»	70
Oignons comestibles	374	»	32	»	406
Objets en ciment	»	40	»	6	46
Os concassés	»	»	»	»	»
Paille	235	»	20	»	255
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	20	32	134	»	186
Pierres brutes ou de construction	2,299	5,339	»	20	7,658
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	34	»	»	»	34
— meulères et meules à aiguiser ou à émoudre	»	644	»	91	735
— lithographiques	»	»	»	»	»
Pavés	675	4,185	»	»	4,860
Pierrailles, macadam	»	40	»	»	40
Moellons bruts	»	4,531	»	»	4,531
Castines	»	»	»	»	»
Plâtre	»	344	»	»	344
Plomb	60	»	41	»	71
Pommes de terre	43,607	4,843	»	447	48,897
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	67	296	39	97	499
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	4,048	32	46	5	4,101
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	45	»	44	45	44
Briques de revêtement.	»	»	»	»	»
Radicelles	25	»	»	»	25
Résines { Colophane (brai sec vé- gétal).	»	»	482	»	482
{ Térébenthine	»	»	»	»	»
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	802	41	243	»	4,026
Sels { Chlorure de sodium (sel gemme)	»	4,667	44	40	4,748
{ Sel de glauber (sulfate de soudé)	40	700	24	»	764
A reporter.	4,008,968	1,474,904	270,974	507,479	3,259,322

NATURE DES MARCHANDISES	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	1,008,968	1,474,904	270,974	507,479	3,259,322	
Scories autres que pour engrais.	22,328	4,330	»	»	23,658	
Son	4,343	285	4,465	»	5,794	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	122	»	»	749	871	
Stéarine	26	»	34	»	57	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	37	»	45	»	52	
Tabacs.	»	»	298	42	340	
Tanins. {	Eau de tan	2,493	46	256	»	2,466
	Écorces à tan	»	515	25	»	540
	Tanins divers	1,445	»	246	»	1,394
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	»	»	»	»	»
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	»	44	»	21	35
	Alizarine, cachou, gambier	»	»	44	64	72
Torres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	40	»	4,537	»	4,577
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	80	40	429	»	249
	Terres à couleurs . .	45	42	21	»	78
	Sable	49,408	495	»	»	49,603
Tissus	494	40	357	55	646	
Verres {	Verres à vitres . . .	4,034	»	20	88	4,139
	Verrerie creuse . . .	»	35	»	4,461	4,496
Vins.	42	»	44	46	39	
Vitriol de fer (vitriol vert) . . .	»	»	»	»	»	
Zinc	588	»	»	»	588	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace - Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	1,060,530	1,474,387	275,093	509,942	3,319,952	

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'Autriche-Hongrie.					
Amidon	21	"	"	"	21
Arbres et arbustes.	"	"	"	"	"
Bière.	"	293	"	4,294	4,587
Bois pour mines	"	40	"	"	40
Briques réfractaires	46	36	"	"	82
Cellulose.	"	"	"	"	"
Combustibles.	478	"	"	"	478
Cuir et peaux	"	"	53	46	99
Eaux minérales	"	41	"	602	643
Engrais	"	26	"	40	66
Fers et aciers	52	407	565	677	1,401
Fils	5	"	44	45	54
Fruits et marmelades	"	"	"	272	272
Graines et semences.	45	35	428	90	508
Graisse et lard	"	"	"	"	"
Graphite	"	60	"	52	112
Houblon	"	410	"	69	479
Huiles	"	44	74	312	430
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	"	"	"	"
Laines } brutes lavées et déchet- } de laine	5	"	"	"	5
} peignées	"	"	"	"	8
Malt.	"	20	"	665	685
Matières textiles	3,605	634	694	26	4,959
Meubles	"	46	"	339	385
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer	"	"	"	"	"
Œufs	"	47	"	3,424	3,471
Papiers et cartons.	"	"	40	309	349
Pétrole et naphte	"	"	"	30	30
Pierres et marbre	2,244	"	78	"	2,322
Sable.	"	"	"	"	"
Tabac	"	"	"	"	"
Verres, glaces et verrerie creuse.	434	33	40	450	927
Vin	"	"	797	48	845
Volailles et gibiers tués	"	"	"	1,325	1,325
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	6,577	4,792	2,477	9,755	20,634

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la France.					
Acides { pyroligneux. Vinaigre de bois	970	64	48	34	1,083
{ sulfurique et nitrique.	8,785	3,546	220	49	12,600
Asphalte, goudron et résines . .	442	2,857	439	57	3,495
Betteraves	"	97	"	"	97
Bois { à brûler	243	40,242	"	20	40,445
{ de construction de toute espèce	4,540	38,845	275	491	40,821
{ de teinture et racine de bois de teinture .	"	97	"	"	97
{ autres	4,329	72,040	84	396	73,846
Briques { à bâtir	431	269	"	"	400
{ réfractaires	9,344	2,517	922	88	12,871
Carreaux en ciment et en terre cuite	657	4,940	"	730	3,297
Céréales et farine	4,223	41,827	9,240	4,774	27,064
Chiffons et drilles	3,890	42,497	435	4,330	20,852
Chaux	152,688	291	40	"	152,989
Ciment	5,316	4,080	54	4,237	7,684
Combustibles { 40 tonnes	4,055,075	453,944	"	40	4,219,056
{ 50 tonnes	539,438	58,280	"	"	597,448
{ 100 tonnes et plus	653,332	3,100	"	400	636,832
Coton brut et déchets de coton .	2,343	3,474	2,747	4,214	9,748
Cuir et peaux	3,562	5,024	753	2,797	12,436
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)	35,925	2,431	26	2,266	40,648
Engrais	39,723	22,900	539	5,006	68,168
Faïences et poteries	4,092	2,097	34	4,429	4,649
Fil de coton, de jute et de lin . .	4,223	4,759	439	542	3,633
A reporter	2,527,944	444,452	15,296	22,570	2,979,929

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
<i>De et vers la France (suite).</i>						
Report	2,527,914	444,152	45,296	22,570	2,979,929	
Fontes et mitrailles	29,260	103,825	5,004	1,640	139,729	
Fruits et légumes frais	1,723	4,423	304	1,740	8,690	
Glaces avec ou sans lait	4,329	49	15	4,291	5,684	
Graines et semences	1,391	1,327	73	691	3,482	
Laine brute et déchets de laine.	3,929	30,403	10,047	2,733	47,112	
Légumes secs	376	1,615	3,516	28	5,535	
Lin, chanvre et étoupes	6,560	26,289	12,323	1,143	46,315	
Machines et mécaniques	2,129	1,491	730	2,831	7,181	
Minerais	1,649	205,815	6,215	100	213,479	
Paille et fourrage	276	7,600	34	1,082	8,992	
Papiers et pâtes à papier	748	572	1,964	1,121	4,405	
Pierres {	de construction, moellons, etc.	405,035	14,376	34	1,519	420,964
	Marbres	44,061	4,359	2,536	337	48,293
	Pavés	44,165	1,740	»	101	46,006
	calcaire, dolomie, castine, etc.	5,499	1,791	95	43	7,428
Pommes de terre	14,151	7,178	»	2,430	20,759	
Produits métallurgiques	28,383	123,136	3,322	59,015	213,856	
Pulpes et drèches	12,103	680	»	938	13,721	
Scories de forges et de laminoirs.	7,965	55,304	28	1,812	65,109	
Sels et soude	1,309	46,558	148	15,539	33,554	
Sucre	74	82	57	374	587	
Terres {	en général	113,691	12,507	1,186	432	127,816
	réfractaires	18,545	3,434	53	63	22,095
Tourteaux	10,715	9,503	17	22	20,257	
Verreries et gobeletteries	1,369	2,061	»	11,006	14,436	
Vins	16	3,746	17	6,679	10,458	
Plomb, zinc et crasses de zinc	13,206	3,828	10	1,215	18,259	
Ensemble des transports de et vers la France	3,264,568	1,084,544	63,524	141,495	4,524,131	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	361	»	»	»	361
Acide sulfurique, nitrique	»	»	»	»	»
Amidon	380	»	»	»	380
Ardoises brutes pour toitures.	171	12	»	91	274
Asphalte	»	240	»	»	240
Avoine	»	»	»	»	»
Bois en grume bûches, et rondins.	»	11	»	»	11
— sciés	»	105	»	58	163
— (objets en bois)	»	74	»	189	263
Briques réfractaires	»	»	93	»	93
Cacao	»	»	43	»	43
Café	»	»	126	»	126
Céruse	40	»	»	»	10
Chicorée { en racines ou en cossettes	100	»	»	»	100
{ fabriquée	»	»	»	»	»
Chiffons	5	40	»	132	147
Chlorure de chaux	»	»	»	»	»
Combustibles { par 40 tonnes	4,192	»	»	»	4,192
{ — 50 —	14,159	»	»	»	14,159
{ — 100 —	30,972	»	»	»	30,972
Coton brut et déchets de coton	»	6	433	»	439
Cuir { verts et salés, ainsi que séchés	»	36	13	»	49
et { tannés	77	»	»	»	77
peaux {	»	»	»	»	»
Dé gras	»	»	»	»	»
Engrais { Phosphates minéraux et superphosphates.	1,532	»	»	86	1,618
{ Autres engrais	386	11	120	»	517
Farines alimentaires	»	»	»	»	»
Fers { Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	243	»	4,460	35	4,438
fontes { Tuyaux en fer	»	»	7	»	7
et { Fonte brute, mitraille	»	»	159	»	159
aciers. { Machines agricoles	»	»	»	»	»
A reporter	49,588	505	2,454	591	52,838

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).					
Report	49,588	505	2,154	501	52,838
Fers	22	180	396	927	1,525
fontes et	"	"	40	"	40
aciers.	181	8	1,374	132	1,695
Fibres brutes	"	"	22	"	22
de coton, de laine	21	"	"	"	21
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes	50	"	6	"	56
Fromages	"	10	"	299	309
Fruits frais	"	"	"	"	"
Graines fourragères	"	"	35	"	35
Graisses	"	"	417	"	417
Cambouis, salodoux	"	"	"	"	"
Suif et autres graisses	14	"	"	"	14
Groupages	416	1,082	5,245	6	6,719
végétales	160	"	44	"	174
Huiles	"	"	"	"	"
de goudron de houille	"	"	"	"	"
minérales lourdes	42	"	42	"	24
— à graisser	42	"	90	"	132
Laines	99	"	198	"	297
brutes, lavées et déchets de laine	"	"	"	"	"
Laine peignée	66	"	"	"	66
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	"	"	"	307	307
Lard, jambons	"	"	43	"	43
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre	40	42	"	"	22
Marbres	107	17	"	"	124
en blocs	"	"	"	"	"
en tranches	67	"	"	"	67
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail	"	"	31	"	31
Minerais de fer et de manganèse	"	"	44	"	44
Œufs	"	31	34	422	487
Oignons comestibles	"	"	"	"	"
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	"	"	"	"	"
brutes ou de construction	20	"	"	"	20
Pierres ouvrées et pierres taillées de toute espèce	42	"	"	"	42
meulières et meules à aigui- ner ou à émouder	"	28	"	"	28
A reporter	50,887	1,873	9,759	2,684	65,203

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
<i>De et vers la Suisse (suite).</i>					
Report	50,887	4,873	9,759	2,684	65,203
Pommes de terre	"	22	"	"	22
Poterie { Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	5	"	"	"	5
et faïence. { Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	701	"	46	"	747
Riz	40	"	5	"	45
Térébenthine.	"	"	"	"	"
Sel de glauber (sulfate de soude) .	"	"	"	"	"
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	34	"	"	"	34
Stéarine	50	"	"	"	50
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	43	"	20	"	63
Tabacs.	"	"	23	"	23
Tanins. { Eau de tan.	"	"	"	"	"
{ Tanins divers	"	"	"	"	"
Teinture : alizarine, cachou, gambier	"	"	"	"	"
Terres à couleurs	"	"	"	"	"
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay).	"	"	950	"	950
Terres ordinaires et terres réfrac- taires.	32	"	10	"	42
Sable	53	"	"	"	53
Tissus.	"	6	566	77	649
Verres à vitres	4,532	"	44	"	4,576
Vins.	"	27	"	"	27
Zinc.	444	"	"	"	444
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	53,458	4,928	44,393	2,711	69,540

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL			
	au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.	
<i>De et vers les Pays-Bas (suite).</i>				
Report.	495,958	121,478	617,436	
Coton brut } 3 ^e s ^{on}	2,259	1,137	3,446	
et déchets } de coton } sp. XXII	444	»	444	
Cuir et peaux	2,784	2,626	5,410	
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	4,080	476	4,256	
de carrières } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	17,477	50	17,227	
Eaux ammoniacales	27	1,567	1,494	
Engrais {	non dénommés	2,807	4,933	4,740
	dénommes	15,742	3,421	18,863
	Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	5,237	50	5,307
Faïence et poterie	1,783	41,820	43,605	
Fils d'étoupe, de jute, etc.	1,617	49	1,666	
Fontes, } Fonte ouvree.	4,567	146	4,713	
	mitrailles et } scories. } — brute, mitrailles, scories	12,224	24,652	36,876
Fromages } 2 ^e s ^{on}	»	1,459	1,459	
	secs } sp. XII	»	3,485	3,485
Fruits frais : Pommes, poires, prunes	6,529	479	7,008	
Glaces, 1 ^{re} section	788	»	788	
Graines et semences	4,089	1,518	2,607	
Graisses, suif, } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	285	172	457	
	oléine, etc. } Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{on}	292	215	507
		sp. X	482	255
Harengs } 2 ^e s ^{on}	63	854	917	
	sp. XII	310	4,796	2,406
	sp. XIV	»	432	432
Huiles miné- } Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	18	»	18	
	rales } Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}	3,784	7,124	10,908
	et végétales. } — brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX	»	»	»
Mazoni par 50 T., sp. XXVII.	»	»	»	
Laine brute et déchets de laine	952	446	4,398	
Légumes secs	369	723	4,094	
Lin } teillé	16	107	123	
	en tiges.	10	40,320	40,330
Paille	2,354	1,030	3,384	
Papier et pâte à papier	3,917	3,593	7,510	
A reporter.	581,686	202,134	783,820	

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.	584,686	202,434	783,820	
Pavés et moellons { 3 ^e son, sp. II	48,409	400	48,509	
{ par 50 T., sp. XXIV.	43,089	240	43,329	
Pierres { Pierres taillées, gradinées, sciées sur { plusieurs faces, marbres en tranches	30,948	374	31,292	
et marbres. { Pierres brutes, bouchardées, sciées sur { une face, marbres en blocs.	7,627	436	8,063	
{ Marbres en blocs par 50 T.	6,264	»	6,264	
Poissons salés non dénommés	35	125	160	
Potasse et sel de potasse.	44	53	64	
Pommes de terre.	9,294	4,607	10,901	
Produits sidérurgiques. {	Acier ouvré, 2 ^e son.	54	»	54
	Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc.	42,024	2,680	44,704
	Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	40,224	6,384	46,605
	Acier laminé, fers battus et laminés cornières	35,671	2,394	38,065
	Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc.			
Roseaux et rotins. { Rotins, sparte, 3 ^e son.	85	905	990	
{ Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	53	948	1,004	
Soude et sel de soude.	4,548	482	5,000	
Sucre {	brut	2,807	5	2,812
	crystallisé non raffiné.	2,946	40	2,986
Tabac en feuilles.	288	514	802	
Tanins {	Myrobolans valonnées, etc.	401	»	401
	Écorces à tan.	4,766	40	4,776
Terres {	non dénommées, terres ferrugineuses.	427	52	479
	argile, kaolin, etc.	8,456	24	8,477
	à poterie	»	»	»
	plastiques et réfractaires	6,432	404	6,533
Tourbe {	combustible	577	50	627
	Litière de tourbe	10	33,926	33,936
Tourteaux.	4,753	4,589	6,342	
Verres à vitres.	9,462	»	9,462	
Vins	40	337	377	
Zinc et plomb	44,444	4,486	42,597	
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas	779,457	257,008	4,036,465	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Italie.						
Ail et oignons	»	430	»	19	449	
Briques réfractaires	177	»	»	»	177	
Chicorée en cossettes ou en racines	1,694	»	»	»	1,694	
Combustibles	235	»	»	»	235	
Comestibles { beurre, fromages fruits secs, œufs, poissons, etc. }	»	5,248	451	16,441	21,810	
Denrées alimentaires non spécialement dénommées	»	50	»	»	50	
Fers, aciers et fontes {	laminés	762	40	10	782	
	ouvrés	369	»	40	379	
	Fontes brutes et mitrilles	»	»	»	»	
	Machines agricoles	»	»	712	712	
Machines autres et pièces de machines	425	40	6,631	443	7,179	
Fils {	de chanvre, d'étaupe, de jute et de lin	»	87	»	348	405
	de coton et de laine	»	44	»	»	44
	divers	2,843	»	470	»	3,043
Huile végétale comestible	»	»	»	»	»	
Laines {	brutes, lavées et déchets de laine	4,000	424	452	»	4,576
	peignées	498	»	467	»	665
Mat. textiles. {	Chanvre brut ou teillé	10	2,334	»	»	2,344
	Lin brut ou teillé	452	»	33	»	485
	Étaupe et autres textiles	7	455	»	240	672
Marbres {	en blocs	24	46	»	»	70
	en tranches	25	40	»	»	35
Pommes de terre	»	3,434	»	24	3,458	
Poterie et faïence	»	»	»	»	»	
Terres à couleurs	62	42	42	»	86	
Tresses de paille	»	»	»	96	96	
Verres à vitre	475	»	»	»	475	
Vins	»	4,431	»	40	1,444	
Ensemble des transports de et vers l'Italie	8,455	42,792	8,338	47,214	46,796	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	30	30
Divers	»	1,054	1,054
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. . . .	»	1,084	1,084
De et vers la Russie.			
Cuir et peaux.	»	»	»
Fers, fontes et aciers	65	»	65
{ laminés		»	
{ Machines agricoles	»	»	»
{ Pièces de machines	8	»	»
Houblon.	»	»	»
Laines	»	»	»
{ brutes, lavées et déchets de laine		»	
{ peignées.	5	»	5
Lin et chanvre.	»	170	170
Voitures de tramways	263	»	263
Ensemble des transports de et vers la Russie	333	170	503

N° XXXVII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique.* — Année 1904.

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	670	»	»	»	»	»	»	»	»	9,735	»	10,405	»
	France	2,540	11	4,881	1,459	222	»	»	45,516	18,985	»	75,592	»	
	Pays-Bas.	»	»	»	»	»	»	11	575	1,520	»	1,906	»	
	Gr ^d -Duché de Luxembourg (P.H.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre vers Allemagne et au delà	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,545	»	4,545	»	
France vers	Allemagne et au delà	3,014	»	3,215	»	»	»	»	15,558	4,488	»	26,271	»	
	Pays-Bas	»	»	»	240	1,469	14,504	1,884	7,179	7,551	»	52,877	»	
Grand-Duché de Luxembourg vers	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	146	1,072	»	1,218	»	
	France	»	»	»	»	»	»	»	»	25,505	»	25,505	»	
Pays-Bas vers	France.	»	»	»	2,404	2,125	8,568	499	2,052	19,012	»	54,470	30	
	Suisse	25	»	»	»	»	»	»	105	»	»	128	»	
Italie vers Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	4,259	»	»	4,259	»	
Suisse vers Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	78	81	»	159	»	
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'Etat	»	6,247	11	10,094	4,085	5,816	22,062	2,314	75,226	92,160	»	214,075	30	

(158)
A

N° XXXVIII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1904.*

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).	2,500	7,578	20,404
	Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne 2,960 Autriche-Hongrie. » 12 France 118,945 Italie 55 Pays-Bas 12,652 Grand-Duché de Luxembourg. 455 Russie 10 Suisse 62	53,434 12 410 » 110,827 123,881 » 300	17,074 1,410 21,852 2,653 » 3,575 11 1,621
Totaux . . .	133,417	270,464	47,694
Allemagne Autriche-Hongrie . . . France Italie Pays-Bas Grand-Duché de Luxem- bourg Russie Suisse	1,770 » 50,181 » 12,085 22 » »	60,146 51 187,437 45 31,954 12,678 » 392	54,267 345 12,105 681 2,966 370,104 46 302
Totaux . . .	70,005	292,865	641,014
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)	203,482	563,027	688,708

en transit par les lignes de l'État. — Année 1904.
 nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
51,059	38,531	58,549	158,021
Combustibles.	TOTALS.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
2,018	57,486	209	»
»	1,122	»	»
70,254	211,441	76	»
»	2,688	»	»
»	123,179	»	»
48,017	175,424	»	»
»	21	»	»
9,658	11,821	»	»
129,907	385,182	285	»
415,781	551,075	205	»
»	574	»	»
910	256,533	»	»
»	726	»	»
20	47,005	6,202	»
»	582,804	»	»
»	46	»	»
»	894	»	»
416,711	1,420,555	6,405	»
546,618	2,005,555	6,690	»

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

DÉSIGNATION.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Nombre.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au delà			
		au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)	
Chevaux, poulains, } Grande vitesse (têtes). poneys, }	2,771	394	868	1,062	»	»	»	
ânes et mulets. } Petite vitesse —	55,581	2 556	1,094	3 650	21,601	2 549	24,150	
Totaux (têtes).	58,152	2,950	1,762	4,712	21,601	2,549	24,150	
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie. { Gros bétail (expéd.)	5,472	292	394	686	»	17	17
		Petit — —	5,109	105	163	266	»	51,524
	2 ^e catégorie. { Gros — —		6,262	308	605	911	»	»
		Petit — —	5,628	82	252	554	»	»
	3 ^e catégorie. { Gros — —		11,307	329	1,222	1,751	»	»
		Petit — —	8,964	117	537	634	»	»
	3 ^e catégorie avec majoration. { Gros bétail . . .		12,157	195	513	508	»	»
		Petit — —	5,516	112	559	431	»	»
Totaux (expéd.).	60,395		1,738	5,825	5,561	»	51,541	51,541

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1904.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTALS (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.)		
			2	185	187	187	4,02
1,010	807	1,817	688	3,097	3,785	29,732	68,783
1,010	807	1,817	690	3,282	3,972	29,930	72,803
11	82	93	22	77	99	200	6,367
"	"	"	"	18	18	31,542	56,911
"	"	"	25	226	251	251	7,424
"	"	"	"	47	47	47	6,000
"	"	"	50	886	936	936	13,904
"	"	"	"	256	256	256	9,874
"	"	"	7	2,140	2,147	2,147	14,792
"	"	"	"	502	502	502	6,269
11	82	93	104	3,952	4,056	35,690	101,646

(164)

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.	155,555	10,065	14,785	7,050	5,405
Bières et autres boissons	58,622	1,021	1,449	211	15,800
Bois de construction	584,151	57,588	6,536	294	87
Bois divers	740,588	77,576	84,068	12,085	15,162
Briques	255,564	26,862	25,727	1,452	19,546
Chaux, plâtre et ciment	1,059,000	78,569	78,781	4,551	7,215
Chicorée	15,059	511	8,051	8,118	»
Chiffons et pâtes à papier	72,641	7,175	14,594	10,924	8,061
Combustibles	8,844,751	798,008	751,200	119,053	1,098,755
Cuirs et peaux	15,445	555	1,051	10,858	2,789
Engrais divers	966,454	100,908	125,881	56,125	11,986
Huiles diverses	104,529	10,155	1,295	15,556	6,956
Machines et mécaniques	19,006	1,888	2,020	5,956	17,918
Matières bitumineuses	181,079	5,454	4,222	7,946	1,920
Marne et craie brute	67,565	17,785	15,506	»	»
Minerais	506,055	599,851	15,785	65,525	5,755
Papiers et cartons	55,118	518	5,120	»	»
Produits alimentaires	557,298	52,756	45,505	26,665	1,965
Produits céramiques	120,209	10,410	6,050	105	14,455
— de carrières	2,014,677	271,007	167,855	45,751	5,865
— de l'agriculture	1,287,495	114,545	100,500	86,076	10,944
— métallurgiques	1,497,556	101,541	550,211	55,787	557,285
Sable	721,845	55,754	8,888	1,495	1,056
Scories	429,115	41,462	86,959	10,641	447
Sels	56,794	5,517	2,172	705	12,780
Sucres et mélasses	164,487	9,614	11,154	55	»
Tabac	»	»	»	179	5
Terres et terrils	165,119	47,678	58,506	8,556	16,457
Textiles	109,165	8,779	12,676	54,926	7,199
Tourbe	»	»	»	»	»
Tourteaux	150,214	10,571	5,559	»	»
Verreries	179,081	15,614	12,550	1,855	9,146

général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées, pendant l'année 1904, par les chemins de fer de l'État Belge.

SERVICES INTERNATIONAUX.																TOTAUX DES SERVICES INTERNATIONAUX.		TOTAUX GÉNÉRAUX.
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.	
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.			
498	»	»	»	9,005	5,690	10,885	556	561	»	»	»	»	»	»	»	29,587	9,429	217,217
45	760	797	2,218	55	10,425	40	715	»	27	»	1,141	»	»	»	»	1,124	51,084	75,500
»	»	»	»	1,785	59,056	2,459	6,505	»	»	»	»	»	»	»	»	4,558	45,426	478,059
6,968	4,729	»	10	1,625	82,765	5,217	54,518	»	457	»	»	»	»	»	»	25,995	157,421	1,054,546
6,828	»	16	56	10,597	2,874	6,244	2,997	95	»	177	»	»	»	»	»	25,187	25,235	554,595
172,768	1,707	»	»	158,065	2,608	82,818	791	»	»	»	»	»	»	»	»	418,182	12,521	1,646,855
5,508	»	»	»	»	»	190	159	100	»	1,091	»	»	»	»	»	15,407	150	57,167
216	1,119	»	»	4,025	16,827	249	2,822	5	142	»	»	»	»	»	»	15,449	28,971	158,828
784,477	1,950	175	»	2,257,545	215,761	557,641	51,280	46,525	»	255	»	»	»	»	»	5,546,529	1,547,724	15,268,012
5,097	1,195	55	46	4,515	7,821	2,784	2,626	90	56	»	»	»	»	»	»	21,197	14,515	52,759
15,077	102,858	»	56	52,565	29,524	25,876	14,670	2,058	97	»	»	»	»	»	»	127,479	159,171	1,477,895
11,555	16	74	586	»	»	4,276	7,594	577	»	»	»	»	»	»	»	29,618	14,952	160,529
5,265	2,257	»	»	2,859	4,522	»	»	418	1,107	7,768	125	»	»	»	»	20,244	25,707	68,874
2,755	684	»	»	581	2,914	169	2,455	»	240	»	»	»	»	»	»	11,429	8,211	210,575
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	98,652
165,471	1,217,447	»	»	7,864	205,615	9,705	128	41	»	»	»	»	»	»	»	246,602	1,456,945	2,625,216
»	»	40	509	2,712	1,695	5,917	5,595	»	»	»	»	»	»	»	»	6,669	5,595	51,020
10,462	7,111	21	5,058	5,892	1,645	1,325	15,091	727	1,069	151	21,709	»	»	»	»	45,759	51,624	528,700
1,196	461	»	»	1,780	6,166	1,785	11,820	752	»	»	»	»	»	»	»	5,618	29,902	172,169
7,451	8,885	2,289	112	507,576	25,965	95,558	1,585	577	148	49	56	»	»	»	»	658,651	40,414	5,152,584
55,711	4,806	175	1,289	25,915	45,169	61,145	11,401	50	22	»	5,405	»	»	»	»	227,068	75,054	1,801,440
15,477	578,775	617	784	79,185	292,659	85,250	57,906	5,248	175	1,141	20	»	»	65	»	216,770	1,267,604	5,415,462
19,408	195	»	»	»	»	»	»	55	»	»	»	»	»	»	»	20,954	2,151	789,570
22,528	1,550	»	»	7,995	57,116	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	40,962	58,895	657,591
194	6,156	»	»	1,457	52,097	4,518	482	51	»	»	»	»	»	»	»	6,905	51,515	120,705
52	»	»	»	151	456	5,755	45	94	»	»	»	»	»	»	»	6,085	501	191,821
298	12	»	»	»	»	288	514	25	»	»	»	»	»	»	»	788	551	1,519
1,845	87	»	»	155,475	16,456	14,415	474	992	»	74	12	»	»	»	»	159,157	54,466	441,906
16,794	1,785	4,555	675	59,281	67,527	5,298	12,079	1,471	101	5,552	5,559	»	30	5	170	127,462	95,105	531,185
»	»	»	»	»	»	587	55,976	»	»	»	»	»	»	»	»	587	55,976	51,565
»	»	»	»	10,752	9,525	4,755	1,589	»	»	»	»	»	»	»	»	15,485	11,114	170,525
1,051	1,584	444	185	2,715	17,407	9,995	1,586	1,546	»	175	»	»	»	»	»	17,777	29,706	254,728

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

Nombres d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS													
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.					Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux sans le main.			
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surhauteur mal établie (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux bords de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausses positions ou manœuvre intempétive 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 sans le main.
1	Collisions aux stations . . .	1904. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	11
		1903. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	9
2	Collisions aux bifurcations . . .	1904. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1903. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1904. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1903. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1904. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1903. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1904. . . .	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
		1903. . . .	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1904. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4
		1903. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1904. . . .	1	4	1	1	2	1	2	1	1	1	1	22	1
		1903. . . .	2	3	1	1	4	1	1	1	1	1	4	24	1
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1904. . . .	1	1	1	1	15	2	8	1	2	3	1	1	1
		1903. . . .	1	1	1	1	11	1	3	1	1	1	1	1	1
	Ensemble. . . .	1904. . . .	2	4	2	1	7	16	4	8	1	3	1	27	16
		1903. . . .	3	3	1	2	5	3	2	3	1	5	1	36	14

1) Pour les années 1835 à 1904, voir annexe XLIII.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1904 et 1905.

ET DÉRAILLEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.		COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.												
EXECUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (°).												
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt incorrectement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de collisions et déraillements (d'après le nombre 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.
3	1	3	10	»	5	6	»	1	15	15	24	18	3	105	33	143	»	4	26	50	3	109	61	175
7	»	4	14	6	4	13	»	2	17	27	44	10	»	»	11	11	»	7	24	51	»	7	53	42
»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	1	1	1	»	»	»	»	»	2	1	3	»	2	1	3
1	»	2	»	»	»	1	»	1	1	2	3	1	»	70	»	70	»	»	»	»	»	70	»	70
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1	»	»	2	2	1	1	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	1	»	»	1	»	»	1	»	1	1	»	»	7	7	»	»	4	4	»	»	11	11
1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	5	5	2	»	»	»	»	»	1	4	5	»	1	4	5
1	»	»	»	»	»	2	»	»	»	5	5	5	»	»	»	»	»	2	6	8	»	2	6	8
»	»	1	1	»	»	4	»	4	»	6	6	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1
»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	2	»	»	»	1	12	»	26	18	44	14	»	4	10	14	»	2	18	20	»	6	28	34
1	2	»	»	»	»	2	15	1	25	28	51	6	»	»	13	15	»	3	2	5	»	3	13	18
»	»	»	»	»	»	3	4	4	5	36	41	7	»	»	»	»	1	4	5	10	1	4	5	10
»	»	»	»	»	»	1	6	»	11	15	26	4	»	»	»	»	»	2	3	5	»	2	3	5
5	1	6	11	»	4	15	16	9	40	77	123	43	3	100	45	157	1	15	55	69	4	122	100	226
10	2	6	15	6	4	23	21	4	53	79	132	35	»	70	31	101	»	14	41	55	»	84	72	156

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

Année 1904.

