

(I)
(N° 235.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SESSION DE 1908-1909.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1908

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES
GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI
RUE DE LA LIMITE, 21

1909

(19)

(I^b)

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 1908.

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,

G. HELLEPUTTE.

(2)

(IN)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

(I^e)

CHEMIN DE FER

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS

PENDANT L'EXERCICE 1908

NOTE PRÉLIMINAIRE

Dans le rapport qu'il a présenté à la Chambre des représentants, le 26 novembre 1838, sur l'exploitation du chemin de fer, M. Nothomb, Ministre des Travaux publics, s'exprimait comme suit :

- « L'exploitation du chemin de fer peut être conçue dans trois systèmes :
- » 1° Considérer le chemin de fer comme un établissement d'utilité publique, sans exiger que les produits couvrent les dépenses ;
- » 2° Considérer le chemin de fer comme une ressource financière, en exigeant que les recettes excèdent les dépenses ;
- » 3° Considérer le chemin de fer comme un établissement qui ne doit être ni une charge ni un moyen fiscal, et exiger simplement qu'il couvre ses dépenses.
- » Nous entendons par *dépenses* :
- » 1° Les frais d'entretien et d'exploitation, et
- » 2° L'intérêt et l'amortissement des capitaux d'établissement.
- » C'est dans le troisième système que nous nous sommes placés ; c'est donc sous ce point de vue qu'il faut examiner les résultats de l'exploitation.
-
- » Il faut que les recettes réelles ne soient pas inférieures aux dépenses réelles : le chemin de fer a rempli ses engagements du moment qu'il a produit de quoi pourvoir à son entretien et à son exploitation, ainsi qu'à l'intérêt des capitaux d'établissement : son obligation consiste à rendre au Trésor la somme qu'il prend au budget des dépenses et à acquitter l'intérêt de l'emprunt que l'État a garanti. »

Telle était, dès l'origine, et telle doit être encore, la conception de l'explo-

tation du chemin de fer; elle répond, d'ailleurs, entièrement au texte formel des lois du 1^{er} mai 1854 (1) et du 12 avril 1855 (2).

D'une part, ce serait une profonde injustice que de mettre à la charge de tous les contribuables la perte subie par une exploitation à l'usage d'une partie de la nation; d'autre part, vouloir tirer le plus grand bénéfice possible de cette même exploitation n'est pas à conseiller, car la surcharge des taxes de transport imposée dans un but fiscal aurait pour conséquence de faciliter la concurrence étrangère et d'enrayer l'essor de l'industrie et du commerce dont le réseau national est en quelque sorte l'associé.

Tout ce que le chemin de fer peut gagner doit être consacré à des extensions de service, à des abaissements de tarifs, à des améliorations de la situation du personnel et au perfectionnement de l'exploitation.

Afin de déterminer si le chemin de fer couvre ses dépenses, mon honorable prédécesseur, tenant compte des critiques formulées à différentes reprises au sujet de la façon de dresser les comptes du railway, a établi, en 1905, un nouveau mode de comptabilité financière basé sur des règles identiques à celles de la Trésorerie; cela a permis d'assurer la concordance entre les écritures du département des Finances et les données du compte rendu, lesquelles ne peuvent donc plus être contestées.

Le tableau n° IV renseigne, année par année, depuis l'origine, le montant des capitaux consacrés à l'établissement et à l'armement du chemin de fer, ainsi que le détail des charges financières.

Le capital de premier établissement porté dans la colonne n° 2 est égal à celui qui figure au compte du chemin de fer dans la *Situation générale du Trésor public* déposée annuellement par M. le Ministre des Finances à la Chambre des représentants.

Le taux des intérêts (colonne n° 3) appliqué aux capitaux effectifs (dette consolidée) est égal au taux réel résultant des diverses opérations effectuées par le Trésor pour l'émission des emprunts contractés depuis l'origine du chemin de fer, c'est-à-dire en tenant compte de la fluctuation du loyer de l'argent, ce qui fait varier l'intérêt moyen annuel de 4.90 p. c. à 3.108 p. c.

Selon la règle admise par la Trésorerie, le capital effectif, productif d'intérêts pendant chacune des années, est déterminé par le capital engagé au 31 décembre de l'année précédente (amortissement déduit), augmenté de la moitié des dépenses échelonnées sur les douze mois de l'année courante. C'est le montant des intérêts mis ainsi annuellement à charge du chemin de fer pour les capitaux envisagés qui est porté dans la colonne n° 4.

L'amortissement porté dans la colonne n° 5 est calculé de la même manière

(1) Article 5 de la loi du 1^{er} mai 1854 : « Les produits de la route provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie. »

(2) Article 4 de la loi du 12 avril 1855 : « Le produit des péages sera versé au Trésor pour servir aux dépenses d'entretien et d'administration de la route, ainsi qu'au remboursement des intérêts et des capitaux affectés à sa construction. »

que celui qui est appliqué à la dette 3 p. c. en exécution de la loi du 26 décembre 1904, sur la base d'une dotation de fr. 0.50 augmentée des intérêts à 3 p. c. des capitaux amortis, ce qui comporte un délai d'amortissement de 81 ans environ; l'amortissement d'une année est calculé sur le montant des capitaux engagés au 31 décembre de l'année précédente.

Dans les colonnes suivantes nos 7 et 8, les intérêts et l'amortissement des annuités payées pour le rachat de matériel et de concessions de chemins de fer sont portés en compte d'après les tableaux d'amortissement formés à l'origine de l'inscription des charges au budget de la dette publique.

Les sommes figurant dans la colonne n° 13 représentent exactement les redevances payées aux compagnies concessionnaires dont l'État exploite les lignes.

Le loyer de la ligne de Spa à la frontière Grand Ducale (colonne n° 14) est égal à celui qui a figuré au budget de la dette publique jusque 1906. Depuis lors, ce loyer est prélevé sur les recettes brutes du chemin de fer et confondu avec les redevances portées dans la colonne n° 13.

Quelques explications sont nécessaires au sujet de la fixation de la somme de 497,800 francs payée pendant plusieurs années pour le loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam (colonne n° 13).

En exécution de la convention internationale du 31 octobre 1879, homologuée en Belgique par la loi du 29 avril 1880, les lignes d'Anvers au Moerdijk et de Roosendaal à Bréda ont été incorporées dans les réseaux des États belge et néerlandais depuis le 1^{er} juillet 1880.

La détermination du prix de rachat de ces lignes a donné lieu entre le Gouvernement belge et la société concessionnaire à un différend auquel il a été mis fin par le rachat du Grand Central en 1897.

Jusqu'à cette époque, la compagnie recevait du Gouvernement belge un loyer annuel provisoire de un million de francs représentant l'intérêt à 4 p. c. sur 25,000,000 de francs, valeur à laquelle on évaluait, dès le principe, les concessions d'Anvers au Moerdijk et de Roosendaal à Bréda.

Le Gouvernement néerlandais ayant versé entre les mains du Gouvernement belge la somme de 12,555,000 francs pour la reprise des sections néerlandaises comprises dans les susdites concessions, on a considéré que la part du chemin de fer de l'État belge dans le loyer provisionnel de un million de francs était exactement représentée par l'intérêt à 4 p. c. de la différence entre l'estimation totale de 25 millions de francs et le versement opéré par le Gouvernement néerlandais, soit $25,000,000 - 12,555,000 = 12,445,000$ francs, ce qui, à raison de 4 p. c., représente la somme en question de 497,800 francs.

Si l'on passe au tableau n° V qui résume, année par année depuis 1855, les comptes d'exploitation et de profits et pertes, on peut constater que les produits de l'exploitation recouverts au profit du Trésor (colonne n° 3), les produits divers encaissés par l'administration des domaines pour compte du chemin de fer (colonne n° 4) et les dépenses d'exploitation (colonne n° 7) se retrouvent dans le compte général de l'administration des finances soumis annuellement aux Chambres et à la Cour des comptes par M. le Ministre des

Finances, en exécution de l'article 45 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État.

La colonne n° 5 (parts des recettes versées aux sociétés concessionnaires) n'est que la reproduction de la colonne n° 13 du tableau n° IV dont il vient d'être question.

Enfin, les sommes ajoutées aux dépenses d'exploitation pour pensions (colonne n° 8) représentent le total des sommes payées chaque année pour les pensions de retraite servies aux anciens fonctionnaires et employés du chef de leurs services à l'administration des chemins de fer.

Comme on le voit, les indications des tableaux financiers du compte rendu reposent à présent sur des bases qui échappent à toute critique, et il faut savoir gré à mon honorable prédécesseur d'avoir attaché son nom à une réforme qui permet d'établir exactement dans quelle mesure le railway de l'État s'acquitte des obligations qui lui sont imposées par les lois fondamentales de 1834 et de 1855.

A ce point de vue, le tableau n° V nous indique que l'exploitation a connu des fortunes diverses. C'est ainsi que depuis 1855, soit en 74 ans, elle a soldé 36 fois en déficit et 38 fois en boni ; le passif le plus élevé a atteint 12,828,000 francs en 1873, et le maximum de l'actif, 12,962,000 francs en 1899 ; l'année suivante s'est clôturée par un déficit de 4,980,000 francs, de sorte que l'écart d'une année à l'autre s'est élevé à 17,942,000 francs. En fin de compte, depuis l'origine, le total des bonis n'excède le total des déficits que de la minime somme de 31,274,000 francs, soit une moyenne annuelle de 422,600 francs pour un capital utile moyen de 778,753,000 francs ou fr. 0,054 p. c., ce qui permet de dire que jusqu'ici le chemin de fer a exploité à prix coûtant.

Mais si l'on tient compte des intérêts accumulés des déficits dont le montant a dû être emprunté au Trésor, et si l'on en déduit les soldes actifs, on arrive non plus à un excédent de bonis, mais à un mali de 86,836,000 francs, soit en moyenne une perte annuelle de 1,173,500 francs ou fr. 0,15 p. c. du capital utile moyen.

Le compte de ces intérêts supposés, dont le taux est le même que celui qui a été appliqué chaque année aux capitaux d'établissement, fait l'objet de l'annexe n° V^{bis}.

*
* *

Une question intéressante, soulevée à maintes reprises, est celle de savoir si le capital de premier établissement porté au compte rendu représente la valeur de nos installations.

J'ai tenu à éclaircir ce point. A cette fin, le réseau exploité, tel qu'il existe aujourd'hui, a été considéré comme ayant fait l'objet de concessions dont l'État opèrerait la reprise au 1^{er} janvier 1909 aux conditions faisant l'objet de la clause de rachat qui a été insérée en dernier lieu dans un acte de concession (ligne de Hesbaye-Condruz) et qui est la suivante :

« Le Gouvernement aura la faculté, après une durée de vingt années de la concession, de racheter celle-ci, en prévenant la compagnie quatre

» années d'avance. Ce rachat aura lieu moyennant le paiement pendant
 » chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession,
 » d'une annuité égale au produit moyen des cinq années les plus produc-
 » tives prises parmi les sept dernières et cette annuité sera majorée de
 » 15 p. c. à titre de prime. »

(Cette clause ne fait pas mention, comme d'autres conçues dans le même sens, de la reprise du matériel et des approvisionnements, parce qu'il s'agit d'un chemin de fer exploité par l'État pour compte du concessionnaire; on supposera cette reprise stipulée.)

La recette nette des sept dernières années des lignes exploitées par l'État et armées de leur matériel serait la suivante, après défalcation des parts de recettes et loyer remis aux sociétés concessionnaires dont l'État exploite les lignes :

ANNÉES.	Recettes des voyageurs, marchandises, produits extraordinaires et produits divers.	Dépenses budgétaires et pensions.	Excédents des recettes sur les dépenses.	A déduire les parts de recettes et loyer payés aux sociétés dont l'État exploite les lignes.	Recette nette.
	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.
1902.	215,329,466	136,265,316	79,064,150	4,882,995	74,181,155
1903.	224,956,283	135,394,668	89,561,615	5,007,442	84,554,173
1904.	232,494,659	139,728,998	92,765,661	5,253,222	87,510,439
1905.	247,682,536	155,338,924	92,343,662	5,344,808	86,998,854
1906.	258,978,813	165,607,006	93,371,807	5,629,143	87,742,664
1907.	269,186,849	183,696,735	85,490,114	5,742,626	79,747,488
1908.	268,552,556	182,772,882	85,779,674	5,736,407	80,043,267

Recette nette moyenne des cinq années les plus favorables parmi les sept ci-dessus :

1903	. . . .	fr.	84,554,173
1904	. . . .	»	87,510,439
1905	. . . .	»	86,998,854
1906	. . . .	»	87,742,664
1908	. . . .	»	80,043,267
Total	. . . .	fr.	426,849,397
Moyenne ou 1/5	. . . .	»	85,369,879

Pour établir la durée restant à courir des concessions au 1^{er} janvier 1909, on est parti des hypothèses suivantes :

1° Les lignes construites par l'État ou pour son compte ont été comptées pour des concessions de 90 ans à partir de leur mise en exploitation ;

2° Les lignes concédées, mais exploitées par l'État moyennant partage des recettes, ont été comptées pour la durée de leur concession respective ;

3° Les lignes rachetées ont été comptées, dans la mesure du possible, pour la durée exacte restant à courir de leur concession au moment de la reprise.

Au moyen de ces éléments, il était facile de déterminer la durée moyenne restant à courir de ces diverses concessions à la date de la reprise supposée, le 1^{er} janvier 1909 ; cette durée est de 49 années 72, soit 50 années.

Conformément à la clause ci-dessus reproduite et suivant les règles appliquées dans les cas de l'espèce, le prix de reprise s'établit comme il suit :

1° Annuité à payer pendant cinquante ans :

Recette nette moyenne des cinq années les plus favorables parmi les sept dernières (voir ci-dessus) fr.	85,369,879
A déduire l'intérêt à 3 p. c. (1) du capital de rachat du matériel et de la valeur des approvisionnements indispensables à l'exploitation : le capital de rachat sera supposé atteindre 75 p. c. de la valeur de ce matériel au 31 décembre 1908, soit fr. 693,702,935 × 0.75 = fr.	520,277,201
La valeur des approvisionnements indispensables à l'exploitation (2) peut être chiffrée à	10,464,903
Total. . . . fr.	530,742,104
3 p. c. de ce capital. fr.	15,922,265
Produit net fr.	69,447,616
Prime de 15 p. c.	10,417,142
Montant de l'annuité fr.	79,864,758

2° L'État aurait, en outre, à payer le prix du matériel, ci : 520,277,201 fr. et celui des approvisionnements en dépôt au 31 décembre 1908, ci : 62,708,832 francs.

En capital cette opération se traduirait comme il suit :

Valeur escomptée à 3 p. c. au 1 ^{er} janvier 1909, de 50 annuités de 79,864,758 francs fr.	2,054,920,223
Matériel	520,277,201
Approvisionnements	62,708,832
Total. . . . fr.	2,637,906,256

soit une somme supérieure de plus de 147 millions de francs au capital utile de premier établissement porté au compte rendu (2,490,611,925 francs).

(1) Il est à remarquer que dans la plupart des cas, l'État n'a obtenu des concessionnaires que la déduction de la moitié de cet intérêt.

(2) Approvisionnements pour deux mois d'exploitation. Il est à remarquer que dans les dernières reprises, on n'a porté en compte que les intérêts de la valeur des approvisionnements d'un mois. Pour un réseau de l'importance de celui de l'État, il ne serait nullement exagéré d'exiger de porter en compte l'intérêt de la valeur des approvisionnements pour deux mois d'exploitation.

Si l'on tenait compte de ce que le réseau de l'État n'est pas, comme celui des compagnies, soumis au régime des concessions dont la valeur diminue au fur et à mesure qu'approche l'échéance à partir de laquelle elles feront retour à l'État, on arriverait à une valeur notablement supérieure à celle qui vient d'être établie.

Au lieu de considérer le réseau de l'État comme ayant fait l'objet de concessions successives dont l'expiration est plus ou moins éloignée, il serait permis, en effet, de l'assimiler aux chemins de fer des États-Unis et du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne dont les concessions sont perpétuelles; par conséquent, l'annuité de 79,864,758 francs, qui, d'après les calculs qui précèdent, ne devrait être servie que pendant cinquante ans, constituerait une véritable rente perpétuelle dont la valeur capitalisée au taux de 5 p. c. représente un capital de fr. 2,662,158,573

En y ajoutant la valeur du matériel	520,277,201
et celle des approvisionnements	62,708,832

on arrive à un total de fr.	3,245,144,606
---------------------------------------	---------------

supérieur de plus de 754 millions au capital utile de premier établissement.

Ces chiffres sont rassurants, car ils démontrent que nous avons entre les mains un outil qui vaut largement ce qu'il a coûté.

(iii)

1^{re} SECTION

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT

CHAPITRE I^{er}

I. — Situation financière.

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

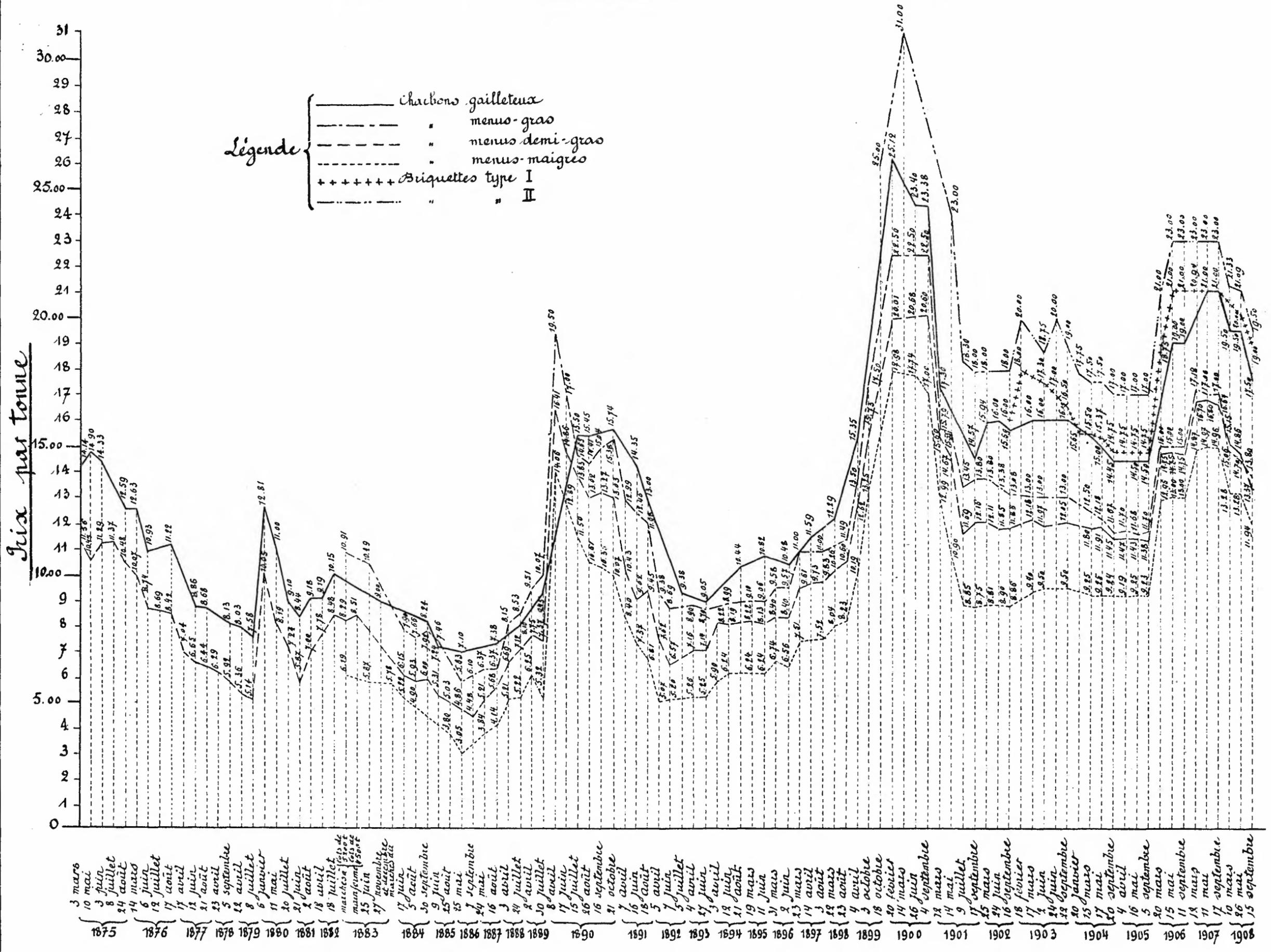
L'exposé de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1909, état VII, page 188, renseigne que les capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer s'élèvent à la somme de fr. 2,585,292,592 35. Les annexes nos I et IX en donnent la décomposition qui est résumée comme suit :

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1908.	1907.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'État.	648,025,158 67	617,956,775 19	30,068,385 48
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'État.	175,726,650 70	175,149,759 58	576,891 12
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement.	968,196,811 19	954,041,172 90	14,155,638 29
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes.	10,047,575 65	9,895,554 75	154,218 92
Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.).	69,922,464 56	64,987,074 45	4,955,590 13
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	17,672,818 75	17,145,275 59	529,545 54
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :			
a) commandé par l'État.	599,985,859 22	547,455,588 51	52,548,250 71
b) racheté aux compagnies.	95,719,095 63	95,719,095 63)
<i>Montant du capital de premier établissement.</i>	<i>2,585,292,592 35</i>	<i>2,480,526,074 36</i>	<i>102,966,517 99</i>

Voici, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 102,966,317.99 renseignée d'autre part :

I. Lignes nouvelles :	
Section de Muysen-Schaerbeek-Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael . . . fr.	1,547,667 28
Section de Florennes à Cerfontaine	721,554 87
Bertrix vers Muno	2,515,274 85
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi)	876,245 78
Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles	3,646,765 14
Couillet à Acoz	249,591 77
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois	276,844 62
Stavelot à la frontière prussienne	2,679 02
Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères	198,990 54
Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital	439,555 58
Total fr.	10,475,149 05
II. Rachat de la concession du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas fr.	
	5,520,746 51
III. Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité; excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc. fr.	
	28,021,020 04
IV. Matériaux acquis en 1908 fr.	
	8,401,151 88
V. Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.), savoir :	
Locomotives fr.	22,262,210 89
Tenders	5,153,080 71
Voitures	9,362,027 27
Wagons	17,228,854 90
Matériel et outillage.	562,076 94
	52,548,250 71
Ensemble des dépenses effectives de 1908. . . . fr.	102,966,317 99

Diagrammes des prix moyens des charbons pour locomotives.



Dates des adjudications

§ 2. — CAPITAL UTILE.

Le capital utile représente le coût réel du réseau *exploité* et de son armement; pour le déterminer, il faut donc déduire du capital de premier établissement s'élevant à fr. 2,583,292,392 35

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution (voir p. 43 et annexe IX) fr. 78,301,887 90	}	
2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe IX) fr. 10,837,833 30		
		89,139,721 20

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. (1) 2,494,132,671 13
 Ce capital s'élevait au 31 décembre 1907 à 2,395,664,033 44

L'augmentation pendant l'exercice 1908 a été de fr. 98,468,637 71

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

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1908.	1907.	
	Francs.	Francs.	Francs
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'Etat	574,977,186 42	547,265,562 79	27,711,823 65
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	175,557,105 41	175,082,600 29	474,443 12
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	965,110,422 83	950,468,194 87	12,642,227 96
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes	10,017,373 65	9,895,534 75	124,218 92
Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc)	69,922,464 56	64,987,074 45	4,935,390 13
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	17,672,818 75	17,143,275 39	529,543 34
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.):			
a) commandé par l'Etat	599,983,859 22	547,435,388 31	52,548,250 71
b) racheté aux compagnies	93,719,093 63	93,719,093 63	»
Ensemble . . .	2,504,990,504 45	2,405,994,606 64	98,995,897 81
dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc	10,837,833 30	10,350,573 20	527,260 10
Reste . . .	2,494,132,671 13	2,395,664,033 44	98,468,637 71
(1) Si l'on fait abstraction du prix de rachat du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas	3,520,746 31	»	3,520,746 31
Il reste pour le capital utile du réseau exploité par l'Etat	2,490,611,924 84	2,395,664,033 44	94,947,891 40

§ 3. — COMPTE APPROXIMATIF DE L'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats définitifs de l'exercice 1907 et les résultats approximatifs de l'exercice 1908 du réseau exploité directement par l'État, lequel comprend, depuis le 1^{er} janvier 1908, les lignes de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, rachetées à partir du 1^{er} janvier 1906 et gérées provisoirement par la société pour compte de l'État jusqu'au 31 décembre 1907. (Loi du 18 août 1907.)