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 défauts du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	T. L.
A. Accidents survenus aux voyageurs :																
En descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	5	42	48	»	»	5	5	»	»	5	5	1	5	50	56
En tombant ou en sautant d'un train, en pleine voie	1	8	7	16	»	»	»	»	»	»	»	»	1	8	7	16
En circulant à l'intérieur des stations. . .	1	2	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	»	5
Lors de la fermeture des portières. . . .	»	»	71	71	»	1	26	27	»	»	»	»	»	1	97	98
Dans d'autres circonstances.	»	»	9	9	»	2	41	45	»	»	1	1	»	2	51	55
TOTAUX.	5	15	120	147	»	5	72	75	»	»	4	4	5	18	205	226
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	1	1	1	3	»	5	8	15	»	»	»	»	1	6	9	16
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés	8	7	2	17	»	»	»	»	»	»	»	»	8	7	2	17
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer . . .	1	4	5	10	»	1	1	2	»	»	»	»	1	4	4	9
En circulant dans les stations	5	5	2	12	»	2	1	3	»	»	»	»	5	5	5	15
— le long de la voie	5	4	1	10	»	»	»	»	»	»	»	»	5	4	1	10
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	»	4	6	10	1	4	12	17	»	»	5	5	1	8	21	30
En d'autres circonstances	»	1	5	6	»	5	5	10	»	»	»	»	1	8	9	18
Ivresse, folie, suicide	27	5	»	32	»	»	»	»	»	»	»	»	27	5	»	32
TOTAUX.	47	27	18	92	1	11	27	39	»	»	5	5	18	38	48	134

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints. (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infractions aux instructions ;				Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déficiences du matériel.				ENSEMBLE.				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
	C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :																
1° Dans les stations :																	
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes	1	1	12	14	»	2	9	11	»	»	»	»	»	1	3	21	25
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	1	»	4	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	4	5
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant	»	1	8	9	1	»	8	9	»	»	»	»	»	1	1	16	18
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	»	2	2	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	4	4
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	5	15	27	45	»	2	8	10	»	»	»	»	»	5	17	35	55
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	»	26	26	»	»	41	41	»	»	1	1	»	»	68	68	
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	1	59	60	»	1	65	64	»	»	1	1	»	2	125	128	
TOTAUX	5	20	158	165	1	5	129	135	»	»	2	2	8	23	260	300	
2° Dans les ateliers :																	
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	2
TOTAUX	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	2
3° En accrochant des véhicules	»	4	31	35	»	»	39	39	»	»	»	»	»	»	4	70	74
4° En décrochant des véhicules	»	5	15	16	»	»	40	40	»	»	»	»	»	5	25	26	26
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière	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	»	»	»	»	»	2	1	1	4

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents attentifs (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	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	2
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	»	2	2	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	3
Atteints dans d'autres circonstances	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
TOTAUX	»	»	5	5	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	7
8° Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc :																
Tombés d'un train en marche	»	1	1	2	»	»	1	1	»	1	»	1	»	2	2	4
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	8	12	21	»	1	47	48	»	»	»	»	1	9	59	69
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	1	5	7	»	»	4	4	»	»	»	»	1	1	9	11
Atteints dans d'autres circonstances	1	4	26	31	»	2	89	91	»	»	»	»	1	6	115	122
TOTAUX	5	14	46	65	»	5	141	146	»	1	»	1	3	18	187	208
9° Agents atteints en dehors de tout service :																
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	7	4	2	13	»	»	»	»	»	»	»	»	7	4	2	13
Accidents divers	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
TOTAUX	7	4	3	14	»	»	»	»	»	»	»	»	7	4	3	14
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	9	8	22	1	»	2	3	»	»	»	»	8	9	10	25
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	1	1	4	6	»	»	1	1	»	»	»	»	1	1	5	7
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	»	»	»	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	3	3
TOTAUX	6	10	12	28	1	»	6	7	»	»	»	»	7	10	18	33
11° Agents d'autres administrations																
Postes, télégraphes, marine, etc.	1	1	»	2	»	»	2	2	»	»	1	1	1	1	5	5
Agents des stations communes	1	3	2	6	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	2	6
TOTAUX	2	4	2	8	»	»	2	2	»	»	1	1	2	4	7	11
Ensemble pour le littéra C	23	61	25	110	5	8	520	533	»	1	5	4	28	70	586	684

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

No XLIII. — Dénombrement des accidents

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée par l'Etat (1).	Voyageurs.							Employés et ouvriers.						Personnes		
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc (1)		TOTAL.			Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies (1).		TOTAL.		Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc		
		Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés.	Tués	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tués	Blessés et contusionnés
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1855	15	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	36	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	91	»	»	1	»	1	2	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»
1858	205	»	»	»	»	»	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1859	275	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1860	525	»	»	2	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1861	511	1	4	»	»	»	8	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»
1862	509	»	2	»	»	1	5	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»
1863	485	»	1	4	15	4	14	18	»	1	5	7	8	11	5	1	1
1864	560	5	9	»	»	»	11	14	1	5	1	7	»	10	12	4	2
1865	560	»	»	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	17	5	17	22	6	2
1868	505	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	11	11	5	4
1869	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
à	à	2	40	5	10	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1856	715	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	745	»	»	1	»	1	1	1	1	5	11	18	12	21	55	9	11
1858	710	»	1	»	3	»	4	4	»	2	9	25	9	25	54	13	10
1859	746	»	6	»	»	»	6	6	»	4	15	18	15	22	55	10	6
1860	747	»	»	»	»	»	»	»	»	6	5	21	5	27	52	8	12
1861	740	»	»	2	1	2	1	5	»	5	9	55	9	40	49	11	12
1862	749	»	1	»	5	»	4	4	»	2	12	50	12	52	44	12	7
1863	740	»	2	1	1	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	6
1864	749	»	»	1	5	1	5	5	»	»	50	55	50	55	65	7	7
1865	749	»	»	2	5	2	5	5	»	2	40	52	46	51	100	21	15
1866	790	»	8	1	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19
1867	865	»	»	5	5	5	5	6	»	»	55	62	55	62	95	25	15
1868	865	1	12	»	6	1	18	19	2	9	29	54	51	65	94	19	18
1869	865	»	»	2	5	2	5	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18
1870	869	»	»	1	2	1	2	3	»	»	25	56	25	56	59	22	26
1871	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	16	58	44	40	60	100	41	52
1872	1,470	»	11	2	15	2	21	28	5	14	55	89	60	105	165	50	25
1873	1,875	6	20	5	8	9	28	57	»	9	76	128	76	157	215	40	50
1874	1,920	»	45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	159	205	56	45
1875	1,966	»	9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	58	27
1876	2,055	1	26	6	16	7	42	49	»	15	59	147	59	160	219	49	41
1877	2,115	»	14	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	158	205	50	50
1878	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	155	57	155	210	42	50
1879	2,555	4	57	8	17	12	51	66	5	25	85	159	96	184	274	52	16
1880	2,702	»	28	6	46	6	71	80	5	55	102	286	105	559	444	54	40
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	66	124	574	128	450	558	40	46
1882	2,975	»	20	11	55	11	75	86	5	54	109	579	114	615	727	56	55
1883	5,015	»	5	7	65	7	66	75	2	51	84	402	86	455	519	55	51
1884	5,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	525	596	27	42
1885	5,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	65	515	64	512	406	51	45
1886	5,171	»	5	5	40	5	45	46	2	20	56	297	58	517	575	52	27
1887	5,188	»	1	5	45	5	44	47	»	14	41	550	41	564	405	54	47
1888	5,198	»	15	7	41	7	54	61	»	15	58	515	58	526	584	54	45
1889	5,207	12	156	8	44	20	180	200	5	28	55	655	58	681	759	58	58
1890	5,220	»	6	6	65	6	71	77	2	51	60	742	62	775	855	50	55
1891	5,241	»	26	12	59	12	85	97	1	50	65	800	64	850	894	55	45
1892	5,247	2	74	4	55	6	127	155	»	57	48	766	48	805	851	21	50
1893	5,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22	41
1894	5,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	55	802	56	828	864	50	49
1895	5,270	19	125	6	71	25	194	210	5	45	40	902	45	947	992	98	45
1896	5,502	1	110	5	68	6	184	190	1	55	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41
1897	5,511	»	10	12	82	12	92	104	1	50	45	1,022	44	1,058	1,102	25	61
1898	5,605	»	48	10	118	10	166	176	1	26	42	906	45	952	975	19	58
1899	4,011	25	246	5	157	28	585	411	1	40	50	1,247	51	1,287	1,558	59	65
1900	4,051	»	550	7	147	7	485	490	5	71	46	1,071	51	1,145	1,196	51	54
1901	4,020	»	50	7	145	7	195	202	2	58	46	916	48	984	1,052	25	57
1902	4,021	»	114	6	176	6	290	296	2	59	51	859	55	918	951	25	71
1905	4,024	»	101	4	206	4	307	311	1	55	50	655	50	688	718	24	54
1904	4,008	»	154	5	25	5	577	583	1	68	28	656	29	721	755	21	85
		81	2,051	220	2,320	510	4,571	4,681	81	1,105	2,422	19,053	2,505	20,246	22,749	1,594	1,769

(*) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'Etat, ni les lignes rachetées en 1896 et 1897 aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'Etat, ni la ligne vicinale de Mons à Boussu.
(1) Pour l'année 1904, l'annexe XLII donne les détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

de personnes depuis 1855.

étrangères à l'Administration, autres que des voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS. VOYAGEURS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
Ivresse, folie, suicide.		TOTAL.			DES VICTIMES.					
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			
»	»	»	»	»	»	1	1	421,459	50,570	50,570
»	»	»	»	»	»	1	1	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	5	2	5	1,584,577	507,970	507,970
»	»	»	»	»	»	5	11	2,258,505	618,775	618,775
»	»	1	»	1	7	7	18	1,952,751	651,420	651,420
»	»	1	»	5	9	9	18	2,100,519	655,567	1,181,105
5	»	4	»	4	7	7	28	2,659,744	1,010,120	1,491,965
1	»	5	»	5	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1,589,000
»	»	5	1	6	12	25	55	5,085,549	1,598,485	1,877,170
5	»	7	2	9	12	25	55	5,581,529	1,652,155	2,485,505
2	»	7	2	9	15	25	58	5,470,678	1,512,775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	5,700,111	1,624,525	3,262,110
1	1	7	5	10	12	25	55	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	480	(2)	(2)	(2)
4	»	15	11	24	25	55	38	6,458,424	2,555,752	5,282,961
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,754	5,520,151
4	»	14	6	20	27	54	61	7,140,640	2,675,050	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	7,840,594	2,911,550	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151,688	5,076,146	5,996,242
2	4	11	10	21	55	45	78	8,818,952	5,408,597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,652	5,741,495	7,458,774
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,656,618
5	»	25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,371,582	10,057,609
9	1	54	14	48	70	79	149	12,616,061	4,844,234	9,654,794
4	1	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897
»	»	22	18	40	65	74	159	15,577,016	5,069,001	9,658,977
4	»	26	26	52	50	64	114	14,154,556	5,177,104	9,874,516
6	4	47	56	85	90	106	196	18,282,057	6,952,792	15,515,827
9	5	59	50	89	101	157	258	25,197,635	7,569,475	15,525,278
9	1	40	51	100	151	216	350	29,101,809	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	52,444,825	9,579,797	21,540,364
11	8	40	53	84	122	189	311	51,961,012	9,681,099	20,861,890
16	12	65	55	118	151	255	386	56,915,707	10,024,442	21,424,915
15	12	45	52	75	109	196	305	57,421,220	10,621,524	22,051,965
25	8	65	58	105	124	208	352	40,591,240	11,561,529	25,420,671
18	»	50	16	66	152	234	406	40,926,427	12,707,669	25,409,296
51	5	65	45	108	178	456	652	45,052,882	14,857,925	29,459,059
35	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	32,751,848
27	»	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706,457	34,955,575
12	1	47	55	102	140	554	694	49,657,604	16,696,592	35,847,959
16	1	45	45	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	35,268,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,516,859	35,224,545
21	4	55	51	84	114	591	505	51,657,884	17,946,659	35,452,567
19	5	55	50	105	97	458	555	54,064,504	19,400,746	35,261,905
19	2	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,889	37,588,594
25	5	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,549,450	39,055,528
20	5	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,552,541	39,951,755
22	19	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	40,251,858
29	2	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	50,955,975
51	»	55	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,954,885	40,367,767
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	21,810,541	42,652,870
25	12	51	45	94	109	1,505	1,414	82,676,592	25,568,915	44,544,245
52	5	55	64	119	111	1,214	1,525	91,559,845	26,784,076	46,090,800
41	1	60	59	99	115	1,157	1,250	101,957,754	29,560,156	50,874,459
40	5	79	68	147	158	1,758	1,896	114,858,225	32,580,716	55,851,464
58	»	69	57	126	127	1,685	1,812	125,710,016	35,725,754	58,511,677
29	2	54	59	115	109	1,258	1,517	124,454,401	35,974,551	59,185,291
55	1	58	72	150	97	1,280	1,577	127,109,684	38,052,787	61,891,585
52	2	56	56	112	90	1,051	1,141	152,604,692	56,619,748	64,559,870
27	5	48	86	154	85	1,187	1,270	156,400,590	57,585,755	65,672,610
872	150	2,266	1,899	4,165	5,070	26,516	31,505	--	--	--

(2) Voir l'annexe XXXI de 1890.

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

N^o XLIV. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1904.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.				
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des		
	Belge.	Étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie	à simple voie	voyageurs et marchandises.	marchandises seulement	
	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	Mét. cour ^m	
Chimay : 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	178,692	»	20,655	20,655	»
	Ingelmunster 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	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,488	14,590	41,078	41,078	4,292	36,786	41,078	»	
Hasselt à Maeseyck	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»	
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	45,900	25,586	»	67,486	9,522	57,964	67,486	»	
Nord belge.	Charleroy à Erquelines	50,801	»	50,801	30,801	»	50,035	788	
	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	14,654	35,047	49,701	»	
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	1,726	19,420	20,536	790	
Longueur totale exploitée (1)	530,998	56,298	587,296		149,519	437,777	585,235	2,041	
						587,296	587,296		

(1) Pour l'établissement de cette longueur, les parties communes à plusieurs compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 85,689 mètres à la fin de l'exercice 1904, savoir 54,522 mètres à double voie et 31,167 mètres à simple voie.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1904.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
		STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4)						
Chimay	Belge	4	10	44	»	4	18	3	3	6
	Étranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	44	»	4	18	3	3	6
Flandre Occidentale.	Belge	44	19	30	3	13	46	»	4	4
	Étranger . .	4	3	4	»	1	5	»	»	»
	Ensemble.	42	22	34	3	14	51	»	4	4
Gand à Terneuzen.	Belge	4	3	7	1	»	8	1	4	5
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	3	3
	Ensemble.	6	6	12	1	»	13	1	7	8
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	»	1	8	1	1	2
	Étranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	»	1	8	1	1	2
Malines à Terneuzen.	Belge	6	4	10	2	2	14	»	4	4
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	5	5
Nord Belge	Belge	18	28	46	7	32	85	28	61	89
	Étranger . .	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	28	47	7	32	86	28	61	89
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	1	2	10	»	1	1
	Étranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	1	2	10	»	1	1
TOTAUX.	Belge	46	75	121	19	58	198	37	80	117
	Étranger . .	6	9	15	»	1	16	»	4	4
	Ensemble.	52	84	136	19	59	214	37	84	121

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.
— Effectif au 31 décembre 1904.

Comparaison des années 1904 et 1903.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.								
		Chinay.	Flandre-Occidentale.	Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maaseyck.	Malines à Terneuzen.	Nord-Belge.	Taverniers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.										
Locomotives.	en 1904	7	50	12	4	18	207	3	6	307
	en 1903	7	48	12	4	18	201	3	6	299
Différences pour 1904		»	+ 2	»	»	»	+ 6	»	»	+ 8
Tenders.	en 1904	7	50	15	»	17	138	»	»	227
	en 1903	7	47	15	»	17	131	»	»	217
Différences pour 1904		»	+ 3	»	»	»	+ 7	»	»	+ 10
Voitures à vapeur	en 1904	»	7	»	»	1	»	»	»	8
	en 1903	»	7	»	»	1	»	»	»	8
Différences pour 1904		»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.										
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe	»	14	3	»	3	19	»	1	40
	de 2 ^e —	»	26	4	»	5	17	»	2	54
	de 3 ^e —	7	400	15	5	22	96	»	9	254
	mixtes	5	24	2	4	(1) 14	(2) 52	6	3	137
	Ensemble	12	(3) 164	24	9	41	214	6	15	485
Fourgons à bagages		8	50	8	4	14	136	3	4	227
Wagons à marchandises	découverts	187	313	198	48	670	4,388	61	35	5,900
	fermés	48	153	40	23	6	374	»	15	829
	pour chevaux	»	7	»	3	74	10	»	1	297
	pour bétail	4	117	9	12	»	50	4	6	»
Ensemble		209	590	247	86	750	5,022	65	57	7,026
Véhicules divers		1	4	3	4	2	(4) 12	»	4	27
TOTALS (véhicules de transport).	en 1904	230	863	282	103	807	5,351	74	80	7,765
	en 1903	230	793	287	96	776	5,363	74	79	7,698
Différences pour 1904		»	+ 42	- 5	+ 7	+ 31	- 12	»	+ 1	+ 67

(1) Dont 2 voitures Belpaire pour trains-tramways.
(2) Dont 68 affectées au service spécial des trains-tramways.
(3) Non compris une voiture funéraire.
(4) 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 1904.

Comparaison des années 1904 et 1903.

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 exclusiv- ement par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	(2)	63,782	214,923	283,707	"	9,126	27,316	36,942	(2)	77,908	242,741	320,649
Flandre Occidentale	1,183,921	354,758	10,450	1,549,129	17,261	"	"	17,261	(3)	1,201,162	354,758	1,566,390
Gand à Terneuzen	82,792	63,104	68,307	214,203	"	"	"	"	82,792	63,104	68,307	214,203
Hasselt à Maeseyck	107,140	640	33,200	135,980	"	"	"	"	107,140	640	33,200	135,980
Malines à Terneuzen	173,066	321,516	99,661	595,143	"	"	"	"	173,066	321,516	99,661	595,143
Nord belge	2,127,961	1,089,835	"	3,217,796	"	"	"	"	(4)	2,127,961	1,089,835	3,217,796
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	78,416	23,742	"	102,158	13,272	2,696	"	16,968	91,688	27,438	"	119,126
Totaux pour 1904	3,749,196	1,922,377	466,543	6,138,116	30,533	12,822	27,816	71,171	3,779,729	1,935,199	494,359	6,209,288
— pour 1903	3,688,436	1,877,815	498,547	6,064,828	31,929	13,840	27,740	73,509	3,720,365	1,891,685	526,287	6,138,337
Differences pour 1904	+ 60,760	+ 44,562	-32,004	+ 73,288	- 1,396	- 1,018	+ 76	- 2,338	+ 59,364	+ 43,514	-71,928	+ 70,951

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

(2) 11,880 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Hastières.

(3) Y compris 138,475 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 799,297 — — par les trains-tramways.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DESIGNATION								
	CHIMAY		FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND A TIRRELUZFN.		HASSELT A MAREGYCK.		
	Mouvement.	Recette	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette	
Voyageurs	1 ^{re} classe. . (nombre)	1,990	3,904	19,660	39,976	2,965	4,850	4,661	2,857
	2 ^e — . (—)	22,054	23,762	371,566	403,803	47,380	46,741	9,493	40,982
	3 ^e — . . (—)	343,426	474,914	2,906,009	4,488,046	321,237	248,825	85,439	62,273
	Ensemble. . (—)	367,470	204,550	3,297,235	4,933,825	344,682	270,427	95,995	76,412
Bagages	taxés au minimum (colis)	»	»	21,297	48,050	4,284	4,758	4,400	594
	— au poids (quintaux).	4,838	5,482	49,679	»	3,423	»	385	4,803
	Ensemble.	»	5,482	»	48,050	»	4,758	»	4,897
Petites marchandises	taxés au minimum (expéditions)	»	»	8,546	4,020	5,469	2,395	4,001	534
	— au poids (quintaux)	21,674	40,714	426,381	206,408	45,350	48,690	47,791	30,441
	Ensemble	»	40,714	»	207,428	»	21,085	»	30,675
Grosses marchandises	taxés au minimum (expéditions)	»	»	32,897	25,434	4,264	4,486	4,386	2,021
	— au poids (tonnes).	342,200	484,815	4,256,657	4,883,345	487,216	440,791	54,830	86,810
	Ensemble	»	484,815	»	4,908,779	»	441,977	»	88,831
Finances. (groups)	3,634	428	40,392	2,463	474	745	421	79	
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre)	»	»	48	458	»	»	»	»
	— à petite — (—)	7	158	»	»	»	»	»	»
	Ensemble. . (—)	7	158	48	458	»	»	»	»
Chevaux et bestiaux (1)	transportés à grande vitesse (nombre)	44	844	413	4,884	»	»	»	»
	— à petite — (—)	1,424	13,049	4,941	32,337	592	4,832	890	44,456
	Ensemble. . (—)	1,468	13,863	2,054	34,248	592	4,832	890	44,456
Produits extraordinaires . . (fr)	»	21,331	»	26,255	»	18,254	»	19,661	
Recettes brutes d'exploitation . Totaux (fr)	»	(6) 768,044	»	4,460,876	»	729,076	»	228,711	
Dépenses — (fr)	»	(7) 500,447	»	2,449,907	»	460,604	»	228,019	
Excédents des recettes sur les dépenses (fr)	»	267,924	»	4,710,969	»	268,472	»	692	
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.	»	65 11 p. c.	»	58 88 p. c.	»	63.17 p. c.	»	99.70 p. c.	

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipages, actuellement opérés sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs. — des 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) 522 envois taxés par expédition.
(4) 6,168 — — — — — et 14,850 par télé.
(5) 6,490 — — — — — — 14,850 —
(6) Y compris une somme de 38 493 francs, représentant la redevance payée par la compagnie du chemin de fer du Nord, du chef de
(7) Y compris une somme de 8,863 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 1904.

DES COMPAGNIES										PROPORTION P. C. relativement à LA RECETTE	
MALINES A TERNEUZEN.		NORD-BELGE.		TAVIENS A EMDRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRAL.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
40,543	12,645	307,452	615,887	310	169	383	495	344,964	680,792	8.57	2.44
444,693	88,408	1,452,914	1,340,696	57,089	14,438	26,994	25,359	2,068,985	1,925,889	24.26	6.89
900,023	329,308	9,221,043	2,944,615	»	»	264,944	88,861	14,044,818	5,333,842	67.47	19.08
1,022,259	430,061	10,981,409	4,904,198	57,399	14,607	292,348	112,715	16,455,767	7,940,523	100.00	28.44
5,586	2,732	»	»	»	»	1,005	953	30,572	318,728	100. »	1.44
2,729	3,517	90,394	254,552	83	97	472	»	118,805	»	»	»
»	6,269	»	254,552	»	97	»	953	»	318,728	100. »	1.44
67,497	61,351	»	»	»	»	64,210	19,922	446,423	1,523,827	100. »	5.45
44,027	»	560,705	1,120,200	2,105	3,191	26,424	19,564	811,457	»	»	»
»	61,351	»	1,120,200	»	3,191	»	39,486	»	1,523,827	100. »	5.45
9,872	13,327	»	»	»	»	7,100	4,559	52,519	15,970,455	100. »	57.14
885,004	1,177,724	14,698,654	14,716,352	25,886	28,125	107,885	135,969	14,855,332	»	»	»
»	1,191,048	»	14,716,352	»	28,125	»	140,528	»	15,970,455	100. »	57.14
19,415	3,665	71,490	11,438	»	»	13,430	914	118,956	19,432	100. »	0.07
»	»	»	»	»	»	»	»	48	458	3.04	0.06
25	406	2,025	14,170	»	»	»	»	2,057	14,734	96.99	»
25	406	2,025	14,170	»	»	»	»	2,075	15,192	100. »	0.06
135	2,554	»	»	»	»	30	201	(5)	5,480	4.54	0.02
1,077	10,878	14,850	44,285	»	»	244	1,310	(6)	115,117	95.46	0.44
1,212	13,432	14,850	44,285	»	»	274	1,511	(7)	120,397	100. »	0.43
»	220,596	»	1,725,435	»	1,269	»	7,926	»	2,040,731	100. »	7.30
»	1,926,828	»	19,784,630	»	47,289	»	304,033	»	27,949,484	»	100.00
»	1,044,615	»	7,751,876	»	30,756	»	153,263	»	12,619,157	»	»
»	882,213	»	12,032,754	»	16,533	»	150,770	»	15,330,327	»	»
»	54.21 p. c.	»	39.18 p. c.	»	65.04 p. c.	»	50.44 p. c.	»	45.15 p. c.	»	»

pages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations belges, est exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
concedées, ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

l'exploitation de la section française de Montignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la compagnie de Chimay.
question dans le renvoi (6) ci-dessus.

N° XLIX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.
Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Chimoy.	Flandre Occidentale.
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs).	1	1
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, ingénieurs, etc.) . .	1	3
3	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs adjoints, etc. . . .	0	4
4	Agents commerciaux.	"	"
5	Chefs de la comptabilité ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	5	44
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	10	32
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	1	4
8	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	"	"
9	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de route ou de la voie, etc.	2	2
40	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	26	120
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	3	53
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	11	66
Ensemble (rubrique A).		60	299
<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>			
13	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, 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	359
14	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-cabine, gardes-signaux ou signaleurs, paveurs, etc.).	82	690
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.)	28	211
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	4	4
Ensemble (rubrique B).		157	1,264
Totaux (rubriques A et B) pour 1904. . .		214	1,563
— — — — — pour 1903. . .		205	1,528
Différences pour 1904. . .		+ 9	+ 35

— *Personnel.* — *Effectif au 31 décembre 1904.*
années 1904 et 1905.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.						TOTAUX.	
Gand à Ternouzen.	Hasselt à Masecyek.	Molines à Ternouzen.	Nord Belge.	Tuyères à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1904.	1903.
4	2	4	4	4	4	9	9
2	»	4	3	1	2	16	17
4	»	»	11	»	»	16	12
2	»	4	»	»	4	4	4
6	4	5	29	»	4	64	65
9	6	17	61	»	7	132	131
4	1	1	86	4	4	96	92
4	»	»	»	»	»	4	4
4	2	»	45	»	4	23	22
17	5	43	290	»	10	511	512
7	4	15	78	2	4	160	162
14	2	29	202	3	4	331	323
62	23	116	766	8	29	1,363	1,350
54	15	184	1,150	4	30	1,839	1,758
52	42	177	478	3	41	1,565	1,576
21	6	104	520	3	18	911	898
4	4	2	99	»	2	413	408
131	64	467	2,247	10	91	4,428	4,340
493	87	583	3,013	18	420	5,791	5,690
487	79	568	2,983	18	422	5,690	—
+ 6	+ 8	+ 45	+ 30	»	— 2	+ 401	—

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	»	1
Flandre Occidentale.	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	3
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4	»	»	1
Nord Belge.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	2	5	6	14	9	29	»	»	»
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	»	3	»	3	»	»	»
TOTAUX pour 1904.	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	2	6	7	20	10	37	»	»	»
TOTAUX pour 1903.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	2	1	4	7	37	27	74	»	»	»
Différences pour 1904	»	»	+4	+4	»	»	»	»	»	»	»	»	+1	+1	-1	+2	+1	+2	-17	-34	»	»	»

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1904.

années 1904 et 1905.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																											
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. <small>(manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)</small>																											
Personnes étrangères <small>(autres que des voyageurs)</small>				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.							
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.				
»	»	»	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	4	»	4	»	1		
6	5	3	14	6	7	4	17	»	»	4	4	»	2	1	3	6	5	3	14	6	7	5	18	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1	»	»	1	2	»	»	2	»	»	»	»	4	»	»	4	4	»	»	4	2	»	»	2	»	»		
6	3	2	11	12	20	13	45	»	3	2	5	6	14	9	29	6	3	2	11	12	20	13	45	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	4	»	4	»	4	»	4	»	3	»	3	»	»	»	»	»	4	»	4	»	»		
13	8	5	26	20	32	17	69	»	4	3	7	7	20	16	37	13	8	5	26	20	32	17	69	»	»		
14	4	4	19	22	43	29	94	4	2	1	4	7	37	27	71	14	4	4	19	22	43	29	94	»	»		
-1	+4	+4	+7	-2	-11	-12	-25	-1	+2	+2	+3	»	-17	-17	-34	-1	+4	+4	+7	-2	-11	-11	-24	»	»		

(184)

(4)

PARTIE B.

—

POSTES.

(99)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1904 :

1^o l'adhésion de la République de Panama et de la Colonie italienne du Benadir, à l'Union postale universelle ;

2^o l'extension du service des lettres assurées aux Colonies britanniques de Chypre, du Honduras et de la Barbade, ainsi que celle du service des lettres et des boîtes assurées aux Colonies portugaises de l'Afrique et de l'Asie ;

3^o l'établissement entre la Belgique et la Russie, du service des mandats-poste ;

l'extension du même service au protectorat britannique du Nigeria du Nord et aux Etats-Unis du Mexique ;

5^o la réduction de la taxe d'émission des mandats-poste (25 centimes par 50 francs au lieu de 25 centimes par 25 francs) dans les relations avec les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, le Canada, la Grande-Bretagne et les pays pour lesquels ce dernier office sert d'intermédiaire.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

Aucune modification de quelque importance n'a été apportée, en 1904, au régime postal intérieur.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 16,
et III, p. B, 20.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories	En 1904	106,045,402	49,951,376	155,996,778
	En 1903	106,075,075	50,206,008	156,281,083
	Différences en 1904.	- 29,673 ou - 0.03 p. %	- 254,632 ou - 0.51 p. %	- 284,305 ou - 0.18 p. %
Cartes postales	En 1904	67,794,558	20,055,204	87,849,762
	En 1903	63,404,666	18,244,746	81,649,412
	Différences en 1904.	+ 4,389,892 ou + 6.92 p. %	+ 1,810,458 ou + 9.92 p. %	+ 6,200,350 ou + 7.59 p. %
Totaux	En 1904	173,839,960	70,006,580	243,846,540
	En 1903	169,479,741	68,450,754	237,930,495
	Différences en 1904.	+ 4,360,219 ou + 2.57 p. %	+ 1,555,826 ou + 2.27 p. %	+ 5,916,045 ou + 2.49 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 1904, de 7,509,580 contre 7,062,640 en 1903. C'est, pour 1904, une augmentation de 446,940 cartes ou 6.33 p. c.

I, p. B, 17,
et III p. B, 20.

En 1904, la poste a, en outre, transporté 29,468,749 lettres de service. C'est, sur 1903 (28,304,902), une augmentation de 1,163,847 lettres ou 4.11 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 1904	138,342,249	173,535,247	8,060,928	2,774,720
En 1903.	131,639,453	162,972,774	8,102,474	2,571,985
Différences en 1904. . .	+ 3,702,796 ou + 2.75 p. %	+ 10,562,476 ou + 6.48 p %	— 41,543 ou — 0.51 p %	+ 202,735 ou + 7.88 p. %

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

§ 2. — LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges* était III, p. B. 207 de 104,551,070 en 1903; il est de 104,501,566 en 1904; diminution : 49,504 lettres ou 0.05 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1904, de 128,955,112.

C'est une moyenne de 18.23 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1904 (7,074,910 habitants). Cette moyenne était de 18.53 par habitant pour 1903.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1904, de 5.86 pour mille lettres expédiées (756,236 sur 128,955,112).

En 1904, il est tombé au rebut 321,663 lettres et cartes postales originaires III, p. B. 21. de Belgique. Sur ce nombre 100,857 lettres et cartes postales (31.39 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1903, il y avait eu 284,839 lettres et cartes postales-rebut dont 105,507 (37.04 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1904, de 6,095 dont 175 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 5,299-80. Il en a été retrouvé 2,385 ou 39.00 p. c., parmi lesquelles 17 contenaient pour fr. 564-30 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1903, de 6,180 dont 108 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 5,946-31. Sur ce nombre, 2,446 lettres ou 39.58 p. c., dont 9 renfermaient pour fr. 770-99 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 48,176,947 en III, p. B. 20. 1903; il est de 47,829,418 en 1904; diminution : 347,529 ou 0.72 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B. 20. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,292,180 en 1903, à 1,509,662 en 1904, soit 17,48² envois ou 1.35 p. c. en plus pour 1904.

Sept objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1904.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1904, à un échange de 1,958,548 lettres recommandées. C'est, sur 1903 (1,845,889), un accroissement de 92,459 ou 5.01 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. B, 18 et
III, p. B, 20. En 1904, il a été expédié 234,174 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume d'une valeur totale de fr. 568,783,232-24. C'est, sur 1903, une augmentation de 2,349 en nombre et de fr. 5,511,099-89 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,575 francs pour 1904; il était de 1,524 francs en 1901, de 1,514 francs en 1902 et de 1,567 francs en 1903.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1904, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 105,515.15. C'est, sur 1903, une augmentation de fr. 740-30. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 46,064 en 1904, contre fr. 46,117.40 en 1903, soit une diminution de fr. 53.40.

En *service international*, il a été échangé 178,126 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 155,548,600-58. Comparativement au mouvement de 1903, c'est une augmentation de 19 en nombre et une diminution de fr. 62,345-87 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1904, à un échange de 5,484 boîtes dont le montant global s'élève à fr. 1,744,987-22. C'est, sur 1903, une augmentation de 419 en nombre et de fr. 560,665-96 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1904, le nombre de 417,784 envois, représentant une valeur de fr. 525,876,820-04, avec un produit de fr. 247,721-89.

Trois lettres-valeur ont été perdues en 1904.

§ 5. — ENVOIS EXPRESS.

III, p. B, 21. Le nombre des envois express qui ont été remis dans le royaume a été, en 1904, de 2,208,644 environ; 137,126 envois ont été délivrés par la Poste et 2,071,518 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1903 (2,079.023), l'augmentation est de 129,621 (ou 6.23 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. — MANDATS ET BONS DE POSTE.

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

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1904, à 1,681,984 (1) et le montant à fr. 203,503,698.61. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 94,351 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,683,963.04 délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2^o une somme de 737,500 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. 2,083,217.67 payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 2,281.90 et fr. 3,719.45. L'augmentation sur l'année précédente est de 82,103 mandats (3.13 p. c.), d'une valeur totale de fr. 10,721,149.81 (5.36 p. c.).

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

Le produit des taxes a dépassé de fr. 24,003.83 (4.99 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 120.50, en 1903, s'est élevée à fr. 120.99 en 1904.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1904, 1,356,819 bons de poste, d'un montant global de 15,145,320 francs, soit en plus, sur l'année 1903, 48,663 titres (3.23 p. c.), représentant une valeur de 443,010 francs (3.49 p. c.).

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

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 3,233.03 (3.42 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1904, il a été émis en Belgique 528,267 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 29,016,087.63. C'est, sur 1903, une augmentation de 9,994 (1.93 p. c.) pour le nombre et de fr. 1,493,239.12 (3.43 p. c.) pour la valeur des titres.

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

Il a été payé, pendant le même exercice, 499,431 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 28,475,259.43; l'augmentation, sur l'exercice 1903, est de 29,660 mandats (6.31 p. c.), d'une valeur totale de fr. 1,681,312.52 (6.27 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 283,097.31, soit une augmentation de fr. 702.95 (0.23 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 61,481 mandats émis sans taxe, pour les besoins du service.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B. 18.
III, p. B. 20
et 21. En 1904, 37,039 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 7.407.80, soit une diminution de 7.41 p. c. comparativement à l'exercice précédent (40,003 effets ayant rapporté fr. 8,000.60 de taxes).

Il a été fait 206 protêts par huissiers et 155 par agents des postes

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. 18.
III, p. B. 20
et 21. Il a été déposé, en 1904, 3.085,418 effets, s'élevant ensemble à fr. 737,286,687.02. C'est, sur 1903, une augmentation de 90,370 en nombre (3.02 p. c.) et de fr. 28,906,550.09 (4.08 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,103,435.50, dépassant de fr. 58,917.55, ou 5.66 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 60,437 protêts par huissiers et 122,317 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. 45,292,605.17, chiffre supérieur de fr. 1,416,386.74 au montant des versements opérés en 1903.

C. — COUPONS D' ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B. 19,
III, p. B. 20
et 21. Il a été déposé, en 1904, 140,100 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,207,938.39.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1903, avait été de 136,990 et le montant, de fr. 1,243,437.79.

Il y a donc eu augmentation de 3,110 (2.27 p. c.) quant au nombre des valeurs et diminution de fr. 37,519.40 (3.01 p. c.) quant au montant.

A quelques centimes près, le produit de la taxe a été le même en 1904, fr. 2,672.70, qu'en 1903, fr. 2,672.50.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTERIEUR).

II, p. B. 19,
III, p. B. 20
et 21. La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1904.

L'augmentation du nombre des titres déposés (9,061,554) est de 461,829 (5.37 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 599,276,655.10), de fr. 28,980,979.44 (7.83 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 1,613,072.55, soit une différence en plus de fr. 119,076.45 (7.97 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 71,872 quittances de remboursement d'une somme de fr. 865,636.69 et qui ont rapporté fr. 11,491.65 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1904, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 25,982,783.08, contre fr. 23,918,522.57 pour 1903.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1903 par 56,987 titres, a été de 59,579 en 1904. L'augmentation a donc été de 2,592 (4.20 p. c.).

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 4,292,434.84 contre fr. 4,092,764.28 en 1903, soit une augmentation de fr. (199,670.56 (4.88 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les Offices étrangers nous ont transmis 115,786 valeurs, d'où une diminution de 8,707 (6,99 p. c.) ; ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 4,797,427.55, accusant une augmentation de fr. 99,406.53 (2.12 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 9,017.50) a diminué de fr. 771.50 (7.88 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 27,706 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 527,530.25 et pour lesquels il a été perçu fr. 2,143.60 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouverts.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1904, 591,287 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 64,252.17.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1903, accusent une augmentation de 87,717 (17.42 p. c.) quant au nombre et de fr. 5,801.97 (9.93 p. c.) du chef de la taxe.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après, les services de la Caisse d'épargne, de la Caisse de retraite et de la Caisse d'assurances continuent à progresser sensiblement.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1904	2,964,138	213,587,183	927,766	181,644,930 96	1,785,145	601,309,181 72
En 1903	2,773,607	209,631,746	892,511	187,389,109 13	1,681,031	575,110,297 65
Différences en 1904	+ 190,531 ou + 6.87 p. %	+ 3,955,437 ou + 1.89 p. %	+ 35,255 ou + 3.95 p. %	- 5,744,178 17 ou - 3.07 p. %	+ 104,114 ou + 6.19 p. %	+ 26,198,884 07 ou + 4.55 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1904	33,436	56,866,432 62	11,155	28,021,275 35	68,002	239,881,000
En 1903	33,070	56,900,909 05	9,289	23,929,924 45	60,711	212,067,700
Différences en 1904	+ 366 ou + 1.11 p. %	- 124,566 43 ou - 0.22 p. %	+ 1,866 ou + 20.09 p. %	+ 4,091,350 90 ou + 17.09 p. %	+ 7,291 ou + 12 p. %	+ 27,813,300 ou + 13.11 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 annuelles.
En 1904	1,027,353	5,672,709	21,275	1,312,777 60	591,186	9,638,517 07	5,567	1,142,772 94
En 1903	995,759	5,265,970	20,406	1,240,218 27	532,048	7,337,227 18	4,776	1,127,025 83
Différences en 1904	+ 31,594 ou + 3.17 p. %	+ 406,739 ou + 7.72 p. %	+ 869 ou + 4.26 p. %	+ 72,559 39 ou + 5.85 p. %	+ 59,138 ou + 11.12 p. %	+ 2,301,289 89 ou + 31.36 p. %	+ 791 ou + 16.56 p. %	+ 15,747 11 ou + 1.40 p. %

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1904	4,481	1,017,085	32	5,972 56
En 1903	3,720	901,276	23	9,330 07
Différences en 1904	+ 761 ou + 20.46 p. %	+ 115,809 ou + 12.85 p. %	+ 9 ou + 39.13 p. %	- 3,357 51 ou - 35.99 p. %

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1904, s'est élevé à 74,383 et le montant à fr. 163,759. H, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21,
VI, p. B, 24.

En 1903, ce nombre avait été de 67,626 et le montant, de fr. 130,436.

On constate donc une augmentation de 6,757 (9.99 p. c.) quant au nombre et de fr. 13,303 (8.84 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe qui avait été en 1903, de fr. 6,762.60, a atteint, en 1904, fr. 7,667.40, soit une augmentation de fr. 904.80 (13.38 p. c.).

I. — TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'administration de l'enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1904, à fr. 73,650.35 ; cette somme est supérieure de fr. 7,224.05 ou 10.88 p. c. au montant des droits perçus en 1903 (fr. 66,426.30).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait atteint fr. 241,997.28 en 1903, a été de fr. 241,780.61 en 1904, soit une légère diminution de fr. 216.67 ou 0.09 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.

En exécution d'un arrêté royal en date du 10 juillet 1904, le paiement des allocations de vieillesse qui avait lieu précédemment en deux versements semestriels de fr. 52.50, se fait actuellement en un versement annuel de 65 francs.

Le montant des paiements effectués en 1904, du chef des dites allocations, s'est élevé à fr. 13,773,662.50.

Cette somme représente 25,571 quittances de fr. 23 50 (année 1903) et 199,117 quittances de 65 francs (année 1904).

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux ; au 31 décembre 1904, nous comptons 1,299 bureaux, dont 58 ne pourront être mis en activité qu'en 1905.

Parmi ces 1,299 bureaux, se trouvent 383 sous-perceptions, 35 bureaux de dépôt de poste, 168 dépôts-relais et 105 agences.

A la fin de 1903, il y avait 8,742 boîtes aux lettres; en 1904, le nombre en a été porté à 9,007. Soit 265 nouveaux placements.

	En 1904.	En 1903.	Différence pour 1904.
Boîtes attachées aux malles-poste	69	72	— 3
— aux trains vicinaux	166	153	+ 13
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	336,165	357,335	— 21,170

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 1903, de 4,245. En 1904, il s'est élevé à 4,488, augmentation : 243.

Le nombre des distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 dans 538 localités, de 3 dans 251 localités, de 4 ou 5 dans 170 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 4,658 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (271), il y en a 8 qui sont desservies neuf fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies six fois, 6 cinq fois, 12 quatre fois, 42 trois fois, 1,005 deux fois et 581 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 987 localités.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1904, comme en 1903, au nombre de 25, sur lesquelles ont circulé 69 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1903, le nombre de ces bureaux était de 68.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1903, de 6,772 kilomètres; en 1904, il a été de 6,955 kilomètres; augmentation : 163 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1904, au nombre de 73, soit 3 de moins qu'en 1903 (76).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été, en 1904, de 2,955 kilomètres, soit 92 kilomètres en moins qu'en 1903 (3,047).

En 1904, les services de malles-poste ont transporté 217,903 voyageurs, soit 14,235 en moins qu'en 1903 (232,140).

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.

B
(13)

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1904.		En 1903.		Différences pour 1901.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre, sous-percepteurs, agents de dépôt et gérants d'agence	2,771	314	2,758	295	+ 13	+ 16
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	4,770	67	4,504	60	+ 266	+ 7
Totaux	7,541	378	7,262	355	+ 279	+ 23
	7,919		7,617		+ 302	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1904 s'élève à fr. 30,095,288.14, soit une augmentation de fr. 1,454,257.25, ou de 5.00 p. c., sur celle de 1903, qui était de fr. 28,661,050.91.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1904, à la somme de fr. 14,777,955.47, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1904, à 478,565 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 15,256,520.47 et la recette brute à fr. 30,095,288.14, le rapport entre ces deux sommes est de 50.69 p. c., tandis qu'il était en 1903, de 51.51 p. c.

Le recette nette s'élève, pour 1904, à fr. 14,858,767.67.

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.

VIII.

Diagrammes.

Par une série de diagrammes dressés à l'occasion de l'Exposition universelle de Liège de 1905, l'Administration des postes a mis en évidence les progrès continus de ses principaux services.

Ces diagrammes sont reproduits à l'annexe VII.

5

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	"	42,348,696	"	45,082,534	"	.	.
1874.	36,393,474	11.08	45,744,622	27.79	52,435,096	15.64	682,475	.
1872.	37,775,478	3.79	45,445,998	- 2.07	53,194,476	2.02	3,088,440	352.72
1873.	39,348,023	4.16	46,306,336	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	41,106,249	4.47	46,902,672	3.65	58,008,894	4.23	5,970,549	28.49
1875.	42,806,823	4.14	47,745,948	4.84	60,522,774	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,494,996	1.61	48,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	48,736,091	2.08	63,644,094	2.90	10,034,658	42.80
1878.	45,307,469	0.90	49,152,644	2.22	64,460,443	1.29	11,430,942	10.96
1879.	48,456,443	6.94	50,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,948	26.94
1880.	50,868,300	4.89	52,550,749	9.63	73,449,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	53,248,241	2.96	77,627,488	5.73	16,730,042	13.24
1882.	57,307,849	5.33	54,324,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,344,489	5.25	56,445,145	7.37	86,429,304	5.88	18,853,444	2.49
1884.	64,024,460	4.17	57,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	59,230,554	7.54	94,498,150	3.74	24,078,720	6.46
1886.	64,933,562	- 0.54	58,810,994	- 1.44	90,744,556	- 0.82	24,053,946	- 0.42
1887.	62,474,789	0.39	54,656,279	- 14.42	86,834,068	- 4.34	24,446,448	4.72
1888.	64,563,036	3.84	56,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	57,388,461	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	- 1.13	58,477,695	2.88	95,484,494	0.018	31,044,764	9.00
1891.	68,679,999	2.04	59,422,556	3.35	97,802,555	2.43	31,470,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	59,018,351	- 0.36	99,295,244	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,044,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	4.23
1894.	75,118,796	3.90	30,798,845	2.62	105,947,644	3.53	35,524,398	6.61
1895.	78,256,362	4.18	34,664,643	2.84	109,921,005	3.78	37,695,866	6.41
1896.	77,234,038	- 1.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	- 0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,338,824	6.02	117,848,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,757	4.28	36,997,464	4.69	123,040,221	4.41	43,338,048	7.42
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	44,394,326	5.89	137,617,928	5.70	51,478,040	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,243,548	6.82	145,744,808	5.88	55,664,856	8.77
1902.	103,563,351	2.03	48,467,374	9.62	152,030,722	4.33	60,006,492	7.80
1903.	106,075,075	2.43	50,206,008	3.59	156,284,083	2.80	63,404,666	5.66
1904.	106,045,402	- 0.03	49,984,375	- 0.54	155,996,778	- 0.48	67,794,558	6.92
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	2,986,544	3.10	2,472,356	5.08	5,458,900	3.71	4,254,203	7.83

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1904 (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	»	46,874,539	»	48,425,198	»
5,474	»	687,319	»	6,854,572	— 16.19	49,403,536	5.40	48,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.40
46,420	444.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,774,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.46	6,035,861	29.15	8,439,177	2.46	53,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,500	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	294.44	9,984,320	27.24	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	34,783,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	46.89	9,204,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	42.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,811,144	9.86	69,712,000	1.82	28,044,000	— 2.11
3,337,906	28.69	18,416,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,304,762	42.06	12,891,636	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	47.38	22,586,876	44.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,447,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.46
4,949,490	42.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.04
5,460,624	40.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,063	4.00	26,568,984	0.44	14,123,401	4.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,316	7.05	27,484,548	8.48	15,977,246	7.83	95,337,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,334,674	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	37,226,244	0.98	18,484,734	11.57	96,287,637	4.74	84,978,680	14.38
6,313,300	4.79	39,260,182	5.46	17,991,763	— 3.24	100,693,346	4.5	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,435	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	4.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.51	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	1.04	110,695,533	7.00	80,064,193	8.26
8,008,516	7.04	45,376,348	0.44	20,597,404	— 0.94	101,543,576	— 8.29	94,274,339	2.48
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	23,445,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,423	5.68
9,836,385	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	4.34	122,451,704	10.73	107,960,414	11.93
11,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,419,478	2.83	127,701,208	4.29	114,924,160	6.45
14,206,933	25.98	65,384,943	13.12	25,365,408	5.47	134,724,720	5.50	123,648,551	7.59
14,921,166	5.03	70,586,022	7.95	26,365,428	3.94	137,755,683	2.25	133,492,970	7.96
16,752,944	12.28	76,789,436	8.75	27,393,304	3.90	139,744,644	4.44	154,492,624	15.73
18,244,746	8.90	81,649,412	6.37	28,304,902	3.33	134,639,453	— 3.65	162,972,774	8.49
20,055,204	9.92	87,849,762	7.59	29,468,749	4.11	138,342,249	2.75	173,535,247	6.48
4,755,692	12.42	6,009,895	8.76	4,069,854	4.09	2,428,208	4.66	41,722,217	8.65

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (*).
Comparaison des années 1904 et 1905.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1904.	
		1904.	1905.		
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur	234,474	231,825	+ 2,649
		— de l'étranger	74,645	74,152	+ 493
	Ensemble		308,819	305,977	+ 2,842
	originaires de l'étranger	103,481	103,955	- 474	
Ensemble		412,300	409,932	+ 2,368	
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger	491	367	+ 124
		originaires de l'étranger	4,993	4,698	+ 295
	Ensemble		5,484	5,065	+ 419
	Totaux		417,784	414,997	+ 2,787
Montant des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur	368,783,232 24	363,272,432 35	+ 5,511,099 89
		— de l'étranger	77,454,698 48	77,795,806 92	- 340,808 44
	Ensemble		446,237,930 72	441,067,639 27	+ 5,170,291 45
	originaires de l'étranger	77,893,902 40	77,615,439 53	+ 278,462 87	
Ensemble		524,131,832 82	518,683,078 80	+ 5,448 754 02	
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger	303,214 55	169,080 0	+ 134,134 55
		originaires de l'étranger	1,411,772 67	1 215,241 26	+ 226,531 41
	Ensemble		1,714,987 22	1,384,321 26	+ 330,666 96
	Totaux		525,876,820 04	520,067,400 06	+ 5,809,419 98
Produit	port	90,879 95	88,348 40	+ 2 531 55	
	droit proportionnel et droit fixe résumés	156,841 94	155,259 70	+ 1,582 24	
	Totaux	247,721 89	243,607 80	+ 4,114 09	
Nombre de lettres perdues ou spoliées		3	2	+ 1	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*) 9,827 50	(*) 2,650 »	+ 7,177 50	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 4,681,984	(*) 4,599,881	+ 82,103
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	1,556,849	1,508,156	+ 48,693
	Ensemble		3,238,833	3,108,037	+ 130,796
	mandats originaires de l'étranger	528,267	518,273	+ 9,994	
Totaux		3,767,070	3,626,310	+ 140,760	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste	(*) 203,503,698 61	(*) 192,782,558 80	+ 10,721,149 81
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	43,445,320 »	42,702,310 »	+ 743,010 »
	Ensemble		246,949,018 63	235,484,868 81	+ 11,464,149 82
	mandats originaires de l'étranger	245,665,106 24	233,007,687 31	+ 12,657,418 93	
Totaux		28,478,259 43	26,793,946 91	+ 1,684,312 52	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	bons de poste	505,550 70	481,544 85	+ 24,005 85
		Mandats du service international	98,364 55	95,109 50	+ 3,255 05
	Totaux		288,097 34	284,394 36	+ 3,702 98
	Totaux		589,042 55	564,048 71	+ 24,993 84
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		Nombre	43	97	- 54
		Montant	455 34	2,454 31	- 1,998 97
Effets de commerce.					
a Acceptation					
Nombre d'effets déposés		37,039	40,003	- 2,964	
Produit de la taxe		7,407 80	8,000 60	- 592 80	
Nombre de protêts	par huissiers	206	240	- 34	
	par agents des postes	435	405	+ 30	
b Encasement.					
Nombre d'effets	dépôts	3,085,418	2,995,048	+ 90,370	
	encaisses	2,870,006	2,784,899	+ 85,107	
Montant des effets	dépôts	737,286,687 02	708,380,136 93	+ 28,906,550 09	
	encaisses	697,014,611 56	668,552,088 15	+ 28,462,523 41	
Produit de la taxe		(*) 1,103,455 50	1,054,537 95	+ 48,917 55	
Nombre d'effets protestés	par huissiers	60,437	61,167	- 730	
	par agents des postes	122,317	118,496	+ 3,821	

(*) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste n, en 1904, transporte celles que renfermaient 5,248,010 lettres recommandées sept de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(1) Dont fr. 9,727,50 à charge du Trésor.

(2) Dont fr. 2,525 à charge du Trésor.

(3) Non compris 1° 94,551 mandats, s'élevant à fr. 27,685,965-04 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 757,500 (taxe fr. 2,281-90), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,085,217-67 (taxe fr. 3,719-15) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(4) Non compris 1° 94,435 mandats s'élevant à fr. 27,751,565-53, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce, 2° une somme de fr. 792,479 (taxe fr. 2,291-15) 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) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,229), pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 484-60), et pour la remise, à des tiers, de reçus de versement en compte-courant (fr. 44-70).

N° II. (Suite.) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1904 et 1903.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1904.
	1904.	1903.	
Quittances.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹) 9,061,554	8,599,735	+ 461,829
Montant des quittances	{ déposées 399,276,655 10 encaissées (²) 345,444,858 59	370,295,675 66	+28,980,979 44
		320,693,675 23	+24,751,183 36.
Produit de la taxe	(³) 4,613,072 55	4,493,996 40	+ 119,076 45
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés	{ Journaux belges 559,891 — étrangers (⁴) 31,396	473,708	+ 86,183
		29,862	+ 4,534
Totaux	591,287	503,570	+ 87,717
Montant des abonnements souscrits	2,576,041 09	2,432,663 33	+ 143,377 76
Produit de la taxe	64,232 47	58,430 20	+ 5,801 97
Permis de pêche.			
Nombre de permis délivrés	74,383	67,626	+ 6,757
Montant des permis délivrés	463,759	450,456	+ 13,303
Produit de la taxe	7,667 40	6,762 60	+ 904 80
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	440,190	136,990	+ 3,110
Montant des coupons et des titres amortis	{ déposés 4,207,938 39 encaissés 4,191,413 61	4,245,437 79	— 37,519 40
		4,212,527 46	— 21,113 55
Produit de la taxe	2,672 70	2,672 50	+ 20
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées	{ originaires de l'intérieur (⁵) 59,379 — l'étranger (⁶) 445,786	56,987	2,392
		124,493	— 8,707
Montant des valeurs	{ a recouvrer } { — l'intérieur (⁷) 4,292,434 84 — l'étranger (⁸) 4,797,427 33 recouvrées } { — l'intérieur (⁹) 3,323,989 56 — l'étranger 3,844,221 73	4,092,764 28	199,670 56
		4,698,020 82	+ 99,406 53
		3,219,070 65	+ 104,918 91
		3,734,720 85	+ 79,500 88
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.	(¹⁰) 9,017 30	9,788 80	— 771 50
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{ par huissiers 444 par agents des postes 32	420	+ 24
		31	+ 4

(¹) Y compris 71,872 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 865,656-69 et ayant donné un produit de fr. 11,491-63.(²) Non compris 4,152 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 27,706 envois contre remboursement s'élevant à fr. 527,530-25 et pour lesquels on a perçu fr. 2,145-60 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 1904	104,501,568	1,309,682	234,174	106,045,402	26,654,420	2,604,652	29,259,072	135,304,474	67,794,558	7,509,580
	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
	Différences	- 49,504	+ 17,482	+ 2,349	- 29,873	+ 1,146,444	+ 27,814	+ 1,174,258	+ 1,144,585	+ 4,389,892	+ 446,940
Expéditions de Belgique.	En 1904	24,453,546	901,600	^(a) 76,136	25,429,682	71,851	31,434	103,285	25,532,967	11,093,836	•
	En 1903	24,887,811	866,001	^(b) 74,519	25,828,331	84,942	20,742	114,684	25,943,015	9,661,574	•
	Différences	- 434,265	+ 34,999	+ 617	- 398,649	- 13,091	+ 1,692	- 11,399	- 410,048	+ 1,432,262	•
Expéditions de l'étranger.	En 1904	23,375,872	1,037,348	^(c) 108,474	24,521,694	89,908	16,484	106,392	24,628,086	8,961,368	•
	En 1903	23,289,136	979,858	^(d) 108,653	24,377,677	86,748	19,656	105,404	24,483,081	8,583,172	•
	Différences	+ 86,736	+ 57,490	- 179	+ 144,017	+ 4,160	- 3,172	+ 988	+ 145,005	+ 378,196	•
En général.	En 1904	152,330,984	3,248,010	^(e) 417,784	155,996,778	26,816,179	2,652,570	29,468,749	185,465,527	87,849,762	7,509,580
	En 1903	152,728,017	3,138,069	^(f) 414,997	156,281,083	25,678,666	2,626,236	28,304,902	184,585,985	81,649,412	7,062,640
	Différences	- 397,033	+ 109,941	+ 2,787	- 284,305	+ 1,137,513	+ 26,334	+ 1,163,847	+ 879,542	+ 6,200,350	+ 446,940

(a) Dont 491 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 567 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 4,995 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 4,698 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 5,484 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 5,065 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 71,872 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris les envois contre remboursement.

(i) Y compris 27,706 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	137,216
		— le Télégraphe	2,071,518
Total			2,208,644

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,208,644 figurant en tête de la colonne.

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances et des valeurs d'encaissement (moins les effets et les permis de pêche), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.		TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.		TAXE d'affranchissement en espèces des journaux (Abonnements — poste).		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE sur la vente des permis de pêche.		TAXE SUR LES MAN	
												Service interne.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année	1904 . . .	26,396,928	71	1,410,863	30	680,035	29	64,232	47	7,667	40	544,552	05
	1903 . . .	25,089,927	43	1,072,538	55	645,449	81	58,430	20	6,762	60	488,094	50
Différences pour 1904.	en plus . .	1,307,001	28	38,324	75	34,585	48	5,804	97	904	80	23,460	55
	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 . .	1904 . .	174,072,502	19,566,418	83,870,389	108,890,756	6,226,407	18,228,112	1,627,648	1,912,716	394,945	92,198
	1903 . .	154,209,039	17,805,022	76,465,464	105,089,288	5,881,636	17,816,500	1,594,171	1,837,652	384,775	88,244
Différences pour 1904 . .	en plus . .	19,863,463	1,761,396	7,404,925	3,801,468	344,771	411,612	33,477	75,064	10,170	3,954
	en moins . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

VA

Résultats de l'année . .	1904 . .	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
	1903 . .	1,740,725 02	391,328 38	4,193,519 45	10,859,075 63	1,245,261 40	4,557,028 "	599,076 80	956,358 "	394,945 "	184,395 "		
Différences pour 1904 . .	en plus . .	1,542,090 39	356,100 44	3,623,273 20	10,508,928 80	1,176,327 20	4,454,125 "	557,959 85	918,826 "	384,775 "	176,488 "		
	en moins . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		

(a) Il n'a été porté en recette, en 1904, que fr. 27,515,459-41, soit en moins fr. 972,552-07, 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 1903, il avait été porté en recette fr. 26,169,228-58. L'enveloppe-lettre a été supprimée par arrêté ministériel du 30 juin 1901. Les formules de ce type ont continué à être valables jusqu'à épuisement et ont été débitées au prix de 10 centimes à partir du 1^{er} août.

Comparaison des années 1904 et 1903.

DATES 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.	Fr. c.	
285,176 83	98,364 55	56,652 72	883,815 42	30,095,288 14		
282,250 72	95,409 50	53,918 »	868,572 60	28,661,030 91		
2,926 44	3,255 05	2,734 72	15,242 52	4,434,237 23		
•	•	•	•	•		

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1904 et 1903.

TITÉS.

ENVELOPPES-lettres de 10 centimes.	ENVELOPPES-lettres de 11 centimes.	ENVELOPPES timbrées de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
			SIMPLES.		DOUBLES.		DR 10 cent.	DR 25 cent.	DE 5 cent.	DR 10 cent.	DR 20 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.	
			DE 5 cent.	DE 10 cent.	DR 10 cent.	DR 20 cent.								
(*) 57,930	(*) 4,608	152,022	46,639,379	2,427,793	252,189	26,009	4,307,694	28,157	300,049	756,347	754,689	87,190	14,088	470,692,235
»	7,244	152,203	44,324,300	2,401,474	237,964	21,469	4,250,908	29,175	229,458	560,438	603,193	92,868	15,021	431,097,054
57,930	»	»	2,315,019	28,319	14,225	4,540	56,788	»	70,591	197,911	151,496	»	»	+ 36,594,581
2,636	271	•	•	•	•	•	•	1,018	•	•	•	5,678	933	

LEURS.

Fr. c. 5,793	Fr. c. 506 88	Fr. c. 16,722 42	Fr. c. 2,331,968 95	Fr. c. 242,779,30	Fr. c. 25,218 90	Fr. c. 5,20 80	Fr. c. 430,789 40	Fr. c. 7,039 25	Fr. c. 15,002 45	Fr. c. 75,834 70	Fr. c. 150,937 80	Fr. c. 43,595 »	Fr. c. 14,088 »	Fr. c. 28,487,791 48
»	796 84	16,752 23	2,216,218 »	240,147 40	23,796 40	4,292 80	425,090 80	7,293 75	11,472 90	56,043 60	120,638 60	46,434 »	15,021 »	27,082,893 20
5,793	»	»	115,750 95	2,631 00	1,422 50	908 »	5,878 60	»	3,529 53	19,701 10	30,299 20	»	»	+ 1,404,808 28
»	289 96	29 81	•	•	•	•	•	254 50	•	•	•	2,839 »	933 »	

VII. — DIAGRAMMES

BUREAUX DE POSTE



(1) Non compris les bureaux ambulatoires qui fonctionnent dans les trains de chemins de fer

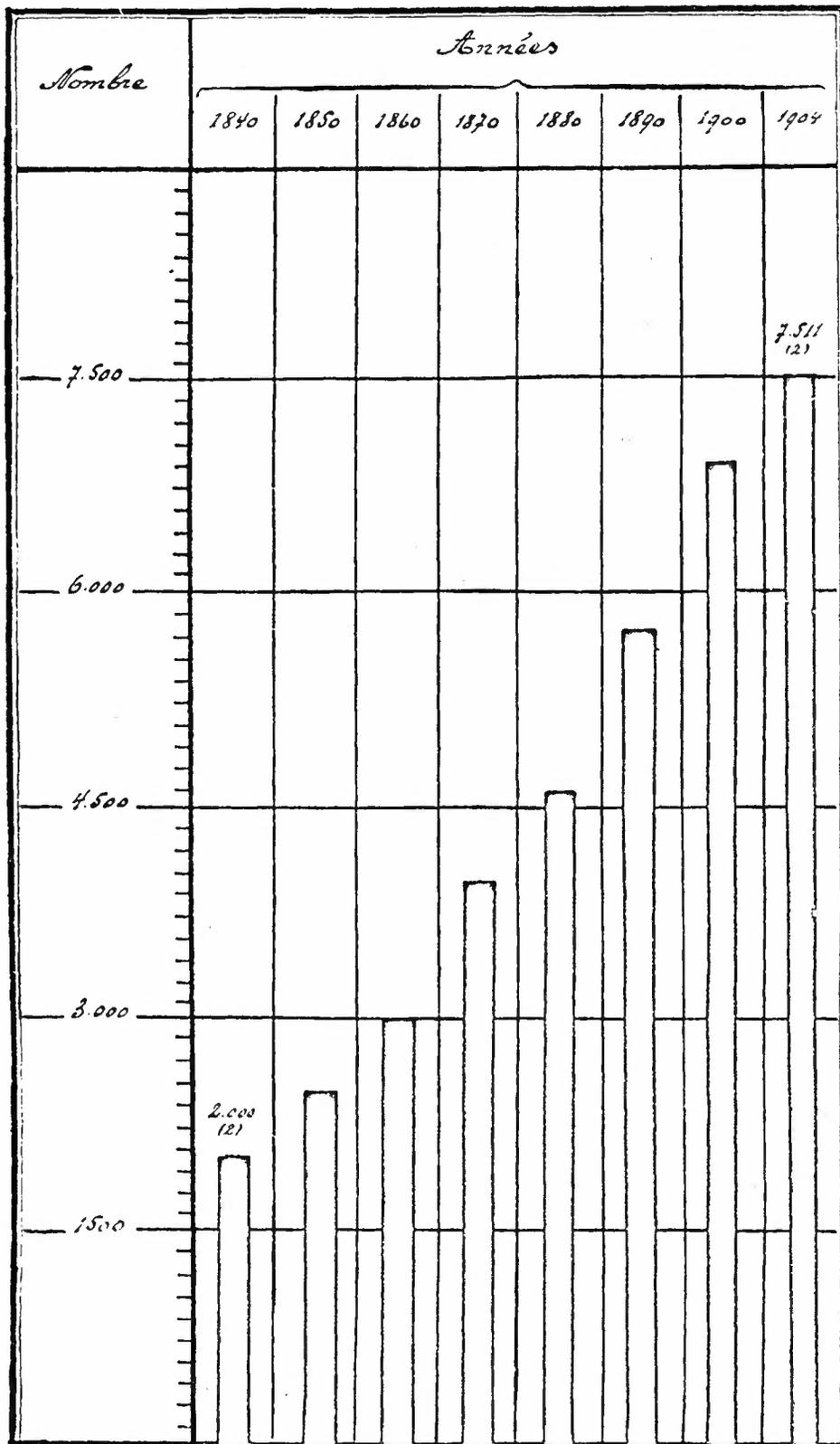
DISTRIBUTIONS DE CORRESPONDANCES

Il y a, dans chaque localité, au moins une distribution de correspondances à domicile par jour.

Jusqu'en 1836, seules, les principales villes jouissaient d'une seconde distribution; en 1855, cent localités environ avaient plus d'une distribution par jour.

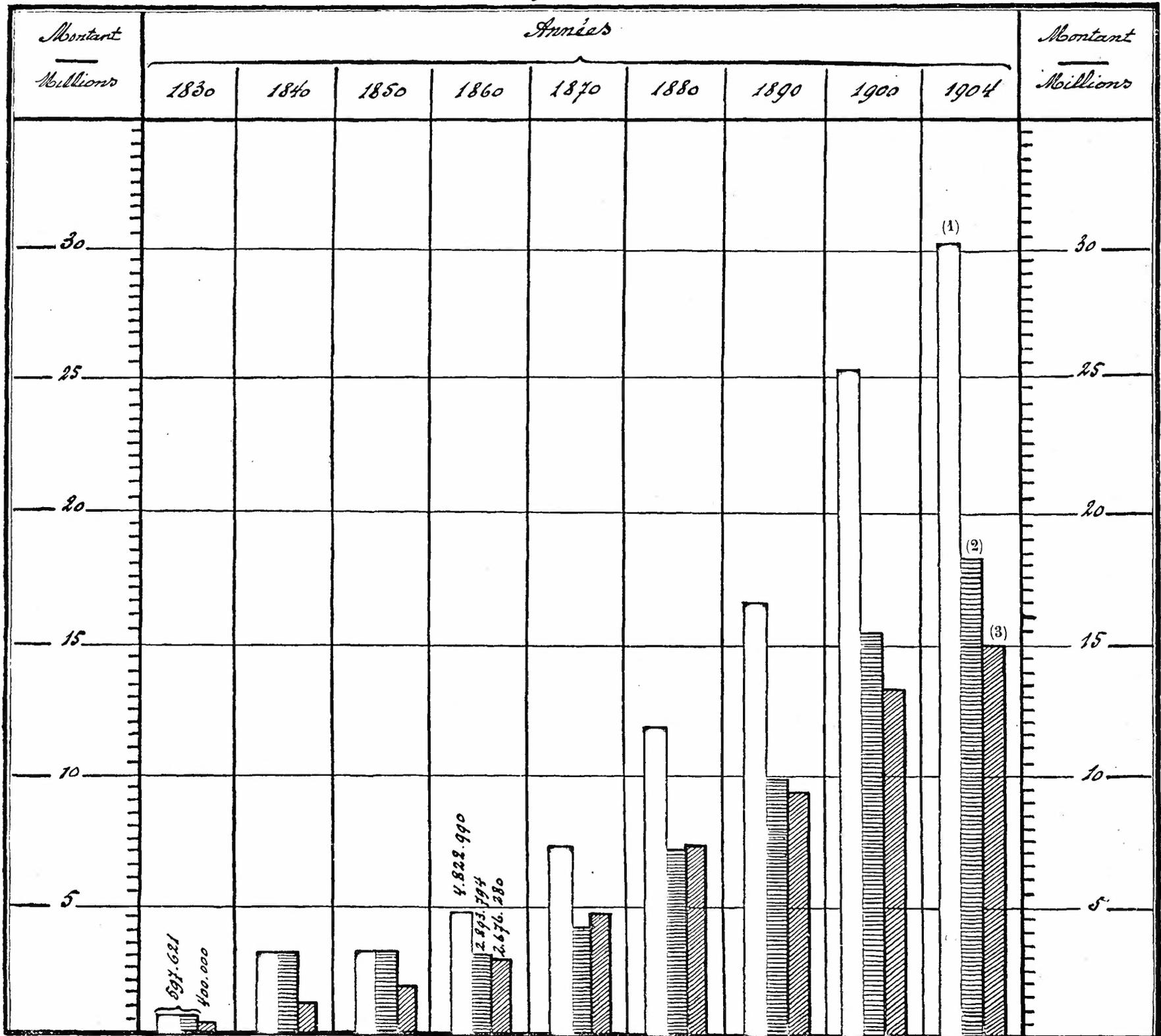
Nombre de distributions journalières	Nombre de communes		
	Années		
	1880	1895	1904
1	1552	1453	581
2	699	768	1543
3	177	213	293
4	93	110	126
5	44	52	62
6	7	5	11
7	13	1	1
9	"	"	9
10	"	9	"
Nombre total de distributions quotidiennes pour le paysanier	4206	4455	5514

BOITES AUX LETTRES



⁽²⁾ Non compris les boîtes placées aux bureaux de poste

Recettes au profit du Trésor



NOTA. — Jusqu'au 21 juillet 1860, les taxes postales furent acquises intégralement au Trésor. La loi du 18, même mois, portant abolition des octrois, attribua aux communes une part dans le produit global des postes. Le trait représente la recette brute et le trait , la recette nette ; le trait indique les dépenses d'exploitation.