Le chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, racheté à partir du 1^{er} janvier 1907, a également été exploité par la société concessionnaire pour compte de l'État jusqu'au 31 décembre 1908. (Loi du 24 décembre 1908.)

Les résultats de ces gestions provisoires font l'objet des annexes nos LI à LVIII.

DÉSIGNATION.	1908. (Approximatif.)	1907. (Définitif.)	Différences en 1908.
Longueur moyenne exploitée	4,283km.478	4,092km.137	+ 191km.341
Recettes brutes (ann. II et IIbis)	Francs 268,552,415 95	Francs. 264,879,453 71	+ 3,472,980 24
Produits divers (ann. II et IIbis)	609,250 74	760,796 17	— 151,565 43
ENSEMBLE. . .	268,961,614 69	265,640,229 88	+ 3,521,414 81
Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II et IIbis)	182,772,881 62	183,696,754 56	— 923,852 94
Excédent des recettes sur les dépenses	86,188,765 07	81,943,495 52	+ 4,245,267 75

Il résulte de ces chiffres que malgré un accroissement moyen de 191^{km.}341 du réseau exploité par l'État, les dépenses d'exploitation de 1908 sont inférieures de fr. 923,852.94 à celles de 1907, ce qui, avec l'augmentation des recettes de fr. 3,521,414.81, se traduit par un relèvement du produit net de fr. 4,245,267.75.

Les moyennes kilométriques de 1908 ressortent à 62,790 francs pour les recettes, à 42,669 francs pour les dépenses et à 20,121 francs pour le produit net.

En 1907, ces moyennes étaient respectivement de 64,915, de 44,890 et de 20,025 francs.

La recette kilométrique a donc diminué de 2,125 francs et la dépense kilométrique de 2,221 francs; la différence entre ces deux sommes, soit 96 francs, représente le relèvement du produit net par kilomètre.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES.

On vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'élève à fr. 86,188,763 07

Les charges financières, non compris les annuités de rachat de la concession du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, dont question ci-dessous, se montent à . fr. 93,759,374 53

L'exercice a donc laissé pour le réseau exploité directement par l'État, un mali de fr. 7,570,611 28

Afin de maintenir la concordance avec les écritures de la Trésorerie, les comptes financiers de 1908 comprennent, outre le capital représentatif des annuités précitées, la charge de celles-ci pour les exercices 1907 et 1908, soit, à raison de 128,000 francs l'une fr. 256,000 »

Par contre, il a été porté en recettes :

1^o Les versements de 50,000 et de 135,000 francs effectués en 1908 par les sociétés de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation transitoire de leurs lignes pour compte de l'État, soit fr. 185,000 »

2^o Le recouvrement de l'arriéré dû par cette dernière société depuis 1902, et qui avait fait l'objet d'un procès intenté par l'État, soit. fr. 21,596 95

Ensemble. fr. 206,596 95

Il en résulte donc une augmentation de charges de. fr. 49,403 03
et c'est ainsi que le mali de fr. 7,570,611 28 accusé ci-dessus, est porté à l'annexe V à fr. 7,620,014 53.

*
*
*

§ 5. — BILAN.

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

Actif.

Capital d'établissement au 31 décembre 1907.	fr. 2,480,326,074 36
Augmentation en 1908 (voir 2 ^e page)	fr. 102,966,317 99
Ensemble du capital de premier établissement	<u>fr. 2,583,292,392 55</u>

D'autre part	fr.	2,583,292,392	53
<i>Dépenses de parachèvement</i> imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886. (Voir C. R. 1897, ann. VIII.)			
	fr.	11,090,438	79
<i>Recettes brutes de l'exploitation</i> (recouvrements effectués) :			
Au 31 décembre 1907	fr.	6,193,463,430	59
En 1908.	»	268,574,010	90
		6,463,837,461	29
<i>Versements effectués en 1907 et en 1908 par les sociétés de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas</i> , à valoir sur les produits nets de l'exploitation de leurs lignes pour compte de l'État			
	fr.	4,281,438	58
<i>Produits encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer :</i>			
Au 31 décembre 1907	fr.	8,646,945	25
En 1908.	»	609,250	74
		9,256,173	97
<i>Approvisionnements en dépôt</i> (annexes XVII et XXX) :			
Au 31 décembre 1907	fr.	59,717,000	83
Augmentation en 1908	»	2,991,851	05
		62,708,851	86
Total de l'actif		fr.	9,134,466,736 64

Passif.

<i>Dotation dont le trésor a disposé pour l'amortissement :</i>			
a) pour la dette consolidée	fr.	267,424,460	54
b) pour les annuités de rachat	fr.	55,458,942	58
		520,865,402	92
Amortissements indirects	fr.	10,857,855	50
Reste à amortir { de la dette consolidée	»	1,906,856,520	81
{ des annuités de rachat	»	544,714,655	52
		2,251,571,156	13
Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.		fr.	2,583,292,392 53
<i>Charges financières du capital :</i>			
Au 31 décembre 1907	fr.	2,160,905,207	81
Pour l'exercice 1908 (voir annexe IV).	(1)	88,278,967	01
		2,249,184,174	82
<i>Parts des recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes :</i>			
Au 31 décembre 1907	fr.	245,183,158	77
Pour l'exercice 1908	»	5,736,407	54
		250,919,566	11
<i>Loyer de la ligne de Spa à la frontière</i>	fr.	13,301,338	85
<i>Loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam</i>	fr.	8,263,480	»
<i>Dépenses d'exploitation :</i>			
Jusqu'au 31 décembre 1907.	fr.	5,720,758,557	79
Pour l'exercice 1908	»	181,082,754	62
		5,901,821,112	41
<i>Pensions des anciens fonctionnaires et employés :</i>			
Au 31 décembre 1907	fr.	20,721,516	»
Pour l'exercice 1908	»	1,690,127	»
		22,411,443	»
Total du passif		fr.	9,029,593,507 52

(1) Y compris deux annuités de 128,000 francs pour 1907 et 1908, soit 256,000 francs, payées ensuite du rachat de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas.

D'autre part. . . fr. 9,029,593,507 52

Balance.

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

1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886. fr. 11,090,438 79	}	105,073,229 12
2° pour approvisionnements en dépôt. 62,708,831 86		
B. Avoir :		
au 31 décembre 1907. 38,893,972 80	}	31,273,938 47
Diminution en 1908. 7,620,014 33		
Total égal à l'actif. fr. 9,134,466,736 64		

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

Capital utile engagé fin 1907 fr. 2,395,664,033 44	
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile en 1908 (voir § 2), déduction faite du coût de rachat de la concession de la Société anonyme de Termonde à Saint - Nicolas $\left(\frac{98,468,637 71 - 3,520,746 31}{2} \right)$ fr. 47,473,945 70	
Capital moyen productif. . . . fr. 2,443,137,979 14	

Excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation augmentées des pensions (voir § 3) fr. 86,188,763 07	
A déduire les parts de recettes des compagnies et le loyer de la ligne de Spa à la frontière	3,736,407 34

Reste avant déduction des charges financières : (fr. 88,022,967.04, dette consolidée et annuités afférentes au réseau exploité par l'État) fr. 80,452,355 73	
Revenu du capital utile pour $\left(\frac{80,452,355 73 \times 100}{2,443,137,979 14} \right)$	3.29 p. c.
1908	
1907.	3.32 p. c.

§ 7. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes (droits constatés) et des dépenses d'exploitation, se présente pour l'année 1908 comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (ann. II ^{bis}). . . fr. 268,332,413 93	
Produits divers (ann. II ^{bis}) fr. 609,230 74	
Ensemble. . . . fr. 268,961,644 69	
Dépenses d'exploitation y compris les pensions (ann. II ^{bis})	182,772,881 62

Le coefficient pour 1908 est donc de $\frac{182,772,881 62 \times 100}{268,961,644 69}$, soit 67.96 p. c. ;
il était de 69.15 p. c. en 1907. Pour les années antérieures, voir l'annexe V,
colonne 16.

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

EXERCICE 1908 COMPARÉ A CELUI DE 1907.

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 1908 et 1907 :

		1908. (Approximatif.)	1907 (Définitif.)
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	62,790 48	64,914 79
	Dépenses d'exploitation	42,669 27	44,890 17
	Recettes nettes	20,121 21	20,024 62
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	3.6400	3.6666
	Dépenses d'exploitation	2.4756	2.5555
	Recettes nettes	1.1664	1.1511
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.1684	3.2017
	Dépenses d'exploitation	2.1551	2.2140
	Recettes nettes	1.0153	0.9877

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

		1908.	1907
Parcours kilométrique des trains (1)	de voyageurs fr.	42,562,182	40,731,836
	de marchandises	31,328,619	31,716,864
Parcours moyen des trains	de voyageurs	36 kil.	36 kil.
	de marchandises	45 kil.	43 kil.
Produit par train-kilomètre	de voyageurs	2.5092	2.5689
	de marchandises	3.4285	3.5091

PÉRIODE QUINQUENNALE 1904-1908 ET DERNIÈRE ANNÉE DE LA PÉRIODE PRÉCÉDENTE. — Afin de faciliter les comparaisons sans devoir recourir aux différents comptes rendus, il a paru utile de grouper les principaux résultats dans des tableaux distincts par grande branche de service, savoir :

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

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

(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.		Agrés et auxiliaires		Ouvriers.	
	1908	1907	1908	1907	1908	1907
Service général	126	128	19	16	85	85
Voies et Travaux	885	818	4	5	14,786	15,996
Traction et Matériel.	905	872	185	180	50,160	29,908
Exploitation	7,450	7,244	2,545	2,558	7,010	7,000
Perception des recettes et contrôle.	852	844	110	85	88	87
TOTAUX.	10,198	9,908	2,861	2,612	55,029	51,676
Ensemble en 1908.	66,088					
Ensemble en 1907.	64,221					
Augmentation	1,867					

CAISSE DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1908 comparées aux résultats de l'exercice précédent :

	1908.	1907.
Les contributions statutaires des affiliés, les subsides de l'État, les intérêts des capitaux, etc., ont produit. . fr.	6,404,102 56	6,443,627 18
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, rentes allouées par application de la loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail, frais de traitements, etc. fr.	6,238,409 50	5,770,552 47
D'où un excédent de recettes sur les dépenses de fr.	165,695 26	673,074 71
En ajoutant cet excédent à l'avoir en fonds publics au 1 ^{er} janvier, s'élevant à fr.	16,076,854 50	15,405,779 79
augmenté des capitaux représentatifs :		
1 ^o des annuités à payer par l'État 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 ;	2,455,288 »	2,158,381 »
2 ^o de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés, pour la validation des services dans le passé ;		
3 ^o de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils fr	589,306 »	612,338 »
l'avoir au 31 décembre est de . . fr.	19,265,141 76	18,827,573 50

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

	1908.	1907.
<i>A.</i> Pour pensions allouées à d'anciens ouvriers du Grand Central Belge, à des ouvriers de la compagnie de la Flandre Occidentale, à des ouvriers du département de la guerre, à d'anciens ouvriers devenus agents commissionnés, à des veuves, orphelins et ascendants.	18,292,696 35	16,644,262 72
<i>B.</i> Pour pensions temporaires allouées aux mêmes catégories d'ayants droit	40,963 56	45,583 03
<i>C.</i> Pour rentes.	1,119,402 30	853,613 85
<i>D.</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	24,073 »	24,073 »
Fr.	19,477,137 21	17,563,336 60
L'avoir constaté ci-dessus étant de la réserve, au 31 décembre 1907, pour les charges ultérieures était de . fr.	19,263,141 76	18,827,573 50
Au 31 décembre 1908, les opérations se traduisent par un excédent de charge de	211,993 43	1,262,236 90

(L'effectif ouvrier affilié à la Caisse a été, en 1908, de 66,787⁽¹⁾, non compris les ouvriers supplémentaires au nombre de 1,138.)

(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 1907 était de 63,994, y compris les ouvriers supplémentaires.

Le compte des dépenses s'établit comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1908	1907	1908	1907
Pensions viagères	Ouvriers	4,357	3,958	2,491,023 62	1,982,859 87
	Veuves	4,278	4,038	1,515,100 42	1,444,274 76
	Orphelins	215	210	36,813 65	32,851 30
	Ascendants	35	33	4,208 85	4,620 »
	Agents commis- sionnés	74	48	64,470 11	37,246 66
Pensions temporaires.	Ouvriers	7	11	1,263 55	1,284 20
	Veuves	120	145	25,431 37	23,306 47
	Orphelins	9	13	1,204 50	732 50
Secours temporaires aux ouvriers				1,421,387 65	1,314,398 34
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				686,935 89	690,233 62
Frais de funérailles				11,880 »	11,445 »
Bonification d'intérêts et frais généraux				7,331 14	8,303 87
Rentés				201,442 30	182,666 43
Secours permanents et secours à d'anciens ouvriers nécessiteux				69,946 25	69,329 45
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 9 fr.				6,238,409 30	5,770,552 47

(12)

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

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

Les dépenses liquidées en 1908 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section de Schaerbeck à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael	fr. 10,484,200 03
Section de Florennes à Jamagne	1,274,239 73
Ligne de Bertrix vers Muno.	8,210,927 62
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi	3,768,705 35
Junction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles	17,163,777 59
Ligne de Couillet à Acoz.	590,437 94
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.	745,831 05
Ligne de Stavelot à la frontière prussienne	2,679 02
Section de Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères	198,990 34
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1908	6,390,653 40
Total.	50,830,482 09

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1908 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Travaux d'art	fr. 2,895,792 10
Bâtiments divers	648,188 09
Construction et aménagement de stations.	12,674,062 23
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.	957,617 22
Extension et amélioration des voies, etc.	10,295,746 15
Total.	27,471,405 81
Ensemble des deux paragraphes. fr.	78,301,887 90

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 1,612,203.95 en 1908 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

II. — Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1908(1).

MÈTRES COURANTS :				
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	directement par l'État	779,002	246,466	1,025,468
	à forfait pour compte de l'État.	81,303	632,884	714,187
Lignes rachetées par l'État.	983,435	1,318,960	2,302,095	
<hr/>				
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.	1,843,440	2,498,040	4,041,480	
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts des recettes ou loyer	160,515	83,751	244,266	
Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État	6,493	4,218	10,711	
<hr/>				
Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (*).	2,010,448	2,285,979	4,296,427	

Dans l'ensemble, 220^{km}.675 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y additionnant ceux de la deuxième, on arrive à un développement, en voies simples, pour la circulation des trains de 6,306^{km}. 875

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . . 3,747^{km}. 090

l'étendue totale, en voies simples, est de 10,053^{km}. 965

(1) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 2.54 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIV pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser, et par l'existence de joints entre les rails.

(*) 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 1908.

La longueur effective du réseau, fin 1907, en y comprenant les lignes reprises de la compagnie de la Flandre Occidentale (1), était de. 4,248^{km}.286

Il a été livré à l'exploitation les sections suivantes :

Le 1 ^{er} mai 1908, la section de Senzeille à Philippeville	6 ^{km} .773	
Le 15 mai 1908, la ligne de Muysen à Schaerbeek	18 ^{km} .915	
Le 1 ^{er} août 1908, les raccordements de Schaerbeek (fon) à Louvain et de Schaerbeek à Muysen (voies directes à marchandises)	6 ^{km} .362	}
Le 17 août 1908, le raccordement d'Etterbeek à Bruxelles (Exposition)	2 ^{km} .485	
Le 23 novembre 1908, le raccordement reliant directement la ligne de Givet-Châtelineau à celle de Morialmé-Walcourt	2 ^{km} .627	

A ajouter, par suite de modifications au tracé de certaines lignes (2), de rectifications d'erreurs, de la mise en service de voies nouvelles pour les bassins intercalaires d'Anvers (3) 16^{km}.151

Soit ensemble 55^{km}.311

A retrancher par suite de la suppression de la section de Blankenberghe à Zeebrugge (centre) 5^{km}.170

48^{km}.141

Longueur effective au 31 décembre 1908 (annexe XIII) 4,296^{km}.427

Les 37^{km}.160 livrés en 1908 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année et la section de Blankenberghe à Zeebrugge (centre) — 5^{km}.170 — ayant été supprimée le 1^{er} octobre 1908, il faut déduire au prorata du temps 12^{km}.949

La longueur *moyenne* des lignes exploitées par l'État a donc été de. 4,283^{km}.478

(1) Ces lignes ont été exploitées pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire du 1^{er} janvier 1906 au 31 décembre 1907.

(2) Des modifications importantes ont été apportées notamment aux voies principales de la ligne de Florennes à Philippeville, du triangle de Vieux-Dieu, de la ceinture de Gand et de Monceau (formation).

(3) Ces voies, comportant un développement de 7^{km}.171, ont été ouvertes au service à partir du 15 août 1907. Les tableaux relatifs à l'exercice 1907 ont été dressés sans tenir compte des travaux exécutés aux bassins intercalaires et à la gare d'Austruweel, parce que ces travaux n'ont été complètement terminés que dans le courant de l'exercice 1908.

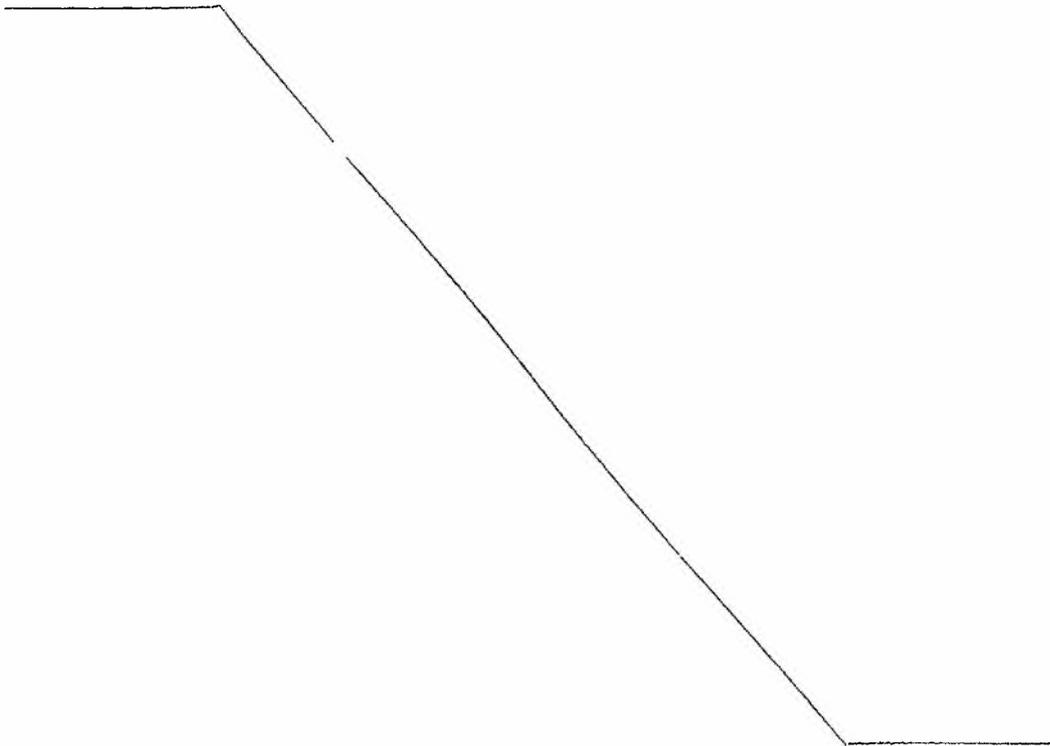
§ 5. — RAILS.

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

	1908.	1907.
<i>Acier.</i>		
Voies principales. .	12,172,050	11,508,292
— accessoires .	5,246,453	4,850,334
	17,418,503	16,358,626
<i>Fer.</i>		
Voies principales. .	87,245	95,107
— accessoires .	1,626,535	1,715,673
	1,713,780	1,810,780
Ensemble. . .	19,132,285	18,169,406

Les 12,172,050 mètres de rails d'acier représentent 99.29 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 5,246,453 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 91.04 p. c.

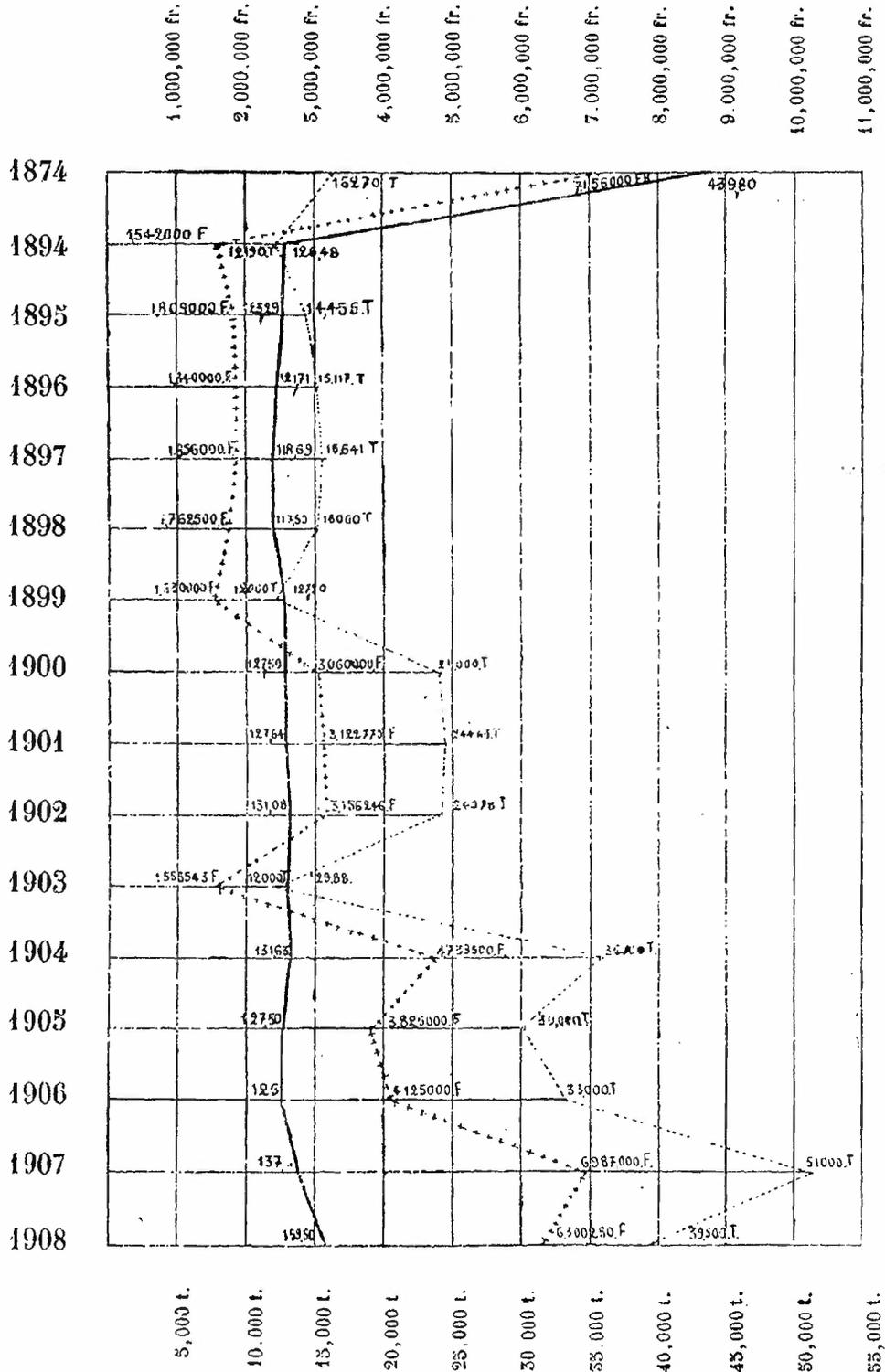
Les rails d'acier *utilisés* en 1908 ont une valeur de fr. 159.50 la tonne; ceux *utilisés* en 1907 revenaient en moyenne à 137 francs, soit une augmentation de 16.42 p. c.