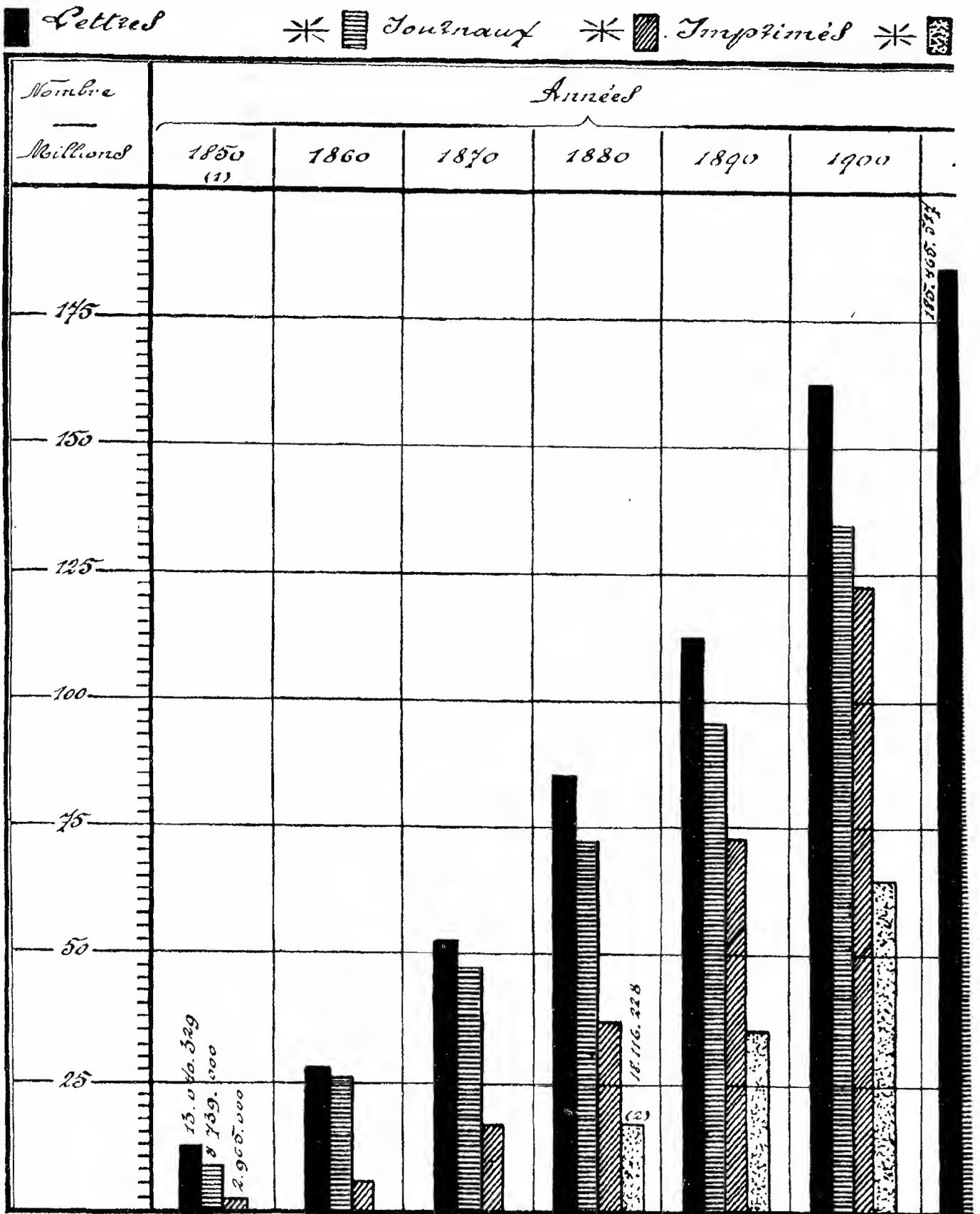
(1) Fr. 30,095,288. (2) Fr. 18,244,153. (3) Fr. 15,026,500.

DES RECETTES.

Recettes pour compte de tiers



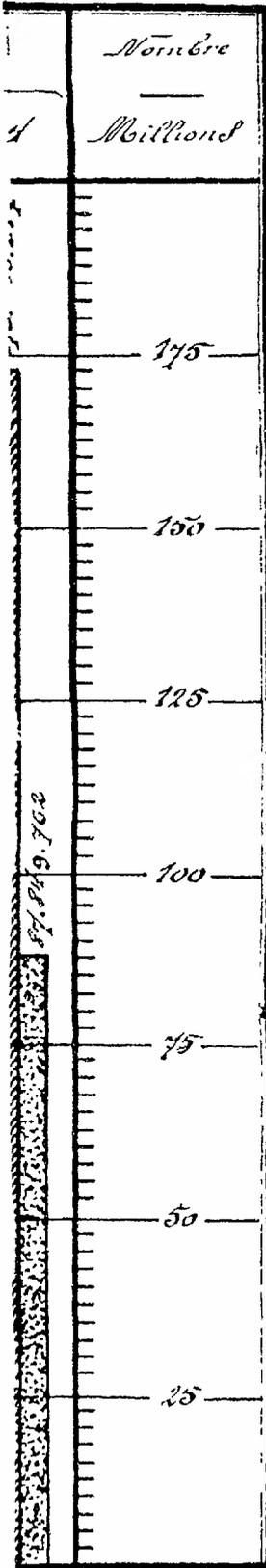
(1) La forte progression survenue dans les recettes pour compte de tiers, à partir de 1880, provient notamment de l'introduction, en 1876, du service de l'encaissement des effets de commerce.
 (2) Fr. 1,345,355,211.



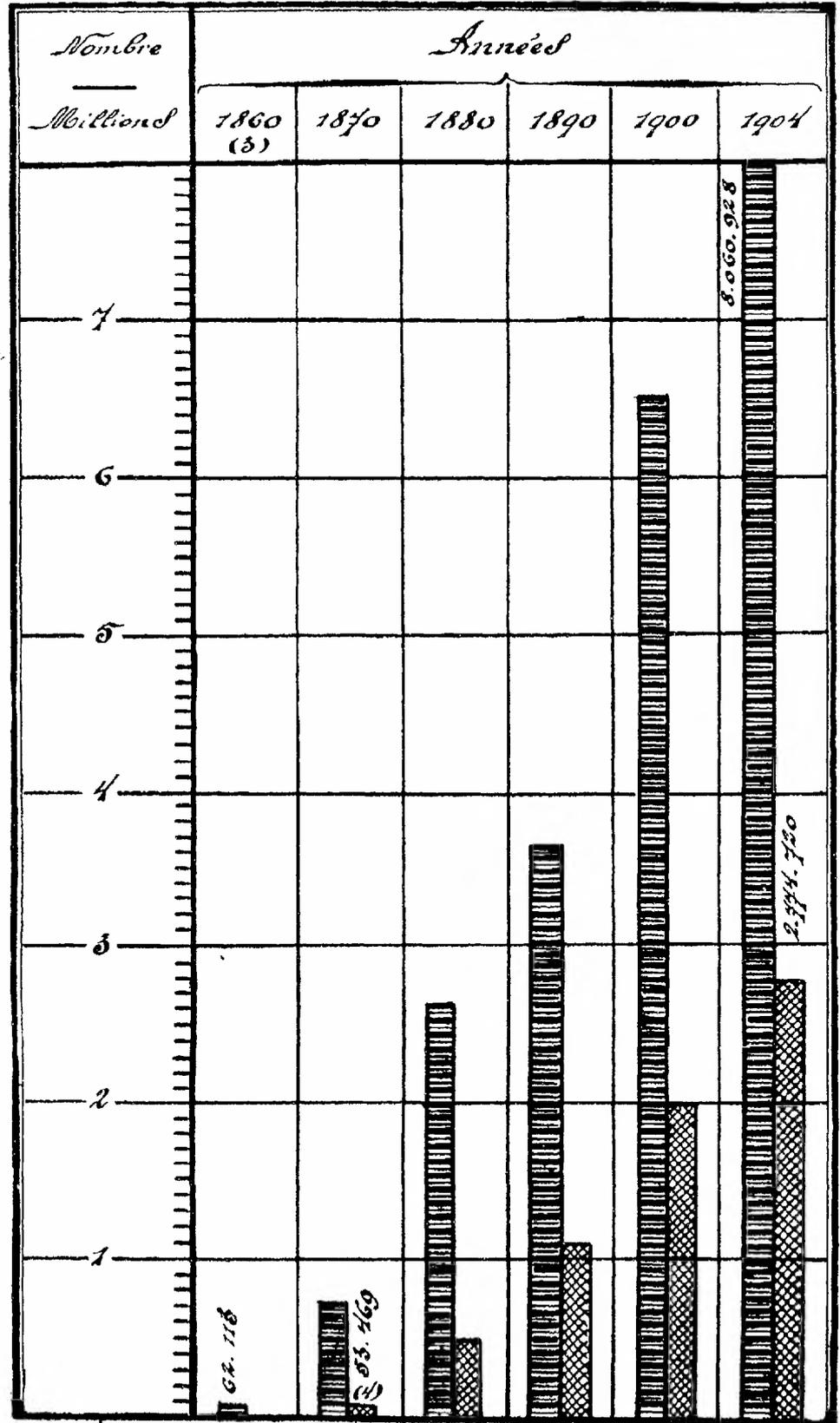
(1) Les renseignements statistiques sont défaut pour les années antérieures à 1850.
 (2) Les cartes postales ont été créées le 29 décembre 1870, mais les renseignements statistiques les années antérieures à 1875.

DANCES

lettres postales



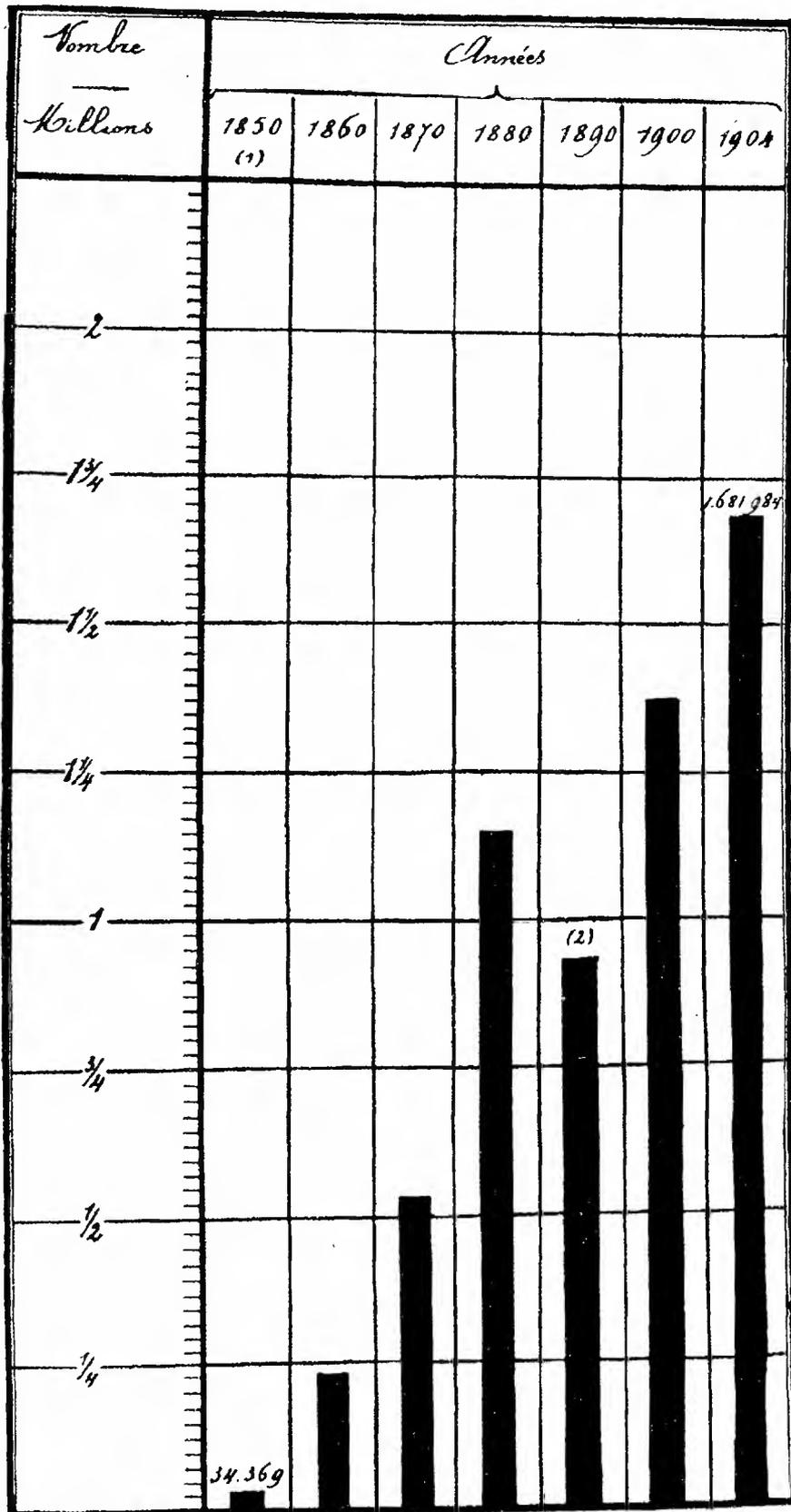
Echantillons * Papiers d'affaires



es font défaut pour

(3) Les renseignements statistiques font défaut pour les années antérieures à 1860.
(4) Les papiers d'affaires ont été admis à circuler par la poste, à partir du 30 avril 1868.

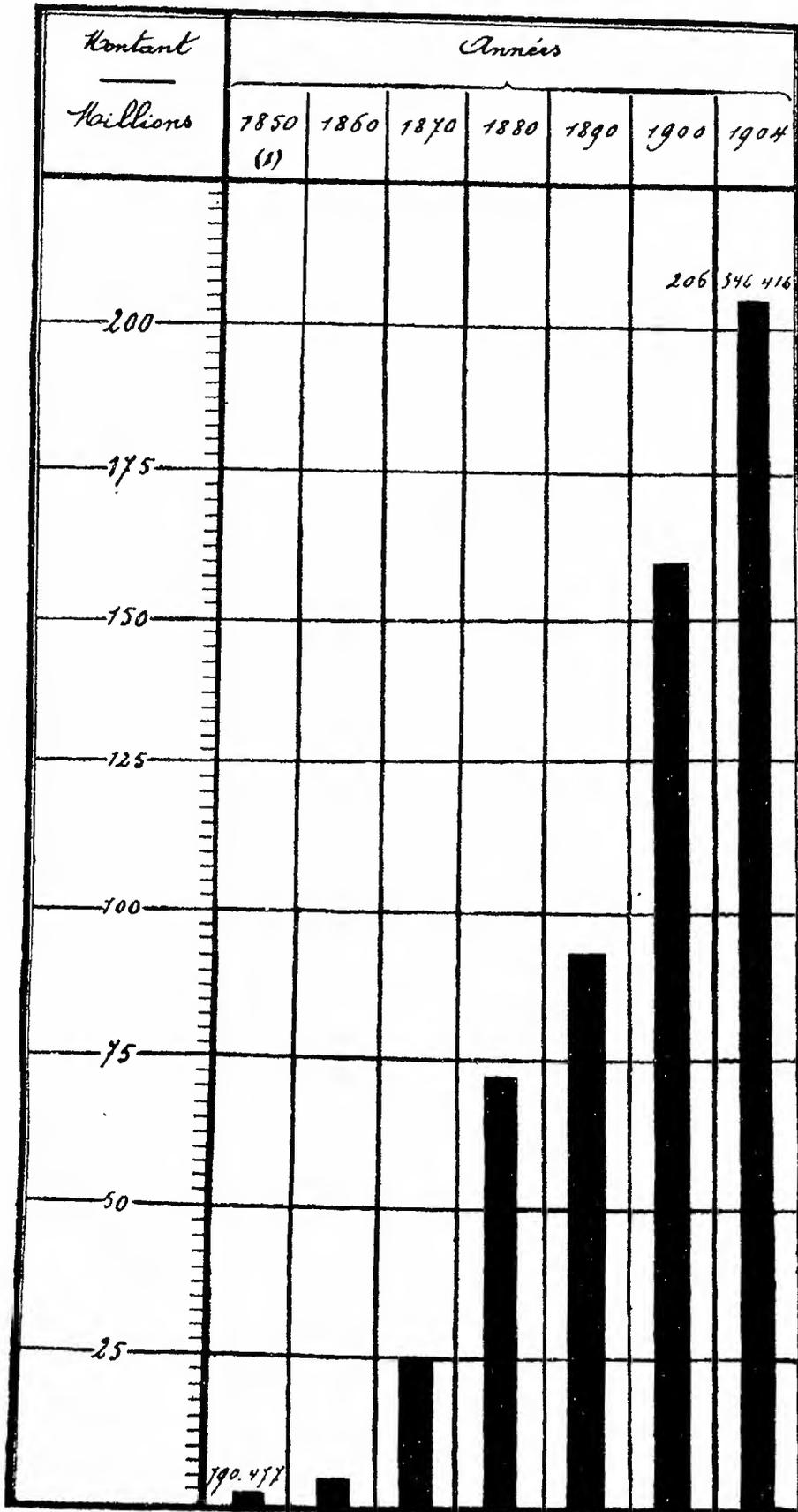
MANDATS



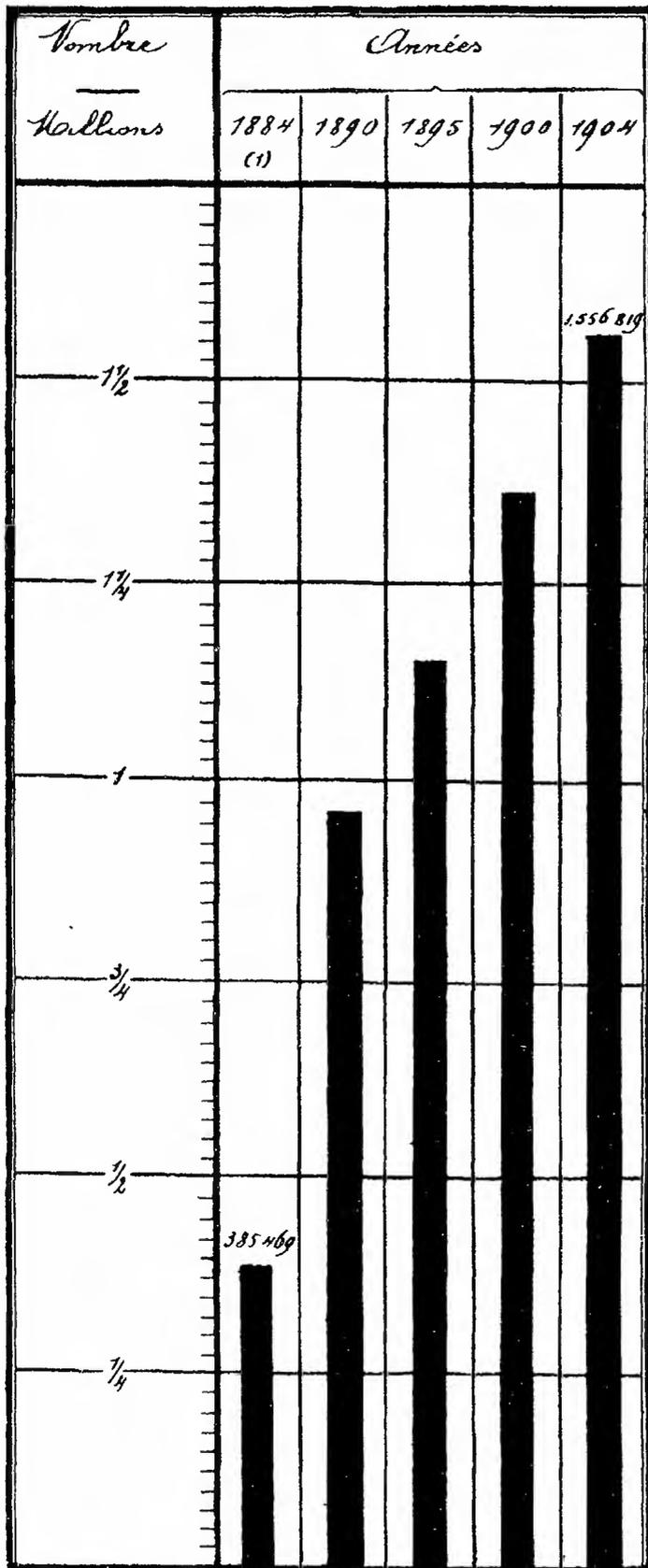
(1) De 1850 à 1850, les envois de fonds, par la poste, étaient effectués au moyen de group. espèces; il n'exista pas de statistique de ces envois.

(2) La diminution du nombre de mandats provient de la création des bons de poste à partir du 1^{er} janvier 1884.

INTERNES ÉMIS

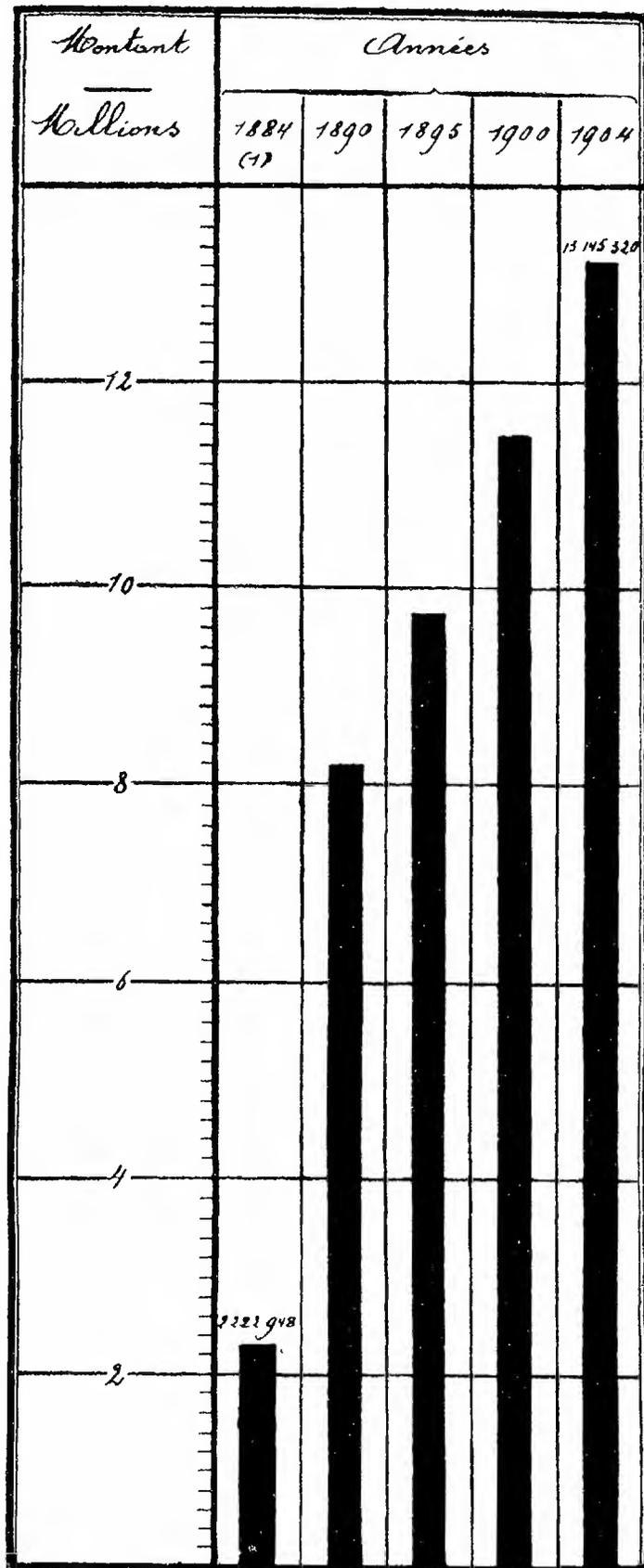


BONS DE



(1) Le service fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1884.

POSTE ÉMIS

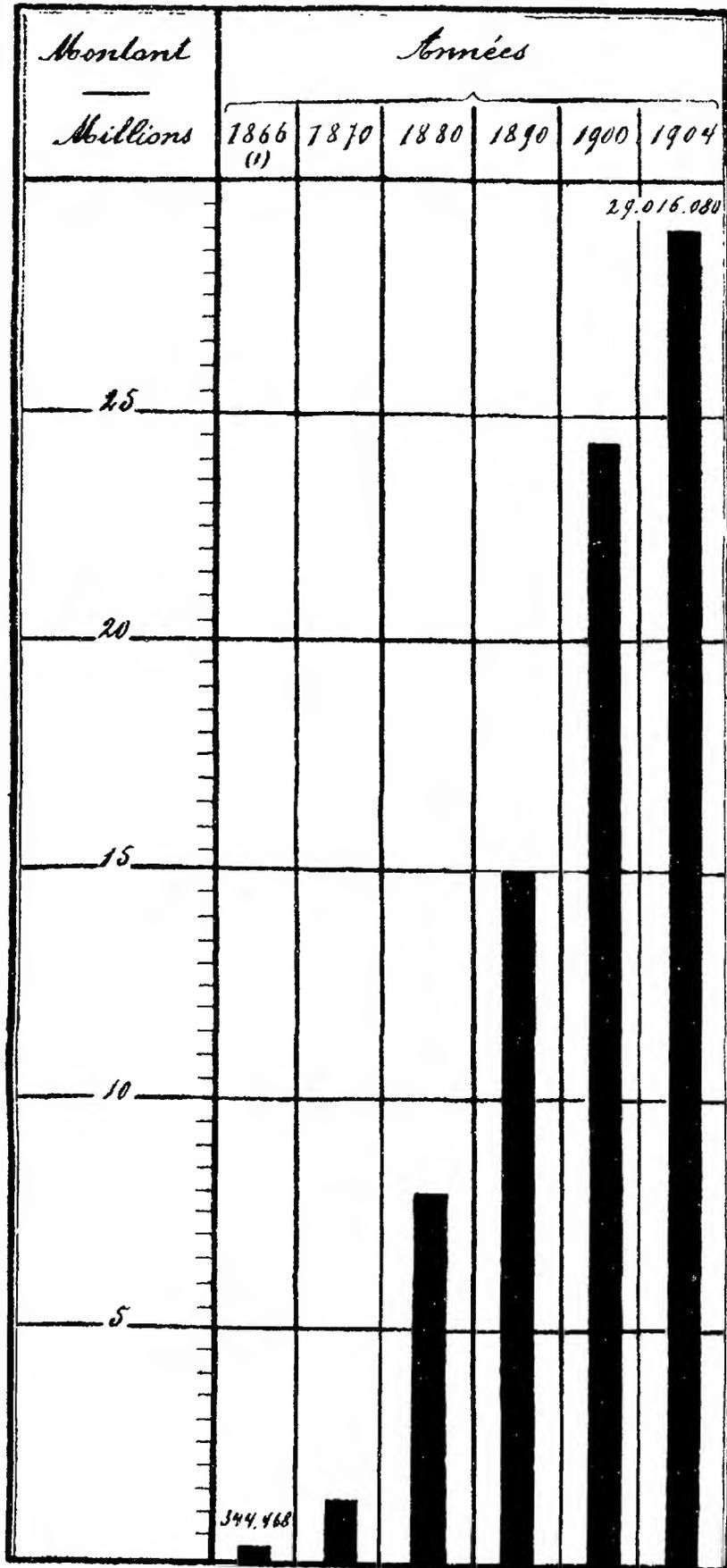


MANDATS INTERNA



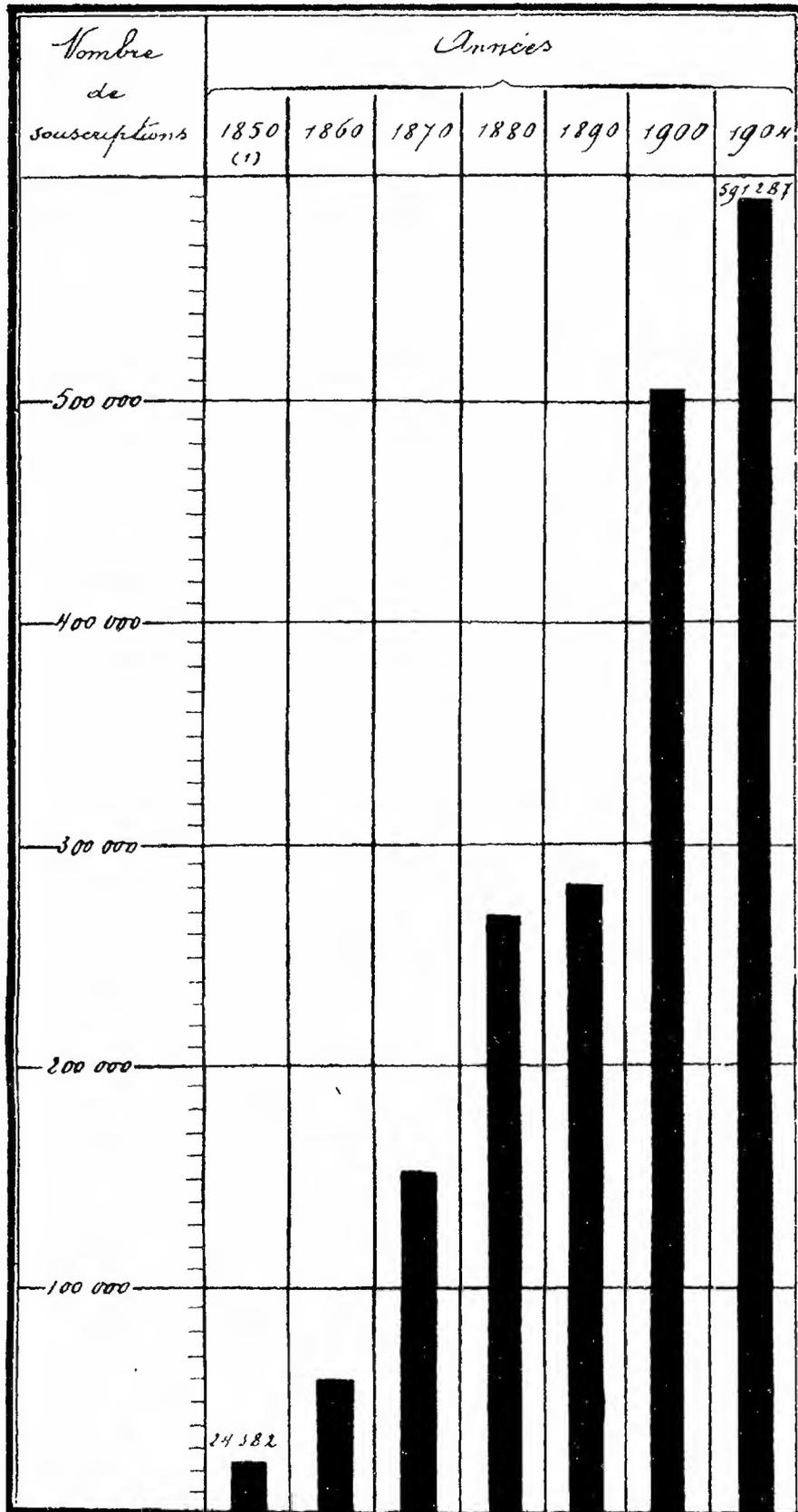
(1) Le service fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1866.

TIONAUX ÉMIS



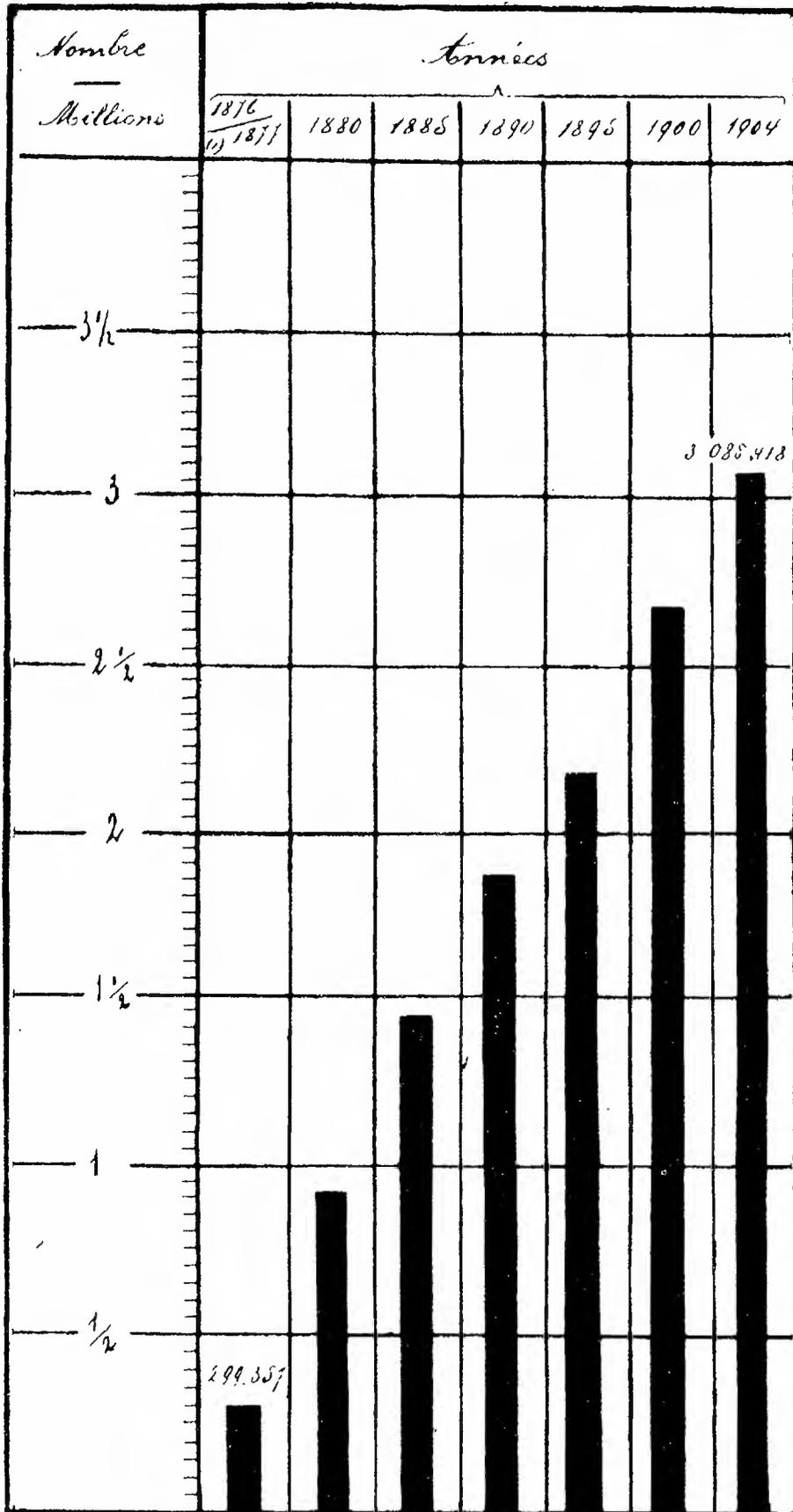
(24)

ABONNEMENTS AUX JOURNAUX BELGES ET ÉTRANGERS



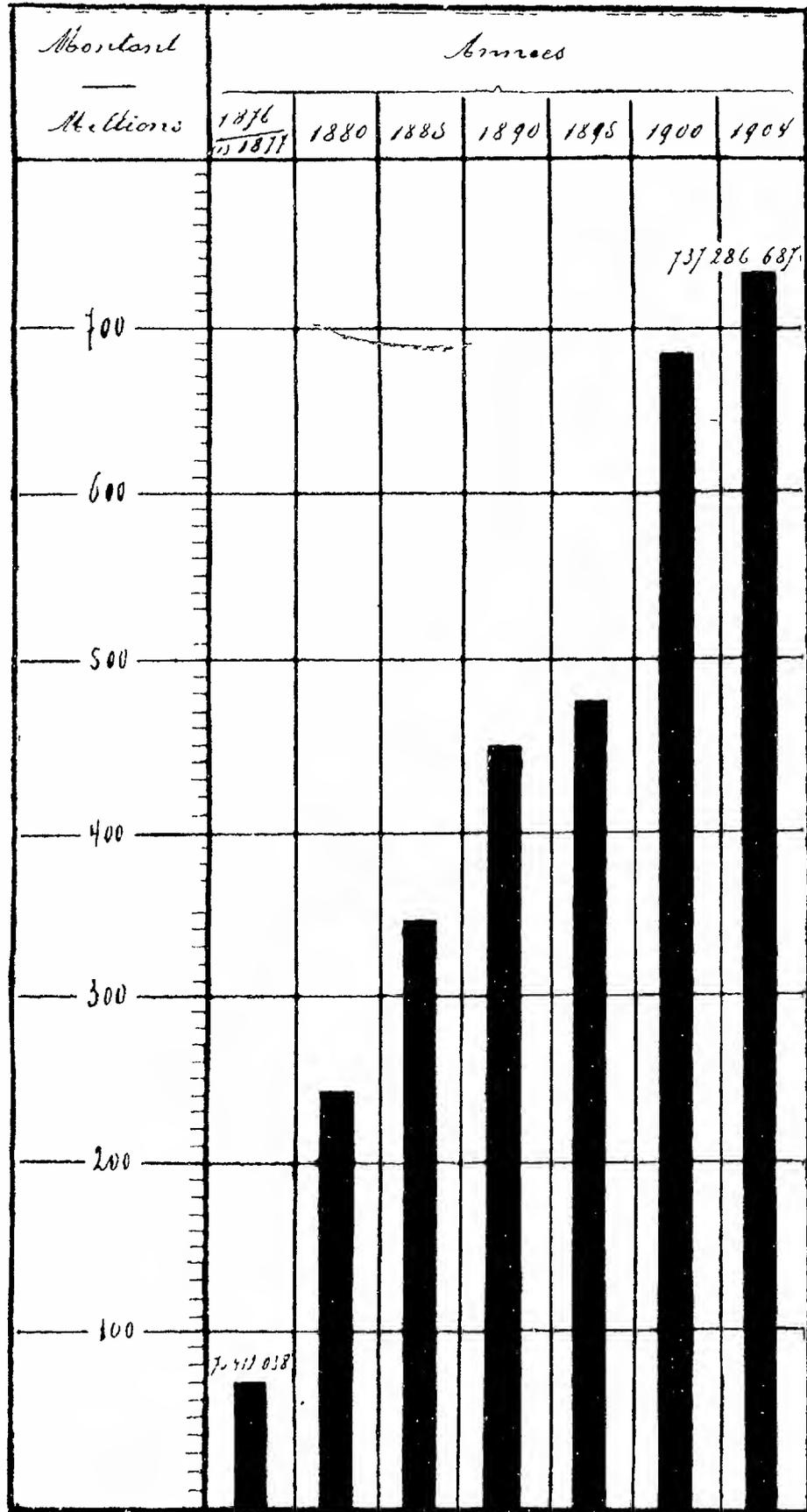
(1) La source foncière depuis le 1^{er} janvier 1845 mais les renseignements statistiques font défaut pour les périodes antérieures à 1850

EFFETS DE COMMERCE

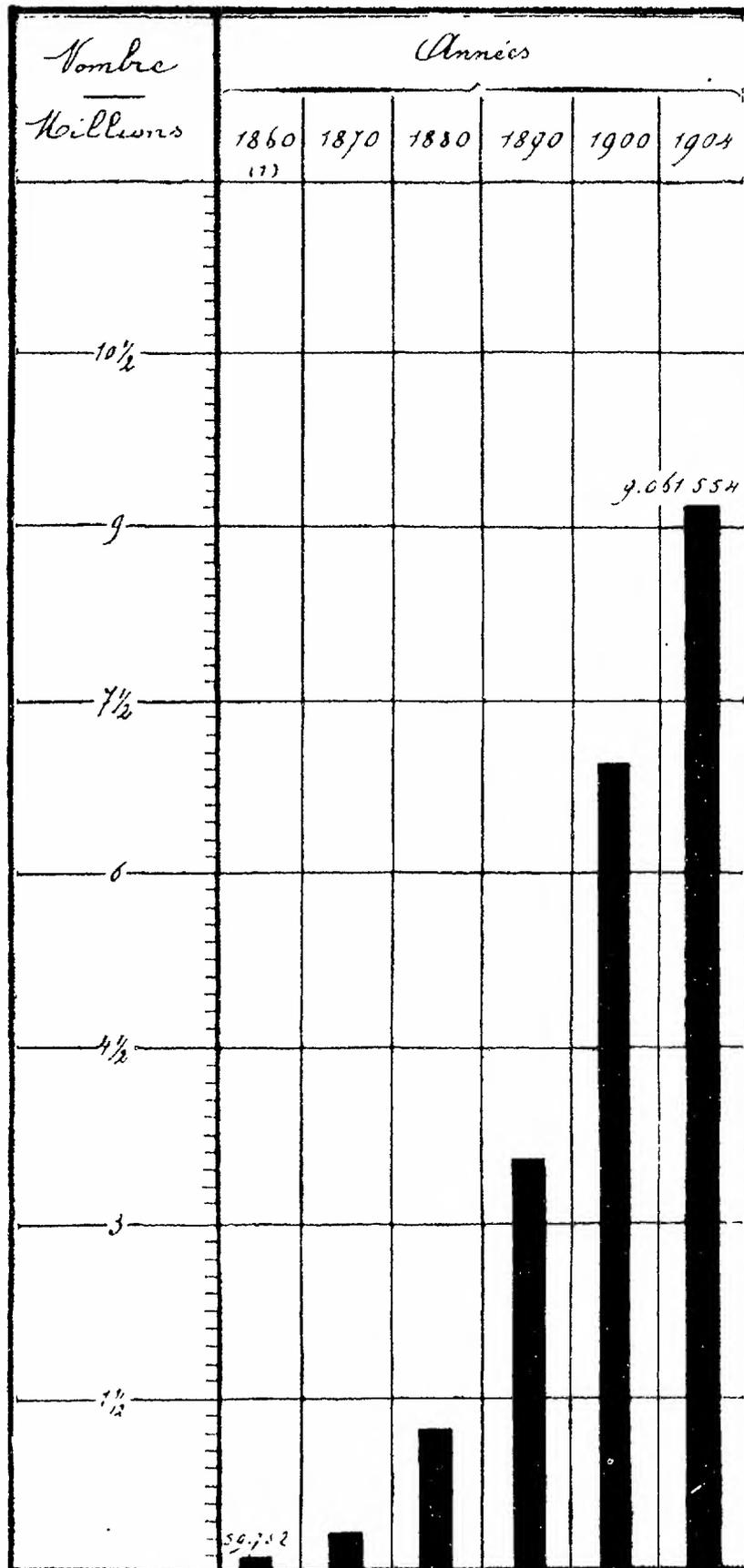


(1) Le service fonctionne depuis le 1^{er} octobre 1876.

DÉPOSES A L'ENCAISSEMENT

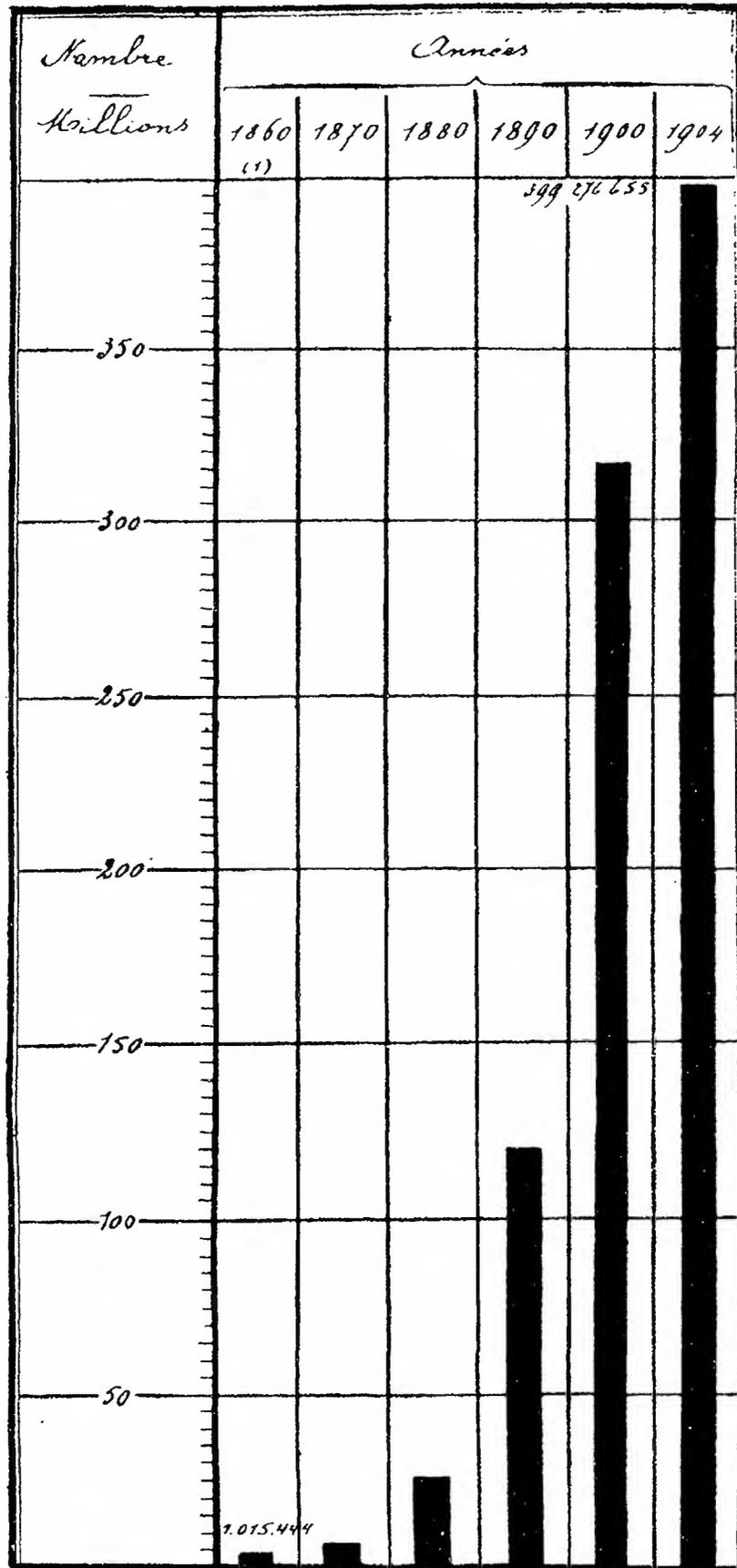


QUITTANCES DÉPOSÉES



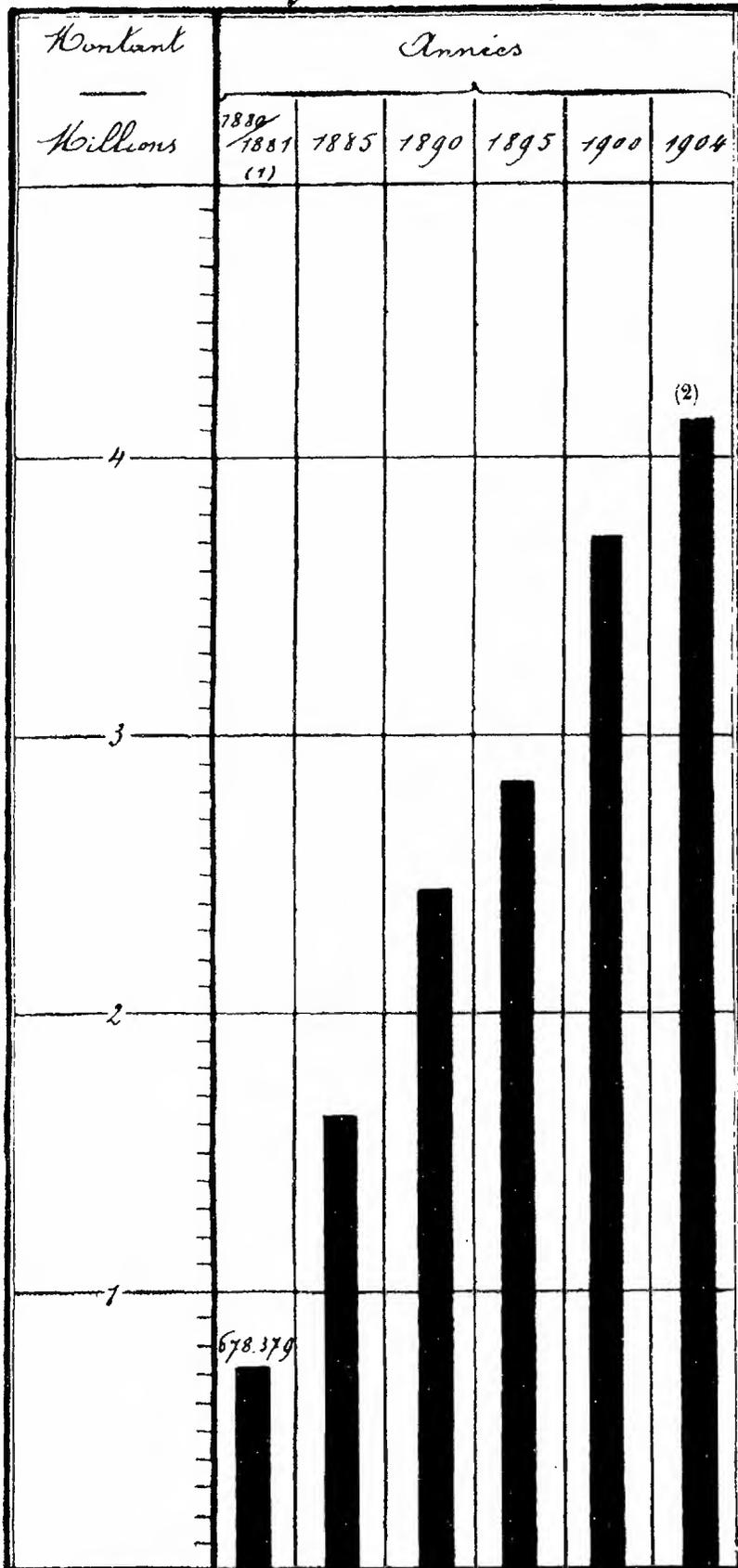
(1) Le service fonctionne depuis 1843, mais les renseignements statistiques font défaut pour les périodes antérieures à 1860.

A L'ENCAISSEMENT



RECOUVREMENTS

Valeurs déposées en Belgique

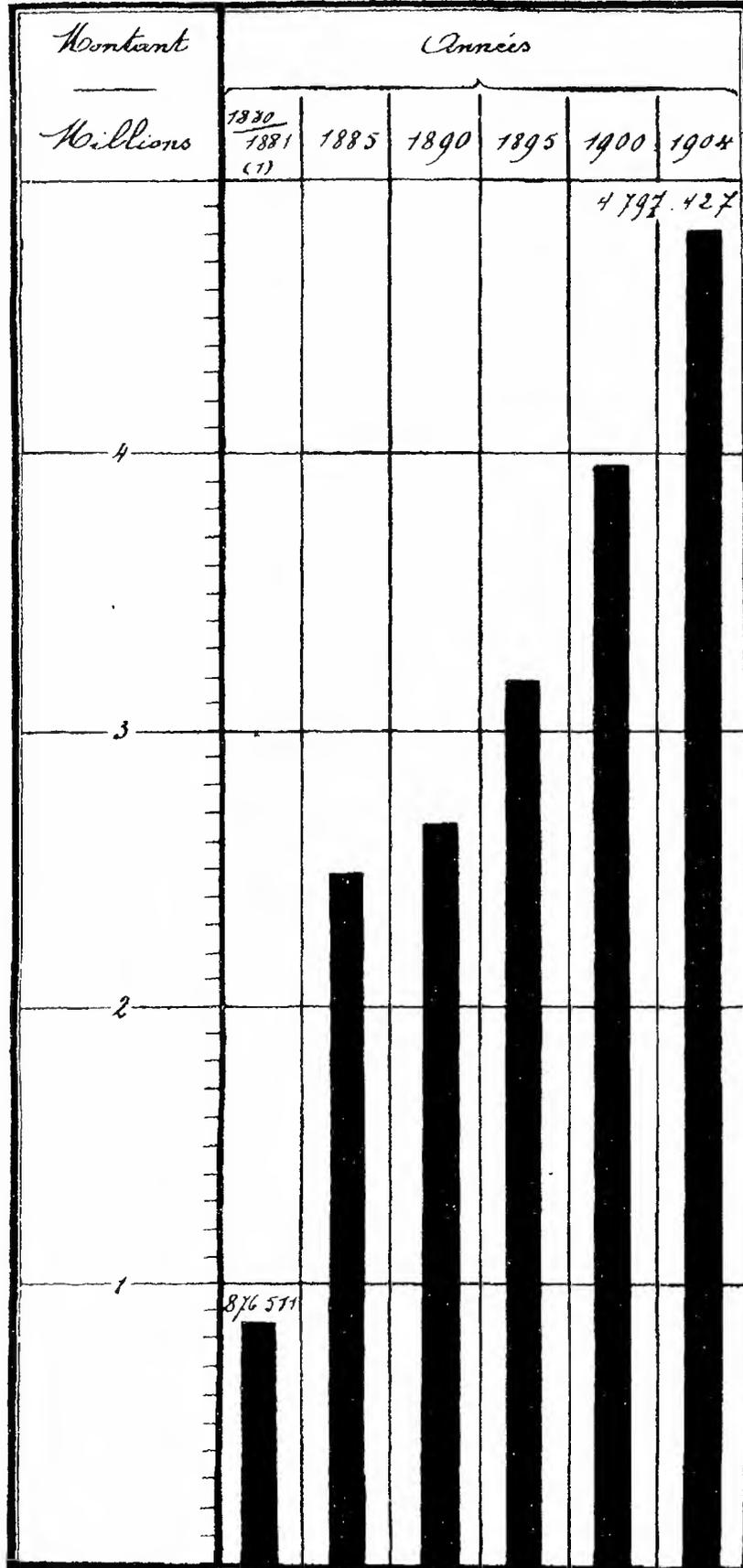


(1) Le service a été établi à partir du 1^{er} mai 1880.

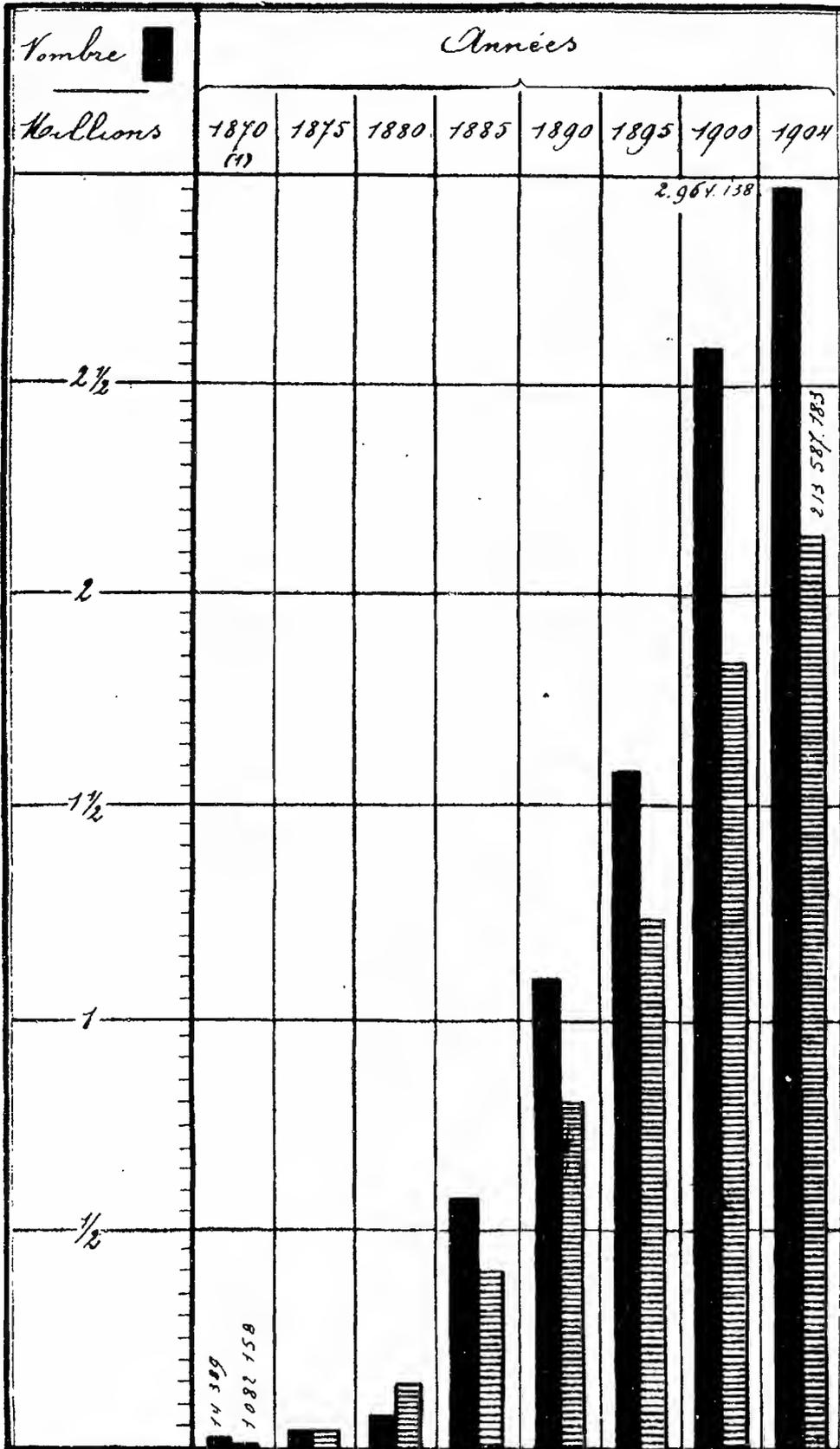
(2) Fr. 1,292,435.

INTERNATIONAUX

Valeurs originaires de l'étranger



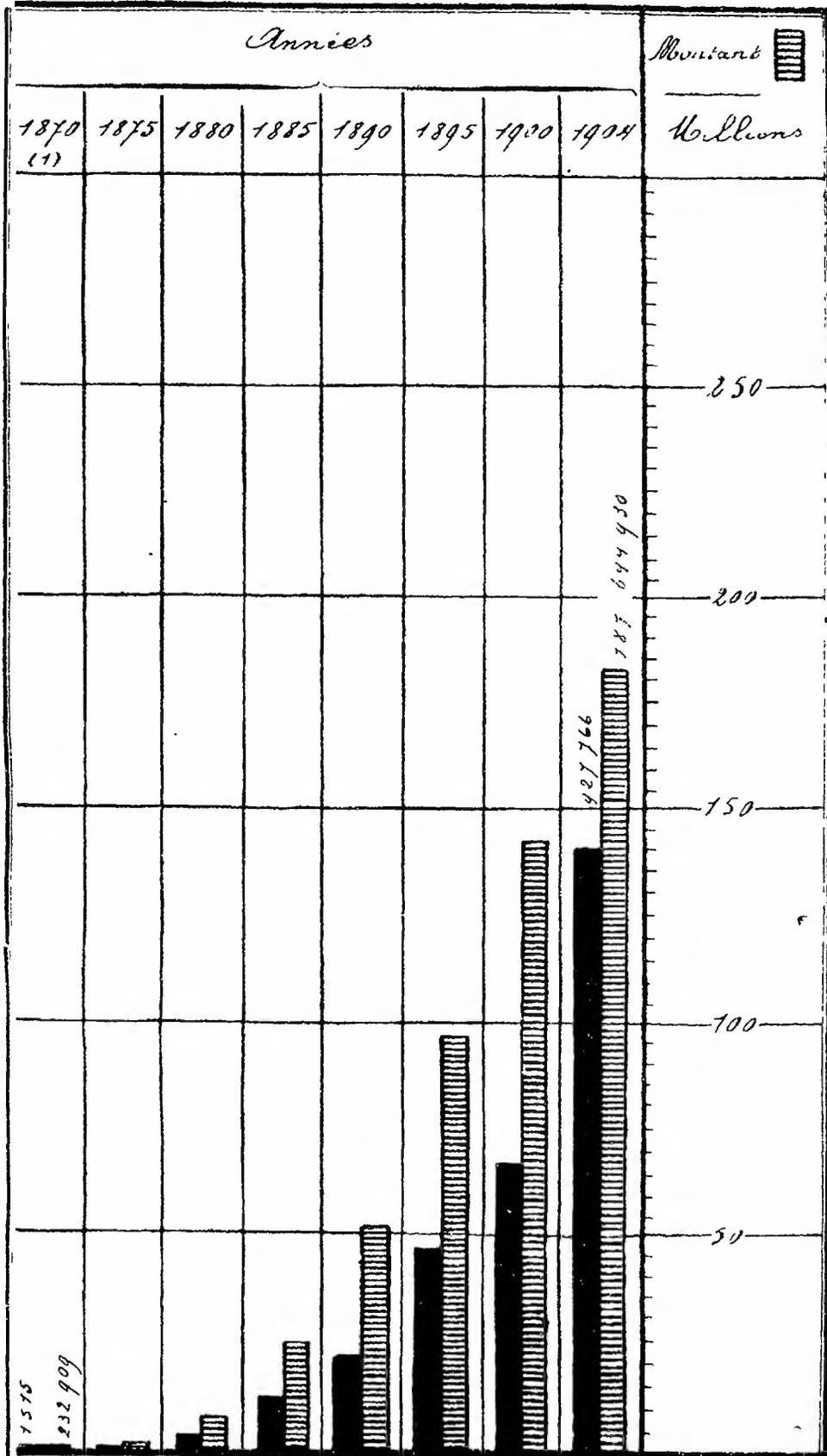
Vêtements



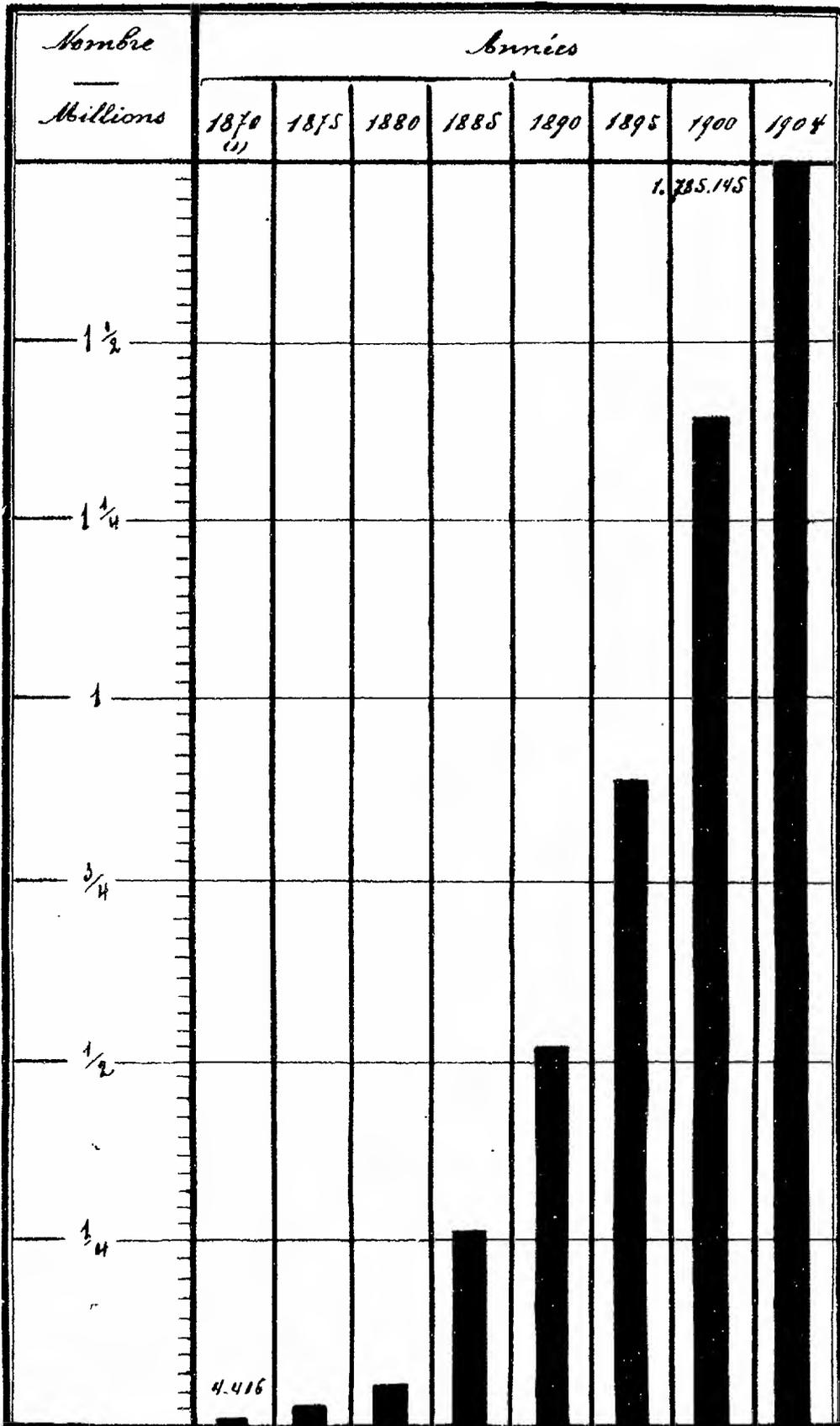
(1) Le service fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1870

DÉPARTEMENT

Reboutelements



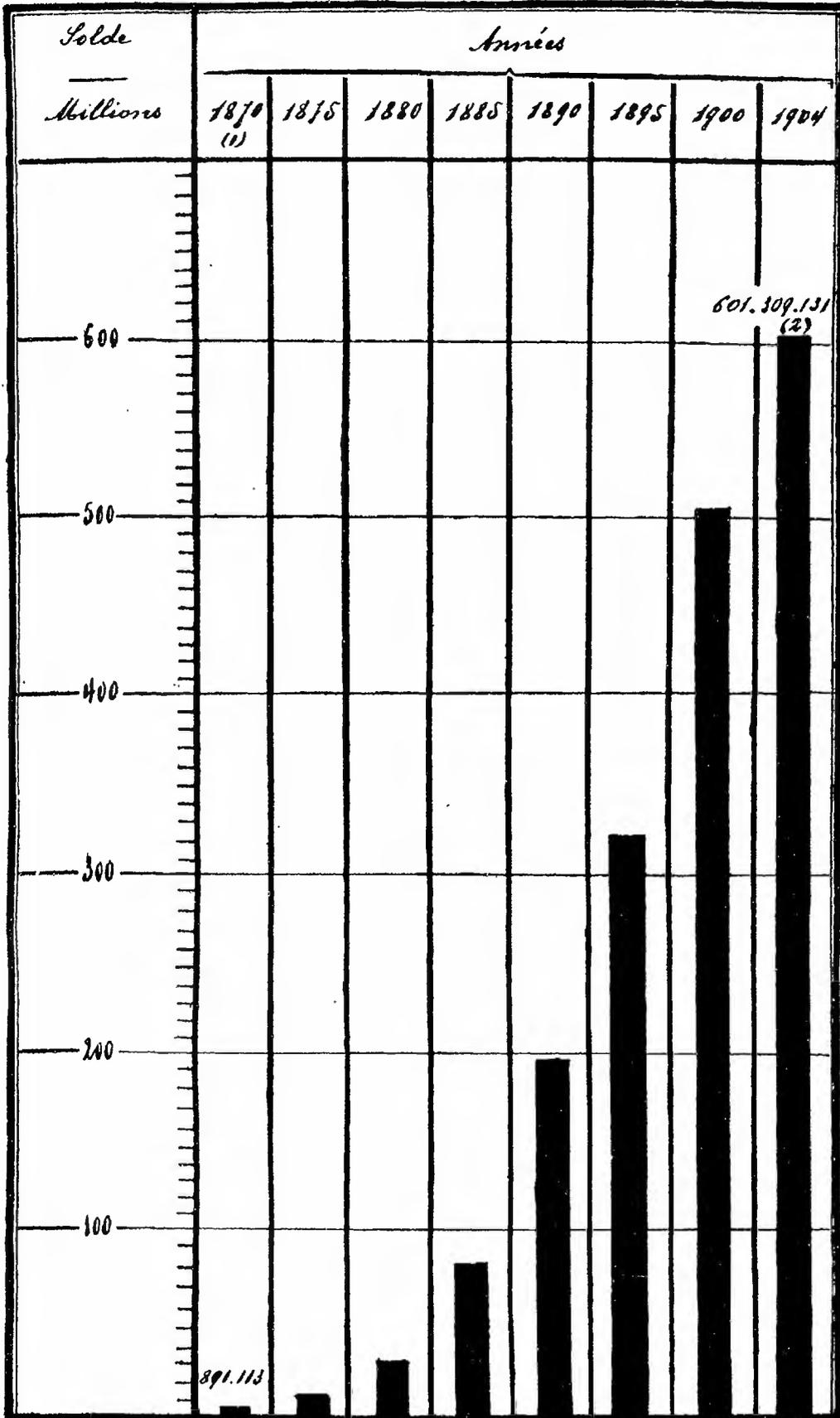
CAISSE D'ÉPARGNE



(1) Le service fonctionne depuis le 1^{er} janvier 1870.