Rails.

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

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



Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889, et pour celles de 1886 à 1893, voir le diagramme de la page 14 du compte rendu de 1906.

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

		1908.	1907.
Chêne	voies principales	6,996,263	(1) 6,630,950
	— accessoires.	3,144,032	3,041,038
Sapin	voies principales	42,020	16,537
	— accessoires.	184,022	179,733
Hêtre	voies principales	151,827	135,552
	— accessoires	2,270	2,682
Ensemble.		10,520,454	(1) 10,006,492

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises, pour 1908, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR.	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.85	0.55	(*) 6.58
—	2.60	0.26	0.15	5.12	0.47	5.59
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.77	1.56	6.55
—	2.60	0.26	0.15	4.08	1.55	5.41

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1908, était de 156,385 mètres.
Fin 1907, cette longueur était de 154,729 —
(voir détails à l'annexe XIV).

§ 5. — PROFIL ET COURBES.

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

(1) Chiffres rectifiés.
(2) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1907, avaient coûté en moyenne fr. 6.35, créosotage compris.

§ 6. — SIGNAUX.

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

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

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

	1908.	1907.	Différence en 1908.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	} par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.		
	3,265	3,084	+ 181
	} par un ouvrier destination, pontonnier, garde-tranchée, etc.		
	157	130	+ 7
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	} par un poste voisin . . .		
	786	700	+ 86
	} par une cabine Saxby . . .		
	140	141	— 1
C. — Ouverts et non surveillés	2,145	2,024	+ 121
Totaux.	6,495 (1)	6,099	+ 394

Les 3,265 passages à niveau existant fin 1908 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,235 personnes dont 1,915 hommes et 2,320 femmes; 302 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 3 millions 173,069 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

80 pendant . . .	12 heures.	404 pendant . . .	17 heures.
31 — . . .	15 —	575 — . . .	18 —
384 — . . .	14 —	228 — . . .	19 —
235 — . . .	15 —	73 — . . .	20 —
618 — . . .	16 —	837 — . . .	24 —

Aucun passage à niveau n'a été établi en 1908. Il en a été supprimé 50 qui sont renseignés à l'annexe XVI.

§ 8. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

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

(1) L'augmentation du nombre de passages à niveau est due à la reprise des lignes de la compagnie de la Flandre Occidentale.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Totaux.
Au 1 ^{er} janvier 1908.	1,250	85	1,335
Livrés à l'exploitation pendant l'année	44	4	48
Raccordements régularisés de la Flandre Occidentale	4	»	4
	1,298	89	1,387
Supprimés en 1908.	18	1	19
Situation au 31 décembre 1908	1,280	88	1,368

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1908 et 1907 se présentait comme il suit :

	1908	1907
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	114	103
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	92	91
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1908.

Il existait au 31 décembre 1908, dans les dépôts, sections et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 24,869,081 francs, savoir (annexe XVII) :

1 ^o Matériaux en bon état (neuf et remploi) :	
Rails en acier	fr. 5,473,310 »
Rails en fer.	211,680 »
Accessoires de rails	3,280,163 »
Croisements, longrines, traverses, excentriques	4,798,896 »
Billes et bois spéciaux	4,876,685 »
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc.	3,371,720 »
2 ^o Matériaux mis hors d'usage.	1,814,859 »
Total.	fr. 23,827,315 »
Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer	221,997 »
Reste	fr. 23,605,318 »
3 ^o Approvisionnements à la disposition des sections	1,263,763 »
Ensemble	fr. 24,869,081 »

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

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre des années 1908 et 1907 se résume comme suit :

	1908.	1907.
	—	—
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	3,959	3,677
Tenders indépendants	2,814	2,518
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	9,752	9,295
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	80,500	76,197

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

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

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

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

L'entretien et le renouvellement en 1908 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	Voitures automobiles.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (2)	marchandises.
Effectif au 31 décembre 1907.	3,638	3,535	39	9,219	76,197
Faits accomplis en 1908. {					
Mise hors d'usage.	42	20	»	(3) 55	(4) 156
Reste.	3,626	3,515	39	9,164	76,041
Renouvellement (budget ordinaire)	3	»	»	12	»
Extension (budget extraordinaire)	284	360	7	493	4,259
Effectif de fin 1908.	3,943	3,875	46	9,669	80,300
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	4,094	4,204	78	10,401	82,954
On trouve les différences suivantes : En moins.	481	326	32	732	2,651
Il restait à mettre en service au 31 décembre 1908 :					
1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire)	301	496	»	894	5,372
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire)	»	»	»	22	»

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

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une balance en plus de 440,328 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux retirés du service (voir annexe XXIII).

La puissance moyenne des moteurs étant de 6,027 kilogrammes (voir annexe XXII), la balance en plus correspond, en réalité, à $\left(\frac{440,328}{6,027}\right) = 73$ locomotives.

Les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 887,558 francs de plus que les moteurs retirés du service qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, la balance en plus correspond, fin 1908, à 5,746 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 82,222 1/2 tonnes de chargement.

A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 12³/₁₀ par wagon, cette balance équivaut à 122 voitures à voyageurs et à 4,246 wagons à marchandises.

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

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

(3) Y compris 1 fourgon pour trains de voyageurs passé au matériel pour trains de marchandises.

(4) Déduction faite de 2 véhicules entrés par transformation (un provenant du matériel à voyageurs et un provenant d'un wagon local).

Pour les wagons spéciaux, la balance en moins, estimée en essieux est de 121.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 454,219 francs de moins que les unités auxquelles ils ont été substitués.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation accuse une balance en plus de $(887,538 - 454,219) = 433,119$ francs.

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1907, le nombre de wagons appartenant à des particuliers, agréés par l'État et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à 1,233

En 1908, il en a été agréé 93, et 10 ont été retirés du service 83

L'effectif au 31 décembre 1908 est donc de 1,316

se répartissant comme suit :

- 1,220 wagons-citernes ;
- 26 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 59 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 ;
- 1 wagon plate-forme, à châssis tubulaire, pour transport de bois en grume, de rails et de poutrelles ;
- 2 boîtes pour transport de chevaux.

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

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

	1908.		1907.
Remorquant des trains de voyageurs(1) .	46,074,369	kil.	43,830,661
— — de marchandises .	59,165,561	»	39,600,842
— — de route	644,796	»	729,213
Circulant à vide	6,885,434	»	6,907,400
Faisant des manœuvres.	19,554,940	»	18,925,363
Ensemble (1) .	112,524,900	»	109,993,479

(1) Non compris 5,191 kilomètres en 1908 et 9,872 kilomètres en 1907 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 495,123 kilomètres en 1908 et 493,890 kilomètres en 1907 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1908.	En 1907.	Différences pour 1908.	
				Nombre.	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,478,348	1,525,984	- 47,636	- 3.12 %
	Autres marchandises	3,891,008	(1) 3,933,774	- 62,766	- 1.59 %
Transports en service.	Divers	361,720	(1) 446,725	+ 114,995	+ 28.74 %
	Combustibles	149,598	158,702	- 9,104	- 5.74 %
ENSEMBLE		6,080,674	(1) 6,085,185	- 4,511	- 0.07 %

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

		En 1908.	En 1907.
En ne tenant compte que des wagons employés	} en service intérieur	3 j 05	2 j 45
	} en services mixtes et internationaux.	7 j 17	8 j 78
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation.	} en service intérieur	5 j 17	2 j 52
	} en services mixtes et internationaux.	7 j 46	9 j 02

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1908 et en 1907 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXVI.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, briquettes, cokes divers, etc.), a été en 1908 de fr. 17.06 et en 1907 de fr. 17.13.

Les prix moyens des différents charbons pour locomotives acquis aux adjudications qui ont eu lieu de 1875 à 1908 sont renseignés au second diagramme ci-après.

§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

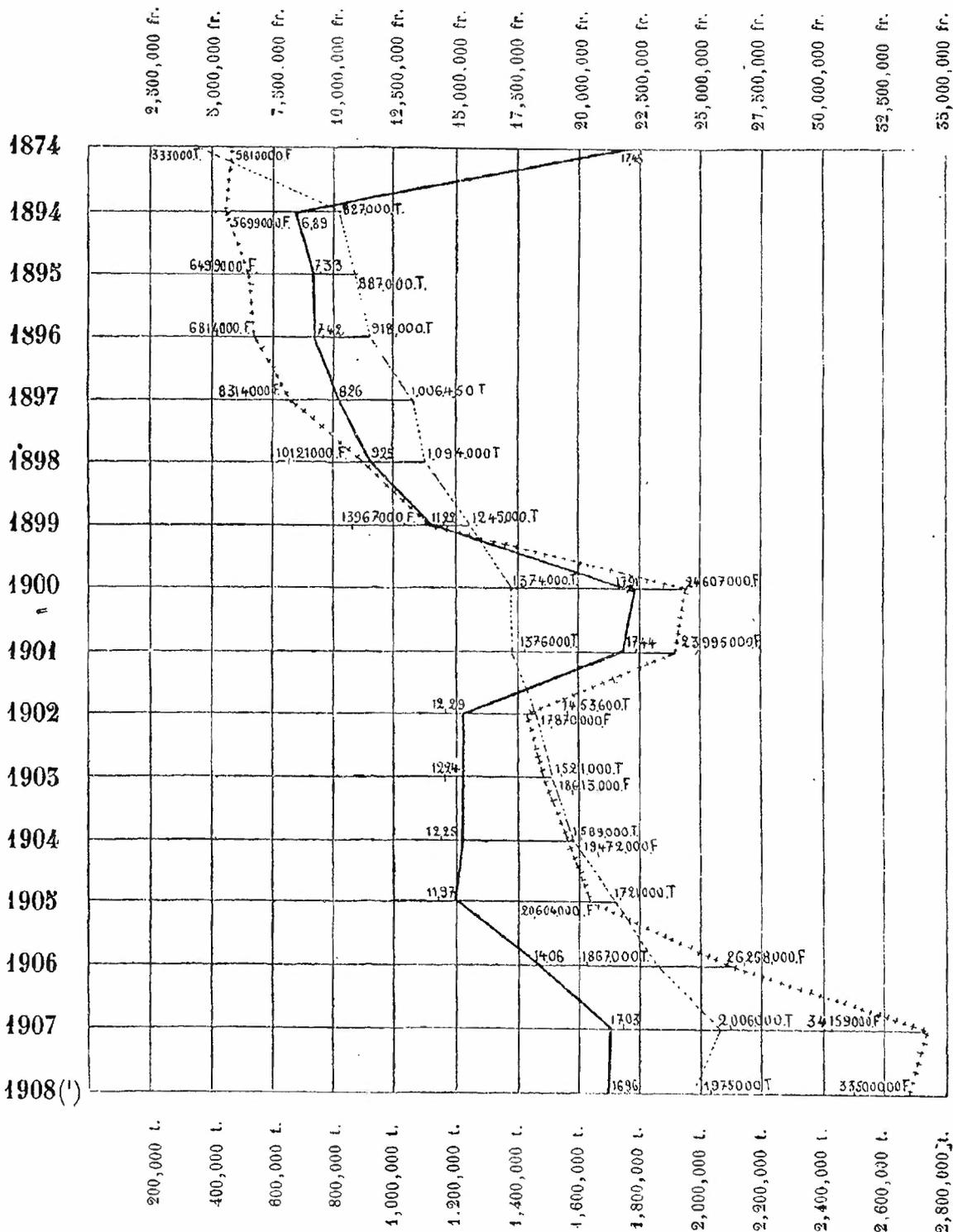
Le premier diagramme ci-contre figure les consommations de charbons, MENUS ET GAILLEUX, de briquettes et de gailleteries (2), de 1874 et de chacune des années 1894 à 1908, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

(1) Chiffres rectifiés.

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

Consommation de combustibles.

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



Pour les années antérieures à 1894, voir les comptes rendus de 1884 page 59, de 1885 page 35 et de 1904 page 26.

(1) Y compris 423,816 tonnes de briquettes et gailletterie correspondant à une valeur de 9,238,500 francs.

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

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

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

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

	En 1908.	En 1907.
Par train-kilomètre (1).	Quantité 24 ^k .40	23 ^k .13
	Valeur 0 ^f .412	0 ^f .427
Par locomotive-kilomètre avec train (2).	Quantité 21 ^k .19	21 ^k .89
	Valeur 0 ^f .358	0 ^f .372
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres (3).	Quantité 16 ^k .20	16 ^k .75
	Valeur 0 ^f .274	0 ^f .284

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Électricité. — L'annexe XXVII donne les prix de revient de l'énergie électrique produite par les usines du chemin de fer en 1908.

Gaz. — La consommation de gaz pour l'éclairage des stations a été de 4,786,250 mètres cubes; la dépense s'est élevée à fr. 589,275 46, soit fr. 0.123 par mètre cube. (*Voir annexe XXVIII.*)

Le nombre de trains éclairés au gaz riche en 1908 était de 489. Cet éclairage a coûté en gaz fr. 397,943.71, soit fr. 0.236 par mètre cube. (*Voir annexe XXIX.*)

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 1908.		En 1907.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	8,881,611 litres.	F. 949,444 21	8,540,567 litres.	F. 730,635 67
Huile de colza épurée.	823,109 kilogr.	709,457 65	803,837 kilogr.	388,487 65
Torches-falots	8,466 pièces.	4,235 00	7,875 pièces.	3,936 50
Ensemble.		F. 1,663,114 86		F. 1,325,057 80

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

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

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

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

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1908, il existait 32,506 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,318 calorifères de voitures de trains légers, soit 6,884 chaufferettes et 5 calorifères de plus qu'en 1907.

§ 13. — GRAISSAGE.

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

		En 1908.		En 1907.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	5,935,818	1,208,626 44	5,682,569	1,167,321 44
	Suif et graisses.	347,784	242,564 53	304,774	262,901 56
	Totaux	6,253,602	1,451,190 67	5,987,340	1,430,222 67
Graissage des véhicules	Huiles	(1) 563,435	204,428 98	(2) 531,650	190,833 68
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	443,401	208,496 89	433,467	220,098 80
	Suif et graisses.	34,473	24,668 24	6,073	4,334 68
	Totaux	477,874	233,165 43	439,542	224,430 48
Ensemble		7,294,911	1,888,784 78	6,958,532	1,845,486 83
Soit pour 1908		+ 336,379	+ 43,297 95	—	—

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

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

Locomotives. — Les essais faits en 1907 avec une locomotive express à voyageurs, à 6 roues couplées de 1^m.98 et à bogie, à 4 cylindres égaux et à surchauffe, ayant établi sa supériorité sur les Atlantic Compound sous le

(1) Non compris 115,787 kilogrammes d'huile de rempli.

(2) — 120,766 — —

rapport de la vitesse, de la stabilité et de l'économie de combustible et d'eau, l'administration a passé commande de 40 locomotives de ce type en 1908.

Elle a, de plus, étendu l'application de la surchauffe à 111 autres locomotives.

ÉLECTRICITÉ.

A. *Éclairage des gares et dépendances.* — L'éclairage électrique des stations, ateliers, etc., comportait, fin 1908, 62 installations comprenant 10,364 lampes à incandescence et 3,441 lampes à arc (voir détail annexe XXVIII).

Quatre de ces installations ont été réalisées au cours de l'année courante; ce sont celles des gares de :

<i>Tamines</i>	comprenant	40	lampes à arc	et	224	lampes à incandescence;
<i>Tournai</i>	id.	80	id.		184	id.
<i>La Sambre</i>	id.	15	id.		49	id.
<i>Charleroy (gare au bois)</i>		22	id.			

L'énergie électrique y est fournie par l'industrie. Des conventions sont souscrites pour éclairer de la même façon, c'est-à-dire à l'électricité, les gares de : Anvers-Austruweel, Nessonvaux, Trooz, Tilff, La Brouck et Méry.

D'autre part, l'ancienne usine d'électricité établie par la compagnie d'Anvers à Gand à la gare d'Anvers (Tête de Flandre) étant devenue défectueuse, a été supprimée. L'installation d'éclairage électrique de cette gare comportait 12 lampes à arc et 28 lampes à incandescence. Des foyers à incandescence par le pétrole remplacent les lampes à arc et des lampes intensives au pétrole remplacent les incandescences électriques. Cette suppression d'une installation trop peu étendue, pour ne pas être onéreuse, a fait réaliser une économie sans nuire aux nécessités du service.

* * *

L'administration poursuit l'essai de lampes à filament métallique qui se substitueront très avantageusement, au double point de vue de la lumière et de la dépense, aux lampes à filament de carbone. La continuation des essais a surtout pour but le choix des meilleurs types.

L'administration fait aussi l'essai, dans certains bureaux et ateliers, de quelques lampes à vapeur de mercure.

B. *Éclairage des trains.* — Au 31 décembre 1908, l'administration possédait 1,390 voitures appareillées à l'éclairage électrique, savoir :

1,303	au système	Stone;
82	id.	série-parallèle;
5	id.	Aichelé.

Tous ces véhicules sont actuellement munis de lampes à filament métallique, qui donnent une intensité lumineuse plus grande avec une moindre dépense d'énergie électrique.

Deux ateliers supplémentaires ont été créés en 1908, l'un à Arlon, l'autre

à Ostende, pour l'entretien des différents équipements électriques des voitures. De plus, l'administration a établi à Muysen des installations permettant de recharger les batteries d'accumulateurs des voitures de réserve et d'emmagasiner les accumulateurs retirés momentanément des voitures entrant en grande réparation.

C. *Applications diverses.* — Des engins de manutention et de levage à manœuvre électrique, acquis pour Bruxelles (Tour et Taxis) et Malines, ont été mis en service en 1908 :

1° A Bruxelles (Tour et Taxis) :

5 grues dont une de 10 tonnes, deux de 3 tonnes, une de 5 tonnes et une de 1,5 tonne ;

1 ascenseur ;

12 transbordeurs de wagons ;

1 cabestan pour rampe de chargement.

2° A Malines :

1 monte-charges ;

4 grues dont deux de 1,5 tonne et deux d'une tonne.

Outre de nombreux moteurs électriques, type E. B., acquis pour actionner les machines-outils de certains ateliers, l'administration a fait installer les engins électriques suivants :

1 tracteur à Tournai et à Tamines ;

1 appareil à lever les locomotives à Tournai ;

des pompes pour le service hydraulique à Tournai, Tamines et La Sambre ;

des pompes à huile à Malines et à Gentbrugge ;

2 palans à Malines ;

1 ventilateur à Esschen ;

2 appareils à lever les roues et 1 appareil à élever les cendrées à Bruxelles (Tour et Taxis).

ÉCLAIRAGE PAR PROCÉDÉS AUTRES QUE L'ÉLECTRICITÉ.

1° Stations.

A. *Gaz.* — L'éclairage au gaz a été étendu dans 63 stations, ateliers, etc. L'extension comporte 875 brûleurs (Auer et ordinaires).

Le nombre total des brûleurs à gaz, qui était de 26,447 fin 1907, se chiffre au 31 décembre 1908 à 26,566 unités (y compris les brûleurs à gaz des services repris à la compagnie du chemin de fer de la Flandre Occidentale) (1).

(1) En ajoutant les 875 brûleurs placés en extension au nombre total de brûleurs en service en 1907, on obtient 27,522 brûleurs ; mais ce chiffre doit être diminué de 756 brûleurs par suite de la substitution, dans certaines gares ou ateliers, de l'éclairage électrique ou de l'éclairage par incandescence au pétrole à l'éclairage au gaz.

B. *Pétrole.* — L'éclairage au pétrole au moyen de lampes belges a été étendu dans 98 stations. Il a été placé 512 appareils en extension et 92 en remplacement de lampes ancien modèle à mèche plate.

61 lampes de ce dernier modèle ont été placées en extension dans 14 stations, haltes et points d'arrêt.

186 foyers à incandescence par le pétrole ont été placés en extension dans 17 stations.

*
* *

2° Trains.

L'essai de l'éclairage à incandescence par le gaz dans les trains a été étendu à trois rames complètes indépendamment de quelques véhicules isolés.

(32)

(23)

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, pendant les exercices 1908 et 1907*, sont résumés dans le tableau suivant :

NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1908.	RECETTES		Différences pour 1908.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.		
			en 1908.	en 1907.		en 1908.	en 1907.			
en 1908.	en 1907.									
a) Billets simples.										
1 ^{re} classe (1).	248,970	244,178	+ 2,792	1,932,989 06	1,937,919 83	+ 4,929 77	Kil. 83.45	Kil. 84.03	Fr. 7.827	Fr. 7.919
2 ^e —	2,077,183	2,006,543	+ 70,640	8,403,531 84	8,074,039 52	+ 329,492 32	46.33	45.84	3.083	3.027
3 ^e —	12,793,760	12,633,041	+ 160,719	10,628,348 43	10,213,889 09	+ 414,459 34	21.93	20.74	0.831	0.808
Totaux et moyennes.	15,117,923	14,885,762	+ 232,166	18,961,869 33	18,219,868 44	+ 745,000 89	26.60	25.16	1.254	1.224

b) Billets « aller et retour ».										
1 ^{re} classe (1).	420,144	421,854	- 1,710	1,930,968 39	1,999,917 60	- 68,949 21	81.26	82.06	4.588	4.740
2 ^e —	6,239,730	6,110,634	+ 129,096	8,842,841 82	9,845,329 54	- 1,002,487 72	30.96	30.44	1.580	1.539
3 ^e —	43,202,330	42,032,304	+ 1,169,026	23,842,472 28	24,822,398 93	- 979,926 65	19.78	19.43	0.598	0.593
Totaux et moyennes.	49,863,364	48,565,442	+ 1,297,922	37,616,282 49	38,668,644 07	- 1,052,361 58	21.53	21.19	0.754	0.753

c) Ensemble des billets simples et « aller et retour ».										
1 ^{re} classe (1).	867,084	666,022	+ 1,022	3,863,957 45	3,932,837 43	- 68,879 98	89.44	70.69	5.792	5.905
2 ^e —	8,307,924	8,117,197	+ 190,727	10,246,373 66	15,720,589 06	- 5,474,215 40	35.30	34.23	1.956	1.937
3 ^e —	53,996,280	54,667,945	- 671,665	35,470,820 68	35,135,286 02	+ 335,534 66	20.28	19.73	0.651	0.643
Totaux et moyennes.	64,171,288	63,451,204	+ 720,084	56,581,151 79	54,788,712 51	+ 1,792,439 28	22.71	22.12	0.871	0.863

d) Billets à prix réduits.											
Militaires, enfants, électeurs, etc.	1 ^{re} classe (1).	16,629	16,949	- 320	47,814 25	48,126 77	- 312 49	61.32	60.48	2.875	2.840
	2 ^e —	292,564	295,234	- 2,670	400,747 67	396,831 68	+ 3,915 99	42.93	41.86	1.370	1.344
	3 ^e —	1,884,475	1,795,358	+ 89,117	1,643,344 47	1,481,571 47	+ 161,773 00	46.14	42.67	0.872	0.825
Abonnements ordinaires.	1 ^{re} classe (1).	565,880	525,926	+ 39,954	1,121,846 65	1,053,613 17	+ 68,233 48	55.05	54.12	1.983	2.003
	2 ^e —	6,211,786	5,937,948	+ 273,838	7,250,597 95	6,939,414 86	+ 311,183 09	44.38	44.19	1.167	1.169
	3 ^e —	12,437,160	12,001,836	+ 435,324	7,660,273 11	7,354,473 48	+ 305,799 63	36.91	36.69	0.616	0.613
Abonnements d'étudiants.	1 ^{re} classe (1).	24,808	18,392	+ 6,416	11,395 80	6,436 38	+ 4,959 42	20.04	23.49	0.458	0.351
	2 ^e —	2,254,425	2,127,718	+ 126,707	403,037 11	364,971 44	+ 38,065 67	14.78	15.10	0.179	0.172
	3 ^e —	2,274,936	2,178,098	+ 96,838	251,170 60	246,375 19	+ 4,795 41	11.78	11.76	0.110	0.113
Abonnements d'ouvriers.	1 ^{re} classe (1).	65,706,770	69,071,491	- 3,364,721	8,429,457 82	8,735,537 73	- 306,079 91	18.79	21.18	0.128	0.126
	2 ^e —	76,876	71,202	+ 5,674	189,646 20	178,764 25	+ 10,881 95	52.87	53.58	0.999	1.013
	3 ^e —	68,913	150,689	- 81,776	152,123 43	344,417 42	- 192,293 99	116.80	99.14	2.207	2.286
Brevets et leurs gardiens.	1 ^{re} classe (1).	1,424	1,037	+ 387	12,166 85	8,845 77	+ 3,321 08	182.20	180.87	8.544	8.530
	2 ^e —	48,420	44,020	+ 4,400	162,503 10	131,355 14	+ 31,147 96	105.23	87.50	3.356	2.984
	3 ^e —	1,168,890	1,170,834	- 2,444	1,260,260 37	1,275,758 81	- 15,498 44	68.24	56.63	1.101	1.090
Sociétaires.	1 ^{re} classe (1).	4	4	0	14	14	0	74.78	3.500		
	2 ^e —	18,060	19,772	- 1,712	52,561 05	61,225 75	- 8,664 70	91.25	89.48	2.910	3.097
	3 ^e —	109,295	120,222	- 10,927	183,310 82	186,095 47	- 2,784 65	84.74	78.11	1.677	1.348
Trains de plaisir.	1 ^{re} classe (1).	62,766	74,635	- 12,070	377,202 44	488,512 53	- 111,310 09	80.10	86.35	6.010	6.528
	2 ^e —	194,621	232,455	- 37,834	882,492 48	1,137,788 64	- 255,296 16	88.90	86.34	4.536	4.895
	3 ^e —	77,371	83,013	- 5,642	234,153 14	263,065 84	- 28,912 70	100.43	82.79	3.026	3.094
Voyages circulaires.	1 ^{re} classe (1).	871,371	637,140	+ 234,231	1,570,442 99	1,405,534 59	+ 164,908 40	56.52	57.40	2.330	2.330
	2 ^e —	9,019,877	8,637,147	+ 382,730	9,152,399 78	9,031,685 51	+ 120,714 27	38.32	38.66	1.045	1.043
	3 ^e —	83,804,389	86,644,743	- 2,840,354	20,029,739 95	20,066,057 68	+ 36,317 73	22.73	23.16	0.238	0.230
Totaux et moyennes.	93,495,637	95,939,030	- 2,443,393	30,752,582 70	30,703,297 76	+ 49,284 94	24.48	24.10	0.328	0.319	

e) Résultats généraux.											
1 ^{re} classe (1).	1,338,456	1,303,202	+ 35,254	5,434,400 44	5,538,392 02	- 103,991 58	82.98	84.19	4.060	4.250	
2 ^e —	17,327,803	16,774,344	+ 553,459	25,388,773 42	24,752,274 57	+ 636,498 85	36.87	38.52	1.466	1.476	
3 ^e —	139,800,669	141,312,638	- 1,511,969	56,500,560 63	55,201,843 68	+ 1,298,716 95	21.75	21.37	0.404	0.391	
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal.	158,466,928	159,390,234	- 923,306	87,323,734 49	86,492,010 27	+ 831,724 22	23.76	23.31	0.550	0.536	
Tickets d'entrée dans les stations.	843,407	851,829	- 8,422	291,991 60	284,126 60	+ 7,865 00	"	"	0.148	0.146	
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu.	A et R.	875,808	828,480	+ 47,328	132,038 50	125,347 05	+ 6,691 45	"	"	0.151	0.151
	Abonné	133,392	114,100	+ 19,292	9,842 11	8,317 56	+ 1,524 55	"	"	0.074	0.073
Résultats généraux.	160,319,594	161,184,533	- 864,939	87,892,482 15	86,034,139 03	+ 1,858,343 12	23.75	23.31	0.546	0.531	

* Non compris les résultats de la gestion provisoire des lignes de la Flandre Occidentale exploitées pour compte de l'État en 1907.
 (1) Sont considérés comme 1^{re} classe, les « réservés » du service intérieur.
 (2) Chiffres rectifiés.
 N. B. Les billets « aller et retour » sont comptés pour deux voyages.

Recettes moyennes par voyageur embarqué.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865 . . .	1.37	1880 . . .	0.88	1895 . . .	0.60
1866 . . .	1.15	1881 . . .	0.82	1896 . . .	0.64
1867 . . .	1.10	1882 . . .	0.81	1897 . . .	0.62
1868 . . .	1.19	1885 . . .	0.79	1898 . . .	0.59
1869 . . .	1.18	1884 . . .	0.78	1899 . . .	0.56
1870 . . .	1.14	1883 . . .	0.81	1900 . . .	0.551
1871 . . .	1.12	1886 . . .	0.75	1901 . . .	0.548
1872 . . .	0.95	1887 . . .	0.74	1902 . . .	0.550
1875 . . .	0.87	1888 . . .	0.75	1905 . . .	0.544
1874 . . .	0.84	1889 . . .	0.72	1904 . . .	0.544
1875 . . .	0.84	1890 . . .	0.70	1905 . . .	0.555
1876 . . .	0.80	1891 . . .	0.68	1906 . . .	0.534
1877 . . .	0.78	1892 . . .	0.68	1907 . . .	0.551
1878 . . .	0.76	1895 . . .	0.66	1908 . . .	0.546
1879 . . .	0.75	1894 . . .	0.69		

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 1907. Elle s'est légèrement relevée en 1908.

Ces fléchissements proviennent 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 1908. — PARCOURS MOYEN

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État en 1908, fait l'objet des tableaux annexes XXXIV à XXXIX. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

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

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

	MOUVEMENT.				RECETTES.			
	Unité.	1908.	1907 (*).	Différences pour 1908.	1908.	1907 (*).	Différences pour 1908.	
Voyageurs	Voyage.	180,319,594	161,184,533	— 884,939	87,600,490 55	85,750,012 43	+ 1,850,478 12	
Tickets d'entrée.	Coupon.	2,919,916	2,841,266	+ 78,650	291,991 60	284,126 60	+ 7,865 »	
Bagages	Quintal.	559,803	532,194	+ 27,609	2,432,866 73	2,346,794 74	+ 86,071 99	
Petites marchandises.	Id.	6,202,182	5,897,072	+ 305,110	17,790,836 50	17,834,329 19	— 43,492 69	
Grosses —	Tonne (1).	50,981,418	53,013,048	— 2,031,630	152,389,531 31	154,893,237 78	— 2,503,706 47	
Finances	—	— (2)	— (2)	—	455,704 65	452,330 13	+ 3,374 52	
Équipages.	Nombre.	5,328	6,786	— 1,458	114,559 90	113,894 61	+ 665 29	
Chevaux et bestiaux.	Expédition.	108,584	99,642	+ 9,222	2,843,530 43	2,835,051 79	+ 8,478 64	
Produits extraordin.**	—	—	—	—	4,432,902 28	389,656 44	+ 4,063,245 84	
Ensemble.					268,352,413 95	264,879,433 71	+ 3,472,980 24	
Produits divers					609,230 74	760,796 17	— 151,565 43	
					Totaux.	268,961,644 69	265,640,229 88	+ 3,321,414 81

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

	1908				1907 (*).	
	SERVICE Intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES Internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.	
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	
Voyageurs. fr.	62,211,490 39	14,177,911 37	11,211,098 79	87,600,490 55	85,760,012 43	
Tickets d'entrée dans les stations.	291,991 60	»	»	291,991 60	284,126 60	
Bagages	1,013,187 50	58,454 37	1,361,224 86	2,432,866 73	2,346,794 74	
Petites marchandises.	12,674,279 15	911,920 47	4,204,636 89	17,790,836 50	17,834,329 19	
Grosses —	86,288,839 35	11,428,482 80	54,672,209 16	152,389,531 31	154,893,237 78	
Finances	373,549 15	16,541 93	65,613 57	455,704 65	452,330 13	
Équipages.	88,311 90	2,985 01	23,262 99	114,559 90	113,894 61	
Chevaux et bestiaux	2,082,942 56	77,610 25	682,977 62	2,843,530 43	2,835,051 79	
Produits extraordinaires	4,432,902 28	»	»	4,432,902 28	389,656 44	
Ensemble . . . fr.	169,457,493 85	26,673,006 20	72,221,013 87	268,352,413 95	264,879,433 71	
Produits divers fr.				609,230 74	760,796 17	
				Total . . . fr.	268,961,644 69	265,640,229 88

(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 ».

(*) Non compris les résultats de la gestion provisoire des lignes de la Flandre Occidentale exploitées pour compte de l'État en 1907.

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

	<i>Services</i> : Intérieur,	mixtes,	internationaux.
En 1907, de	60.61	11.18	28.21
Elle est, en 1908, de	63.15	9.94	26.91
	+ 2.54	— 1.24	— 1.30
Différences pour 1908.			

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit.

	En 1908	En 1907 (1).
Garde de bagages. fr.	163,451 70	156,700 55
Loyer des buffets.	125,451 21	128,296 79
Droit d'affichage	26,432 "	26,000 "
Remise à domicile de colis postaux et non postaux .	252,212 28	252,842 95
Amendes pour surcharge	29,057 96	24,703 58
Formalités en douane	569,476 28	571,516 88
Dépôt et magasinage	150,559 57	156,222 34
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	531,570 96	689,777 78
Location de locomotives, tenders, matériel, etc. .	25,457 02	7,281 29
— de tapissières.	552 50	502 50
Déchargement d'office	29,886 05	52,010 55
Entretien et traction sur raccordements.	544,016 57	575,251 75
Redevances pour usage de quais	4,525 20	5,282 08
Location de terrains, vidanges, etc.	89,224 07	80,678 85
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	4,498,555 60	—2,416,070 55
Surtaxes non remboursées	1,250 44	1,282 48
Recettes diverses	814,427 50	517,576 62
Total. . fr.	4,432,902 28	569,656 44

§ 5. — PRODUITS DIVERS.

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

	En 1908.	En 1907.
	609,250 74	760,796 17

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

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

(1) Non compris les résultats de la gestion provisoire des lignes de la Flandre Occidentale exploitées pour compte de l'État en 1907.

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 1908.	En 1907 (1)
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,245,248 62	1,205,865 52
Ouvriers allant travailler hors frontière	172,895 59	160,165 11
Détenus et leurs gardiens (2)	189,646 20	178,764 25
Émigrants	152,123 45	544,417 42
Sociétaires	1,460,950 52	1,415,957 72
Trains de plaisir	255,883 87	247,521 22
Transports militaires en débet		
Hommes	675,764 38	562,601 26
Chevaux	72,055 95	44,597 95
Bagages et matériel de guerre.	125,640 21	101,445 81
Transports militaires soldés par les intéressés		
Bagages et mobiliers.	14,995 25	12,571 .
Équipages et chevaux	4,945 10	4,559 50
Chevaux de courses	(3) 11 60	60,585 58
Transports d'objets et d'approvisionnements pour		
départements ministériels	27,157 58	24,582 20
armée et prisons.	175,465 60	177,674 20
divers	7,855 10	6,647 45
Ensemble. fr.	4,556,598 40	4,545,551 96

II. Stations.

Le nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc., exploités par l'État au 31 décembre 1907 était de :

Stations (4).	740	
Dépendances	68	
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires (5)).	28	
Haltes	237	
Points d'arrêt (6).	260	
Total	1,533	
Ce nombre s'est accru en 1908 de (7) :		
Stations.	30	
Dépendances	2	
Haltes	18	
Points d'arrêt	9	
Total	59	
Ensemble.	1,592	

(1) Non compris les résultats de la gestion provisoire des lignes de la Flandre Occidentale exploitées pour compte de l'État en 1907.

(2) Y compris, pour 1908, une somme de fr. 112,828.50, et pour 1907, une somme de fr. 106,662.50, représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(3) La réduction accordée pour le transport des chevaux de course a été supprimée en 1908.

(4) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

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

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

(7) Y compris 28 stations, 1 dépendance, 4 haltes et 14 points d'arrêt situés sur les lignes de la société anonyme de la Flandre Occidentale exploitées par l'État depuis le 1^{er} janvier 1908.

Sur l'ancien réseau, il a été créé la station de Bruxelles (Exposition); la dépendance de Bruges (Maritime) et la halte d'Offagne ont été converties en stations et la station de Bruges (Nord) a été transformée en halte.

Il a été établi deux nouvelles dépendances à Beignée et à Bruxelles (Maritime).

Les 9 points d'arrêt de Baerdegem, Basse-Wavre, Corroy-le-Château, Gelrode, Jamagne, Linckhout, Lommel (Usines), Montignies-le-Tilleul et Ramsel ont été convertis en haltes, de même que l'ancienne station de Lisseweghe, située sur la ligne de Bruges à Blankenberghe, sous le nom de Zuyenkerke.

4 nouvelles haltes ont été créées à Dolhain (Terrassements), Neuville (Nord), Olne et Verviers (Carrières).

Enfin, il a été créé 4 points d'arrêt à Alt-Hoesselt, Dudzeele (Canal), s'Heeren Elderen et Saint-Remy-lez-Chimay.

Au 31 décembre 1908, il y avait donc 770 stations, 70 dépendances, 28 bureaux intérieurs, 255 haltes et 269 points d'arrêt.

Les stations d'Aerseele, Bruges, Courtrai, Deynze, Ingelmunster, Lichtervelde, Thielt, Thourout et Ypres, ainsi que les haltes de Grammene et de Wonterghem, ont cessé d'être communes, par suite de la reprise des lignes de la société anonyme de la Flandre Occidentale.

Par contre, les stations de Comines, d'Hazebrouck et de Menin sont devenues communes à l'État Belge et à la compagnie du Nord Français. La station d'Hazebrouck est gérée par la compagnie du Nord Français et celles de Comines et de Menin, par l'État Belge.

Le point d'arrêt de Houx est devenu commun à l'État Belge et au Nord-Belge.

* * *

Il existe 23 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'État Belge, ainsi que 16 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

* * *

Des extensions de service ont été réalisées aux stations d'Allain, Berlaer, Bois-de-Breux, Doische, Gand (Champ des manœuvres), Liège (Meuse) et Saint-Lambert, ainsi qu'aux haltes d'Eprave, Gelrode, Houppertingen, Jamagne, Sery et Steenhuffel.

* * *

La dénomination de la station de Wespelaer a été remplacée par celle de Wespelaer-Thildonck.

Le nom de la halte de Neuville a été remplacé par celui de Neuville (Nord) et le nom du point d'arrêt de Naze a été remplacé par celui de Lorcé-Chevron.

* * *

Le point d'arrêt de Liennes et la gare privée du même nom qui relevaient de la station d'Emptinne, et le point d'arrêt de Glaumont qui dépendait de

la station de Bertrix, ont été placés respectivement sous la dépendance des stations de Ciney et d'Offagne.

Le point d'arrêt Den Aap, qui dépendait de la station de Beythem, a été subordonné à la station de Roulers.

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

§ I. CAMIONNAGE.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile des colis par porteurs et par la poste, et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1908 à fr. 2,408,674.79 contre fr. 2,050,521.45 en 1907, soit une augmentation de fr. 358,153.34.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	1908.	1907.
a) Camionnage (déclarations).	fr. 1,797,923.62	1,745,448.05
b) Van Gend (article 10 de la convention de 1867)	» 58,753.50	60,533. »
c) Remise à domicile des colis par porteurs à Alost et à Bruxelles	» 41,068.79	38,151.58
d) Port à domicile des colis exprès dans les autres localités et remise d'avis d'arrivée	» 194,575.98	191,468.44
e) Remise à domicile par la poste.	» 16,549.90	15,120.40
Totaux.	fr. 2,408,674.79	2,050,521.45

Un service de camionnage a été instauré à Thourout à partir du 1^{er} juin 1908.

Par suite de l'incorporation au réseau de l'État des lignes de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale à partir du 1^{er} janvier 1908, les dépenses afférentes aux services de camionnage de ces lignes à Bruges, Courtrai, Deynze, Iseghem, Menin, Poperinghe, Roulers, Thielt et Ypres, ainsi que celles résultant de l'instauration du camionnage à Thourout, entrent pour une somme de fr. 58,248.02 dans l'augmentation de fr. 58,150.34.

Le surplus de l'augmentation, soit fr. 19,902.32, se rapporte au développement des services existants en 1907.

§ 2. — TRAINS DE VOYAGEURS.

Indépendamment de nombreuses modifications apportées aux horaires des trains existants, de nouveaux trains de voyageurs ont été mis en marche pour satisfaire à des demandes du public et pour répondre aux besoins du trafic, tant en service intérieur qu'en service international.

L'attention est notamment attirée sur les changements ci-après, qui constituent une notable amélioration des relations établies par chemin de fer.

Au 1^{er} mai.

Pour rendre plus aisés les déplacements des nombreuses familles belges qui se rendent, en été, dans le Grand-Duché de Luxembourg et notamment dans le bassin de la Sûre, la compagnie du chemin de fer Prince-Henri, à la demande de l'administration, a décidé la création, pendant la période du 1^{er} mai au 30 septembre, d'un train semi-direct partant de Kleinbettingen pour Diekirch et Echternach après l'arrivée du train 8 État dans la première de ces stations. Ce train permet aux voyageurs quittant Bruxelles (Nord) à 10 heures 20 d'atteindre Diekirch et Echternach respectivement à 5 heures 4 et à 5 heures 44 soir, soit environ trois heures plus tôt qu'antérieurement.

D'autre part, afin d'améliorer les relations entre le district westphalien et la Belgique, le point de départ de la voiture directe 1^{re} et 2^e classes Cologne-Bruxelles, qui entre dans la composition du train 98 allemand 73 belge quittant Cologne à 3 heures 12 soir, a été transféré à Munster (W). Cette voiture est ajoutée à Munster au train quittant cette gare à midi 5 pour arriver à Cologne à 3 heures 2 soir.

20 juin.

Un service de voiture directe de 1^{re} et de 2^e classes a été établi à titre d'essai entre Bruxelles et Culmont-Chalindrey, viâ Nancy, Vittel, Contrexéville et Martigny-les-Bains, dans les trains n^{os} 8-1542 à l'aller, 1537-1299 au retour, et leurs correspondants. (Départ de Bruxelles (Nord) à 10 heures 20, arrivée à Culmont-Chalindrey à 10 heures 51 soir; départ de Culmont-Chalindrey à 6 heures 33 matin, arrivée à Bruxelles (Nord) à 19 heures 7). Ce service est appelé à fonctionner pendant la période estivale.

1^{er} juillet.

Le service de navigation Hull-Zee-Brugge avec correspondance directe de et vers Bruxelles, qui était bi-hebdomadaire, a été rendu tri-hebdomadaire jusqu'au 16 octobre. Après cette date, il a été suspendu pour la période hivernale.

*
* * *

En vue d'augmenter le nombre des communications rapides entre Ostende et Paris durant la saison balnéaire, un train nouveau, permettant aux voyageurs de quitter la première de ces villes à 14 heures 5 et d'atteindre la seconde à 7 heures 30 soir, a été organisé du 1^{er} juillet au 30 septembre.

Pendant la même période, il a été créé un train nouveau de Lille pour Ostende à 8 heures 14 matin; ce train a remédié à l'absence complète de communications rapides entre ces deux villes dans la matinée.

D'accord avec la direction générale impériale des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, il a été mis en marche entre Arlon et Luxembourg, du 1^{er} juillet au 30 septembre, un nouveau train de banlieue destiné à diviser l'intervalle assez long existant entre les trains n^{os} 1202 et 1216 (départ de la

première de ces stations pour la seconde, respectivement à 11 heures 45 et 15 heures 29). Le départ d'Arlon du nouveau train a été fixé à 15 heures.

En sens inverse et durant la même période, le point de départ du train n° 1299, quittant Arlon pour Bruxelles à 15 heures 30, a été transféré à Luxembourg; on a pu ainsi soulager dans une certaine mesure le train n° 3 qui part de Luxembourg à 4 heures 24 soir et qui est souvent encombré durant la bonne saison.

1^{er} août.

Un nouveau service de trains rapides, dénommés *trains-bloc*, a été organisé entre Anvers et Bruxelles. Ces trains, au nombre de huit dans chaque sens, n'effectuent aucun arrêt intermédiaire et franchissent la distance Anvers (Gare centrale)-Bruxelles (Nord), ou vice-versa, en 36 minutes.

Leur composition est uniforme et invariable : elle comprend une voiture « réservé », deux voitures de 2^e classe, deux voitures de 3^e classe et 2 fourgons, formant un matériel spécial créé pour réduire au minimum le poids et la résistance au roulement-train pour une capacité en voyageurs déterminée. Cela permettra, lorsque la voie aura été équipée complètement pour les fortes vitesses, de diminuer notablement la durée du trajet entre les deux villes précitées.

1^{er} octobre.

Un service direct de wagon-lits Ostende-Munich a été établi par l'Ostende-Vienne-Express. Ce wagon-lits est détaché du train de luxe à Nuremberg; il continue sur sa destination par le train n° 102 quittant Nuremberg à 8 heures 10 matin pour arriver à Munich à 11 heures 25 matin. Au retour, il quitte Munich à 4 heures 45 soir par le train n° 105 et arrive à 8 heures 25 soir à Nuremberg, où il est attaché au Vienne-Ostende-Express.

La voiture directe 1^{re} et 2^e classes, qui circulait autrefois entre Ostende et Ulm, a été rétablie dans les trains n° 10 et 7. Cette voiture directe quitte Ostende à 20 heures 46 pour arriver à Ulm le lendemain à 2 heures 45 soir. Au retour, elle est expédiée d'Ulm à 11 heures 40 soir pour arriver à Ostende à 15 heures 16.

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

Il a été organisé, dans les stations de Bruxelles (Midi) et de Verviers (Ouest), un service de location d'oreillers et de couvertures de voyage.

La location est faite aux voyageurs empruntant les lignes de Bruxelles (Midi) à Paris et de Verviers (Ouest) à Paris, à raison de 1 franc par oreiller ou couverture.

§ 3. — TRAINS DE MARCHANDISES.

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

a) *Ligne du Luxembourg.* — Application, à titre d'essai, de la triple traction, sur le parcours de Schaerbeek (Formation) à Arlon, à 4 trains de marchandises à marche accélérée qui assurent une partie du trafic de transit d'Anvers pour le Grand-Duché de Luxembourg, l'Alsace-Lorraine, la Suisse, l'Italie, le nord-est de la France et vice-versa.