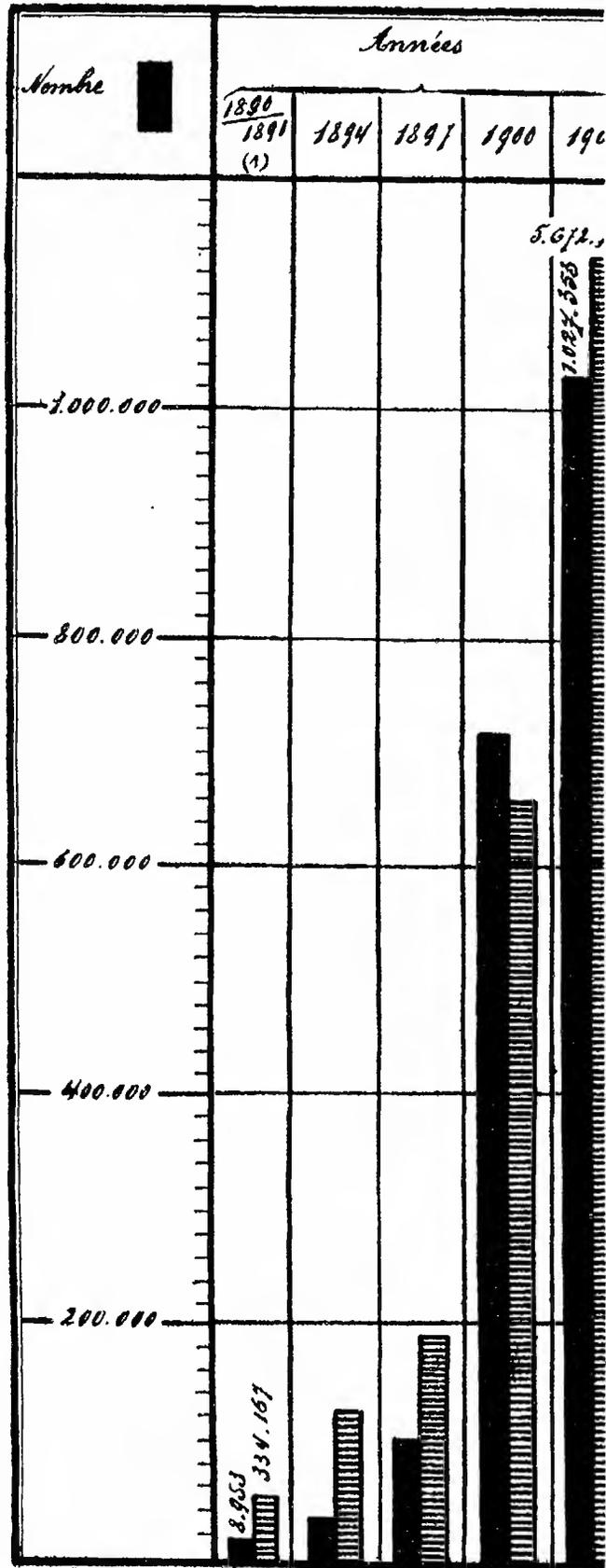
(2) 58.002 titulaires de livrets possédaient, en outre, au 31 décem.
En 1904, les carrels de reserve s'élevant ensemble à fr. 239.881.000

LIVRETS



CAISSE DE

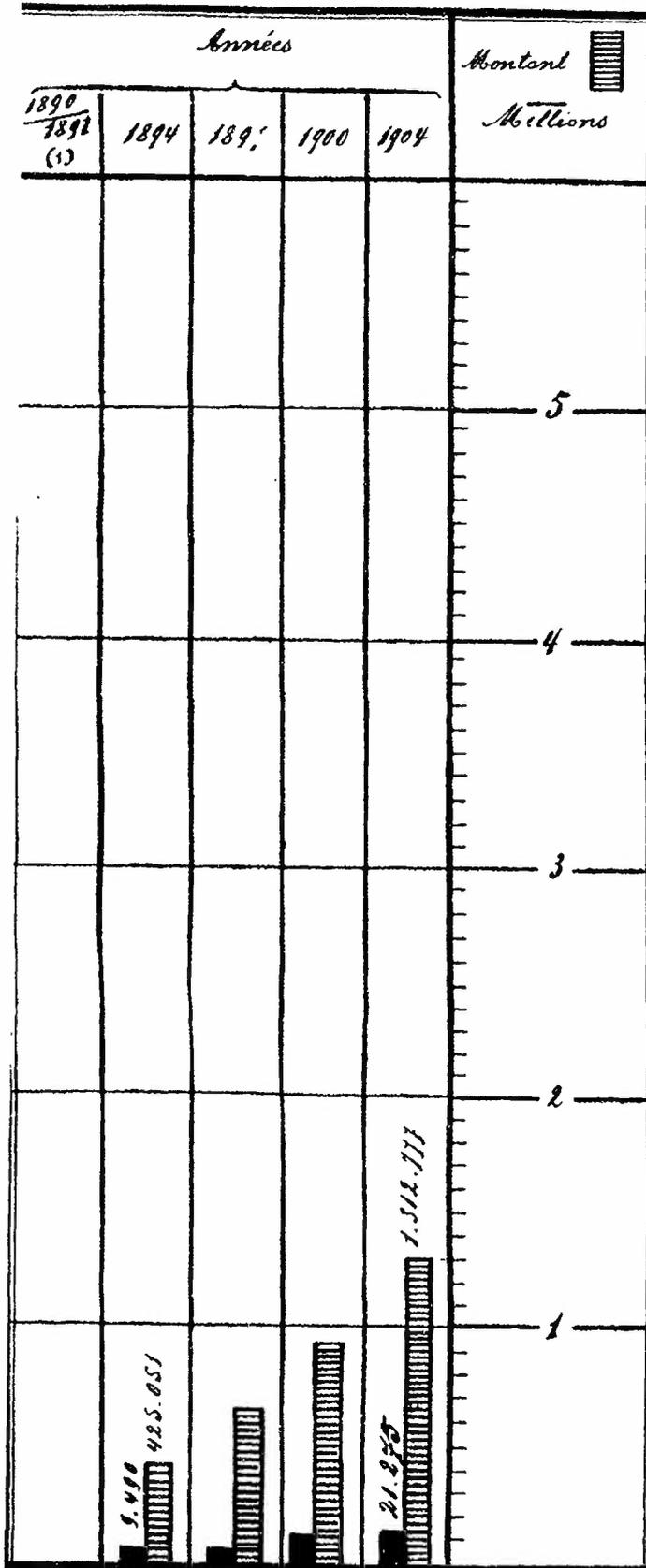
Versements



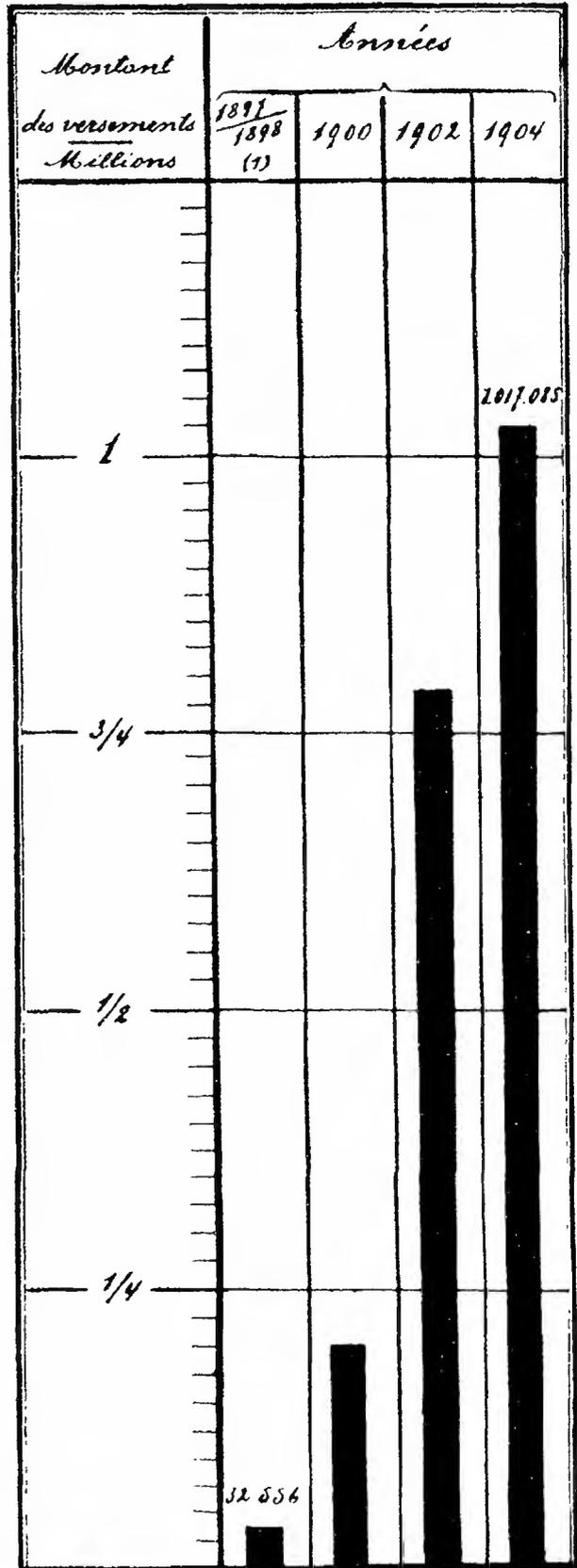
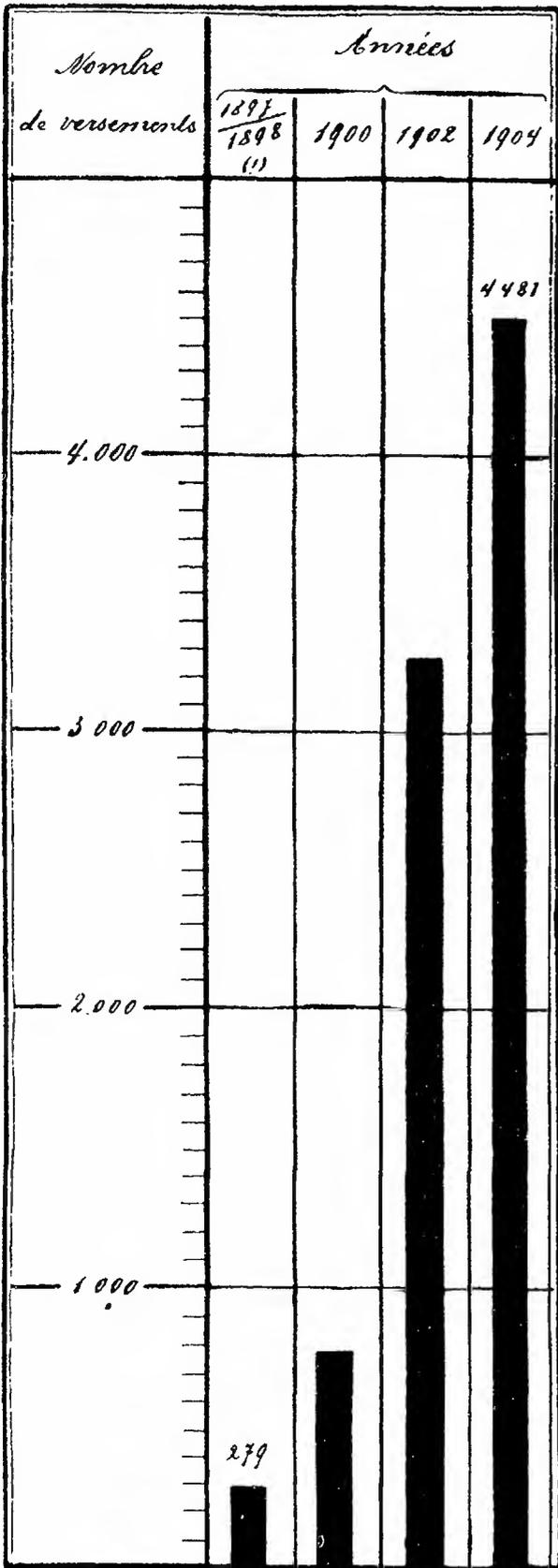
(1) le service fonctionne depuis le 15 novembre 1891

RETRAITE.

← Paiements



CAISSE D'ASSURANCES SUR LA VIE



(1) Le service fonctionna depuis le 1^{er} février 1897.

(1)

PARTIE C.



TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

5)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux.

§ 1. RELATIONS INTERNATIONALES

De nouveaux câbles ont été posés :

1^o Entre Antjol (Batavia, île de Java), Tandjoeng Pandan (île de Billiton) et Pontianac (Bornéo néerlandais); entre Tandjoeng Pandan et Pangkalpinang (île de Banka) et entre Muntok (île de Banka) et Palembang (île de Sumatra);

2^o Entre les îles Açores et New-York, seconde section du second câble reliant directement l'Allemagne à l'Amérique du Nord.

*
* *

Les relations télégraphiques ont été ouvertes avec l'Abyssinie.

*
* *

Des réductions de taxes ont été consenties pour l'échange des correspondances avec l'Annam, le Cambodge, la Cochinchine, le Laos, le Tonkin, le Siam et avec les bureaux des possessions anglaises et françaises de la côte occidentale de l'Afrique.

D'autre part, le tarif pour toute la Russie d'Asie a été fixé uniformément à un franc par mot.

*
* *

Les colonies du Transvaal et du Fleuve Orange ont adhéré à l'Union télégraphique internationale.

§ 2. TÉLÉGRAPHIE SANS FIL.

Le 15 mars 1904, les postes de télégraphie sans fil, établis à Nieupoort et à bord des paquebots de l'État de la ligne de navigation Ostende-Douvres, ont été ouverts à la correspondance du public.

Depuis cette date jusqu'au 31 décembre suivant, 1,621 télégrammes privés ont été échangés entre les postes dont il s'agit.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1. — TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1904 et en 1905, 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.	1904. . .	5,554,438	2,902,184	465,652	6,722,284
	1905. . .	5,291,748	2,856,970	455,617	6,564,535
Différence pour 1904. . .		+ 62,690	+ 63,214	+ 50,015	+ 157,919
		ou + 1.90 %	ou + 2.50 %	ou + 6.89 %	ou + 2.40 %
Recette. . .	1904. . .	1,950,496 75	2,504,645 29	267,761 14	4,502,901 15
	1905. . .	1,895,171 50	2,269,912 94	252,979 02	4,418,063 46
Différence pour 1904. . .		+ 55,325 25	+ 54,750 35	+ 14,782 09	+ 84,837 69
		ou + 1.86 %	ou + 1.55 %	ou + 5.84 %	ou + 1.92 %

b. Service intérieur.

Les 5,554,438 télégrammes privés, échangés en 1904 entre bureaux belges, comprennent entre autres :

34,601 dépêches urgentes ou	1,031 sur 100,000;
18,851 dépêches-mandats ou	561 sur 100,000 ;
18,550 dépêches enregistrées ou	555 sur 100,000;
292 dépêches collationnées ou	9 sur 100,000;
279 dépêches avec accusé de réception ou	8 sur 100,000.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe (1), s'élève :

pour 1904, à	2,071,518;
— 1905, à	<u>1,950,949,</u>

soit, pour 1904, une augmentation de 120,569 correspondances ou de 6.18 p. c.

L'accroissement notable du mouvement interne de 1904 est dû notamment à l'essor que les affaires commerciales et industrielles ont pris au cours de cette année.

c. Service international

au départ et à l'arrivée.

Par rapport à 1903, le nombre des correspondances échangées, en 1904, entre la Belgique et les pays de l'étranger, a augmenté de 2.50 p. c. Ce résultat, qui est satisfaisant, est dû à la même cause que celle à laquelle est attribuée l'augmentation accusée par le service intérieur : appréciable extension des affaires commerciales et industrielles.

Le nombre des télégrammes urgents (2), compris dans celui des correspondances précitées et qui, en 1903, a été de 62,794, s'est réduit, en 1904, à 62,132, soit une diminution de 662 télégrammes ou de 1.05 p. c.

en transit.

En 1904, le nombre des télégrammes privés en transit a été supérieur de 6.89 p. c. à celui de 1903.

Cet accroissement porte sur le transit anglo-allemand.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Le nombre des télégrammes de service de l'Etat, émis sans application de taxe, s'est élevé, en 1904, à 8,744,540 dont 221,580 pour les besoins du service des télégraphes.

Les agents de l'Etat ont, en outre, transmis et reçu, pour le service des chemins de fer concédés, 118,760 télégrammes qui n'ont pas non plus donné lieu à perception de taxe.

Le nombre *total* des télégrammes de service traités par le personnel de l'Etat, en 1904, s'élève donc à 8,744,540 + 118,760 ou 8,863,300.

Ces chiffres font voir que, à elles seules, les correspondances de l'Etat

(1) Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

(2) Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

constituent à peu près le mouvement *complet* de la télégraphie de service.

Le nombre de ces correspondances	8,744,340
comparé au nombre similaire de l'année précédente	7,433,510
	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
accuse une augmentation de	1,308,830

correspondances ou de 17.60 p. c.

Cette augmentation, tout à fait extraordinaire, porte particulièrement sur les télégrammes qui ont été émis en vue d'assurer la marche des trains, télégrammes dont le mouvement s'est forcément accru par suite des conditions essentiellement difficiles dans lesquelles ont circulé les trains aux environs des gares où l'administration des chemins de fer de l'Etat a entrepris de grands travaux, notamment à Bruxelles, Louvain et Liège.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. — BUREAUX.

	EN 1904.	EN 1903.	DIFFÉRENCE en 1904.
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
1° Bureaux de l'État établis :			
a. Dans des stations de l'État.	789	780	+ 9
b. — — de compagnies de chemins de fer.	39	41	— 2
c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes. . .	365	345	+ 20
d. Dans des postes éclusiers.	8	8	—
e. — bureaux militaires	8	8	—
Ensemble. . .	1,209	1,182	+ 27
2° Bureaux de compagnies de chemins de fer.	54	50	+ 4
Totaux de A. . .	1,260	1,232	+ 28
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'État.	86	88	— 2
b. — — de compagnies de chemins de fer	8	7	+ 1
c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes. . .	21	19	+ 2
d. — postes éclusiers.	59	59	—
e. — bureaux militaires.	2	2	—
f. — bureaux de police	2	2	—
Ensemble. . . .	178	177	+ 1
Totaux de A et B. . .	1,438	1,409	+ 29
C. Bureaux de dépôt			
a) disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes	34	31	+ 3
b) non pourvus d'appareils de transmission.	634	634	—
Ensemble. . .	668	665	+ 3
Totaux de A, B et C. . .	2,403	2,071	+ 32
D Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement	95	91	+ 4
Totaux généraux.	2,498	2,462	+ 36

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1904.
		1904.	1903.	
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres
Longueur des lignes.	aériennes.	6,507	6,495	+ 42
	souterraines	8	40	— 2
	sous-fluviales.	6	5	+ 4
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (1).		98	98	—
Totaux.		6,619	6,608	+ 44
Développement total des fils conducteurs	aériens.	35,740	34,888	+ 852
	souterrains.	383	407	— 24
	sous-fluviaux.	33	36	— 3
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (1).		517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques (voir détail chapitre II : Téléphones)		408,003	99,619	+ 8,384
Totaux.		444,676	435,467	+ 9,209

Ces chiffres ne comprennent ni 387 kilomètres de lignes (portant 2.165 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 654 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 1904, le réseau complet de la Belgique comprenait 447.603 kilomètres de fils conducteurs, en tenant compte des 128 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques qui n'appartiennent pas à l'administration des télégraphes (voir page $\frac{C}{22}$).

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⁾	1,417
		b. — Hughes	75
		c. — — installés en duplex	20
		d. — — — duplex	4
		e. Parleurs-récepteurs.	703
Total.			2,219

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1904, 7 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1904, de 11,673 agents, répartis comme il suit :

	En 1904.		En 1903.		Différence pour 1904.	
	SEXE		SEXE		SEXE	
	masculin.	féminin.	masculin.	féminin.	masculin.	féminin.
1 ^o Fonctionnaires et employés, y compris les commis-auxiliaires, les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs.	4,576	347	4,573	335	+	32
2 ^o Personnel subalterne ⁽²⁾ ; gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires, ouvrières et porteurs	4,666	69	4,390	68	+	276
Totaux	6,242	416	5,963	403	+	279
	6,658		6,366		+ 292	
3 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	4,814	204	4,702	203	+	111
TOTAUX GÉNÉRAUX . . .	11,053	620	10,665	606	+	388
	11,673		11,271		+ 402	

(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 1904, les chiffres suivants :

a) Pour le télégraphe :			
1°	Service intérieur	fr. 1,930,496 75	
2°	} Service international.	{ au départ	} 4,502,901 15
		{ et à	
		{ l'arrivée	
	{ en transit .	267,761 11	
		2,572,404 40	
3°	Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales	441,233 54	
4°	Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue.	58,974 60	} 505,991 88
5°	Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques, et produits extraordinaires	5,785 94	
	Total. . . fr.	5,008,893 03	
b)	Pour le téléphone	6,194,112 90 ⁽¹⁾	
	Total général. . . fr.	11,203,005 93	

(¹) Produit de la téléphonie locale, interurbaine et internationale (somme encaissée en 1904.)

§ 2. — DÉPENSES.

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires de l'année 1904, soldées par l'administration des télégraphes, s'élèvent à fr. 7,618,063.67. 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 1904.*

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.	4,836,939 32 (1)
42	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	1,576,027 00 (1)
43	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses (y compris une charge temporaire de 22,000 francs)	870,500 00 (1)
44	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	7,500 00 (1)
45	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne	2,500 00
46	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges.	25,000 00 (1)
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.	299,597 35 } (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.		7,618,063 67 (1)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses précitées de. fr. 3,584,942 26 (1)

(1) Chiffre approximatif.

(2) Cette somme de fr. 299,597-35 représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 31, 32 et 33, dépenses s'élevant respectivement à :

Fr.	189,224 22
" "	196,547 67
" "	<u>510,000 00</u>
Total. . . . fr.	665,771 89.

Il faut, de plus, tenir compte des dépenses qui ont été supportées par d'autres services du département des chemins de fer, postes et télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du département fr.	125,078 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État: dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr.	60,799 »
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État fr.	20,610 »
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr.	424,348 »
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées fr.	172,948 »
Même coopération pour les télégrammes de service (1). fr.	858,824 »
	fr. 1,517,529 »
Total des prestations. . . . fr.	1,642,607 »

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 1904, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 118,760 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service des postes, de la marine et du télégraphe lui-même.

B. *Dépenses de premier établissement.*— A la date du 31 décembre 1904, 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. 49,522,409 65

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 1904, à fr. 40,651,522 98

A déduire de cette somme, le montant des crédits alloués pour des travaux d'extension non exécutés au 31 décembre 1904, soit fr. 6,160,218 75

Reste. . . . fr. 34,491,304 23

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.

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. 5,600,523 18

Total. . . fr. 49,522,409 65

Les frais de premier établissement et d'extension se répartissent comme il suit :

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1903 (1)	en 1904 (1)	au 31 décembre 1904 (1)
1° Service télégraphique.			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	4,592,675 85	81,664 60	4,674,337 45
Appareils de transmission, piles et accessoires	8,564,845 67	389,645 76	8,954,491 43
Locaux			
Mobilier			
Totaux du 1° . . fr.	13,157,521 52	471,307 36	13,628,828 88
2° Service téléphonique local.			
Lignes	16,510,352 89	2,687,436 74	19,197,789 63
Appareils	6,879,429 92	484,485 42	7,363,615 04
Locaux	3,536,695 08	207,451 32	3,744,146 40
Mobilier	143,055 60	9,820 02	152,875 62
Totaux du 2°. . fr.	27,069,533 49	3,388,893 20	30,458,426 69
3° Service téléphonique à grande distance.			
Lignes	3,574,247 74	99,344 72	3,673,592 46
Appareils.	333,426 58	7,148 77	340,245 35
Totaux du 3°. . fr.	3,907,374 32	106,493 49	4,043,837 84
Totaux des 2 et 3°. . fr.	30,976,907 81	3,495,356 69	34,472,264 50
Totaux des 1°, 2° et 3°. . fr.	44,134,429 33	3,966,664 05	48,404,093 38
4° Services télégraphiques et téléphoniques.			
Approvisionnements en magasin . . .	1,402,639 64	48,676 63	1,421,316 27
Totaux généraux. . fr.	45,537,068 97	3,985,340,68	49,522,409 65

(1). Chiffres définitifs.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE.

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1904, l'Etat a créé onze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes : Enghien, Groenendael et Overysse (groupe de Bruxelles); Beaumont (groupe de Charleroy); Seloignes (groupe de Chimay); Thielt (groupe de Gand); Looz (groupe de Landen); Dixmude (groupe du Littoral); Mesnil-Saint-Blaise et Rochefort (groupe de Namur); Stavelot (groupe de Verviers).

Le nombre des réseaux est ainsi porté à 144.

Transformation des installations des réseaux. — A raison d'un accroissement anormal du nombre des abonnés, l'administration s'est trouvée dans l'obligation d'entreprendre, dès 1904, une importante extension du réseau téléphonique de Bruxelles (construction de nouvelles canalisations souterraines et établissement de poteaux de dispersion).

Elle a poursuivi l'exécution des travaux préalables au transfèrement du bureau central de Liège 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.

Elle a achevé la transformation du réseau téléphonique de Gand et a transféré le bureau central de ce réseau dans le nouvel hôtel des téléphones.

Tarifs. — Tous les abonnés du réseau gantois ayant été pourvus indistinctement de raccordements bifilaires, l'administration a supprimé la surtaxe afférente à l'usage d'un second fil de raccordement dans ledit réseau.

Bureaux publics. — Des bureaux publics téléphoniques ont été ouverts à Braine-le-Comte (Station), Dinant (Station), Gembloux (Station), Groenendael (Station), Houffalize (Poste), Huy (Nord), Liège (Longdoz), Molenbeek-Saint-Jean (rue de la Princesse), Mons (Centre) et Turnhout (Station), ce qui porte à 120 le nombre de ces bureaux.

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu, dans le courant de l'année 1904, aux localités ci-après : Beaumont, Braine-l'Alleud, Enghien, Fexhe-le-Haut-Clocher, Groenendael, Looz, Rochefort, Stavelot et Thielt.

Les bureaux de poste d'Enghien, de Houdeng, d'Ixelles (chaussée d'Ixelles) et de Verviers (Centre) 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 d'Enghien, Groenendael, Overysse, Beaumont, Seloignes, Thielt, Looz, Dixmude, Mesnil-Saint-Blaise, Rochefort et Stavelot ont été mis en relation avec tous les groupes belges.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

I. — *Service anglo-belge.*

Extensions. — Réseau propre de Bruxelles avec Bradford, Hull, Leeds, Liverpool, Manchester et Wakefield.

Les réseaux auxiliaires d'Enghien, Groenendael, Overysse et Stavelot ont, par assimilation aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, été mis en relation avec le réseau du comté de Londres (petit réseau).

II. — *Service franco-belge.*

Extensions. — 1^o Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Mons et réseaux de Louvain et de Malines avec Gognies-Chaussée, Lons-le-Saunier, Loos et Saint-Saulvé.

2^o Groupes d'Anvers, Bruxelles, Courtrai et Tournai avec Barentin, Beauvais, Bernay, Bolbec, Bouille (La), Charleval, Clères, Darnétal, Dieppedalle-Croisset, Doullens, Duclair, Evreux, Fécamp, Grand-Couronne, Honfleur, Louviers, Malaunay, Montreuil, Monville, Neufchâtel, Oissel, Pont-Audemer, Saint-Saëns, Trouville, Vieux-Berquin et Yvetot;

3^o Groupes d'Anvers, Bruxelles et Tournai avec Laon, Mézières-Charleville et Vervins;

4^o Réseaux auxiliaires des groupes d'Anvers et de Bruxelles et groupe de Tournai avec Anor, Capelle (La), Etroeungt, Glageon, Hirson, Sains, Trélon-Ohain et Wignehies;

5^o Réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers avec Givet et Longwy;

6^o Groupe d'Arlon avec Essey-les-Nancy et Seichamps;

7^o Groupes de Charleroy, Gand, Landen, Liège, Namur, Termonde et Verviers (sauf le réseau de Vielsalm) avec Bailleul et Rouen;

8^o Groupe de Charleroy avec Cartignies, Dieppe, Elbeuf et Le Havre;

9^o Réseau propre de Charleroy avec Braux, Fumay, Marchiennes, Monthermé, Nouzon et Sedan;

10^o Groupe de Chimay avec Amiens, Aubenton, Bailleul, Calais, Cartignies, Coingt, Dunkerque, Flize, Gognies-Chaussée, Haubourdin, Loos, Novion-Porcien, Origny-en-Thiérache, Plomion, Phalempin, Quesnoy-sur-Deule, Renwez, Rimogne, Rocroi, Rouen, Rumigny, Saint-Omer, Signy-l'Abbaye, Signy-le-Petit, Vallée-aux-Bleds (La) et Wambrechies;

11^o Réseaux auxiliaires du groupe de Chimay avec Annoeullin, Armentières, Arras, Bassée (La), Béthune, Cambrai, Carvin, Comines, Douai, Hazebrouck, Madeleine (La) (cabine), Saint-Amand et Séclin;

12° Groupes de Courtrai, Gand, Landen, Liège, Littoral, Namur, Termonde, Tournai et Verviers avec Lons-le-Saunier et Loos;

13° Groupes de Courtrai et de Tournai avec Saint-Saulve;

14° Groupe de Gand avec Clichy-la-Garenne;

15° Réseau propre de Gand avec Dieppe;

16° Groupes de Landen, Termonde, Verviers et réseaux auxiliaires du groupe de Liège avec Fourmies;

17° Groupe de Liège avec Arcueil-Cachan, Argenteuil, Arpajon, Asnières, Aubervilliers, Beaumont, Bellevue, Bois-Colombes, Bondy, Bougival, Boulogne-sur-Seine, Bourget (Le), Brie-Comte-Robert, Brunoy, Bry-sur-Marne, Caen, Champigny-sur-Marne, Charenton-le-Pont, Chatou, Chelles, Choisy-le-Roi, Clamart, Clichy-la-Garenne, Colombes, Corbeil, Coulommiers, Courbevoie, Créteil, Croissy, Dijon, Eaubonne, Enghien, Etampes, Fontainebleau, Fontenay-sous-Bois, Gentilly, Gonesse, Issy-sur-Seine, Ivry-sur-Seine, Joinville-le-Pont, Juvisy, Lagny, Levallois-Perret, Lilas (Les), Livry, Lyon, Maisons-Alfort, Maisons-Laffitte, Malakoff, Mantes, Marly-le-Roi, Marseille, Meaux, Melun, Meulan, Montereau, Montfort-l'Amaury, Montgeron, Montmorency, Montreuil-sous-Bois, Montrouge, Mortcerf, Nanterre, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-sur-Seine, Nogent-sur-Marne, Orléans, Orsay, Palaiseau, Pantin, Perray (Le), Poissy, Pontoise, Pré-Saint-Gervais, Putaux, Raincy (Le), Rambouillet, Reims, Rueil, Saint-Cloud, Saint-Denis, Saint-Germain-en-Laye, Saint-Mandé, Saint-Maur-les-Fossés, Saint-Maurice, Saint-Michel-sur-Orge, Saint-Ouen, Sceaux, Sèvres, Suresnes, Vanves, Versailles, Vésinet (Le), Villejuif, Villeneuve-Saint-Georges, Vincennes et Vitry-sur-Seine;

18° Réseau propre de Liège avec Abbeville, Airaines, Aire-sur-la-Lys, Albert, Aniche, Anor, Avesnes, Bapaume, Barentin, Bavay, Beauvais, Bergues, Berlaimont, Bernay, Bolbec, Bouille (La), Boulogne-sur-Mer, Bourbourg, Caix, Capelle (La), Carnières, Cateau (Le), Caudry, Charleval, Chaulnes, Chenières, Clères, Compiègne, Conty, Corbehem, Corbie, Coudekerque-Branche, Cousolre, Croix, Cutry, Darnétal, Denain, Dieppe, Dieppedalle-Croisset, Duclair, Dury, Elbeuf, Estaires, Etroeungt, Evreux, Fécamp, Fresnes, Fumay, Glageon, Gognies-Chaussée, Grand-Couronne, Gravelines, Hallencourt, Hangest-en-Santerre, Haumont, Hâvre (Le), Hem, Henin-Liétard, Herserange, Hirson, Honfleur, Hornoy, Hussigny, Jeumont, Lannoy, Laon, Lens, Lexy, Lillers, Longwyon, Louviers, Malaunay, Malo-les-Bains (cabine), Marchiennes, Marcoing, Masnières, Merville, Mont-Saint-Martin, Monville, Moreuil, Nancy, Neufchâtel, Oissel, Onnaing, Orchies, Poix-de-Picardie, Pont-Audemer, Pont-sur-Sambre, Quesnoy (Le), Quiévrechain, Raismes, Rehon, Rosières-de-Picardie, Sains, Saint-Etienne, Saint-Hilaire-les-Cambrai, Saint-Pol, Saint-Quentin, Saint-Saëns, Sangatte, Saultain, Sinle-Noble, Solesmes, Somain, Thil, Tiercelet, Trélon-Ohain, Trouville, Vieux-Condé, Villers-Bretonneux, Villers-la-Montagne, Villerupt, Vitry-en-Artois, Walincourt, Watten, Wignehies, Wormhoudt et Yvetot.

19° Groupe du Littoral avec Vieux-Berquin;

20° Réseaux auxiliaires des groupes du Littoral et de Mons avec Bailleul;

21° Réseaux de Louvain et de Malines et réseau propre de Mons avec Doullens;

22° Groupe de Namur avec Gognies-Chaussée;

23° Groupe de Namur (à l'exclusion des réseaux auxiliaires de Ciney, de Havelange et de Profondeville) avec Revin;

24° Groupe de Tournai avec Avesnes.