Cette expérience est faite à l'aide de puissantes machines du type 32 à surchauffeur, en vue d'obtenir les nouveaux avantages ci-après comparativement à l'emploi de la triple traction à marche lente (appliquée auparavant à 10 trains de la même ligne) :

1° Suppression du relais des machines à Namur pour les trains d'Arlon vers Anvers et vers Gand et vice-versa ;

2° Suppression du relais des machines à Jemelle pour les trains d'Arlon vers le bassin de Charleroy et vice-versa ;

3° Diminution considérable du nombre des garages à raison de la réduction du mélange des vitesses, les trains de marchandises à marche rapide ayant sensiblement une vitesse de marche égale à la vitesse commerciale des trains de voyageurs omnibus ;

4° Accélération du transport des marchandises ;

5° Réduction sensible des frais d'exploitation.

A la fin de 1908, le nouvel essai n'avait encore donné lieu à aucun mécompte sérieux ; l'administration est intentionnée, en conséquence, d'étendre la réforme dans toute la mesure du possible.

Les modifications apportées jusqu'ici dans l'exploitation de la ligne du Luxembourg y ont réduit le nombre des trains réguliers de et vers Arlon à 33 dans chaque sens, alors qu'il en circulait 45 dans chaque sens en 1906.

b) *Ligne de l'Est.* — Les encombrements qui se sont produits à différentes reprises sur la ligne de l'Est et les difficultés nombreuses qu'on éprouve chaque hiver pour y assurer le service ont démontré l'impérieuse nécessité de dégager particulièrement la section de Louvain à Liège (Guillemins).

En conséquence, l'administration a recherché, d'une part, la possibilité d'assurer partiellement les relations entre Anvers et la ligne de la Vesdre et vice-versa par la voie d'Aerschot-Hasselt-Liège (Vivegnis) et elle a fait diriger, à cette fin, par le nouvel itinéraire les trains n^{os} 6962/6963 d'Anvers (Zurenberg) à Welkenraedt et retour, auxquels elle a appliqué les règles de remorque ci-après dans le but de leur donner de fortes charges, ainsi que d'utiliser les moyens de traction aussi complètement que possible, eu égard aux grandes variations du profil de la ligne à parcourir :

A l'aller : Simple traction d'Anvers (Zurenberg) à Hasselt ;
Double traction (2 machines en tête) de Hasselt à Glons ;

Triple traction (1 machine en tête et 2 en queue) de Glons à Liers;

Double traction (2 machines en tête) de Liers à Liège (Guillemins).

Au retour : Double traction (2 machines en tête) de Liège (Guillemins) à Liège (Vivegnis);

Triple traction (1 machine en tête et 2 en queue) de Liège (Vivegnis) à Liers;

Double traction (2 machines en tête) de Liers à Hasselt ;

Simple traction de Hasselt à Anvers (Zurenberg).

Cet essai a très bien réussi; les trains précités sont bien utilisés et leur marche est régulière, malgré les difficultés que présente leur circulation sur les sections de ligne à voie unique; il est certain, dès à présent, que le trafic d'Anvers avec les lignes de la Vesdre, de l'Ourthe et de l'Amblève, de la rive droite et de la rive gauche de la Meuse pourra être assuré dans de bonnes conditions via Aerschot-Hasselt-Liers, lorsqu'on aura établi la courbe Beggynendyck-Langdorp et mis en service la seconde voie principale — en construction — sur les tronçons Diest-Hasselt et Beverst-Liège (Vivegnis).

D'autre part, il a été tiré parti de machines du type 32 à surchauffeur pour relever la charge maxima de 8 trains de marchandises sur la section de Louvain à Ans et vice-versa.

Ces diverses mesures ont déjà permis de réduire de 6 trains le mouvement de la ligne de l'Est.

c) *Ligne de Bruxelles à Anvers.* — En vue de l'organisation des trains-bloc entre Bruxelles et Anvers, les mesures ci-après ont été mises en exécution :

A partir du 28 mars. Mise en service de voies latérales à la ligne principale depuis l'ancienne bifurcation nord du triangle de Vieux-Dieu, qui a été supprimée, jusqu'à la bifurcation de Mortsels, afin de dégager les voies à voyageurs du parcours commun aux trains de marchandises allant d'Anvers (Zurenberg) vers Waerloos, vers Boom et vers Anvers (Sud) et vice-versa.

A partir du 15 mai. Détournement par la ligne nouvelle de Schaerbeek (Formation) à Muysen de 66 trains de marchandises qui circulaient auparavant sur l'ancienne ligne de Schaerbeek (Voyageurs) à Malines.

Suppression de tout point de contact des voies à marchandises de Haren (Nord) avec la ligne des trains de voyageurs et organisation par voie de conséquence de 4 nouveaux trains locaux entre cette gare et Schaerbeek (Formation).

Suppression de tous les arrêts des trains de grosses marchandises à la station de Malines dont les voies de chargement et de déchargement sont desservies depuis cette date par des trains locaux de et pour Muysen.

A partir du 1^{er} juin. Réduction de la durée de l'arrêt à Malines des trains

de la compagnie Malines-Terneuzen et transfert de Malines à Muysen de l'échange de tous les transports avec cette compagnie.

A partir du 1^{er} juillet. Détournement par les courbes de Wilryck de 8 trains de marchandises d'Anvers (Zurenberg) vers Boom et vice-versa, qui suivaient auparavant la voie de Vieux-Dieu-Contich (Village).

Détournement viâ Anvers (Sud)-Waerloos de 8 trains de marchandises d'Anvers (Kiel) vers Muysen, qui étaient acheminés précédemment viâ Vieux-Dieu-Duffel.

Détournement par la voie de Waerloos de 15 trains de marchandises de et vers Anvers (Zurenberg) et Anvers (Sud), qui suivaient encore la voie de Duffel.

Suppression des trains de jour n^{os} 5038 et 5905 entre Anvers (Zurenberg) et Malines et vice-versa ; création d'un train omnibus de nuit de Muysen à Anvers (Zurenberg) et nombreuses modifications accessoires.

Tous ces changements ont été réalisés dans le but d'éviter toutes manœuvres et tous garages sur la ligne de Bruxelles à Anvers pendant les heures de circulation des trains-bloc; une seule exception a été faite pour les trains n^{os} 8025/8026 de Muysen à Contich (Casernes) et retour, qui doivent absolument assurer, dans l'après-midi, l'enlèvement des primeurs à Duffel et à Wavre-Sainte-Catherine, pendant la période du 15 juin au 31 août.

A partir du 1^{er} août. Détournement par le raccordement direct nouveau de Schaerbeek (Formation) à Dieghem de 15 trains de marchandises, en vue de dégager la gare de Schaerbeek (Voyageurs).

d) Organisation d'un train de grande vitesse de Bruxelles (Midi) à Mons, pendant la période du 1^{er} mars au 30 octobre, en vue de réduire la charge du train n^o 2464 dont les voitures ne pouvaient plus être placées à quai à Bruxelles (Midi).

e) Transfert de Gand (Champ des manœuvres) à Gand (Maritime) du point de départ ou d'arrivée de 18 trains, ainsi que de l'arrêt de 8 trains en passage, par suite de la mise en service de cette dernière dépendance.

f) Nombreuses modifications d'itinéraires et d'horaires qui ont permis de supprimer, sans aucune dépense nouvelle, 750 escales de wagons dans diverses gares de formation, ou qui ont procuré, concurremment avec la dépression du trafic, une réduction de 25 p. c. dans le nombre de mises en marche des trains extraordinaires.

g) Modifications diverses au service des trains réguliers de marchandises en vue de réduire la circulation proportionnellement à la dépression du trafic, de supprimer des parcours improductifs de machines seules et de réaliser, au surplus, des économies sur les frais d'exploitation.

h) Organisation nouvelle du service des trains de marchandises sur les lignes reprises de la compagnie de Termonde à Saint-Nicolas, en vue de détourner par celle-ci le trafic de Tête de Flandre à Saint-Nicolas (Waes) pour Termonde et au delà et vice-versa.

Le nouveau service a permis d'ajourner la réalisation des travaux d'aménagement de la station de Lokeren.

Service de nuit.

Le service de nuit a été organisé à la dépendance de Dampremy (Charbonnages) en vue d'y instaurer un service continu de manœuvres à la décharge de la station de Marcinelle, laquelle se trouvait auparavant dans une situation critique à raison de l'exiguïté de ses installations; comme corollaire de cette mesure, le service de nuit a également été établi sur la voie industrielle de Monceau à Dampremy (Charbonnages), afin d'éviter le retour par Marcinelle des wagons de cette gare pour les directions de Luttre et de Piéton et de dégager, au surplus, la section très chargée de Marcinelle à Marchienne-au-Pont de la circulation de sept trains de marchandises.

Il a été décidé, en outre, de maintenir pendant toute l'année le service de nuit qui ne fonctionnait précédemment sur la section de Manage à Bascoup que pendant la période du 1^{er} septembre au 2 janvier. A la faveur de ce moyen d'action, la station de Bascoup est actuellement approvisionnée de matériel vide avec régularité.

* * *

Mouvement.

D'une façon générale, le service a été assuré d'une manière satisfaisante; toutefois, plusieurs perturbations se sont encore produites sur la ligne de l'est par suite des brouillards fréquents, des intempéries et de certains accidents survenus à l'arrière-saison et au début de l'hiver; ces événements ont démontré une fois de plus qu'il est absolument nécessaire de réduire la circulation sur la section de Louvain à Liège (Guillemins).

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

Comme les années antérieures, de nouvelles mesures ont été prises au cours de l'année 1908 dans le but :

1° D'assurer le transport des marchandises en général avec plus de célérité et de régularité, notamment des expéditions de détail, de chevaux, de bétail, de gibier, de volaille, de poissons, de moules, de crustacés, de pigeons voyageurs, de denrées alimentaires, de fruits, de légumes, de viandes, de lait, de fromages, d'œufs, de vendanges, de bière, de levures, de laines, de plantes, de fleurs, de dépêches postales, de journaux, etc.;

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

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

4° D'assurer la réexpédition, le dimanche et les jours fériés, des bureaux frontières de Le Touquet et de Weelde-Merxplas, des envois de grande vitesse devant voyager en Belgique sous le régime du règlement sur le service d'escorte des marchandises douanées;

5° De dégager autant que possible les trains de voyageurs du transport des marchandises;

6° D'éviter les bris des jarres placées sur les wagons spéciaux utilisés pour les transports d'acides;

7° De mieux garantir la sécurité du transport et du séjour des produits explosifs dans les stations;

8° De diminuer les causes de manutention, en cours de route, des colis expédiés par les trains de transbordement et de réduire ainsi les risques d'avaries;

9° D'améliorer le service du personnel des ouvriers transbordeurs;

10° D'enrayer l'importation des journaux et publications présentant un caractère pornographique, immoral ou licencieux.

§ 5. TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Service intérieur.*

Mise en usage, à titre d'essai, à la station de Renaix, de machines à imprimer et à comptabiliser les billets de voyageurs.

Mise en application des barèmes de l'État, pour le transport des voyageurs et des bagages sur les lignes reprises de l'ancienne société de la Flandre Occidentale.

Suppression de la validité des abonnements belges sur la section d'Abeele à Hazebrouck.

Admission au transport en débet, pour compte du département de la Guerre, des militaires en congé par interruption de service.

Réglementation de la délivrance d'abonnements scolaires aux personnes adultes.

Émission :

1° A la halte de Neckerspoel, de billets « aller et retour » pour Anvers (Gare centrale) permettant de débarquer, au retour, à Malines;

2° A la station de Malines, de billets « aller et retour » pour Anvers (Gare centrale) et Louvain, permettant de débarquer, au retour, à Malines ou à Heyst-op-den-Berg, au gré du voyageur.

Les billets « aller et retour » d'Heyst-op-den-Berg à Anvers (Gare centrale) et Louvain, rendus valables sans augmentation de prix, pour le débarquement, au retour, à Heyst-op-den-Berg ou Malines, au gré du voyageur.

Les billets « aller et retour » de Buggenhout et de Lebbeke-Heizijde pour certaines relations, rendus valables, sans augmentation de prix, pour le débarquement, au retour, à l'un de ces deux points indifféremment.

Les billets « aller et retour » d'Ensival à Pepinster, rendus valables au retour, sans augmentation de prix, pour Ensival ou Verviers (Ouest), au gré du voyageur.

b) *Service mixte.*

Mise en distribution, dans les relations avec les chemins de fer de Chimay et du Nord-Belge, d'abonnements ordinaires, scolaires et d'ouvriers.

Publication de nouveaux tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages en service mixte avec les lignes Nord-Belge et le chemin de fer de Chimay.

Extension notable des relations tarifées.

c) *Services internationaux.*

Mise en distribution, à la station de Bruxelles (Nord), de nouveaux billets circulaires, à itinéraire fixe, pour la visite de l'île de Walcheren.

Publication :

1° D'une nouvelle édition du recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicule 2). Modifications diverses ;

2° D'une nouvelle édition du tarif belge-allemand ;

3° D'un 4^e supplément au tarif belge-français ;

4° D'une nouvelle édition du tarif franco-belge-allemand (relations avec l'Allemagne du Sud viâ Herbestal et Lanacken) ;

5° D'une nouvelle édition du tarif belge-allemand (relations avec l'Allemagne du Sud viâ Sterpenich et Gouvy) ;

6° D'une nouvelle édition du tarif entre l'Angleterre, la France et la Belgique, d'une part, le Danemark, la Suède, la Norvège et la Finlande, d'autre part ;

7° D'un tarif avec la Chine et le Japon par la Sibérie ;

8° Conventions pour la vente de billets avec les firmes ci-après :

M. Lippmann, à Cologne ;

MM. Bennett and Son, à Christiania ;

M. Eug. Geurts, à Bruxelles ;

Reisebureau der *Magdeburgischen Zeitung*, à Magdebourg.

d) *Mesures temporaires.*

En vue de l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles, en 1910 :

Octroi de la réduction de 50 p. c. :

1° Sur le prix des abonnements ordinaires, aux membres du commissariat général du Gouvernement, aux administrateurs de la société organisatrice, aux membres du comité exécutif, ainsi qu'aux directeurs généraux et aux secrétaires adjoints de ce dernier comité ;

2° Sur les prix simples du tarif, et pour tous les voyages qu'ils auront à effectuer à l'occasion de leurs fonctions, aux membres du commissariat général du Gouvernement ; aux président, vice-présidents, secrétaires et membres délégués de la commission supérieure de patronage de la section belge ; aux membres des comités de groupes et de classes, rattachés à cette commission, du comité belge de la presse, du comité international de la presse ; aux membres du jury (au moment où ils seront appelés à fonctionner).

§ 6. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

a) *Services intérieur et mixtes.*

Conditions réglementaires.

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

Classification générale des marchandises.

- | | |
|----------------------------|---|
| 1 ^{er} janvier. | Classification de la <i>sciure de bois imprégnée d'huile minérale</i> , à la 3 ^e classe. |
| 27 février. | Classification du <i>spath-fluor</i> , à la 4 ^e classe. |
| 15 mars. | Classification des <i>briques réfractaires ordinaires (siliceuses ou argileuses)</i> , à la 4 ^e classe et au tarif spécial n ^o 5. |
| — | Classification des <i>briques réfractaires de magnésite</i> , à la 3 ^e classe. |
| 8 juin. | Classification des <i>roues caoutchoutées</i> , à la 1 ^{re} classe. |
| 1 ^{er} septembre. | Classification des <i>cylindrines</i> , à la 2 ^e classe. |
| — | Classification des <i>vaselines épurées (blanches ou jaunes)</i> , à la 1 ^{re} classe. |
| — | Classification des <i>vaselines brutes</i> , à la 2 ^e classe. |
| 20 octobre. | Classification des <i>briques en grès céramique</i> , à la 3 ^e classe et au tarif spécial n ^o 12. |
| — | Classification des <i>écailles d'huîtres, entières ou moulues</i> , à la 4 ^e classe et au tarif spécial n ^o 30. |
| — | Admission au tarif spécial n ^o 30 de la <i>charcuterie</i> , des <i>noisettes sèches</i> , des <i>noix sèches</i> , des <i>pelures de pommes sèches</i> , des <i>poires sèches</i> , des <i> pommes sèches</i> et des <i>prunes sèches</i> . |
| 3 novembre. | Classification des <i>limonades</i> , à la 1 ^{re} classe et au tarif spécial n ^o 30. |
| 26 décembre. | Classification des <i>ciments destinés aux travaux des fortifications d'Anvers et aux travaux maritimes d'Anvers et de Gand</i> , à la 4 ^e classe. |
| 31 décembre. | Classification de la <i>cocoline</i> , à la 1 ^{re} classe et au tarif spécial n ^o 30. |

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o 2.

- | | |
|---------|--|
| 8 juin. | Extension du tarif aux transports de <i>houille, coke, déchets de coke, briquettes de charbon et boulets de houille</i> , devant emprunter les lignes de l'ancien chemin de fer de la Flandre Occidentale. |
|---------|--|

Tarif spécial n° 13

- 10 février. Extension du tarif aux stations de Gand (Rabot) et de Hauchies.
- 20 juin. Extension du tarif à la halte de Zône (État).
- 10 juillet. Extension du tarif à la station de Quenast.
- 20 octobre. Extension du tarif au point tarifé de Saint-Ghislain (gare privée Wins et Mailloux).
- 14 novembre. Extension du tarif à la dépendance de Mons (Bassin).
- 15 décembre. Extension du tarif à la station de Rhisnes.
- 31 décembre. Extension du tarif aux points tarifés de Montignies (Formation) (Forges, fonderies et laminoirs du Marais) et Montignies (Formation) (Société anonyme métallurgique de Sambre et Moselle).

Tarif spécial n° 21.

- 17 janvier. Extension du tarif au point tarifé de Saint-Ghislain (Verriers belges).
- 8 juin. Extension du tarif aux points tarifés de Monceau (Acieries de Roux) et de Morialmé (Minières).

Tarif spécial n° 22.

- 18 juin. Extension du tarif à la station d'Auvelais.
- 14 novembre. Extension du tarif au point tarifé de Flénu (charbonnages) (Nord du Rieu-du-Cœur).

Tarif spécial n° 26.

- 17 janvier. Extension du tarif à la relation Anvers (Bassins et Entrepôt) transit-Haren (Nord).
- 16 avril. Extension du tarif à la relation Anvers (Sud-Quais) transit-Ruysbroeck.
- 3 novembre. Extension du tarif à la relation Houthaelen-Seraing.

Tarif spécial n° 53.

- 8 avril. Abaissement de 3,000 à 2,000 kilogrammes du minimum de poids exigé pour les envois de poudres, dynamites et détonateurs, à effectuer vers la France.

Tarif spécial n° 54.

- 23 novembre. Extension du tarif aux transports de *combustibles* importés directement par navire de mer par les ports belges et celui de Terneuzen et qui, après avoir subi dans les dits ports une manipulation ou une transformation, sont ensuite

réexpédiés vers l'intérieur du pays, par quantité de 10.000 kilogrammes, ou payant pour ce poids, sous forme de *charbon classé, coke, déchets de coke, briquettes de charbon ou boulets de houille*.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

31 juillet. Extension du tarif aux relations avec Baerdegem.
15 décembre. Extension du tarif aux relations avec Gelrode.

Tarif exceptionnel provisoire n° 76.

11 août. Extension du tarif au port de Gand.
19 novembre. Extension du tarif aux ports de Bruges et de Zee-Brugge.

b) SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Conditions réglementaires.

Diverses additions et modifications ont été apportées aux prescriptions générales concernant l'application du tarif en tenant compte, notamment, des dispositions de la deuxième convention additionnelle à la convention internationale de Berne.

Classification générale des marchandises.

31 juillet. Classification de la *lithopone*, au tarif spécial n° XXIX.
1^{er} décembre. Classification des *écailles d'huîtres, entières ou moulues*, au tarif spécial n° I.
— Classification des *cylindrines* et des *vaselines brutes*, à la 5^e section et au tarif spécial n° XX.
— Classification des *mattes de zinc*, au tarif spécial n° I.
— Classification des *pulpes de betteraves séchées*, à la 4^e section.
— Classification des *roues caoutchoutées* et des *vaselines épurées (blanches ou jaunes)*, à la 1^{re} section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° IV.

27 février. Extension du tarif à la station de Heule.

Tarif spécial n° XII.

22 décembre. Extension du tarif à la station d'Alost (Est).

Tarifs spéciaux n°s III, VII, VIII, X, XI, XII et XIV.

1^{er} décembre. Extension des tarifs à la gare de Rotterdam (Rive droite de la Meuse).

Tarif exceptionnel provisoire A.

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

SERVICES ANGLO-BELGES.

Tarif viâ Anvers-Harwich.

Classification des marchandises.

1^{er} janvier. Classification des *bois ouvrés (parquets)*, à la 4^e section.
— Classification des *moteurs pour motocycles*, à la 3^e section.

Tarif viâ Ostende-Tilbury.

1^{er} janvier. Classification des *articles en acier, en cuivre, en fer ou en plomb, non dénommés*, à la 3^e section.
— Classification des *fils électriques (fils de cuivre recouverts d'une matière isolante : soie, gutta-percha, etc.)*, à la 2^e section.
— Classification de la *terre de bruyère*, à la 4^e section.

Tarifs viâ Anvers.

- a) avec *Grimsby*,
- b) avec *Goole*.

1^{er} janvier. Classification des *bois ouvrés (parquets)*, à la 4^e section.
— Classification des *moteurs pour motocycles*, à la 3^e section.

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGES-LUXEMBOURGEOIS.

22 décembre. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du fascicule A, tenant compte des dispositions de la 2^e convention additionnelle à la convention internationale de Berne, et de l'adoption de nouvelles conditions complémentaires uniformes.

SERVICE BELGE-ALLEMAND.

Tarif général.

1^{er} juin. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
1^{er} décembre. Tarification de Bruxelles (Maritime).

Tarifs exceptionnels.

1^{er} juin. Extension à diverses stations belges ou allemandes des tarifs exceptionnels 6, 7, 11^I, 12, 13^I, 13^{II}, 14, 16^I, 18, 19^I, 19^{II}, 21^I, 22, 25^I, 25^{II}, 25^{III}, 28^I, 56 et 37, ainsi que du tarif exceptionnel pour le transport des *véhicules de chemins de fer*.
1^{er} décembre. Tarification de Bruxelles (Maritime).

**TARIFS BELGES-NORD ALLEMANDS POUR LE TRANSPORT
DES HOUILLES, COKES ET BRIQUETTES DE CHARBON.**

Avant le 1^{er} octobre 1908, il existait pour le transport des charbons entre la Belgique et les provinces rhénanes-westphaliennes trois tarifs exceptionnels, savoir :

1^o le tarif exceptionnel du 1^{er} septembre 1900 pour les envois de combustibles, minéraux des bassins de la Ruhr, d'Aix-la-Chapelle et de Cologne vers les stations belges ;

2^o le tarif exceptionnel du 1^{er} septembre 1900 pour les envois de charbon des stations belges vers les provinces rhénanes-westphaliennes ;

3^o le tarif exceptionnel du 1^{er} avril 1900 pour les envois de l'espèce entre la Belgique, d'une part, et certaines stations de la Direction royale de chemin de fer à Saint-Jean (Sarrebuck), d'autre part.

Depuis le 1^{er} octobre 1908 ces tarifs ont été remaniés, et celui faisant l'objet du 3^o susdit a été fusionné avec les deux premiers.

Les nouveaux tarifs accusent sur les anciens des augmentations et des diminutions de prix de peu d'importance, provenant de l'application d'une nouvelle base sur le parcours allemand, et, en outre, ils ont été étendus à de nouvelles stations belges et allemandes.

TARIFS BELGE-SUD-OUEST ALLEMAND ET BELGE-PRINCE HENRI.

Tarifs généraux.

Extension des tarifs à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

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

1^{er} avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* de stations belges et de Terneuzen à destination de Bâle.

1^{er} novembre. Application au *beurre de coco et de palme* des taxes exceptionnelles en vigueur pour l'huile de coco et de palme à transporter entre certaines stations belges, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part.

15 novembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *fers et aciers et des objets en fer et en acier* de certaines stations du Palatinat vers les ports de mer belges et celui de Terneuzen.

20 décembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour les *fers et aciers en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets ou en bidons, fers ébauchés, massiaux* à transporter directement, viâ Athus ou Sterpenich, des stations du Grand Duché de Luxembourg et de la Lorraine allemande vers les ports de mer belges et Terneuzen, pour être exportés par navire de mer vers des destinations *autres* que les ports de la mer Baltique.

SERVICE NÉERLANDO-SUD-OUEST ALLEMAND EN TRANSIT
PAR LA BELGIQUE.

Première partie.

1^{er} novembre. Publication d'un nouveau fascicule B (Prescriptions générales et classification des marchandises).
22 décembre. Publication d'un nouveau fascicule A (Conditions réglementaires).

Deuxième partie.

1^{er} décembre. Publication d'un nouveau fascicule commun (Dispositions spéciales et taxes).

Tarifs exceptionnels.

1^{er} décembre. Création d'un tarif exceptionnel pour le transport des *bois* entre certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, d'une part, les Pays-Bas, d'autre part.
— Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *pierres* entre Cruchten et les Pays-Bas.
— Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels pour le transport des *fers et aciers et des objets en fer et en acier* entre certaines stations des chemins de fer du Guillaume-Luxembourg, de l'Alsace-Lorraine et du bassin de la Sarre, d'une part, les Pays-Bas, d'autre part.

SERVICE NÉERLANDO-BALE
(EN TRANSIT PAR LA BELGIQUE).

Tarifs exceptionnels.

1^{er} novembre. Réduction des taxes exceptionnelles applicables au transport d'une série de marchandises, notamment : *café, coton, lait condensé, fromages, etc.*, à effectuer entre Bâle et Delle (transit), d'une part, les ports néerlandais, d'autre part.
— Création d'un tarif exceptionnel pour le transport des *bois* entre Bâle et Delle (transit), d'une part, les Pays-Bas, d'autre part.

SERVICE NÉERLANDO-PRINCE HENRI
(EN TRANSIT PAR LA BELGIQUE).

- 15 avril. Abaissement des taxes exceptionnelles applicables aux envois d'*aciens en lingots ou en brames, lopins, billettes ou largets d'acier et de fers ébauchés (massiaux et fers grossièrement laminés)*, à effectuer entre certaines stations du chemin de fer Prince-Henri et les ports de mer néerlandais.
- 30 septembre. Création d'un tarif exceptionnel pour le transport du pétrole de Rotterdam (transit) à destination de certaines stations du Grand Duché de Luxembourg.

SERVICE BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

- 1^{er} janvier. Publication d'un 2^e supplément au Règlement et d'un nouveau fascicule B (prescriptions de tarif, classification des marchandises et frais accessoires).
- 22 décembre. Publication d'un 3^e supplément au Règlement, tenant compte des modifications apportées à la convention de Berne.

A. — *Trafic avec l'Autriche.*

- 1^{er} juin. Création d'un tarif exceptionnel nouveau applicable aux envois d'*huiles minérales lourdes de la Galicie vers la Belgique*.
- 1^{er} octobre. Introduction de nouvelles stations dans quelques tarifs exceptionnels.
- 1^{er} novembre. Introduction de nouvelles stations galiciennes dans le tarif exceptionnel pour *huiles minérales lourdes*.

B. — *Tarif avec la Hongrie.*

- 1^{er} février. Introduction de la station hongroise de Debreezen dans le tarif général.
- 1^{er} octobre. Création de tarifs exceptionnels nouveaux applicables aux envois de *filz de substances animales et d'huile de noix de coco*.

SERVICE BELGE-BAVAROIS.

- 1^{er} juin. Introduction de nouvelles stations bavaroises et de la station de Zee-Brugge (Quai) transit dans le tarif général et dans quelques tarifs exceptionnels.
- Tarification de Zee-Brugge (Quai) transit pour le trafic avec Lindau.

SERVICE BELGE-ALLEMAND-RUSSE.

- 1^{er} janvier. Publication d'un 2^e supplément au Règlement.
Modifications au tarif des frais accessoires à percevoir en Russie.
Introduction de Herstal et de Zee-Brugge (Quai) transit dans le tarif et modifications des prix à percevoir sur le parcours russe.
- 1^{er} avril. Modifications au tarif des frais à percevoir pour l'accomplissement des formalités de douane en Russie.
- 1^{er} août. Introduction des nouveaux points frontières de Skalmierzyce et de Pr. Herby dans le tarif de réexpédition à la frontière russe.
- 22 décembre. Publication d'un 3^e supplément au Règlement, tenant compte des modifications apportées à la convention de Berne.

SERVICE BELGE-ITALIEN PAR LE GOTHARD.

- 1^{er} février. Introduction d'Angleur et de Chénée dans les tarifs exceptionnels n^{os} 16 et 16^A (verrerie creuse).
- 5 février. Introduction de Buysinghen dans le tarif exceptionnel n^o 25 (produits métallurgiques).
- 1^{er} août. Extension des tarifs exceptionnels n^{os} 20 et 20^A aux stations de Familleureux, Manage et Rœulx, ainsi que des tarifs exceptionnels n^{os} 22^A et 22^B à la station de Manage, avec prix spéciaux (réduits) pour les *wagons*, les *fourgons* et les *voitures postales roulant sur leurs propres roues*.
- 22 décembre. Publication d'une nouvelle 1^{re} partie (conditions réglementaires) tenant compte des modifications apportées à la convention internationale de Berne.

SERVICE BELGE-ITALIEN VIA MONT-CENIS.

- 22 décembre. Publication d'un nouveau fascicule A (conditions réglementaires) tenant compte des modifications apportées à la convention internationale de Berne.

SERVICE BELGE-SUISSE.

- 1^{er} avril. Publication d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles*, *cokes* et *briquettes de charbon* entre la Belgique, Terneuzen et la Suisse.
- 1^{er} août. Publication d'un 1^{er} supplément au tarif des produits métallurgiques entre la Belgique et la Suisse.
- 1^{er} novembre. Publication du 3^e supplément au fascicule 2^B du tarif belge-sud-ouest allemand, contenant, notamment, de nouvelles taxes pour le transport des *verres à vitres* de la

Belgique à destination des gares de la Suisse centrale et occidentale.

SERVICE FRANCO-BELGE-NORD.

- 20 février. Modification dans l'affectation de Bruxelles (Bassin) et ouverture du nouvel entrepôt de Bruxelles.
- 27 avril. Introduction dans le tarif général des stations de Jamagne et de Neuville (Nord). Modifications de distances résultant de la mise en exploitation de la section de Senzeille à Jamagne.
- 30 avril. Modifications des conditions d'application du tarif aux transports de bestiaux et aux transports funèbres.
- 23 novembre. Extension du tarif spécial des houilles à Gosselies (Société anonyme des charbonnages du Grand Conty et Spinoy. — Puits Saint-Henri).
- 28 novembre. Introduction du point de Bruxelles (Maritime) dans le tarif des marchandises.
- 22 décembre. Publication d'un nouveau fascicule I (conditions réglementaires des tarifs franco-belges), tenant compte des modifications apportées à la convention de Berne.

SERVICE FRANCO-BELGE-EST.

- 20 février. Modification dans l'affectation de Bruxelles (Bassin) et ouverture du nouvel entrepôt de Bruxelles.
- 1^{er} avril. Publication d'un nouveau tarif spécial pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* entre la Belgique et les gares de la compagnie de l'Est.
- 27 avril. Modifications et additions résultant de l'ouverture de la section de Senzeille à Jamagne.
- 23 novembre. Introduction du point de Gosselies (Société anonyme des charbonnages du Grand Conty et Spinoy. — Puits Saint-Henri) dans le tarif spécial des houilles franco-belge-est.
- 28 novembre. Introduction du point de Bruxelles (Maritime) dans le tarif des marchandises.

TARIF GÉNÉRAL COMMUN INTERNATIONAL FRANCO-BELGE
DE GRANDE VITESSE.

- 15 janvier. Publication d'un 2^e supplément à ce tarif.
- 27 avril. Modifications et additions aux distances belges résultant de l'ouverture de la section de Senzeille à Jamagne.

TARIF DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE POUR LE TRANSPORT
DES COLIS POSTAUX.

13 avril. Publication d'un 1^{er} supplément contenant des additions
et des modifications diverses.

TARIFS COMBINÉS AVEC DES SERVICES DE NAVIGATION.

1^{er} février. Modifications des frets figurant dans le tarif avec la
« Johnston Line ».

IV. — Accidents.

Statistique comparative.

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1899 à 1908.

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.			
1899	48	83,6	674,161	67	59,9	350,623	115	34,9	485,685	27	23	1
1900	51	79,0	661,289	59	68,3	420,109	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	75,9	688,625	79	50,9	350,761	132	30,4	486,436	35	"	"
1904	46	87,1	812,255	77	52,1	367,648	123	32,6	533,924	43	3	1
1905	58	69,3	664,715	68	59,1	442,919	126	31,9	545,016	33	"	1
1906	56	72,1	711,345	63	62,1	448,884	121	33,4	591,811	40	"	4
1907	61	66,6	660,821	89	41,1	326,987	160	25,4	454,262	37	"	"
1908	81	52,9	523,543	61	70,2	522,894	142	30,2	521,553	37	44	3
Moyennes des dix années.	56	73,6	657,567	69	59,9	410,631	126	32,6	521,747	35		

Les causes des collisions et déraillements de trains survenus pendant les années 1907 et 1908 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 1887 à 1908.

Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,247
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	54,064	57,884	59,957	64,229	67,432	68,516
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	19,401	20,778	21,548	22,333	22,950	22,881
{ Voyageurs et marchandises. . . (—).	55,262	57,588	59,033	59,932	40,252	39,954
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	8	19	13	21	17	14
{ de marchandises	40	56	61	59	50	52
Ensemble	48	55	74	80	67	66
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	51	51	49	29	26	30
{ de marchandises	55	50	57	65	65	49
Ensemble	66	81	76	94	91	79
Total général des collisions et déraillements de trains.	114	136	150	174	158	145

	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,247
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	54,064	57,884	59,957	64,229	67,432	68,516
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	19,401	20,778	21,548	22,333	22,950	22,881
{ Voyageurs et marchandises. . . (—).	55,262	57,588	59,033	59,932	40,252	39,954
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	8	19	13	21	17	14
{ de marchandises	40	56	61	59	50	52
Ensemble	48	55	74	80	67	66
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	51	51	49	29	26	30
{ de marchandises	55	50	57	65	65	49
Ensemble	66	81	76	94	91	79
Total général des collisions et déraillements de trains.	114	136	150	174	158	145

Causes des collisions et déraillements. —

		1887	1888	1889	1890	1891	1892	
Voie.	Rails cassés	D.	"	"	2	1	1	2
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	C.	"	"	1	1	1	"
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	1	3	1	6	2	"
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	2	2	"	"	"	2
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	1	"	1	1	"	"
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts	C.	7	6	5	5	2	3
	Avaries aux essieux	D.	2	1	2	1	4	3
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	D.	5	6	7	5	5	7
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	C.	1	"	"	"	"	"
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	D.	1	2	3	6	4	7
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	D.	13	8	6	13	16	2
	Autres défauts ou avaries au matériel roulant	D.	"	"	"	"	"	"
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	1	1	1	2	2	3
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	D.	2	"	2	3	1	4
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	8	9	25	17	18	22
Exécution du service.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	D.	16	20	26	26	28	53
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	9	12	7	24	11	19
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt ou arrêt tardif.	D.	"	"	"	"	"	1
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	C.	3	1	6	5	5	1
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente	D.	"	"	"	"	"	"
	Autres négligences	C.	"	"	2	"	2	"
	Causes diverses et indéterminées	D.	5	12	10	6	14	10
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	2	4	5	6	3	"
		D.	"	"	"	"	1	1
		C.	7	2	9	7	5	2
		D.	"	"	"	1	"	"
		C.	8	8	7	16	10	18
	D.	13	14	14	19	11	11	
	C.	3	5	9	9	4	7	
	D.	2	2	3	6	1	"	
	C.	22	33	16	25	18	5	
	D.	6	5	11	12	8	9	
	C.	4	6	4	5	10	4	

C : Collision.
D : Déraillement.

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

1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
5,250	5,260	5,270	5,502	5,311	5,605	4,011	4,031	4,020	4,021	4,024	4,008	4,010	4,036	4,064	4,285
70,970	74,775	76,957	82,677	91,590	101,958	114,858	123,710	124,454	127,110	132,603	136,410	143,472	152,258	161,185	160,520
22,955	25,960	24,810	25,509	26,784	29,560	52,260	53,726	53,974	55,055	56,620	57,564	58,553	59,855	40,510	42,164
40,508	41,287	42,653	44,544	46,691	50,874	55,851	58,512	59,185	61,891	64,540	68,673	68,672	71,615	72,682	74,061
11	11	15	14	8	10	20	20	18	26	19	15	18	27	12	52
34	34	19	27	20	27	52	27	24	31	56	25	20	54	44	27
45	45	52	41	57	46	52	47	42	57	53	38	58	61	56	50
28	8	29	17	52	22	28	51	30	55	54	31	40	29	49	48
56	16	55	27	53	27	55	52	35	51	45	54	48	51	53	54
62	24	64	44	67	49	65	65	65	66	77	85	88	90	104	83
107	69	96	85	104	95	115	110	105	125	132	125	126	121	160	142

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

3	"	"	2	1	"	"	"	2	1	3	2	2	4	4	4
"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	1	1	1	1
"	"	2	2	1	"	1	1	"	1	5	4	4	2	8	5
1	"	2	"	"	"	"	"	"	"	1	2	6	"	1	1
"	1	5	1	2	"	"	1	1	1	1	1	6	5	2	3
1	1	5	1	2	"	"	1	1	6	5	1	"	4	5	5
8	4	2	3	3	2	2	5	3	6	5	5	5	5	5	5
1	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	2	1	1	"	"
12	3	4	3	8	7	9	9	9	9	12	16	14	9	5	10
"	"	1	5	1	1	1	"	"	"	1	"	"	"	1	2
4	"	2	5	2	2	1	2	1	2	1	4	"	"	"	"
10	5	15	5	8	4	15	6	8	12	5	8	5	3	8	5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"
1	1	"	"	1	1	2	1	1	3	1	2	2	1	1	5
1	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	"
4	2	1	1	1	3	4	2	4	"	5	3	1	2	4	6
9	9	6	5	2	9	5	15	8	12	11	5	12	5	12	9
21	7	15	15	18	12	14	13	14	20	25	22	21	15	55	16
17	14	14	15	9	15	15	9	16	21	15	16	16	19	16	21
"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	1	"	"	"	1	"
4	5	"	"	1	1	3	1	"	9	8	4	7	8	9	16
"	"	1	1	1	1	"	1	"	"	1	1	"	1	"	"
2	5	"	3	"	1	"	1	"	2	"	1	2	4	2	2
2	"	1	"	"	1	"	1	"	1	2	1	1	"	1	1
5	1	1	6	7	7	12	10	5	7	6	4	"	"	10	8
1	"	"	1	"	"	"	"	"	1	"	2	"	10	1	1
5	"	5	1	5	8	6	5	4	9	15	11	5	14	9	7
"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	1	"	"
1	5	5	5	1	3	4	2	1	2	6	"	2	7	5	9
"	"	5	"	"	"	"	4	1	1	"	"	"	"	"	"
5	6	"	4	4	"	2	"	2	5	4	4	1	9	5	6
3	4	5	1	5	4	2	5	1	9	22	11	15	30	18	35
1	2	2	1	3	"	2	1	2	1	3	4	8	6	11	16
1	"	2	5	"	2	3	2	4	2	"	"	"	"	1	"
4	5	10	7	19	18	17	22	19	12	21	16	22	12	53	19
5	3	5	2	8	5	15	1	3	11	5	5	4	13	9	15
"	"	3	"	2	2	"	1	"	6	1	4	"	2	"	"

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

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

Des 142 collisions et déraillements de trains constatés en 1908, 37 ont fait des victimes, savoir (annexe XLI) :

		1908.	1907.	
Voyageurs . . .	}	Tués	44	»
		Blessés	54	34
		Contusionnés	696	89
	Totaux.	794	125	
Agents du chemin de fer	}	Tués	3	»
		Blessés	18	10
		Contusionnés	60	47
	Totaux.	84	57	
Ensemble.		875	180	

Le nombre des victimes résultant des accidents de trains est beaucoup plus élevé en 1908 qu'en 1907.

Il a suffi des deux accidents désignés ci-après pour influencer défavorablement la comparaison d'un exercice à l'autre.

1^o La collision de Contich (Casernes) qui a fait 579 victimes dont 43 voyageurs tués, 335 voyageurs et 5 agents de l'administration contusionnés ;

2^o L'accident survenu entre les stations de Mévergnies et Maffles qui a fait 49 victimes dont un voyageur et deux agents tués, ainsi que 39 voyageurs et 7 agents de l'administration blessés.

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

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

	1908.	1907.
Tués	3	5
Blessés	12	14
Contusionnés	259	287
Totaux.	254	304

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) :

	1908.	1907.
Tuées	38	52
Blessées.	32	35
Contusionnées.	38	43
Totaux.	108	110

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

	1908.	1907.
Tués.	41	66
Blessés	76	83
Contusionnés	559	380
Totaux.	476	529

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

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Dans les stations . . .	18	18	20	9	7	6	12	14	22	12
Dans les ateliers . . .	1	1	»	»	1	»	»	»	1	»
En accrochant des véhicules	6	1	3	1	2	»	2	5	3	3
En décrochant des véhicules	1	»	3	»	»	»	»	1	»	»
Gardes-barrières . . .	1	5	5	2	»	1	1	1	2	1
Gardes-route	5	5	2	1	1	2	5	5	»	»
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	1	1	2	2	»	»	»	»	2	1
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	5	5	5	1	2	3	5	5	8	4
Agents atteints en dehors de tout service.	9	10	6	7	10	7	10	10	20	11
En réparant les voies et les bâtiments.	5	2	1	8	4	7	7	7	5	7
Agents d'autres administrations.	2	»	1	»	5	2	»	1	3	2
Ensemble . .	50	46	46	51	50	28	40	45	66	41

Résumé pour 1908.

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

	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints	44	54	696	794
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	5	12	259	254
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	5	18	60	81
Ivresse, folie et suicide	41	76	359	476
	38	52	38	108
Ensemble pour l'année 1908. . .	100	195	1,392	1,747

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			
	tuéés.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tuéé.	blessé.	contusionné.	atteint, en général
1899	118	587	1,146	1,851	473,317	95,147	48,736	30,174
1900	89	418	1,264	1,771	657,435	139,960	46,291	33,039
1901	60	266	970	1,316	739,816	222,501	61,016	44,974
1902	64	407	872	1,343	967,053	152,067	70,976	48,084
1903	58	283	766	1,107	1,109,308	227,349	83,995	58,121
1904	56	245	939	1,240	1,172,725	268,051	69,939	52,962
1905	67	134	924	1,125	1,024,955	512,477	74,320	61,042
1906	86	189	944	1,199	832,707	423,744	75,861	59,727
1907	101	176	846	1,123	719,623	412,968	85,912	64,721
1908	129	192	1,392	1,713	574,113	385,732	53,204	43,234
Moyenne pour 10 années.	85	288	1,006	1,379	827,105	284,001	67,025	49,408

(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 214 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 125 voyageurs et 89 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 248 voyageurs et 2,614 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,514 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. ; 983 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1908, l'annexe XLII donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1908, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 1,090 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	158
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	8
FausseS déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	22
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	57
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	322
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	104
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	17
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	402
Total. . .	1,090

Les contraventions constatées en 1907 étaient au nombre de 1,140.

(66)

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1908 ⁽¹⁾.

	MÈTRES COURANTS.		
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Chimay	59,868	•	59,868
Gand à Terneuzen	26,488	14,500	41,078
Hasselt à Maseyck	40,567	•	40,567
Malines à Terneuzen	43,900	23,586	67,486
Nord-Belge	165,626	3,400	169,026
Taviers à Embresin ⁽²⁾	9,433	•	9,433
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	•	21,146
Longueur totale exploitée ⁽³⁾ (voir annexe XLIV).	367,028	41,576	408,604

⁽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.

⁽²⁾ Chemin de fer d'intérêt local.

⁽³⁾ 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 58,502 mètres à la fin de l'exercice 1908.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1908 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	364,987	99.44	41,576	100	406,563	99.50
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	2,041	0.56	»	»	2,041	0.50
Totaux . . .	567,028	100	41,576	100	408,604	100

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 149,503 mètres, représentant 56.59 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 239,099 mètres, représentant 63.41 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 1908 (1).	En 1907.
Voies principales.	Sections belges	516,533	680,503
	Prolongements sur territoire étranger . .	41,576	56,298
	Ensemble . . .	558,109	736,801
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		261,531	318,400
Totaux . . .		819,640	1,055,201

Les voies principales parcourues par les trains représentent 68.09 p. c. et les voies accessoires 31.91 p. c. du réseau exploité en 1908.

§ 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 1908.

(1) La différence avec 1907 provient du fait de la reprise par l'État des chemins de fer de la Flandre Occidentale, qui avaient continué d'être administrés en 1907 par la société concessionnaire pour compte de l'État.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1907 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1908	1907	1908	1907	1908	1907	Différences pour 1908 (2)
Stations	92	122	11	15	103	137	— 34
Haltes	46	49	»	»	46	49	— 3
Points d'arrêt.	46	59	»	1	46	60	— 14
Totaux.	184	200	11	16	165	216	— 51

Les 103 stations existant fin 1908 comprennent 41 ⁽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 1908.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1908	1907	Différences pour 1908. (2)
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées).	40	40	»
Établissements reliés aux stations des compagnies	88	88	»
Totaux.	128	128	»

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 1908, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés et l'on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux. Cette situation est la même qu'en 1907.

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

(2) Voir renvoi 1 de la page 68.

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 1908.	En 1907.	Différences pour 1908 (1).
Locomotives	249	302	— 53
Tenders.	164	215	— 51
Voitures à vapeur	"	7	— 7
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
Véhicules	à voyageurs	516	483 — 167
	à bagages	168	222 — 54
	à marchandises	7,660	8,500 — 640
	pour services divers	55	36 — 1
Ensemble	<u>8,179</u>	<u>9,041</u>	<u>— 862</u>

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année (408²,604), il y avait :

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1908 (1).	En 1907.
Matériel de traction.	Locomotives	0.61 (2)	0.52
	Tenders	0.40	0.36
		<u> </u>	<u> </u>
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs	0.77 (3)	0.82
	Fourgons à bagages	0.41	0.38
	Wagons à marchandises	18.74	14.13
	Véhicules divers	0.08	0.06
	Ensemble.	<u>20.00</u>	<u>15.39</u>

(1) La différence avec 1907 provient, en partie, du fait de la reprise par l'État des chemins de fer de la Flandre Occidentale, qui avaient continué d'être administrés en 1907 par la société concessionnaire pour compte de l'État.

(2) Y compris les voitures à vapeur.