- Le réseau français de Cassel a été mis en relation avec les réseaux belges dans les mêmes limites que la cabine de cette localité.

Les réseaux auxiliaires d'Enghien, Groenendael, Overyssche, Beaumont, Seloignes, Thielt, Looz, Dixmude, disposent des relations franco-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs. Les relations franco-belges du réseau de Gedinne sont attribuées aux réseaux auxiliaires de Mesnil-Saint-Blaise et de Rochefort et celles du réseau de Spa sont étendues au réseau auxiliaire de Stavelot.

III. — *Service germano-belge.*

Le service germano-belge qui n'était organisé que pendant la période de jour a été rendu accessible également pendant la nuit en ce qui concerne les bureaux d'une certaine importance.

Extensions. — 1° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Gand (sauf le réseau de Berchem), Landen (à l'exclusion du réseau de Jodoigne), Littoral, Mons (sauf les réseaux d'Ecaussinnes et de Feluy), Namur (à l'exception des réseaux de Beauraing, Gedinne et Havelange), Termonde, Tournai, Verviers (sauf le réseau de Vielsalm) et le réseau propre de Liège avec Leipzig;

2° Groupes d'Anvers et de Bruxelles avec Bingen (Rhin), Cassel, Erkelenz, Munster et Stadtkyll;

3° Groupe d'Anvers avec Carlsruhe (Bade), Gronau, Stuttgart et Wesseling;

4° Réseau propre d'Anvers avec Hildesheim, Inden, Kehl, Kreuzau, Mulhouse, Vettweiss, Volklingen et Wegberg;

5° Postes à fil double du réseau propre d'Anvers avec Bremerhaven, Chemnitz et Halberstadt;

6° Postes à fil simple du réseau propre d'Anvers avec Charlottenbourg, Ems, Euskirchen, Lubeck et Zulpich;

7° Postes à fil simple du réseau propre et réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers avec Altona, Berlin, Floersheim, Hambourg, Hochheim et Wiesbaden;

8° Réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers avec Kastel, Koenigswinter, Magdebourg et Mayence;

9° Postes à fil double du réseau propre et réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers avec Cannstatt, Degerloch, Fellbach, Feuerbach, Möhringen-sur-Fildern, Valkingen-sur-Fildern, Unterturkheim et Zuffenhausen;

10° Groupes de Bruxelles, Charleroy, Landen (sauf le réseau de Jodoigne),

Littoral, Termonde et Verviers (à l'exclusion du réseau de Vielsalm) avec Markranstädt ;

11° Groupe de Bruxelles et réseau propre de Gand avec Brème ;

12° Groupe de Bruxelles avec Bad-Nauheim, Giessen, Inden, Kehl, Kreuzau, Vettweiss et Wegberg ;

13° Réseau propre de Bruxelles avec Ludinghausen ;

14° Réseaux auxiliaires du groupe de Bruxelles avec Halberstadt et Wiesbaden ;

15° Groupe de Charleroy avec Metz ;

16° Réseaux propres de Charleroy, Courtrai, Landen, Liège, Mons, Namur, Tournai et groupes de Gand, du Littoral et de Termonde avec Munster ;

17° Réseau propre de Charleroy avec Ars, Hagondage, Hayange-Algringen ; Kehl, Maizières, Stadtkyll, Strasbourg et Thionville ;

18° Groupes de Gand (sauf le réseau de Berchem) et de Landen (à l'exclusion du réseau de Jodoigne) avec Andernach ;

19° Groupe de Landen (sauf le réseau de Jodoigne) et réseaux de Louvain et de Malines avec Aix-la-Chapelle, Barmen, Benrath, Bonn, Borbeck, Cologne, Dortmund, Duisbourg, Duren, Dusseldorf, Elberfeld, Eschweiler, Essen (Ruhr), Gerresheim, Homberg (Rhin), Horde, Kalk, Kastel, Langenberg (Rhin), Mayence, Metz, Mulheim (Rhin), Neuss, Neviges, Ratingen, Ruhrort, Steele, Stolberg et Trèves ;

20° Groupe de Landen (sauf le réseau de Jodoigne) avec Altona, Bergisch-Gladbach, Berlin, Coblenze, Crefeld, Dormagen, Dulken, Euskirchen, Francfort-sur-Mein, Hagen (Westphalie), Hambourg, Hanovre, Koenigswinter, Lobberich, Mannheim, Mulheim (Ruhr), Oberhausen, Offenbach, Porz, Siegburg, Suchteln, Uerdingen, Viersen, Wiesbaden et Zulpich ;

21° Groupe de Liège avec Erkelenz et Geilenkirchen ;

22° Réseau propre de Liège avec Altona, Andernach, Barmen, Bergisch-Gladbach, Bielefeld, Elberfeld, Hambourg, Inden, Kastel, Kreuzau, Langenberg (Rhin), Markranstädt, Mayence, Metz, Neviges, Opladen, Vettweiss, Wegberg, Werden, Wesel et Wiesbaden ;

23° Réseaux de Louvain et de Malines avec Kehl, Munster et Strasbourg ;

24° Groupe de Verviers avec Bergisch-Gladbach, Erkelenz, Inden, Kreuzau, Munster, Vettweiss, Wegberg et Wiesbaden ;

25° Réseau propre de Verviers avec Cannstatt, Degerloch, Fellbach, Feuerbach, Möhringen-s/Fildern, Stuttgart, Unterturkheim, Valkingen-s/Fildern et Zuffenhausen ;

26° Les réseaux allemands de Biebrich et de Heddernheim ont été autorisés à correspondre avec les réseaux belges respectivement dans les mêmes limites que Wiesbaden et Francfort-sur-Mein.

Les réseaux auxiliaires d'Enghien, Groenendael, Overysse, Beaumont et Dixmude disposent des relations germano-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs.

Les réseaux auxiliaires de Thielt et de Stavelot sont autorisés à correspondre avec les réseaux allemands respectivement dans les mêmes limites que les réseaux auxiliaires de Renaix et de Spa.

IV. — *Service néerlando-belge.*

Extensions. — 1° Les réseaux auxiliaires de Berchem (groupe de Gand), d'Ecaussinnes et de Feluy (groupe de Mons), de Beauraing, Gedinne et Have-lange (groupe de Namur), de Vielsalm (groupe de Verviers) disposent actuel-lement des mêmes relations néerlando-belges que les autres réseaux auxi-liaires de leurs groupes respectifs ;

2° Les relations néerlando-belges attribuées aux cabines néerlandaises de Bussum, de Leyde et de Lisse ont été étendues respectivement aux réseaux de ces localités ;

3° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Liège, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Tournai, Verviers et réseaux de Louvain et de Malines avec Boxtel (cabine), Heerlen (cabine), Sittard (cabine) et Waalwijk (cabine) ;

4° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Lit-toral, Mons, Namur, Termonde, Tournai et réseaux de Louvain et de Malines avec Doorn (cabine), Edam, Katwijk, Leerdam (cabine), Lisse (cabine), Lobith (cabine), Maarssen (cabine), Naaldwijk (cabine), Noordwijkbinnen (cabine), Steenwijk (cabine), Wassenaar (cabine), Wateringen (cabine), Wijk-bij-Duurstede et Woerden (cabine) ;

5° Groupes d'Anvers, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Littoral, Mons, Namur et Termonde avec Monster (cabine), Oudenbosch (cabine) et Zeven-bergen (cabine) ;

6° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Landen, Liège, Namur, Ver-viers et réseaux de Courtrai, Gand, Bruges, Ostende, Louvain, Malines, Mons, Termonde, Alost et Tournai avec Kerkrade (cabine) ;

7° Groupes de Bruxelles, Mons, Namur, Tournai et réseaux de Louvain et de Malines avec Sliedrecht ;

8° Réseau propre de Tournai avec Oudenbosch (cabine) ;

9° Réseaux auxiliaires des groupes de Mons et de Namur avec Bergen-op-Zoom (cabine), Flessingue et Goes (cabine) ;

Les réseaux auxiliaires d'Enghien, Groenendael, Overyssche, Beaumont, Thielt, Looz, Dixmude, Mesnil-St-Blaise, Rochefort et Stavelot disposent des relations néerlando-belges qui sont attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs.

V. — *Service avec le Grand-Duché de Luxembourg.*

Le service est actuellement ouvert entre tous les réseaux belges et tous les postes du Grand-Duché pourvus de microphones.

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1904	31 décembre 1903	DIFFÉRENCES pour 1904.
Bureaux centraux annexes à des bureaux télégraphiques . . .	149	108	+ 41
— — — — — postaux	43	43	,
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux au centre des villes	12	12	,
Totaux.	144	133	+ 11

Ces 144 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (Voir ci-dessous la liste de ces exploitations.)

Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques et les abonnés des réseaux locaux.

GROUPES OU RESEAUX.	Nombre de bureaux téléphoniques chargés de ce service le 31 décembre 1904	MOUVEMENT.		
		Année 1904.	Année 1903	Différences pour 1904
<i>Bruxelles</i> , Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Étienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Groenendael, Hal, Nivelles, Overysse, Vilvorde, Virginal, Wavre	11	257,555	235,097	+ 21,558
<i>Anvers</i> , Boom, Cappellen, Lierre, Moll, Turnhout	6	406,775	474,404	+ 22,371
<i>Arlon</i> , Bastogne, Bertrix, Etalle, Florenville, Lavaux, Libramont, Messancy Neufchâteau, Saint-Hubert, Tintigny, Virton	10	18,202	14,617	+ 3,618
<i>Charleroi</i> , Acoz, Beaumont, Binche, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Gosselies, La Buisserie, La Louvière, Namines, Philippeville, Sivey, Tamines, Thuillies, Thuin, Walcourt.	17	181,270	177,579	+ 6,691
<i>Chênay</i> , Couvin, Mariembourg, Momignies, Seignes	1	12,731	11,958	+ 773
<i>Courtrai</i> , Iseghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Ypres	5	55,515	51,045	+ 4,500
<i>Gand</i> , Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Deynze, Eecloo, Renaix, Selzaete, Thiel	9	119,672	113,701	+ 5,971
<i>Landen</i> , Diest, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Looz, Orp, Saint-Troud, Luttemont, Waremmé	9	12,487	53,388	+ 9,099
<i>Liège</i> , Amay, Andenne, Engis, Esneux, Fexhe, Huy, Modave, Ouffet, Sprimont, Trooz, Visé.	9	125,081	119,074	+ 5,100
Groupe du <i>Littoral</i> (Bruges, Ostende, Blankenberghe, Dixmude, Furnes, Ghistelies, Heyst, Middelkerke, Nieuport, Thourout)	10	95,302	87,573	+ 7,929
<i>Louvain</i>	1	19,070	20,116	— 1,057
<i>Malines</i>	1	7,070	6,251	+ 819
<i>Mons</i> , Dour, Ecaussinnes, Feluy, Givry, La Bouvene, Quévy, Quévrain, Roisin, Saint-Ghislain, Soignes	7	60,284	61,128	— 842
<i>Namur</i> , Beauraing, Ciney, Dinant, Gedinne, Havelange, Mesnil-Saint-Blaise, Profondeville, Rochefort, Yvoir	7	53,117	49,875	+ 5,242
<i>Termonde</i> , Alost, Lokeren, Saint-Nicolas.	1	30,722	27,690	+ 5,023
<i>Tournai</i> , Antoing, Ath, Brugelette, Celles, Leuze, Pecq, Péruwelz, Quevaucamp, Taintegnies, Templeuve.	5	61,776	62,900	— 1,184
<i>Verriers</i> , Spa, Stavelot, Vielsalm.	5	72,294	64,335	+ 7,959
TOTAUX.	121	1,691,623	1,592,426	+ 99,197

Développement des fils téléphoniques de l'État.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1904.
		1904.	1905.	
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Fils des réseaux téléphoniques et fils des circuits auxiliaires reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.	Fils aériens	60,622	55,158	+ 5,484
	— sous-sous-marins	226	68	+ 158
	— souterrains	29,104	28,551	+ 755
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.		109	109	—
TOTAL pour la téléphonie locale.		90,061	85,086	+ 6,395
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.		9,778	8,154	+ 1,624
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.)		6,510	6,505	+ 7
Fils des circuits servant exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges).		5,988	5,939 (1)	+ 47
TOTAL pour la téléphonie interurbaine et internationale.		20,074	18,396	+ 1,678
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		4,287	3,969	+ 318
TOTALS GÉNÉRAUX.		114,422	106,031	+ 8,591

(1) Y compris 178 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 128 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 1904, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 25,649.

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 1904, on comptait 5 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 24 heures 5 minutes, réparties entre 75 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 24, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 36 minutes, réparties entre 10 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait 2 abonnés disposant de trois séances de 6 minutes et, dans les relations avec la Grande-Bretagne, un abonné utilisant une séance de 6 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1904, il existait 41 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 1904, 16 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

**N° 1. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales
— Comparaison des années 1904 et 1905.**

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 1904.	En 1905.	En 1904, différence proportionnelle 0/0.	En 1904.	En 1905.	En 1904, différence proportionnelle 0/0.	En 1904.	En 1905.	
d'Europe.	Allemagne.	715,242	701,848	+ 1.91	510,080 15	503,979 72	+ 1.21	0.7131	0.7181
	France	703,200	686,454	+ 2.75	498,769 96	484,211 63	+ 5.01	0.7073	0.7054
	Iles Britanniques. . . .	525,104	502,282	+ 4.54	550,886 18	533,248 95	+ 5.51	1.0491	1.0616
	Luxembourg (Grand-Duché de).	24,307	24,860	- 1.86	13,574 25	15,764 12	- 1.38	0.3564	0.3537
	Pays-Bas	371,683	358,258	+ 5.73	214,965 21	210,282 53	+ 2.25	0.5785	0.5869
	Autriche-Hongrie. . . .	53,600	54,007	- 0.74	51,063 94	52,078 68	- 3.61	0.9526	0.9809
	Espagne et Gibraltar . .	37,149	41,226	- 9.89	34,082 49	39,022 07	- 12.66	0.9174	0.9463
	États des Balkans. . . .	70,447	72,055	- 2.23	60,083 74	64,715 41	- 7.15	0.8529	0.8981
	États scandinaves	51,916	48,854	+ 6.51	45,256 83	42,661 73	+ 6.08	0.8717	0.8736
	Italie et île de Malte . .	53,630	53,010	+ 1.21	49,719 02	50,367 98	- 1.29	0.9267	0.9501
	Portugal	13,463	12,907	+ 5.60	11,563 69	10,971 74	+ 5.41	0.8389	0.8442
Russie	90,471	83,550	+ 6.00	80,084 76	77,022 32	+ 5.98	0.8832	0.9024	
Suisse.	47,732	48,436	- 1.45	36,429 52	36,353 53	+ 0.26	0.7629	0.7498	
de l'Afrique	18,011	15,013	+10.97	16,311 53	12,403 95	+ 51.30	0.9056	0.8262	
de l'Amérique	101,263	111,582	- 9.23	108,990 41	117,631 63	- 7.54	1.0763	1.0342	
de l'Asie.	19,318	17,964	+ 7.54	18,427 29	16,951 17	+ 8.84	0.9339	0.9423	
de l'Océanie.	3,308	2,706	+23.46	4,350 54	3,387 95	+ 28.41	1.2402	1.2117	
TOTAUX	2,902,184	2,836,970	+ 2.30	2,304,643 20	2,269,912 94	+ 1.53	0.7941	0.8001	

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 1904.	En 1905.	En 1904, différence proportionnelle 0/0.	En 1904.	En 1905.	En 1904, différence proportionnelle 0/0.	En 1904.	En 1905.
Angleterre et Allemagne (abou- tissants compris).	232,959	221,961	+13.96	188,116 03	169,678 02	+ 10.87	0.7457	0.7644
Pays-Bas et France (1)	207,144	208,617	- 0.71	76,153 26	79,623 12	- 4.33	0.3676	0.3817
Autres transits (2)	3,329	3,399	+ 9.72	3,489 82	3,677 88	- 5.11	0.6312	0.7299
TOTAUX	468,652	433,977	+ 6.89	267,761 11	252,979 02	+ 5.84	0.5750	0.5807

(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 1904 et 1903.

		1904.	1903		
Correspondances privées.		Relations intérieures.			
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 45'	78.25	76.92	
		16 à 30'	19.01	19.67	
		31 à 45'	2.48	2.90	
		46 à 60'	0.24	0.43	
		plus d'une heure	0.05	0.08	
Classement par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	84.58	84.53		
	— complexes	14.39	14.49		
	— urgents	1.03	0.98		
RELATIONS					
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Classement par rapport au nombre des mots : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes de :				
	4 à 40 mots	13.07	54.27	14.04	54.89
	11 à 15 —	56.24	25.87	57.35	25.44
	16 à 20 —	18.27	11.05	17.24	10.90
	21 à 30 —	9.59	6.30	8.31	6.29
	31 à 40 —	1.83	1.52	1.87	1.52
	44 à 50 —	0.61	0.47	0.47	0.50
Plus de 50 mots	0.39	0.52	0.72	0.46	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.80	0.44	1.88	0.46
	Nouvelles de bourse	4.54	7.13	3.89	7.04
	Transactions commerciales et industrielles	45.12	70.07	43.82	68.17
	Correspondances de journaux	0.62	0.86	0.55	0.79
	Affaires privées	47.92	21.45	49.86	23.54
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre des mots	15.63	11.75	15.57	11.82

Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1^o le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements ; 4^o le mouvement de la nationale (départ et arrivée).

GROUPES ET RÉSEAUX.	A BONNEMENTS							BUREAUX PUBLICS			
	ANNUELS.		triennal.	SEMESTRIELS.		TOTAUX		Différences en 1904.	au 31 décembre 1901.	au 31 décembre 1903.	Différences en 1904.
	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	Reliements par fil double.	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	des abonnements au 31 décembre 1901.	des abonnements au 31 décembre 1903.				
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Braine-le-Comte - Cortenberg - Court-Saint - Étienne-Enghien - Gembloux - Genappe - Groenendael-Hal - Nivelles - Overysche - Vilvorde-Virginai - Wavre	»	6,445	25	»	115	6,581	5,777	+ 804	25	19	+ 4
Anvers-Boom-Cappellen - Lierre-Moll-Turnhout	3,295	507	»	85	15	5,668	5,455	+ 255	15	12	+ 1
Arlon-Bastogne-Bertrix - Étalles-Florenville - Lavaux - Libramont - Messancy - Neufchâteau-Saint-Hubert-Tintigny-Virton.	»	4	252	»	2	258	252	+ 26	2	1	+ 1
Charleroy-Acoz-Beaumont-Binche-Fleurus-Florennes-Fontaine-l'Évêque-Gosselles-La-Buissière-La Louvière-Nalinnes-Philippeville-Sivry-Tamines-Thuillies-Thuin-Walcourt	»	1,208	12	»	5	1,225	1,113	+ 110	7	7	»
Chimay-Couvin-Mariembourg-Momignies-Seloignes	»	»	114	»	1	115	96	+ 19	1	1	»
Courtrai-Iseghem-Menin-Mouscron-Poperinghe-Roulers-Ypres	»	5	526	»	5	534	280	+ 74	6	6	»
Gand-Audenarde-Berchem-lez-Audenarde-Deynze-Eecloo-Renaix-Selzaete-Thielt	»	1,583	»	»	41	1,426	1,524	+ 102	9	9	»
Landen-Diest-Hannut-Hasselt-Joazeux-Looz-Orp-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	»	1	241	»	5	245	223	+ 22	7	7	»
Liège-Amay-Andenne-Engis-Esneux-Fexhe-Huy-Modave-Ouffet-Sprimont-Trooz-Visé.	2,115	406	»	53	19	2,575	2,374	+ 201	12	10	+ 2
Littoral(Bruges-Ostende-Blankenberghe-Dixmude-Furnes-Ghistelles-Heyst-Middelkerke-Nieuport-Thourout	»	16	725	»	108	849	746	+ 103	14	14	»
Louvain	»	9	142	»	6	157	153	+ 2	2	2	»
Malines	78	1	»	2	»	81	77	+ 4	1	1	»
Mon s-Dour-Écaussinnes-Feluy-Givry-La Bouverie-Quévy-Quévrain-Roisin-Saint-Ghislain-Soignies	»	770	»	»	12	782	739	+ 43	5	4	+ 1
Namur-Beauraing-Ciney-Dinant-Gedinne-Havelange-Mesnil-Saint-Blaise-Profondeville-Rochefort-Yvoir	»	50	695	»	17	742	651	+ 91	4	5	+ 1
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	»	5	132	»	1	138	134	+ 4	5	5	»
Tournai-Antoing-Ath-Brugelle-Celles-Leuze-Pecq-Péruwelz-Quevaucamps-Taintegnies-Templeuve	»	2	567	»	4	573	505	+ 70	6	6	»
Verviers-Spa-Stavelot-Vielsalm	1,016	79	»	26	7	1,128	1,052	+ 76	5	5	»
TOTAUX	6,504	10,660	5,251	116	355	20,875	18,889	+1,986	120	110	+10

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine interne au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

Communications locales taxées.			AVIS LOCAUX.			Communications interurbaines internes à taxe pleine.			Avis interurbains.			Communications internationales à taxe pleine.		
En 1904.	En 1903.	Différences en 1904.	En 1901.	En 1903.	Différences en 1904.	En 1904.	En 1903.	Différences en 1904.	En 1901.	En 1903.	Différences en 1901.	En 1901.	En 1903.	Différences en 1904.
51,264	27,627	+ 5,657	972	552	+ 420	220,485	190,817	+ 29,668	1,217	1,066	+ 151	97,987	90,428	+ 7,561
6,421	6,127	+ 294	212	202	+ 10	121,024	102,910	+ 18,114	407	205	+ 112	72,475	60,757	+ 11,758
546	173	+ 171	507	193	+ 114	6,887	5,020	+ 1,867	155	117	+ 58	2,099	1,840	+ 259
5,185	5,531	- 146	627	507	+ 120	53,853	48,021	+ 5,252	378	290	+ 88	8,983	8,556	+ 447
57	20	+ 8	47	35	+ 12	5,914	3,527	+ 387	47	46	+ 1	788	841	- 83
2,597	1,900	+ 497	827	507	+ 320	17,256	13,945	+ 3,295	537	255	+ 104	4,609	5,529	- 720
3,057	2,691	+ 366	198	164	+ 54	41,055	33,926	+ 5,127	510	305	+ 115	3,614	3,855	- 191
1,289	1,119	+ 170	572	572	»	14,592	11,705	+ 2,689	251	254	- 5	746	158	+ 588
4,550	4,271	+ 268	167	96	+ 71	53,497	47,385	+ 6,112	455	495	- 58	7,518	6,571	+ 1,147
3,067	2,566	+ 501	850	727	+ 105	46,992	36,571	+ 10,421	443	352	+ 111	4,259	3,662	+ 577
186	144	+ 42	2	5	- 5	8,441	7,025	+ 1,418	67	115	- 46	284	251	+ 50
80	60	+ 20	1	2	- 1	4,650	5,514	+ 1,116	23	16	+ 7	81	63	+ 16
1,312	1,279	+ 55	241	225	+ 16	20,908	17,450	+ 3,458	199	185	+ 16	2,550	2,323	+ 7
860	815	+ 45	183	156	+ 47	25,070	21,072	+ 3,998	186	151	+ 55	1,271	1,238	+ 53
650	574	+ 76	57	59	- 2	10,484	9,969	+ 515	259	108	+ 151	1,063	851	+ 212
2,215	2,154	+ 61	954	877	+ 77	20,546	17,798	+ 2,748	400	584	+ 16	5,860	5,820	+ 40
1,609	1,656	- 27	59	57	+ 2	16,461	15,628	+ 2,853	75	58	+ 17	7,552	6,694	+ 658
62,514	56,498	+ 6,016	6,256	4,898	+ 1,310	685,875	586,677	+ 99,196	5,509	4,514	+ 895	221,299	198,980	+ 22,319

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL.

Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1904 et 1905.

PAYS EN RELATION.	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS A TAXE PLEINE.			MONTANT DES PARTS BELGES.			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS.			PARTS TOTALES DE L'ETAT BELGE.		
	EN 1904.	EN 1905.	DIFFÉRENCE en 1904.	EN 1904.	EN 1905.	DIFFÉRENCE en 1904.	EN 1904	EN 1905.	DIFFÉRENCE en 1904.	EN 1904	EN 1905.	DIFFÉRENCE en 1904.
France	151,858	150,716	+ 1,140	215,621 50	215,506 75	+ 224 75	16,571 88	17,257 50	- 685 62	250,195 58	250,654 25	- 460 87
Allemagne . . .	45,282 (dont 5140 urgentes).	54,989 (dont 2099 urgentes).	+ 8,293 (dont 1,041 urgentes).	78,757 50	61,654 25	+17,123 25	»	»	»	78,757 50	61,654 25	+17,123 25
Angleterre . . .	9,477	2,868	+ 6,609	61,218 »	18,877 50	+42 540 50	755 50	»	+ 755 50	61,951 50	18,877 50	+45,074 »
Hollande	52,158	26,755	+ 5,585	57,882 50	49,847 15	+ 8,055 57	12 »	1,080 »	- 1,068 »	57,894 50	50,927 15	+ 6,967 57
Grand-duché de Luxembourg.	4,567	3,654	+ 915	5,781 22	4,765 97	+ 1,015 25	465 20	452 »	+ 51 20	6,244 42	5,197 97	+ 1,046 45
TOTAUX . .	221,299	198,980	+ 22,519	417,260 72	548 521 60	+68,759 12	17,780 58	18,769 50	- 988 92	455 041 50	567,291 10	+67,750 20

(28)

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1904 et 1905.*

N° III. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE.		NOM DES								
		Bruxelles.	Anvers.	Arlon.	Charleroy	Chimay.	Courtrai.	Gand.	Landen.	
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques.	En 1904	244 25	53 »	77 75	156 75	11 75	208 25	50 »	144 95
		» 1905	158 »	50 50	48 25	126 85	8 75	127 75	41 50	145 »
		Différences	+ 106 25	+ 2 50	+ 29 50	+ 29 90	+ 5 »	+ 80 50	+ 8 50	+ 1 95
	Abonnements.	En 1904	1,748,669 03	976,817 89	47,922 35	500,818 05	21,508 93	60,501 45	510,750 49	40,609 71
		» 1905	1,559,759 15	905,505 84	38,268 40	265,364 62	18,515 54	44,408 47	279,554 54	42,740 08
		Différences	+208,909 92	+75,512 05	+12,055 95	+35,453 41	+5,195 59	+15,982 98	+31,195 95	+6,869 63
	Conversations.	En 1904	8,055 »	1,635 50	92 25	859 »	9 50	620 75	788 25	355 »
		» 1905	7,130 25	1,554 25	44 75	886 50	7 25	497 50	698 »	295 25
		Différences	+ 904 75	+ 81 25	+ 47 50	- 47 50	+ 2 25	+ 123 25	+ 90 25	+ 41 75
	Cartes payantes.	En 1904	165 »	22 »	»	2 »	»	»	2 »	»
		» 1905	196 50	17 »	»	15 »	»	»	»	»
		Différences	- 31 50	+ 5 »	»	- 15 »	»	»	+ 2 »	»
SERVICE INTERURBAIN.	Avis téléphoniques.	En 1904	450 70	142 45	58 50	132 50	16 45	124 05	178 50	80 85
		» 1905	575 10	105 25	42 20	101 75	16 10	90 55	158 75	81 90
		Différences	+ 57 60	+ 39 20	+ 13 50	+ 30 55	+ 0 55	+ 34 40	+ 59 75	- 1 05
	Abonnements.	En 1904	18,762 81	12,589 17	»	5,120 »	»	420 »	4,985 »	175 »
		» 1905	16,289 70	12,110 »	»	5,120 »	»	420 »	5,508 55	»
		Différences	+ 2,475 11	+ 279 17	»	»	»	»	+ 1,476 67	+ 175 »
	Conversations.	En 1904	258,070 »	132,464 50	7,275 50	57,024 50	4,175 50	18,252 50	45,507 50	15,266 50
		» 1905	206,907 50	112,551 »	5,526 50	51,516 50	5,577 »	14,865 50	58,481 »	12,547 »
		Différences	+ 51,162 50	+19,935 50	+1,947 »	+ 5,508 »	+ 598 50	+ 5,569 »	+ 5,086 50	+2,919 50
	Abonnements	En 1904	17,780 58	»	»	»	»	»	»	»
		» 1905	18,555 75	»	»	»	»	215 75	»	»
		Différences	- 775 17	»	»	»	»	- 215 75	»	»
Conversations.	En 1904	225,927 02	155,110 05	1,575 57	9,780 88	678 45	4,093 47	5,671 50	1,459 57	
	» 1905	188,042 22	105,752 58	1,575 57	9,156 98	741 45	4,859 77	6,169 50	282 20	
	Différences	+ 55,884 80	+29,378 25	+ 198 »	+ 625 90	- 65 »	- 746 50	- 498 »	+1,177 17	
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemin de fer.	En 1904	200 »	»	»	100 »	100 »	»	»	»	
	» 1905	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»	
	Différences	»	»	»	+ 100 »	»	»	»	»	
Produits extraordinaires.	En 1904	1,567 48	1,269 07	»	525 25	5 55	15 10	81 86	22 75	
	» 1905	21,214 23	11,268 28	297 54	5,530 46	89 81	922 66	1,352 69	469 10	
	Différences	- 19,646 75	- 9,999 21	- 297 54	- 5,005 21	- 86 26	- 907 56	- 1,470 85	- 446 55	
TOTALS.	En 1904 . . . fr.	2,257,851 89	1,259,904 21	56,994 70	572,298 71	26,504 13	84,106 45	566,055 10	67,094 15	
	» 1905 . . . fr.	1,998,806 58	1,146,872 50	42,405 01	355,618 06	22,855 90	66,585 95	550,124 51	86,550 53	
	Différences . . .	+259,045 54	+113,051 71	+14,591 69	+58,680 05	+5,050 23	+17,722 50	+55,950 79	+10,757 60	
Taux p. c. des différences . .		12.96	9.86	54.41	11.51	15.97	26.09	10.88	19.05	

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1904 et 1903.

RÉSEAUX OU GROUPES. (Pour la composition des groupes, voir p. $\frac{C}{20}$.)									TOTAUX.	Taux pour cent des différences.
Littoral.	Liège.	Louvain.	Malines.	Mons.	Namur.	Termonde.	Tournai.	Verviers.		
211 50	42 35	0 50	0 25	60 25	45 75	14 25	259 »	9 75	1,370 50	
191 »	24 »	1 25	0 50	56 25	54 50	14 75	220 25	9 75	1,256 85	
+ 20 50	+ 18 55	- 0 75	- 0 25	+ 4 »	+ 11 25	- 0 50	+ 18 75	»	+ 555 45	26.96
142,291 49	584,053 25	30,507 58	10,924 04	148,265 56	130,452 98	27,554 12	105,528 06	242,390 05	4,958,065 57	
125,502 10	524,597 05	25,502 11	10,016 58	151,955 47	107,011 52	22,551 55	90,262 38	221,517 27	4,385,270 21	
+18,929 59	+59,466 20	+5,005 27	+ 907 46	+16,308 09	+23,441 06	+5,202 79	+ 15,066 28	+20,872 78	+ 552,795 16	12.61
798 »	1,100 25	46 75	20 25	539 25	229 50	177 »	575 25	418 »	16,147 50	
659 50	1,115 50	56 50	15, »	550 75	214 50	152 »	562 25	425 »	14,620 75	
+ 158 50	+ 76 75	+ 10 25	+ 5 25	+ 8 50	+ 15 »	+ 25 »	+ 11 »	- 7 »	+ 1,526 75	10.44
25 »	»	»	»	2 »	»	4 »	8 »	»	250 »	
45 »	»	»	»	»	»	»	»	20 »	203 50	
- 20 »	»	»	»	+ 2 »	»	+ 4 »	+ 8 »	- 20 »	63 50	27.61
157 40	152 75	23 45	8 05	70 65	65 10	85 65	142 10	26 25	1,891 10	
116 95	175 05	39 55	5 60	64 05	45 85	57 80	154 90	20 50	1,585 05	
+ 40 45	- 20 50	- 16 10	+ 2,45	+ 8 60	+ 19 25	+ 45 85	+ 7 20	+ 5 95	+ 505 45	19.20
153 35	14,012 »	»	»	585 »	1,260 »	»	1,305 »	1,680 »	58,847 31	
126 67	11,815 17	»	»	540 17	1,190 »	»	1,750 »	1,680 »	52,550 04	
+ 26 66	+ 2,196 85	»	»	- 155 17	+ 70 »	»	- 245 »	»	+ 6,297 27	11.98
50,240 50	57,665 »	8,849 »	4,848 50	22,092 »	26,556 50	11,035 50	22,207 »	17,589 50	756,936 »	
50,056 50	51,294 »	7,548 »	5,660 50	18,548 50	22,542 »	10,537 50	19,125 »	14,406 »	651,688 »	
+11,184 »	+ 6,371 »	+1,501 »	+1,188 »	+ 5,745 50	+4,214 50	+ 470 »	+ 5,082 »	+ 2,985 50	+ 105,268 »	16.06
»	»	»	»	»	»	»	»	»	17,780 58	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	18,769 50	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 988 92	5.50
6,628 25	8,649 58	450 50	122 50	2,268 68	1,465 15	1,942 75	5,564 85	8,093 97	417,260 72	
5,687 87	7,809 43	411 40	98 75	2,095 75	1,562 60	1,710 25	5,462 65	7,556 05	348,521 60	
+ 940 58	+ 840 15	+ 18 90	+ 25 75	+ 174 95	+ 100 55	+ 225 50	- 97 80	+ 559 92	+ 68,759 12	19.72
»	»	»	»	»	»	»	100 »	»	500 »	
»	»	»	»	»	»	»	100 »	»	400 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 100 »	25 »
75 40	945 50	»	1 »	59 88	51 88	10 »	5 09	454 41	4,866 02	
992 48	4,053 34	252 58	82 20	950 86	650 17	250 42	972 66	2,515 62	49,784 90	
- 917 08	- 3,090 04	- 252 58	- 81 20	- 890 98	- 578 29	- 210 42	- 967 57	- 2,061 21	- 44,018 88	-
200,580 87	666,758 46	50,657 58	15,924 59	175,521 27	160,121 86	40,819 27	155,472 05	270,465 95	6,194,112 80	
170,258 07	600,859 52	55,371 19	15,870 15	154,519 78	152,850 94	35,085 05	118,590 09	248,129 99	5,504,721 »	
+30,542 80	+65,878 94	+6,286 19	+2,045 46	+19,201 49	+27,265 92	+5,756 22	+ 16,882 86	+22,355 94	+ 689,591 80	
17.82	10.06	18.84	14 74	12.44	20.55	16.55	14.24	9. »		12.51

*Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1904, les résultats des comptes financiers
de la téléphonie locale proprement dite.*

Année.	MONTANT du capital engagé.	MONTANT		DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
		des dépenses.	des recettes.		
1904	fr. 30,488,426 69	fr. 5,841,676 79	fr. 5,015,661 76	+ fr. 1,175,984 97	

9.