(3) 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 1908, 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 1908. . .	2,818,519	14,857	2,833,376
	En 1907. . .	3,939,323	34,471	3,973,794
	Différences pour 1908 (1). . .	-1,120,804	- 19,614	-1,140,418
Trains de marchandises	En 1908. . .	4,794,762	41,776	4,806,538
	En 1907. . .	2,424,990	42,270	2,467,260
	Différences pour 1908 (1). . .	- 327,228	- 494	- 327,722
Trains mixtes.	En 1908. . .	453,166	33,674	488,840
	En 1907. . .	452,254	30,684	482,938
	Différences pour 1908 (1). . .	+ 2,912	+ 2,990	+ 5,902
TOTAUX.	En 1908. . .	8,068,447	60,307	8,128,754
	En 1907. . .	6,843,567	77,425	6,920,992
	Différences pour 1908 (1). . .	-1,440,120	- 17,118	-1,457,238

(1) Voir renvoi 1 de la page 70.

IV.

Mouvement et recette des transports (1).

Au point de vue de l'exploitation, la situation des chemins de fer gérés par des compagnies a subi, en 1908, les modifications suivantes :

Les railways de la Flandre Occidentale, rachetés par le Gouvernement belge à partir du 1^{er} janvier 1906, en vertu de la loi du 18 août 1907, mais provisoirement encore exploités, en 1906 et en 1907, par la société concessionnaire pour compte du Trésor, ont cessé d'être administrés par cette société, la prise de possession effective de ces railways par l'État ayant eu lieu le 1^{er} janvier 1908.

La concession du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas a été reprise par le Gouvernement belge en exécution d'une convention conclue le 7 mai 1908 et approuvée par la loi du 24 décembre 1908, laquelle a été rendue exécutoire à partir du 25 du même mois, jour de sa publication au *Moniteur*. Cette ligne ferrée n'a, toutefois, été transférée définitivement dans le réseau national que le 1^{er} janvier 1909; dès lors, l'exploitation en a encore été assurée, en 1908, par la société concessionnaire pour le compte de l'État.

*
* *
*

Le mouvement et la recette des diverses catégories de transports se rapportant aux chemins de fer concédés gérés par des compagnies, y compris la ligne de Termonde à Saint-Nicolas, s'établissent comme il suit :

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1908 et en 1907 (2), se résument ainsi (voir annexe XLVIII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1908.	1907. (2)	Différences pour 1908.	1908.	1907. (2)	Différences pour 1908.	1908.	1907. (2)	Différences pour 1908.
1 ^{re} classe	369,525	379,294	— 9,769	713,834	736,883	— 23,049	1.932	1.943	— 0.011
2 ^e —	2,322,959	2,283,689	+ 39,070	1,820,349	1,759,124	+ 61,225	0.784	0.770	+ 0.014
0 —	13,809,437	14,013,891	— 204,464	4,470,679	4,423,654	+ 47,025	0.324	0.316	+ 0.008
Ensemble . . .	16,501,921	16,677,084	— 175,163	7,004,862	6,919,661	+ 85,201	0.424	0.415	+ 0.009

(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 44,876 mètres en 1908 et en 1907, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

(2) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1908, des résultats de l'exploitation, en 1907, des chemins de fer de la Flandre Occidentale qui avaient continué d'être administrés, en cette dernière année, par la société concessionnaire pour compte de l'État.

En 1908 le mouvement des voyageurs a diminué de 1.05 p. c., tandis que la recette a augmenté de 1.23 p. c., par rapport aux données correspondantes de 1907.

Le nombre de voyageurs a progressé, en 1908, sur les six railways concédés suivants : Hasselt à Maeseyck (14,556 voyageurs *en plus*), Chimay (11,850 voyageurs), Termonde à Saint-Nicolas (4,004 voyageurs), Malines à Terneuzen (3,148 voyageurs), Gand à Terneuzen (1,949 voyageurs) et Tavier à Embresin (194 voyageurs). Ce mouvement n'a fléchi que sur les lignes du Nord-Belge (210,621 voyageurs *en moins*).

Quant aux recettes provenant du transport des voyageurs, elles se sont accrues, en 1908, sur tous les railways concédés, notamment sur le Nord-Belge (68,516 francs *en plus*), puis sur les lignes de Chimay (3,743 francs), de Hasselt à Maeseyck (4,955 francs), de Malines à Terneuzen (3,748 francs), de Gand à Terneuzen (2,030 francs), de Tavier à Embresin (284 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (105 francs).

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1908	40,386	17,143 40
En 1907 (1)	40,815	16,934 88

Différence pour 1908 — 429 + 208 52

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1908.	En 1907 (1).	En 1908	En 1907 (1).
1 ^{re} classe.	2.24 %	2.27 %	10.19 %	10.65 %
2 ^e —	14.08 %	13.70 %	25.99 %	25.42 %
3 ^e —	83.68 %	84.03 %	63.82 %	63.93 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 23.79 p. c. du produit total de l'exploitation en 1908 et 23.67 p. c. en 1907.

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.				
		1908.	1907 (1).	Différence pour 1908.	1908.	1907 (1).	Différence pour 1908.		
Transports.	}	taxés au minimum (colis).	10,536	10,258	+ 308	}	340,153	335,822	+ 4,331
	—	au poids (quintaux).	119,936	129,151	— 9,185				

(1) Voir renvoi (2) de la page 72.

Le produit de ces transports s'est accru, en 1908, de 4,331 francs ou de 1.29 p. c. ; il entre pour 1.15 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1908 comme en 1907.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1908.	1907 (1).	Différence pour 1908.	1908.	1907 (1).	Différence pour 1908.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	141,804	158,596	+ 3,408	1,815,215	1,874,144	-60,951
	— au poids (quintaux). . .	901,211	911,529	- 10,518			

La recette produite par cette catégorie de transports a diminué en 1908 de 60,951 francs ou de 3.25 p. c. ; elle forme 6.16 p. c. de la recette totale en 1908 et 6.41 p. c. en 1907.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1908.	1907 (1).	Différence pour 1908.	1908.	1907 (1).	Différence pour 1908.
Expéditions	taxées au minimum (nombre). . .	22,661	22,558	+ 523	16,944,662	17,035,763	- 91,101
	— au poids . . (tonnes). . .	16,961,702	17,186,189	- 224,487			

La recette provenant des grosses marchandises, en 1908, présente donc une diminution de 91,101 francs ou de 0.53 p. c. comparativement au chiffre correspondant de 1907.

En 1908, il y a eu certain accroissement de produits sur six chemins de fer concédés, principalement sur celui de Malines à Terneuzen (45,679 francs *en plus*), ensuite sur ceux de Gand à Terneuzen (5,288 francs), de Tavier à Embresin (4,776 francs), de Hasselt à Maeseyck (3,702 francs), de Termonde à Saint-Nicolas (2,934 francs) et de Chimay (109 francs).

Il y a eu décroissement de recettes sur les lignes du Nord-Belge (153,589 francs *en moins*).

* * *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 57.55 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1908 et 58.27 p. c. en 1907.

(1) Voir renvoi (2) de la page 72.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1908.	1907 (1).	Différence pour 1908	1908.	1907 (1).	Différence pour 1908
Groupes	112,148	112,532	— 384	18,332	19,068	— 736

La recette des articles de finances correspond à 0.06 p. c. du produit total de l'exploitation en 1908 et à 0.07 p. c. en 1907.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1908.	1907 (1).	Différences pour 1908	1908.	1907 (1).	Différences pour 1908
Équipages {	transportés à grande vitesse	"	"	"	"	"
	— à petite —	2,411	2,562	— 151	17,040	18,550	— 1,510
Ensemble	2,411	2,562	— 151	17,040	18,550	— 1,510

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.06 p. c. de la recette générale en 1908 comme en 1907.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.				
	1908.	1907 (1).	Différences pour 1908	1908.	1907 (1).	Différences pour 1908		
Transports effectués (2) {	à grande vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	241	200	+ 41	3,903	3,097	+ 806
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	5,995	6,179	— 184	93,111	109,582	—14,471
		— par tête (animaux)	15,100	16,900	— 1,800			
Ensemble : Transports {	taxés par envoi (expéditions)	6,236	6,379	— 143	99,014	112,679	—13,665	
	— par tête (animaux)	15,100	16,900	— 1,800				

(1) Voir renvoi (2) de la page 72.

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

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.34 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1908 et pour 0.39 p. c. en 1907.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1908, à fr.	3,208,252
	en 1907 (1), à	2,918,166
	Augmentation en 1908 . . . fr.	290,086

Les produits extraordinaires forment 10.89 p. c. de la recette totale en 1908 et 9.98 p. c. en 1907.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1908.	En 1907 (1).		Différences pour 1908.
Voyageurs	fr. 7,004,862	6,919,661	+	85,201
Bagages	540,153	333,822	+	4,331
Marchandises	petites 1,813,213	1,874,144	—	60,931
	grosses 16,944,662	17,033,763	—	91,101
Finances	18,332	19,068	—	736
Équipages	17,040	18,330	—	1,310
Chevaux et bestiaux	99,014	112,679	—	13,665
Ensemble fr.	26,237,276	26,315,687	—	78,411
Produits extraordinaires	3,208,252	2,918,166	+	290,086
Totaux fr.	29,445,528	29,233,853	+	211,675

Les recettes totales opérées en 1908 ont ainsi augmenté de 211,675 francs ou de 0.72 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1907.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1908 présentent, par rapport aux produits perçus en 1907 (1), les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1908.	
	EN 1908.	EN 1907 (1).	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	885,575	872,504	+ 11,269	+ 1.29
Gand-Terneuzen	703,619	753,545	+ 8,274	+ 1.10
Hasselt-Maeseyck	318,160	312,604	+ 5,556	+ 1.78
Malines-Terneuzen	2,408,866	2,344,545	+ 62,521	+ 2.66
Nord-Belge	24,696,126	24,578,480	+ 117,646	+ 0.48
Taviers-Embresin	57,078	52,109	+ 5,569	+ 10.69
Termonde-Saint-Nicolas	319,506	318,406	+ 1,040	+ 0.35
TOTAUX	29,445,528	29,233,853	+ 211,675	+ 0.72

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1908, se sont accrus sur toutes les lignes concédées, principalement sur celles du Nord-Belge (117,646 francs *en plus*) et de Malines à Terneuzen (62,321 fr.),

(1) Voir renvoi (2) de la page 72.

ensuite sur celles de Chimay (11,269 francs) et de Gand à Terneuzen (8,274 francs).

Proportionnellement, la progression des produits de toute nature, en 1908, a été relativement notable sur le chemin de fer de Tavieres à Embresin 10.69 p. c. en plus).

* * *

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

	En 1908.		En 1907 (1).
Voyageurs	25.79	}	23.67
Bagages.	1.15		1.15
Marchandises {	6.16		6.41
	57.55		58.27
Finances	0.06		0.07
Équipages	0.06		0.06
Chevaux et bestiaux	0.34		0.59
Produits extraordinaires.	10.89	9.98	

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVIII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1908.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1907 (1) :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1908.	
	EN 1908.	EN 1907 (1).	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	534,979	498,483	+ 36,796	+ 7.39
Gand-Terneuzen	483,453	479,639	+ 3,814	+ 0.73
Hasselt-Maeseyck	313,033	289,797	+ 23,236	+ 8.02
Malines-Terneuzen	1,506,376	1,324,415	+ 181,961	+ 13.77
Nord-Belge.	10,535,857	9,943,294	+ 592,563	+ 5.96
Tavieres-Embresin	32,718	34,730	- 2,012	- 6.80
Termonde-Saint-Nicolas.	499,044	482,424	+ 16,620	+ 9.99
TOTAUX. . .	13,005,154	12,751,882	+ 853,272	+ 6.60

Ainsi que le montre ce tableau, l'augmentation totale des dépenses en 1908, par rapport à celles de 1907, est donc de 853,272 francs ou de 6.69 p. c.

(1) Voir renvoi (2) de la page 72.

Les frais de l'exploitation ont augmenté, en 1908, sur six chemins de fer concédés, principalement sur les lignes du Nord-Belge (392,563 francs *en plus*), et de Malines à Terneuzen (182,261 francs), puis sur celles de Chimay (36,796 francs), de Hasselt à Maeseyck (23,256 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (16,917 francs).

Ces frais n'ont diminué quelque peu que sur le railway de Tavier à Embresin (2,013 francs *en moins*).

Proportionnellement, les accroissements de dépenses de l'exploitation, en 1908, sont attribuables notamment aux lignes de Malines à Terneuzen (15.77 p. c. *en plus*), de Termonde à Saint-Nicolas (9.29 p. c.), de Hasselt à Maeseyck (8.02 p. c.) et de Chimay (7.39 p. c.).

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVIII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1908 par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1907 (1).

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1908.	
	En 1908.	En 1907 (1).	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	318,594	574,121	— 25,527	— 6.82
Gand-Terneuzen	280,468	275,706	+ 4,760	+ 1.75
Hasselt-Maeseyck	5,127	22,807	— 17,680	— 77.52
Malines-Terneuzen	900,490	1,020,450	— 119,940	— 11.75
Nord-Belge.	14,160,269	14,653,188	— 474,917	— 3.25
Tavier-Embresin	24,905	17,379	+ 7,584	+ 45.64
Termonde-Saint-Nicolas	120,465	136,542	— 15,877	— 11.64
TOTAUX	15,840,574	16,481,971	— 641,597	— 3.89

Le décroissement total des recettes nettes, en 1908, en comparaison de celles de 1907, est de 641,597 francs ou de 3.89 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1908 n'ont augmenté, par rapport au rendement de l'exploitation en 1907, que sur deux railways concédés : Tavier à Embresin (7,584 francs *en plus*) et Gand à Terneuzen (4,760 francs).

Les produits nets ont baissé sur les cinq autres chemins de fer concédés, notamment sur ceux du Nord-Belge (474,917 francs *en moins*) et de Malines à Terneuzen (119,940 francs), ensuite sur les lignes de Chimay (25,527 fr.), de Hasselt à Maeseyck (17,680 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (15,877 francs).

(1) Voir renvoi (2) de la page 72.

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a été très sensible pour le railway de Tavers à Embresin (43.64 p. c. *en plus*). Quant à la dépression de ces recettes, elle s'applique principalement à la ligne de Hasselt à Maeseyck (77.52 p. c. *en moins*), de Malines à Terneuzen (11.75 p. c.) et de Termonde à Saint-Nicolas (11.64 p. c.).

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1908, est indiqué à l'annexe XLVIII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1907 (1) :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1908.	
	En 1908.	En 1907 (1).	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	60.54	57.11	3.45	»
Gand-Terneuzen	65.27	65.30	»	0.25
Hasselt-Maeseyck	98.53	92.70	5.68	»
Malines-Terneuzen	62.59	56.48	6.11	»
Nord-Belge.	42.66	40.46	2.40	»
Tavers-Embresin	56.72	66.65	»	9.93
Termonde-Saint-Nicolas	62.29	57.18	5.11	»
Réseaux réunis.	46.20	45.62	2.58	»

D'après les chiffres de ce tableau, le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1908, comparativement aux résultats de l'exercice 1907, a baissé sur deux lignes : Tavers à Embresin (9.93 p. c. *en moins*) et Gand à Terneuzen (0.25 p. c.).

Le coefficient d'exploitation a augmenté sur cinq railways concédés, notamment sur ceux de Malines à Terneuzen (6.11 p. c. *en plus*), de Hasselt à Maeseyck (5.68 p. c.) et de Termonde à Saint-Nicolas (5.11 p. c.).

(1) Voir renvoi (2) de la page 72.

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1908, comparés à ceux de l'exercice 1907 (1), peuvent se résumer comme il suit :

	En 1908.	En 1907. (1)	Différences pour 1908.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée	408km.604	408km.604	»
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLVII)	<u>5,128,754</u> km	<u>5,028,221</u> km	+ 100,533km
Recettes brutes (voir annexe XLVIII) . fr.	29,445,528	29,255,855	+ 211,673
Dépenses d'exploitation (—)	<u>13,605,154</u>	<u>12,751,882</u>	+ 853,272
Recettes nettes (—) . fr.	15,840,374	16,481,971	— 641,597
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes.	46.20 p. %	45.62 p. %	+ 2.58 p. %.

Par unité de trafic, ces résultats donnent, en 1908, 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	14,759	8,936	5,823	2.6154	1.5836	1.0318
Gand à Terneuzen	18,589	11,762	6,827	3.3668	2.1302	1.2366
Hasselt à Maeseyck	7,842	7,746	126	2.0969	2.0631	0.0338
Malines à Terneuzen	35,664	22,321	13,343	3.9735	2.4869	1.4866
Nord-Belge	146,108	62,333	83,775	6.7813	2.8930	3.8883
Taviers à Embresin	6,144	3,468	2,646	1.4420	0.8179	0.6241
Termonde à Saint-Nicolas	15,109	9,412	5,697	2.5585	1.5938	0.9647
Pour l'ensemble des lignes. {						
En 1908.	72,064	33,297	38,767	5.7412	2.6527	3.0885
En 1907.	71,545	31,208	40,337	5.8139	2.5360	3.2779
Différences en 1908	+ 519	+ 2,089	— 1,570	—0.0727	+0.1167	—0.1894

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 1908.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1907 (1) :

	En 1908.	En 1907 (1).	Différences pour 1908.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,124	1,126	— 2
Agents divers et ouvriers	<u>3,554</u>	<u>3,453</u>	+ 121
Totaux.	4,678	4,559	+ 119

(1) Voir renvoi (2) de la page 72.

X.

Accidents.

L'annexe L donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1908, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1907, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs	»	3	1	4
	Agents des compagnies	»	»	»	»
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs	»	»	»	»
Ensemble. {					
En 1908. . .		»	3	1	4
En 1907. . .		»	2	7	9
Différences pour 1908. (1)		»	+ 1	- 6	- 5
B. Par le fait des victimes ou de circonstances diverses (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	»	4	9	10
	Agents des compagnies	7	20	16	43
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.	9	4	»	10
Ensemble. {					
En 1908. . .		16	22	25	63
En 1907. . .		17	25	31	73
Différences pour 1908. (1)		- 1	- 3	- 6	- 10
TOTAUX . . {					
En 1908. . .		16	25	26	67
En 1907. . .		17	27	38	82
Différences pour 1908. (1)		- 1	- 2	- 12	- 15

(1) Voir renvoi (1) de la page 70.

XI.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1908 et 1907 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1908.	En 1907.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations.	8	11
Entraves apportées à la circulation des trains.	2	1
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	1	»
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	1	1
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	25	13
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	6	6
Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public	2	»
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	»	5
Totaux	45	35
Augmentation pour 1908 (1).	10	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1908, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

CHIMAY.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Société pour le transport des voyageurs et des bagages, et de quatre suppléments à son tarif pour le trafic des marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants.

Émission d'abonnements ordinaires à parcours limités, d'abonnements scolaires et d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers de l'industrie privée, en services mixtes avec le réseau de l'État Belge et les chemins de fer Nord-Belge, ou en transit par les lignes de ces administrations.

Pose d'un pont à peser de 40 tonnes à la station de Villers-la-Tour, en remplacement d'un appareil de 50 tonnes.

(1) Voir renvoi (2) de la page 72.

Rattachement, à la cabine Saxby, de la jonction 3 et 5 de la station de Chimay.

Emploi de 2,983 mètres cubes de pierrailles concassées, à usage de ballast.

Reconstruction, avec longerons en fer, de trois wagons à houille de 10 tonnes à brancards en bois.

Substitution de boîtes à huile en acier aux boîtes de graissage en fonte des wagons à marchandises.

Emploi de ranchers en acier coulé en remplacement de bras en fer, aux traverses mobiles des wagons à bois.

GAND A TERNEUZEN.

Introduction de deux suppléments au tarif intérieur belge de la Société, pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

HASSELT A MAESEYCK.

Introduction de quatre suppléments au tarif intérieur de la Société, pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Mise en œuvre de 48 rails en acier de 9 mètres en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Réparations importantes à 2 locomotives et à 2 voitures à voyageurs de 3^e classe.

Installation de machines-outils à l'atelier de Maeseyck.

MALINES A TERNEUZEN.

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

Substitution de rails de 40 k. 650 à des rails type Nord de 30 kilos, sur 3,187 mètres de voie.

Installation de l'éclairage électrique à Puers.

Agrandissement des voies de la gare de Saint-Nicolas (Est), soit 734 mètres.

Construction de trottoirs autour du bâtiment de recettes de La Clinge.

Construction de 4 maisonnettes aux passages à niveau n^{os} 42, 85, 89 et 96.

Suppression du passage à niveau entre Axel et Sluiskil.

Placement d'un deuxième pont à peser de 50 tonnes et construction d'une guérite à Terneuzen.

Acquisition de trois chaudières pour les locomotives n^{os} 1, 2 et 7.

Acquisition de deux chaudières à chauffer l'eau des chaufferettes.

Diverses grandes réparations ont été faites aux machines, voitures, fourgons à bagages et wagons.

NORD-BELGE.

Création en service intérieur de la Compagnie et en service mixte avec le réseau de l'État Belge :

1° d'abonnements scolaires à 2 ou 3, à 7 et à 8 à 12 déplacements par semaine ;

2° d'abonnements hebdomadaires à un voyage simple par jour et à un voyage « aller et retour » par semaine.

Émission d'abonnements de diverses espèces en service mixte :

1° avec le railway de Chimay ;

2° avec ce même chemin de fer et les lignes de l'État Belge.

Publication :

1° d'un nouveau fascicule pour le transport des voyageurs et des bagages en services mixtes, avec augmentation très sensible du nombre des relations directes ;

2° de deux suppléments au tarif intérieur de la Compagnie pour le trafic des marchandises, tapissières, etc., comprenant notamment l'application d'un nouveau tarif spécial pour les expéditions de pommes de terre par charges complètes de 10,000 kilogrammes, et l'abaissement du tarif pour le transport des finances ;

3° d'une nouvelle édition du tarif des houilles expédiées en service franco-belge-est.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif belge-suisse pour les expéditions de combustibles par les frontières de Lamorteau, Sterpenich et Gouvy.

Organisation de trains nouveaux :

1° De Huy à Namur — n° 62 —, destiné à permettre l'arrivée en temps utile des ouvriers qui ne commencent leur journée de travail qu'à 7 heures ;

2° De Namur à Huy — n° 63 — en vue d'assurer la rentrée, après les cours du soir donnés à Namur, des jeunes gens des localités desservies par les gares de la section de Marche-les-Dames à Huy ;

3° De Namur à Hastière — n° 38 — et de Hastière à Namur — n° 39 — en service direct et rapide avec les trains de l'État, du 1^{er} juillet au 30 septembre, afin de faciliter les relations entre Bruxelles et les villes du nord et de l'ouest de la Belgique, d'une part, et les localités de villégiature de la Haute-Meuse, d'autre part ;

4° De Huy à Liège-Guillemins — n° 1003 — et de Liège-Longdoz à Namur — n° 68 — tendant à permettre à de nombreux ouvriers, ayant travaillé la nuit, de rentrer plus tôt chez eux le dimanche matin ;

5° De Frameries à Mons — n° 1569 — et de Mons à Frameries — n° 1570.

Octroi d'arrêts nouveaux : au train n° 10, à Java ; au train n° 235, à Haute-Flône ; au train n° 65, à Bas-Oha ; au train n° 1584, à Genly et à Blaregnies ; aux trains n° 24, 25, 38, 39, 1203, 1207 et 1208, au point d'arrêt de Waulsort-Village, transformé en halte pour la période du 1^{er} août au 30 sep-

tembre pour la facilité de nombreux voyageurs allant en villégiature à Waulsort.

Installation d'avertisseurs d'arrivée des trains à certains passages à niveau.

Contrôle électrique de signaux à Dinant et à Yvoir.

Installation de deux nouveaux postes sémaphoriques intermédiaires au poste C et au poste H de Kinkempois. Transformation en postes intermédiaires des postes terminus n° 3 de Kinkempois et du passage à niveau de Renory.

4 locomotives — tenders type Creusot — ont été retirées de la circulation ; 2 locomotives-tenders à simple expansion, à 2 essieux couplés et à 2 bogies pour le service des voyageurs, ont été construites en remplacement de l'ancien matériel.