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 1904.	Fin 1903.	DIFFÉRENCES pour 1904.
Bateaux à vapeur	21	20	+ 1
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	28	29	- 1
Garde-pêche et navires-écoles	4	4	—
Embarcations à vapeur	1	1	—
TOTAUX. . .	54	54	—
Canots et radeaux-raisons (au nombre de 9)	231	226	+ 5

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1904.	Fin 1903.	Différences pour 1904.
Fonctionnaires, employés et agents	1,377	1,338	+ 39
Messagers et gens de service	15	15	—
Ouvriers	234	234	—
TOTAUX. . .	1,624	1,585	+ 39

II.

Service d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I. p. D. Le mouvement des passagers a progressé légèrement en 1904 : il était de 118,613 en 1903, il remonte à 121,478 en 1904, soit une augmentation de 2,865 unités.

Cette plus-value porte uniquement sur les transports à prix réduits et principalement sur ceux effectués en 1^{re} classe. La clémence de la température, pendant l'année 1904, semble avoir contribué à cet accroissement des voyages d'excursion à prix réduit entre l'Angleterre et la Belgique.

Quant aux transports à prix normaux, ils accusent une certaine dépression, dont il serait difficile de déterminer la cause. étant donné qu'une quantité de circonstances influent sur la marche du trafic d'une voie maritime concurrencée.

Les relevés des billets vendus accusent :

En trafic anglo-belge : 83,194 passagers;
En trafic de transit : 38,284 passagers.

Si l'on rapproche ces chiffres de ceux de l'année précédente, on constate, en trafic anglo-belge, une augmentation de 4,040 unités, tandis qu'en trafic de transit on relève une dépression de 1,175 unités.

Ce résultat tendrait à démontrer que, malgré les efforts incessants en vue d'améliorer et de recommander la ligne d'Ostende-Douvres, celle-ci ne lutte pas toujours avec succès contre la concurrence acharnée que lui font les autres lignes en présence. Il est vrai que la répartition ci-dessus, par trafic, n'est pas d'une exactitude rigoureuse, attendu qu'il est compté, dans le chiffre attribué au trafic anglo-belge, bon nombre de billets entre Ostende et Douvres délivrés à des voyageurs internationaux, soit avec des billets d'agences (système Cook), soit avec des billets combinables du Verein allemand

Il a été délivré 49,848 billets de 1^{re} classe et 71,630 billets de 2^e classe, mais si l'on tient compte de ce qu'il a été émis 30,685 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, il y a eu en réalité 100,533 passagers transportés en 1^{re} classe et 20,945 seulement en 2^e classe.

La recette (voyageurs et bagages) s'est élevée à fr. 929,098.05, en augmentation de fr. 9,517.10 sur celle de l'année précédente.

Quant au trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis de messageries, il nous a procuré, pour l'année 1904, une recette de fr. 241,625.74, supérieure de fr. 9,002.02 à celle de 1903.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1904 présentent sur ceux de 1903 les différences suivantes :

NATURE DES ENVOIS	MOUVEMENT. .				RECETTE			
	NOMBRE DE COLIS		POIDS		en plus.	en moins.		
	en plus	en moins.	en plus.	en moins.				
Colis postaux	de 5 kilogrammes et moins . . .	—	3,293	—	9,879	—	823 25	
	de plus de 5 à 5 kilogrammes. . .	252	—	696	—	116 00	—	
Petits paquets.	Exprès	de 5 kil. et moins . . .	30,676	—	92,028	—	7,729 10	—
		de plus de 5 à 10 kil . . .	—	859	—	6,015	—	366 88
		de plus de 10 kil . . .	—	—	—	48,338	—	2,976 05
Grande vitesse.	—	—	175,480	—	—	5,496 59	—	
Tarif anglo-belge-suisse	—	—	—	—	—	26 71	—	

Il résulte de ce tableau que le trafic des colis postaux a subi une légère dépression.

L'ensemble du trafic des petits paquets et des colis de messageries a sensiblement augmenté. Les transports de chevaux et d'équipages accusent, d'une part, une diminution de fr. 3,091.55 et, d'autre part, une augmentation de fr. 401.40. Ces différences sont dues aux fluctuations ordinaires du trafic.

Pour les journaux, il existe une augmentation de 162 francs.

La recette encaissée du chef des envois de finances s'élève pour 1904 à 957 francs. Elle comporte une diminution de fr. 167.50 sur celle réalisée en 1903.

*
* *
*

Les changements ci-après ont été introduits en 1904 dans les services internationaux en correspondance avec les malles :

1° Le train de luxe Nord-Express a circulé trois fois par semaine au lieu de deux sur tout le parcours d'Ostende à Saint-Petersbourg pendant les périodes du 18 avril au 13 juin et du 17 octobre au 12 décembre.

2° A dater du 1^{er} mai, le train n° 7 qui partait de Strasbourg à 7 heures matin, a été accéléré et mis en coïncidence à Bruxelles avec le train de 12.47 vers Ostende et l'Angleterre, établissant une nouvelle relation rapide entre le Tyrol, la Bavière, le Wurtemberg, l'Alsace-Lorraine et le bassin de la Moselle d'une part et l'Angleterre d'autre part.

3° A dater du 1^{er} octobre, le départ de Bâle vers Ostende du train n° 1 a été fixé à 11.25 soir au lieu de 9.51 soir, afin de donner à ce train la correspondance d'un rapide nouveau partant de Milan à 14 h. 30 et arrivant à Bâle à 10.55 soir.

Une nouvelle communication fort utile a été créée ainsi entre l'Italie, la Suisse et l'Angleterre via Ostende.

Les paquebots d'Ostende ont accompli, en 1904, 2,198 traversées; la durée moyenne de celles-ci a été :

Pour les paquebots <i>Princesse Clémentine, Marie Henriette et Léopold II</i>	3 heures 34 minutes
Pour le paquebot <i>Rapide</i>	3 — 39 —
Pour les deux paquebots type <i>Princesse Henriette</i>	3 — 38 —
Pour les trois paquebots type <i>Flandre</i>	3 — 48 —

ii, p. D. La dépense d'exploitation a diminué de fr. 401,504.36 comparativement à l'exercice précédent (fr. 2,985,397.49 en 1904 contre fr. 3,386,901.55 en 1903). Cette différence provient principalement :

- 1° D'une dépense moindre en combustibles;
- 2° D'une dépense moindre pour entretien et réparation de paquebots.

En 1904, le coût moyen par traversée a été de fr. 1,358.23 et la recette moyenne de fr. 535.37; l'année précédente, le coût a été de fr. 1,543.01 et le produit de 532.02.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par un écart de fr. 410,470.28 en faveur de 1904.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1904.	En 1903.	Différence pour 1904.
Coût par kilomètre.	11.81	13.42	— 1.61
Produit direct.	4.65	4.63	+ 0.02

Un nouveau bâtiment est en construction aux chantiers Cockerill, à Hoboken; il aura comme propulseurs trois hélices qui seront actionnées par des turbines du système Parsons.

Depuis le 15 mars 1904, les postes de télégraphie sans fil, installés sur les paquebots et à Nieuport-Bains, sont ouverts aux correspondances privées.

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

ii, p. D. La dépense d'exploitation est descendue de fr. 182,452.94 à fr. 174,753.13; différence en faveur de 1904 : fr. 7,699.81.

Le tableau comparatif du mouvement détaillé ci-après témoigne d'une augmentation sensible des principales sources de revenu du service; seuls les colis ont subi une diminution :

	1904.	1903.	Différences pour 1904.
Voyageurs	2,587,615	2,424,592	+ 163,023
Animaux	123,384	117,924	+ 5,460
Colis	2,072	2,470	— 398
Véhicules.	144,324	125,711	+ 18,613
Coupons délivrés	<u>2,857,395</u>	<u>2,670,697</u>	<u>+ 186,698</u>
Suppléments.	15,287	13,489	+ 1,798
Abonnements	166	161	+ 5

ii, p. D. La recette (fr. 114,508.85) a dépassé de fr. 7,756.44 celle de 1903.

§ 3. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

Le coût de l'exploitation a été de fr. 53,453.07, en augmentation de fr. 2,433.62 sur les dépenses de 1903. II, p. D.

Ce service est exécuté pour les chemins de fer de l'État, dont il transporte les voyageurs d'une rive à l'autre de l'Escaut; il ne procure conséquemment pas de recette à la marine.

§ 4. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers s'est encore accentué en 1904. Le nombre des navires astreints à l'obligation de prendre un pilote s'est élevé, pour l'entrée et la sortie, à 11,678; il avait été, en 1903, de 11,373; l'augmentation est ainsi de 103 navires en faveur de 1904. Simultanément, le tonnage général pour Anvers, qui avait atteint le chiffre de 18,139,184 tonneaux en 1903, a progressé, en 1904, jusque 18,636,299 tonneaux.

Les droits de pilotage perçus dans les différents ports du pays avaient produit, en 1903, fr. 3,806,301.20; en 1904, la recette a diminué de fr. 47,617.83 (fr. 3,758,683.37). II, p. D.

L'écart provient surtout de ce que le mouvement de la navigation sur certains ports du royaume a été moindre que pendant l'année 1903.

L'exercice 1904 a dû faire face à une dépense exceptionnelle de 160 mille francs, par suite de la mise en construction de nouveaux bateaux-pilotes, tandis que le budget de 1903 n'avait eu à supporter de ce chef que 50,000 francs. II, p. D.

Deux bateaux-pilotes ont été mis en adjudication; ils remplaceront le cutter n° 2 d'Ostende, à mettre hors de service pour cause de vétusté, et la goëlette n° 3, des Bouches de l'Escaut, abordée et coulée dans la nuit du 8/9 octobre 1903, par un steamer anglais.

Des négociations ont été entamées avec le gouvernement des Pays-Bas, en vue de rechercher les additions et améliorations qu'il conviendrait d'apporter à l'éclairage de l'Escaut et de ses embouchures.

Après accord, une convention a été signée le 27 octobre 1904 par les commissaires belges et néerlandais chargés de la surveillance permanente de l'Escaut. Elle a été ratifiée par les deux gouvernements et sera soumise à l'approbation des Chambres législatives avec la demande de crédit qui doit s'en suivre.

Comme corollaire de ce qui précède, des études se poursuivent en vue de modifier l'éclairage actuel du littoral de Flandre.

§ 5. REMORQUE SUR LA COTE DE FLANDRE.

Ce service avait produit, en 1903, fr. 18,486.75; en 1904, la recette a augmenté de fr. 3,137.50 (fr. 21,624.25). II, p. D.

La dépense d'exploitation, fr. 93,730.84, accuse une diminution de fr. 126,944.76 sur l'exercice précédent; mais en 1903, il a été consacré une II, p. D.

somme de 149,750 francs à l'acquisition d'un remorqueur destiné à remplacer celui qui a été coulé en 1902; d'autre part, le budget de 1904 a supporté une charge exceptionnelle de 20,428 francs pour le renouvellement de la chaudière du remorqueur n° 1.

Un des deux remorqueurs adjudés en 1903 a été fourni au mois d'octobre 1904.

§ 6. POLICE MARITIME.

Il, p. D. La recette se chiffre par fr. 173,413.84 contre fr. 172,826.07 en 1903.

Il, p. D. La dépense a dépassé de fr. 1,933.87 celle de 1903, qui avait été de fr. 110,044.97.



III.

Services divers.

§ 1^{er}. PHARES, FANAOX ET SIGNAUX.

La dépense présente une diminution de fr. 2,237.02 sur celle de l'exercice 1903. En 1903, le service avait coûté fr. 208,431.15 et fr. 206,194.13 en 1904. II, p. D.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende ont été fréquentées par 163 élèves, soit par 18 de plus qu'en 1903. Il a été alloué 56 bourses d'études et 2 demi-bourses, contre respectivement 46 et 10 l'année précédente.

Les diplômes conférés en 1904 et en 1903 atteignent les chiffres suivants :

	1904.	1903.
Long cours.	72	63
Cabotage	4	5
Patron-pêcheur	2	»

Le nombre d'élèves ayant suivi le cours de navigation institué, à Nieuport, pour les pêcheurs, n'a pas varié; il s'est maintenu à 6.

87 élèves, soit 9 de moins qu'en 1903, ont fréquenté les cours spéciaux de machines à vapeur marines. Il a été décerné 4 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 5 diplômes de mécanicien de 2^e classe.

La dépense, fr. 40,494.42, présente une augmentation de fr. 2,343 46 sur celle de 1903 (fr. 38,150.96). II, p. D.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Comme par le passé, la surveillance de la pêche dans la mer du Nord a été effectuée, d'une manière quasi permanente, alternativement par l'avis *Ville d'Anvers* et le trois-mâts goëlette *Ville d'Ostende*.

Les élèves de l'École des mousses ont participé, par brigades de 30, aux croisières de ces deux navires.

La dépense qui, en 1903, avait atteint le chiffre de fr. 239,512.23, a été ramenée, en 1904, à fr. 228,870.99, soit une diminution de fr. 15,641.24; pendant l'exercice 1903, comme le mentionne le compte rendu de la dite année, il y avait eu des charges anormales en réparation de matériel. II, p. D.

§ 4. SAUVETAGE.

Le personnel des secours maritimes a recueilli l'équipage d'une chaloupe de pêche venue à la côte à l'Est du port d'Ostende.

Une barque de pêche a été renflouée par un remorqueur de l'Etat.

La dépense a été ramenée de fr. 63,353.22, qu'elle était en 1903, à fr. 53,732.83, en 1904. La différence provient, pour la plus grande partie, de ce que l'exercice précédent a été grevé de charges exceptionnelles comme vacations aux sauveteurs du chef de veilles par gros temps, etc. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

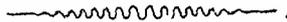
§ 1^{er}. RECETTES.

U, p. D. La recette effectuée, en 1904, par les divers services de la marine a atteint fr. 5,252,583.85, en diminution de fr. 27,434.27 sur les résultats de l'exercice précédent.

§ 2. DÉPENSES.

U, p. D. Les dépenses, fr. 7,446,331.25, sont inférieures de fr. 497,422.19 à celles de 1903.

U, p. D. Les résultats généraux, en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 469,987.92 en faveur de 1904.



N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1904 et 1905.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1904.	ANNÉES.		Différences pour 1904.	ANNÉES.		Différences pour 1904.		
	1904.	1903.		1904.	1903.		1904.	1905.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	17,310	17,454	- 144	154,431	155,752 20	- 1,321 20
		2 ^e —	"	"	"	26,309	27,577	- 968	182,539	189,053 20	- 6,514 20
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	808	781	+ 27	3,783 35	3,662 15	+ 121 20
		2 ^e —	"	"	"	1,955	2,241	- 286	6,836 90	7,835 10	- 998 20
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	13,790	13,882 ⁽¹⁾	- 92	102,489 65	103,152 70	- 663 05
		2 ^e —	"	"	"	25,296	26,032 ⁽¹⁾	- 736	140,946 40	145,185 60	- 4,239 20
Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	17,940	13,844 ⁽¹⁾	+ 4,096	86,096 40	65,494 20	+ 10,602 20	
	2 ^e —	"	"	"	18,070	17,102 ⁽¹⁾	+ 968	63,561 50	60,180	+ 3,381 50	
Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Location de malles spéciales	36	16	+ 20	"	"	"	215	100	+ 115		
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	48,356	48,600	- 444	"	"	"	120,890	122,000	- 1,110		
1/2 id. id	2,329	>	+ 2,329	"	"	"	2,911 25	"	+ 2,911 25		
Petites cabines	899	937	- 38	"	"	"	6,293	6,559	- 266		
Grandes cabines	3,737	3,782	- 25	"	"	"	52,318	52,668	- 350		
Cabines spéciales	65	79	- 14	"	"	"	1,820	2,212	- 392		
— de luxe	40	51	- 11	"	"	"	3,000	3,825	- 825		
Vélos	537	501	+ 36	"	"	"	966 60	901 80	+ 64 80		
Bagages	"	>	>	"	"	"	"	>	"		
Ensemble	—	—	—	121,478 ⁽²⁾	118,613 ⁽²⁾	+ 2,865	929,098 05	919,580 95	+ 9,517 10		
Chevaux Têtes.	46	123	- 77	"	"	"	1,946 90	4,938 45	- 3,091 55		
Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Voitures Nombre.	14	2	+ 12	"	"	"	562 10	160 70	+ 401,40		
Finances: Groupes	1,990	2,231	- 331	"	"	"	957	1,124 50	- 167,50		
Journaux Kilog	"	>	"	60,450	55,050	+ 5,400	1,843 50	1,651 50	+ 192		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins	392,731	396,024	- 3,293	1,178,193	1,188,072 ⁽³⁾	- 9,879	98,182 75	99,006	- 823 25	
	de 3 à 5 kilog.	24,226	23,094	+ 232	72,678	71,982 ⁽³⁾	+ 696	12,113	11,997	+ 116	
Petits colis.	Tarif normal	de 5 kilog. et moins	150,644	119,968	+ 30,676	451,932	359,904 ⁽³⁾	+ 92,028	39,191 98	31,462 88	+ 7,729 10
		de plus de 5 à 10 kilog.	39,591	40,450	- 859	277,137	283,150 ⁽⁴⁾	- 6,013	23,549 55	24,116 43	- 566 88
	de plus de 10 kilog.	"	"	"	564,190	612,545 ⁽⁵⁾	- 48,355	32,970 28	35,946 33	- 2,976 05	
Grande vitesse. — Poids taxé	"	"	"	777,240	601,760	+ 175,480	26,533 98	21,037 59	+ 5,496 39		
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse	"	"	"	32,470	42,350	- 9,880	614 94	788 69	- 173 75		
Dito	"	"	"	"	"	"	8,469 26	8,268 80 ⁽⁶⁾	+ 200 46		
Produits extraordinaires fr.	"	"	"	"	"	"	841 15	7,698,70	- 6,857 55		
Totaux fr.							1,176,744 44	1,167,778 52	+ 8,965 92		

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(4) — — — — — 7 — — —

(5) Colis taxés au poids.

(6) Convention du 1^{er} juillet 1895 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N^o. II — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1904 et 1903.

SERVICES.	1904.	1903.	Différences par 1904.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,176,744 44	1,167,778 52	+ 8,965 92				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	114,508 85	106,752 41	+ 7,756 44				
Pilotage	5,758,883 35	3,806,501 20	— 47,617 85				
Écluses.	7,189 12	7,473 17	— 284 05				
Remorque sur la côte de Flandre.	21,044 25	18,486 75	+ 3,157 50				
Police maritime	173,413 84	172,826 07	+ 587 77				
Écoles de navigation							
Pêche maritime							
Sauvetage							
Totaux fr.	5,252,383 85	5,279,818 12	— 27,434 27				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	743,632 13	2,241,765 06	2,985,397 19	743,187 07	2,613,714 48	3,356,901 55	— 401,504 36
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre. entre Anvers et { le Pays de Wacs.	83,257 57	91,495 56	174,753 13	86,595 34	95,857 60	182,452 94	— 7,699 81
	25,598 13	29,856 94	55,455 07	25,987 34	27,532 11	53,519 45	+ 2,435 02
Pilotage	3,001,851 67	426,872 14	3,498,723 81	3,121,355 95	319,855 42	3,441,211 37	+ 57,512 44
Phares { Éclairage et signaux fanoux et { de la côte	25,981 09	16,371 09	42,352 18	26,320 46	18,147 68	44,468 14	— 2,115 96
signaux. { Éclairage de l'Escaut.	138,167 30	25,874 65	163,841 95	131,904 43	32,058 58	163,963 01	— 121 06
Remorque sur la côte de Flandre.	52,022 80	41,708 04	93,730 84	51,326 18	189,349 42	220,675 60	— 126,944 76
Police maritime	95,416 91	16,561 93	111,978 84	93,293 80	16,751 17	110,044 97	+ 1,933 87
Écoles de navigation.	26,360 60	14,133 82	40,494 42	25,213 20	12,937 76	38,150 96	+ 2,343 46
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	157,537 70	68,333 29	225,870 99	160,133 70	79,372 53	239,512 23	— 11,641 24
Sauvetage.	50,886 82	2,846 01	53,732 83	59,275 07	4,078 15	63,353 22	— 9,620 39
Totaux fr.	4,490,712 72	2,955,618 63	7,446,331 25	4,524,598 54	3,419,154 90	7,943,753 44	— 417,422 19
Recettes totales . . fr.	5,252,383 85			5,279,818 12			— 27,434 27
Dépenses —	7,446,331 25			7,943,753 44			— 497,422 19
Excédent { de dépenses . . fr.	2,193,947 40			2,663,935 82			— 469,987 91
{ 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, 3	I, VI et XIV »
§ 5. Compte d'exploitation	A, 4	III, V, VII, X à XIII »
§ 4. Ressources et charges. Encaisse	A, 4	III, IV, VII, VIII, IX et XIII »
§ 5. Bilan	A, 4	I, II, III, IV, V, VII à XII, XIV, XXII et XXXII »
§ 6. Revenu du capital utile.	A, 8	XIV, XXII et XXXII »
§ 7. Coefficient d'exploitation	A, 8	VIII »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic en 1904 et en 1905	A, 9	
Période quinquennale 1900-1904 et année 1899	A, 9	XV, XVI et XVII »
Personnel	A, 10	
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, 15	
§ 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 1904	A, 14
	» § 2. Longueur moyenne exploitée par l'État en 1904	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 1904 (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, 24
XXIV, XXVI et XXVII	» § 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 24
	» § 3. Wagons de particuliers	A, 22
XXVIII	» § 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 23
	» § 5. Nombre et parcours des trains	A, 24
	» § 6. Utilisation du matériel à marchandises	A, 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.

X, XI, XXXIII et XXXIV	» § 1 ^{er} . Voyageurs (Mouvement et recette)	A, 34
XXXV à XL	» § 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1904	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, 37
§ 2. Trains de voyageurs.	A, 58
§ 3. Trains de marchandises.	A, 43
§ 4. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 44
§ 5. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 44
§ 6. Tarifs pour marchandises	A, 46

IV. Accidents. — Statistique comparative.

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 57-59	XLI »
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 60	XLI et XLIII »
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 60	XLII et XLIII »
§ 4. Personnes tuées depuis 1835	A, 62	XLIII »

V. Contraventions A, 65

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 1904.	A, 65	XLIV »
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 66	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 66	XLV »
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 67	XLV »
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 67	

II.

Situation du matériel roulant	A, 68	XLVI »
---	-------	--------

III.

Parcours des trains	A, 69	XLVII »
-------------------------------	-------	---------

IV.

Mouvement et recette des transports.

Annexes à consulter.			PAGES.
XLVIII	de la partie A.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 70
XLVIII	"	§ 2. Bagages	A, 71
XLVIII	"	§ 3. Petites marchandises	A, 72
XLVIII	"	§ 4. Grosses marchandises	A, 72
XLVIII	"	§ 5. Finances	A, 73
XLVIII	"	§ 6. Equipages.	A, 73
XLVIII	"	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 73
XLVIII	"	§ 8. Produits extraordinaires	A, 74
XLVIII	"	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 74

V.

XLVIII	"	Dépenses d'exploitation	A, 75
--------	---	-----------------------------------	-------

VI.

XLVIII	"	Produits nets de l'exploitation.	A, 76
--------	---	--	-------

VII.

XLVIII	"	Coefficients de l'exploitation	A, 77
--------	---	--	-------

VIII.

XLVIII	"	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 78
--------	---	---	-------

IX.

XLIX	"	Personnel	A, 78
------	---	---------------------	-------

X.

L	"	Accidents	A, 79
---	---	---------------------	-------

XI.

		Contraventions	A, 80
--	--	--------------------------	-------

XII.

		Améliorations et innovations	A, 80
--	--	--	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N ^o 1.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1904	A, 86-87
" II.	Compte de premier établissement de l'ensemble du réseau en exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1904	A, 88-89
" III.	Compte des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercice 1904	A, 90-91

	PAGES.
N° IV. Compte financier. Exercice 1904. — Charges et ressources A,	90-94
› V. Comparaison des dépenses de l'exploitation. Exercices 1904 et 1905 A,	92
› VI. Détermination du capital utile, base des charges en 1904 A,	93
› VII. Détermination des charges financières des capitaux utiles depuis l'origine jusque fin 1904. A,	94
› VIII. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusque fin 1904. — Coefficient d'exploitation. A,	96-97
› 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,	98-99
› X. Recettes de l'exploitation du chemin de fer par nature de produits A,	100-101
› XI. Produits divers encaissés par le département des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer A,	100-101
› XII. Ensemble des recettes d'après les droits constatés A,	100-101
› XIII. Comparaison des résultats financiers annuels pendant la dernière période quinquennale (1900-1904) et la dernière année (1899) de la période précédente. A,	102
› 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. Années 1885 à 1904. A,	103-105
› XV. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1900-1904) et de la dernière année (1899) de la période précédente A,	106-107
› XVI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1900-1904) et de la dernière année (1899) de la période précédente A,	108-109
› XVII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1900-1904) et de la dernière année (1899) de la période précédente A,	110-111
› XVIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie A,	112

N° XIX.	Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1904 et 1905	A,	115
" XX.	a. Profil et courbes des voies principales. b. Signaux de différents systèmes.	A,	114
" XXI.	Relevé des passages à niveau supprimés en 1904	A,	115
" XXII.	Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1904.— Service des voies et travaux	A,	116
XXIII.	Effectif du matériel de traction et de transport.	A,	118-119
" XXIV.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension	A,	120-121
" XXV.	Importance du matériel de traction en 1904	A,	122
" XXVI.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A,	125
" XXVII.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur " argent "	A,	124
" XXVIII.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A,		125
" XXIX.	Achats et consommation de combustibles.	A,	126-127
" XXX.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances	A,	128
" XXXI.	Éclairage des trains au gaz riche	A,	128
" XXXII.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation	A,	129
" XXXIII.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours	A,	130
" XXXIV.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours	A,	131
" 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 1904. A,		152-156
" XXXVI.	Mouvement général de certaines grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1904	A,	157-157
" XXXVII.	Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1904	A,	158
" XXXVIII.	Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1904	A,	160-161
" 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 1904	A,	162-165
" XL.	Mouvement général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées pendant l'année 1904 par les chemins de fer de l'État Belge	A,	164-165

N° XLI. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1904 et 1905 A, 166-167

XLII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1904 A, 168-170

XLIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855 A, 172-175

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

XLIV. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1904. A, 174

XLV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. Situation au 31 décembre 1904. A, 175

XLVI. Matériel roulant. Effectif au 31 décembre 1904. — Comparaison des années 1904 et 1903 A, 176

XLVII. Parcours kilométrique des trains en 1904. — Comparaison des années 1904 et 1903 A, 177

XLVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. Exercice 1904. A, 178-179

XLIX. Personnel. Effectif au 31 décembre 1904. — Comparaison des années 1904 et 1903 A, 180-181

L. Accidents survenus aux personnes. Année 1904. — Comparaison des années 1904 et 1903. . . . A, 182-185

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1^{er}. Service international B, 5

§ 2. Service intérieur B, 5

Annexes à consulter.

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 de la partie 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	§ 1 ^{er} . Acception	B, 8
II et III	§ 2. Encaissement	B, 8

II et III	C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	B, 8
-----------	--	------

II et III	D. Quittances (service intérieur)	B, 8
-----------	---	------

II et III	E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B, 9
-----------	---	------

II et III	F. Abonnements aux journaux.	B, 9
-----------	--------------------------------------	------

	G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances	B, 9
--	---	------

II, III et VI	H. Permis de pêche	B, 11
---------------	------------------------------	-------

	I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	B, 11
--	--	-------

	J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse	B, 11
--	---	-------

IV.

	BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES	B, 11
--	--	-------

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

	§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 12
	§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

	PERSONNEL	B, 13
--	---------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

	§ 1 ^{er} . Recette	B, 13
	§ 2. Dépense.	B, 13

VIII.

	DIAGRAMMES	B, 13
--	----------------------	-------

ANNEXES DE LA PARTIE B

n° I.	Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1904	B, 16
» II.	Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Comparaison des années 1904 et 1905.	B, 18
» III.	Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1904 et 1905	B, 20

N° IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1904 et 1905.	B, 22
V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1904 et 1905.	B, 22 et 23
VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1904 et 1905	B, 24
VII. Diagrammes	B, 25

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Relations internationales.	C, 3
Télégraphie sans fil	C, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1. Télégrammes privés :

a. Services réunis	C, 4
b. Service intérieur.	C, 4
c. Service international	C, 3

§ 2. Télégrammes de service C, 3

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET APPAREILS.

§ 1. Bureaux.	C, 7
§ 2. Développement du réseau	C, 8
§ 3. Appareils en service	C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882)	C, 9

IV.

PERSONNEL (télégraphes et téléphones)	C, 9
---	------

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1. Recettes	C, 10
§ 2. Dépenses	C, 11

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

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.

1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1904 et 1905	C, 24
2. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1904 et 1905.	C, 25
3. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun des groupes belges en 1904 et en 1905.	C, 26 et 27
4. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1904 et 1905.	C, 28
5. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les exercices 1904 et 1905	C, 50 et 51

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, 7
II	§ 4. Pilotage	D, 7
II	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7
II	§ 6. Police maritime	D, 8

III.

SERVICES DIVERS.

II	§ 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 9
II	§ 2. Écoles de navigation	D, 9
II	§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et école des mousses.	D, 9
II	§ 4. Sauvetage	D, 9

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Recettes	D, 10	II de la partie D.
§ 2. Dépenses	D, 10	II »

ANNEXES DE LA PARTIE D.

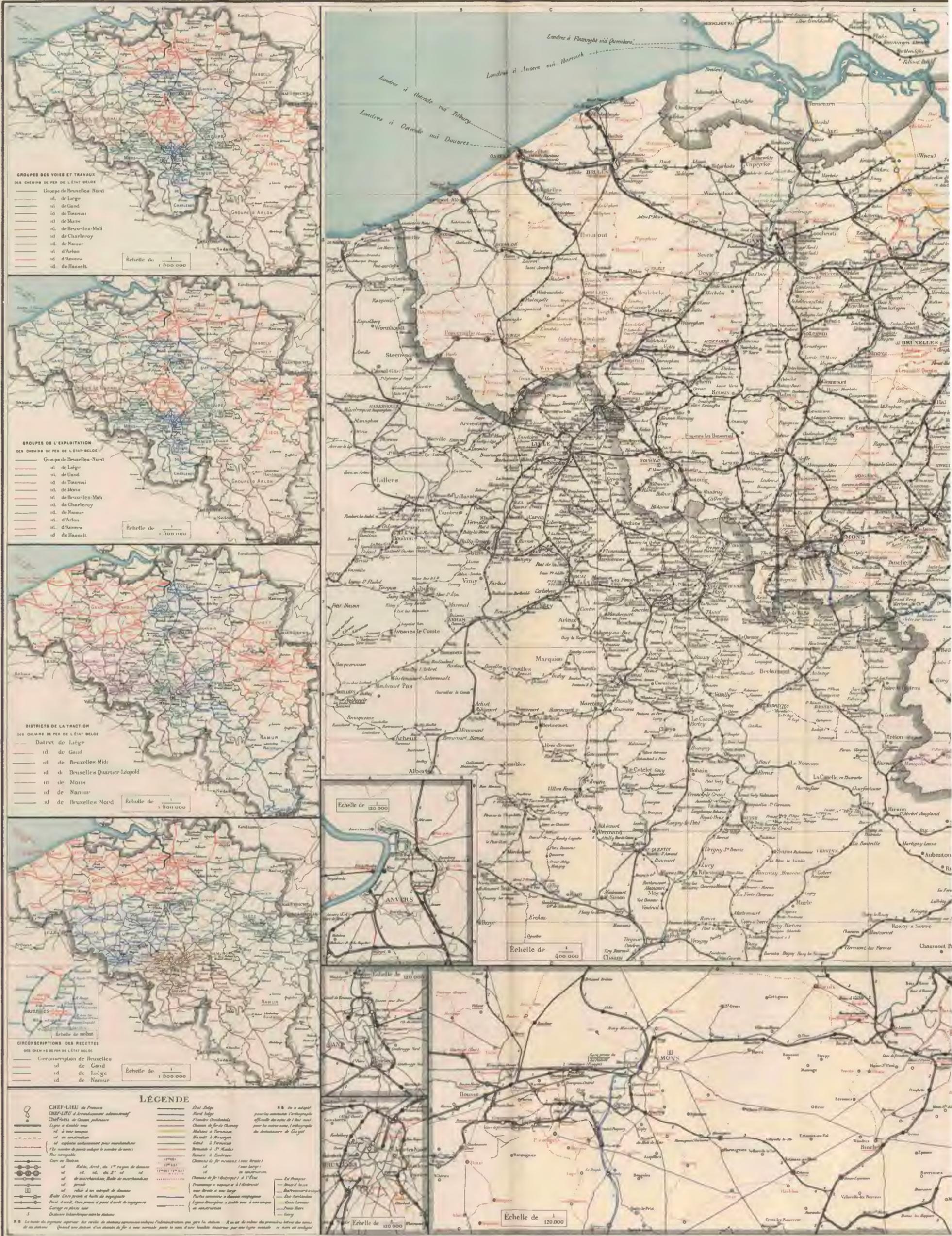
MARINE.

- n° I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1904 et 1905 . . D, 11
- » II. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1904 et 1903 . . D, 12



(xii)

CARTE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER DE



CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE

AU 31 DÉCEMBRE 1904.

Administration des chemins de fer de l'État