Construction de 11 voitures à lanterneaux munies du frein Westinghouse, de l'intercommunication pneumatique, de l'éclairage électrique système Stone et du chauffage par thermosiphon.

Application du frein à vide à 5 fourgons de marchandises de 8 tonnes.

Agrandissement de la halle aux marchandises de Seraing.

Modification des installations de la gare de Jemeppe, en vue de la réception de la ligne vicinale de Hannut à Jemeppe.

Etablissement d'un quai extérieur avec portique pour voyageurs, à Engis et à Bas-Oha.

Etablissement d'abris sur les quais à voyageurs de la gare de Huy.

Allongement des halles aux marchandises de Jambes et de Dinant.

Modification et agrandissement du bâtiment principal de Solre-sur-Sambre.

Construction de deux maisons doubles pour poseurs de voies, à Frameries.

TAVIERS A EMBRESIN.

Introduction de quatre suppléments au tarif intérieur du railway pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Remplacement de 1,200 traverses métalliques par des traverses en chêne.

Rechargement des empierrements des gares à marchandises de Noville-Taviers et d'Embresin.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur de la Société pour le transport des marchandises, tapissières, etc.

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

Entretien des voies principales de la ligne et remplacement de 460 billes en chêne.

Remplacement de 2 longrines sur le pont-rail, à Hamme

Remplacement de la palée d'amarre en amont de la Durme au pont de Hamme.

Repavage complet de la cour à marchandises de Saint-Nicolas, Belcele et repiquage de celle de Moerzeke.

Remplacement de la clôture en vieilles billes à la sortie à Hamme par une clôture en lattis.

Remplacement des tubes à fumée des locomotives n^{os} 4 et 5.

Renouvellement des caisses des wagons fermés n^{os} 63, 64 et 65.

Peinturage du matériel à voyageurs.



(81)

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

au 31 décembre 1908.

PASSIF.

I. Capital		
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :		
a) Dette consolidée (annexe IV) fr.	267,424,460 54	} 320,865,402 92
b) Annuités de rachat (annexe IV)	85,438,942 58	
		351,721,256 22
Amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.)	10,887,835 30	
Reste à amortir :		
a) Dette consolidée	1,006,856,520 81	} 2,251,571,156 15
b) Annuités de rachat	544,714,655 52	
		2,583,292,392 35
<i>Montant du capital de premier établissement. . . fr.</i>		
II. Charges financières du capital. (Annexe IV).		
Intérêts et amortissement (1)		2,249,184,174 82
III. Redevances et loyers. (Annexe IV.)		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes		250,010,566 11
Loyer de la ligne de Spa à la frontière		15,501,538 83
Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam		8,265,480 »
IV. Dépenses. (Annexe V)		
Dépenses d'exploitation		5,901,821,112 41
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique		22,411,415 »
		9,029,393,507 52
<i>Total du passif fr.</i>		
Pour balance.	{	
Parachèvement sur compte d'exploitation fr.	11,090,458 70	} 103,075,220 12
Approvisionnements en réserve dans les dépôts	62,708,851 86	
Solde actif fin 1908	31,275,988 47	
		9,434,466,736 64
<i>Ensemble fr.</i>		

(1) Y compris deux annuités de 128,000 francs pour 1907 et 1908, soit 256,000 francs, payées ensuite du rachat de la ligne de Termonde à Saint-Nicolas.

Services communs.		
Traitements et indemnités	fr.	538,077 57
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		163,220 »
Matériel et fournitures de bureau	(1)	1,155,795 »
Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central Belge		82,000 »
Subside à la caisse des ouvriers de l'administration (part du chemin de fer)	(2)	5,399,745 »
Secours aux ouvriers	(3)	195,411 »
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité		92,452 74
Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales		11,708 52
		5,619,007,03
Voies et travaux.		
Traitements et indemnités } entretien	2,475,052 66	
} construction	(1) 417,792 76	
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		8,710,572 25
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie		6,384,474 51
Travaux d'entretien et d'amélioration	(5)	12,151,895 15
		50,119,587 14
Traction et matériel.		
Traitements et indemnités		2,888,722 40
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		29,106,379 44
Primes d'économie et de régularité		1,504,278 88
Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois		55,805,165 20
Entretien et renouvellement du matériel		30,944,524 23
		100,539,070 15
Exploitation.		
Traitements et indemnités		16,405,742 61
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois; camionnage		15,916,077 62
Primes pour encourager la marche régulière des convois		851,293 20
Frais d'exploitation	(6)	5,624,076 98
Publicité commerciale		315,170 17
Pertes et avaries	(7)	4,609,000 »
Primes pour constatation de fausses déclarations		9,999 51
		43,729,359 89
Perception des recettes et contrôles.		
Traitements et indemnités		2,516,598 51
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		214,587 »
		2,731,185 51
<i>Ensemble.</i> fr.		182,538,210 32
A déduire pour être reporté au capital		417,792 76
		182,120,417 56
Reste pour les dépenses définitives de 1907		182,120,417 56
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique		1,576 317 »
<i>Ensemble des dépenses.</i> fr.		183,696,734 56
Excédent des recettes sur les dépenses		81,043,493 32
<i>Total.</i> fr.		265,640,229 88

(1) Y compris une dépense de 54,730 francs provenant d'un exercice clos
(2) Y compris une dépense de 588,806 francs reportée à l'exercice 1907.
(3) Y compris une dépense de 911 francs provenant d'un exercice clos
(4) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget ordinaire, est déduite ci-dessous du compte d'exploitation pour être rattachée au capital auquel elle incombe.
(5) Y compris une dépense de fr. 76,040.99 reportée à l'exercice 1907.
(6) Y compris une dépense de fr. 144,917.48 provenant d'un exercice clos.
(7) Y compris une dépense de 1,153,300 francs provenant d'exercices clos.

l'exploitation. — Exercice 1907.

RECETTES.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs fr.	85,750,012 45
	Tickets d'entrée dans les stations	284,126 60
	Bagages	2,546,794 74
	Petites marchandises	17,854,329 10
	Grosses marchandises	154,803,237 78
	Finances	452 350 15
	Equipages	115,894 61
	Chevaux et bestiaux	2,855,051 70
	Produits extraordinaires	589,636 44
Produits divers : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (voir annexe VII)		760,706 17
<i>Total.</i> fr.		265,640,220 88
Pour mémoire.		
Versement effectué par la Société anonyme de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907, fr. 4,096,438 38.		

DÉPENSES.

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

Services communs		
Traitements et indemnités	fr.	575,582 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		474,444 »
Matériel et fournitures de bureau		4,444,745 »
Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central Belge		82,000 »
Subside à la caisse des ouvriers de l'administration (part du chemin de fer)		3,446,722 »
Secours aux ouvriers	(1)	496,429 »
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité		84,568 »
Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	(2)	42,000 »
		5,443,487 »
Voies et travaux.		
Traitements et indemnités } entretien		2,600,065 62
	(3)	439,535 38
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		9,435,676 »
Bitles, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	(4)	5,022,379 »
Travaux d'entretien et d'amélioration	(5)	42,960,490 »
		30,458,146 »
Traction et matériel.		
Traitements et indemnités		2,960,189 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		30,560,246 »
Primes d'économie et de régularité		4,550,255 »
Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois		33,252,500 »
Entretien et renouvellement du matériel	(6)	28,775,835 »
		97,099,025 »
Exploitation.		
Traitements et indemnités		47,435,035 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois; camionnage		46,770,272 »
Primes pour encourager la marche régulière des convois		823,733 »
Frais d'exploitation	(7)	5,633,644 »
Publicité commerciale	(8)	331,694 »
Pertes et avaries	(9)	5,000,000 »
Primes pour constatation de fausses déclarations		40,000 »
		45,704,348 »
Perception des recettes et contrôles.		
Traitements et indemnités		2,589,431 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		258,453 »
		2,847,884 »
<i>Ensemble.</i> fr.		481,522,290 »
A déduire pour être reporté au capital		439,535 38
Reste pour les dépenses approximatives de 1908		481,082,754 62
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique		4,690,127 »
<i>Ensemble des dépenses.</i> fr.		482,772,881 62
Excédent des recettes sur les dépenses		86,488,763 07
<i>Total.</i> fr.		268,961,644 69

(1) Y compris une dépense de fr. 201.51 provenant d'un exercice clos.

(2) id. 651.84 id.

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

(4) Y compris une dépense de fr. 184,211.00 provenant d'un exercice clos.

(5) id. 56,222.89 id.

(6) id. 8.60 id.

(7) id. 55,456.95 id.

(8) id. 6,194.83 id.

(9) id. 1,505,000 00 id.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs fr.	87,600,490 55
	Tickets d'entrée dans les stations.	291,991 60
	Bagages.	2,432,866 73
	Petites marchandises.	17,790,836 50
	Grosses marchandises	452,389,531 31
	Finances	455,704 68
	Équipages	114,559 90
	Chevaux et bestiaux	2,843,530 43
	Produits extraordinaires.	4,432,902 28
		268,352,413 95
Produits divers : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer. (Voir annexe VII) .		609,230 74
<i>Total fr. . .</i>		<i>268,961,644 69</i>
Pour mémoire :		
Versement complémentaire effectué par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907 fr.		50,000 »
Versement effectué par la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de sa ligne pour compte de l'État pendant les exercices 1907 et 1908 fr.		135,000 »
Recouvrement des arriérés dus depuis 1902 par cette dernière société		21,596 95
Recettes de l'exploitation directe par l'État en 1908 (voir ci-dessus)		268,961,644 69
Total égal aux recouvrements portés à l'annexe V. (colonne 6). fr.		269,168,241 64

DOIT.

N° III. — *Compte de profits et pertes. — Exercice 1908.*

AVOIR.

	Réseau exploité par l'État.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.		Réseau exploité par l'État.	Versements se rapportant à d'autres réseaux.	Ensemble.	
Dépenses approximatives de l'exploitation (annexe II ^{bis}). fr. 181,082,754 62				Produits de l'exploitation (annexe II ^{bis}).	268,352,413 95	»	268,352,413 95	
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique fr. 1,690,127 »	182,772,881 62	»	182,772,881 62	Produits divers (annexe II ^{bis})	609,230 74	»	609,230 74	
Charges financières (Annexe IV)	Intérêts de la dette consolidée . fr. 58,139,291 24 des annuités de rachat. fr. 12,410,592 08 Amortissements. de la dette consolidée. fr. 13,833,807 58 des annuités de rachat. fr. 3,639,276 11	»	70,549,883 32 210,573 45 » 45,426 55	70,760,456 77 17,518,510 24	Versements effectués par les sociétés anonymes de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de leurs lignes pour compte de l'État	»	185,000 »	185,000 »
					Recouvrement de l'arriéré de dû par la Société anonyme de Termonde à Saint-Nicolas.	»	21,596 95	21,596 95
					<i>Ensemble des recettes . . . fr.</i>	268,961,644 69	206,596 95	269,168,241 64
					Perte nette (approximative) de l'exercice.	7,570,611 28	49,403 05	7,620,014 33
Parts des recettes des sociétés dont l'État exploite les lignes et loyer de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale .	5,736,407 34	»	5,736,407 34	<i>Total. . . fr.</i>	276,532,255 97	256,000 »	276,788,255 97	
<i>Ensemble des dépenses et charges . . fr.</i>	276,532,255 97	256,000 »	276,788,255 97					

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

N° IV. — Capital de premier établissement et

ANNÉES.	DEPENSES effectuées à la fin de chaque exercice. (Capital de premier établissement.)	CHARGES DES						
		DETTE CONSOLIDÉE.				ANNUITÉS DE RACHAT.		
		Intérêts.		Amor-tissement.	Total.	Intérêts.	Amor-tissements.	Total.
		Taux.	Montant.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	(1) 1 914.458 02	4 30	121.962 26	4,025 82	123,888 80	"	"	"
1836	13 458.488 26	4 30	403,821 43	14,804 14	418,621 27	"	"	"
1837	26 100.876 01	4 30	874,832 84	30,967 23	915,800 12	"	"	"
1838	40 374.444 84	4 32	1,437,690 22	80,032 86	1,518,623 08	"	"	"
1839	67 281,621 47	4 32	2,401,957 11	121,982 15	2,226,269 29	"	"	"
1840	77 908,806 12	4 38	3,235,855 60	179,762 14	3,405,617 64	"	"	"
1841	102 801,730 06	4 39	4,396,324 18	217,027 58	4,613,351 74	"	"	"
1842	123 976.405 45	4 39	5,501,153 32	329,072 06	5,830,225 38	"	"	"
1843	179 572,221 22	4 30	6,337,456 76	401,722 67	6,739,179 43	"	"	"
1844	141,745,810 20	4 65	6,183,538 70	453,529 21	6,637,067 91	"	"	"
1845	149 713,614 35	4 68	6,740,145 60	188,568 84	7,228,714 44	"	"	"
1846	156,202 012 06	4 66	6,975,610 06	617,856 44	7,493,267 40	"	"	"
1847	160,236,776 63	4 67	7,203,335 92	552,004 44	7,755,340 36	"	"	"
1848	163,515 644 23	4 71	7,406,067 88	530,187 04	7,936,254 89	"	"	"
1849	166 418,658 62	4 74	7,520,841 76	607,219 12	8,128,061 48	"	"	"
1850	167,407 263 02	4 71	7,580,969 20	633,915 99	8,214,885 19	"	"	"
1851	167,877 125 71	4 71	7,584,547 87	655,782 33	8,239,720 20	"	"	"
1852	168 020,020 16	4 73	7,620,229 44	676,789 61	8,297,018 65	"	"	"
1853	170,147,427 32	4 73	7,641,626 72	700,212 74	8,341,839 43	"	"	"
1854	171 0 0 037 66	4 54	7,418,721 40	721,898 99	8,140,620 39	"	"	"
1855	179 0 0 726 50	4 54	7,586,675 02	758,250 19	8,344,925 21	"	"	"
1856	182 360,670 66	4 54	7,741,432 84	795,939 37	8,537,372 48	"	"	"
1857	190 378,747 80	4 51	7,705,240 30	820,877 98	8,625,118 20	661,043 31	10,086 60	672,330 "
1858	203 011 870 81	4 51	7,892,729 39	863,453 48	8,756,182 87	661,102 33	11,227 07	672,330 "
1859	201 018,110 "	4 51	7,939,008 61	898,626 88	8,837,635 52	660,533 93	11,796 07	672,330 "
1860	208 389,679 86	4 51	7,966,278 67	927,653 49	8,893,932 16	659,936 75	12,393 25	672,330 "
1 61	211 1 12,114 09	4 52	8,101,182 81	962,135 "	9,063,317 81	659,309 33	13,020 87	672,330 "
1862	217,142,681 47	4 52	8,300,511 30	1,005,451 97	9,305,962 27	658,650 17	13,670 83	672,330 "
1863	223,902,418 00	4 53	8,560,374 38	1,053,707 01	9,614,081 37	657,957 62	14,372 38	672,330 "
1864	229,203,813 14	4 53	8,782,458 67	1,105,250 01	9,887,708 68	657,230 02	15,099 98	672,330 "
1865	234,271,025 43	4 53	9,055,965 96	1,151,174 24	10,210,140 22	656,465 69	15,881 41	672,330 "
1866	232 703,720 15	4 53	9,635,516 82	1,215,961 20	10,731,478 02	655,402 45	16,667 55	672,330 "
1867	281,165 937 79	4 52	9,976,247 49	1,295,720 03	11,271,967 52	654,518 65	17,511 35	672,330 "
1868	265 478 727 15	4 52	10,204,655 74	1,359,905 69	11,564,561 43	653,032 45	18,397 85	672,330 "
1869	276 310 48 17	4 54	10,392,656 87	1,413,482 81	11,806,139 68	653,000 76	19,329 24	672,330 "
1870	279,162,061 88	4 54	10,612,333 35	1,470,115 31	12,112,478 66	652,022 21	20,307 70	672,330 "
1871	319 432,101 55	4 60	11,636,193 43	1,541,469 47	13,177,670 00	1,101,309 13	48,020 87	1,239,330 "
1872	359,517 928 49	4 51	12,730,561 25	1,686,957 49	14,417,518 74	1,193,311 "	51,280 "	1,241,680 "
1 73	648 681 018 9	4 29	16,091,103 81	1,837,297 91	17,928,401 72	1,197,037 19	61,222 81	1,248,330 "
1874	580 080 972 83	4 29	17,619,315 62	2,132,710 39	19,752,026 01	1,037,702 93	434,132 07	5,361,835 "
1875	507 506,700 10	4 29	18,601,090 03	2,312,258 83	20,913,348 86	1,009,059 31	152,030 69	5,365,040 "
1876	671 450,662 60	4 29	21,585,377 82	2,461,062 "	21,050,039 82	1,091,180 28	170,409 72	5,161,800 "
1877	900,925,331 93	4 20	22,108,113 73	2,706,131 63	25,188,248 36	12,924,749 32	960,073 36	13,881,822 68
1878	951 381,150 07	4 23	23,881,169 96	2,931,441 48	26,812,611 44	12,831,549 98	998,397 92	13,892,937 "
1879	994 213 727 66	4 23	25,723,309 18	3,178,761 36	28,902,070 54	12,815,689 35	1,012,033 22	13,857,721 58
1880	1 011,586,811 26	4 08	25,737,167 87	3,393,321 76	29,130,489 63	12,751,991 31	1,081,020 69	13,833,012 "
1881	1 109 631 052 03	4 06	28,001,366 87	3,745,870 97	31,647,237 84	12,708,249 70	1,125,662 30	13,833,912 "
1882	1 171,291,094 11	4 01	30,035,961 45	3,919,686 12	33,605,647 57	12,662,697 77	1,170,609 23	13,833,912 "
1883	1 201,140,331 09	4 03	31,648,026 61	4,252,832 32	35,900,858 93	12,615,318 20	1,218,773 71	13,831,092 "
1884	1 220 674,053 56	4 03	32,445,348 91	4,469,600 63	36,914,949 54	12,565,990 60	1,267,176 40	13,833,167 "
1885	1 232 288 669 11	4 03	32,878,697 44	4,661,757 41	37,540,454 85	12,511,686 01	1,264,880 96	13,264,567 "
1886	1 211 637,019 24	4 01	31,700,541 23	4,836,512 93	36,537,054 16	9,001,607 67	777,934 43	9,779,542 "
1887	1 257 689,300 20	4 57	33,515,183 45	5,279,218 42	38,794,401 87	8,961,831 93	809,636 07	9,771,467 "
1888	1 270,925,008 25	4 57	33,791,356 22	5,476,938 "	39,268,294 32	8,928,344 60	812,632 41	9,771,417 "
1889	1 285 788 56 01	4 56	33,998,372 18	5,680,670 36	39,679,042 54	8,891,352 74	876,981 28	9,771,367 "
1890	1 303 050,493 33	4 57	31,462,490 48	5,895,122 89	37,357,613 37	8,851,576 30	912,711 70	9,771,317 "
1891	1 320 270 483 54	4 56	31,476,291 66	6,123,980 06	37,599,271 72	8,818,250 82	940,360 18	9,767,617 "
1892	1 339 193,033 35	4 53	31,488,342 73	6,359,130 19	37,847,472 92	8,776,425 61	988,116 39	9,761,542 "
1893	1 352 995,485 54	4 52	35,133,820 96	6,665,489 53	41,799,310 49	8,736,060 58	1,028,456 42	9,761,517 "
1894	1 378 839,709 74	4 52	35,598,219 12	6,841,913 12	42,440,132 24	8,691,012 20	1,071,019 71	9,765,092 "
1895	1 391 683 046 62	4 16	32,357,144 66	7,120,980 25	39,478,124 91	8,650,276 93	1,111,166 67	9,761,412 "
1896	1 473 004 659 30	4 10	33,356,779 62	7,397,807 81	40,754,587 43	8,601,712 29	1,160,274 71	9,765,017 "
1897	1 776 92 521 51	4 15	39,970,644 00	7,730,409 12	47,701,053 12	11,091,702 71	2,009,678 22	13,191,470 90
1898	1 815,108 916 81	4 13	40,598,401 23	8,040,253 53	48,638,654 76	11,221,619 82	2,126,374 68	13,356,024 50
1899	1 892,890 891 28	4 13	42,326,909 35	9,020,438 77	51,347,348 12	10,878,885 39	1,091,321 61	11,973,207 "
1900	1 9 1 701 681 29	4 13	43,893,559 07	9,522,683 62	53,416,242 69	11,603,686 64	2,217,053 18	13,826,739 69
1901	2 008 66 376 29	4 13	45,142,222 22	9,961,751 93	55,103,974 15	11,561,108 50	2,330,256 19	13,921,304 60
1902	2 072 646,940 35	4 125	47,101,067 10	10,461,402 30	57,562,469 40	11,505,476 82	2,418,676 37	13,921,162 19
1903	2 125 239 97 56	4 12	48,609,152 72	10,980,048 01	59,625,800 73	11,416,677 05	2,603,141 74	13,919,719 60
1904	2 201,532 834 72	4 115	50,296,391 09	11,482,852 60	61,779,243 69	11,321,400 85	2,696,766 31	13,921,167 19
1905	2 271 319 233 40	4 11	52,028,931 33	12,031,389 97	64,060,321 30	11,237,951 68	2,698,668 11	13,926,619 69
1906	2 330 672,130 77	4 11	53 607,815 63	12 607 096 93	66 214,912 63	11,131 040 31	2 793,069 35	13 925 009 69
1907	2 480 326,074 26	4 108	55,053 858 40	13,160 445 12	68 204 303 62	14 0 2 600 10	4 112 420 "	16 171 920 10
1908	2 527,292 392 25	4 101	58,129,291 21	13 832 807 52	71 972 108 62	12 621 165 53	2 684 702 68	(2) 15 307 898 10
			1,519,785,670 55	267,124,467 31	1,817,210,030 89	378,635,201 35	63,138,912 58	431,974,143 13

(1) Dont fr. 641,911.69 engagés fin 1834

(2) Y compris les annuités de rachat de la concession du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas pour les exercices 1907 et 1908. (fr. 256,00)

charges financières depuis l'origine.

CAPITAUX.			Parts des compagnies conces- sionnaires.	Loyer de la ligne de Spa à la frontière.	Loyer de la ligne Anters-Rotterdam.	Total général.	ANNÉES.
ENSEMBLE.							
Intérêts.	Amor- tissement.	Total.					
10	11	12	13	14	15	16	17
121,902 98	1,925 82	123,828 80	"	"	"	123,828 80	1835
403,860 43	41,801 14	445,661 57	"	"	"	445,661 57	1836
874,532 54	40,967 28	915,500 82	"	"	"	915,500 82	1837
1,437,630 22	80,932 36	1,518,562 58	"	"	"	1,518,562 58	1838
2,401,247 14	124,982 45	2,526,229 59	"	"	"	2,526,229 59	1839
3,285,855 60	179,762 14	3,465,617 74	"	"	"	3,465,617 74	1840
4,396,324 48	247,027 36	4,643,351 84	"	"	"	4,643,351 84	1841
5,604,133 32	329,072 06	5,933,205 38	"	"	"	5,933,205 38	1842
6,337,450 76	401,722 07	6,739,172 83	"	"	"	6,739,172 83	1843
6,493,638 70	453,629 24	6,947,267 94	"	"	"	6,947,267 94	1844
6,740,445 60	489,568 84	7,229,014 44	"	"	"	7,229,014 44	1845
6,975,610 95	517,658 44	7,493,268 39	"	"	"	7,493,268 39	1846
7,203,335 52	552,004 44	7,755,340 36	40,368 32	"	"	7,801,708 68	1847
7,406,067 88	580,487 01	7,986,554 89	149,890 68	"	"	8,136,445 47	1848
7,520,811 75	607,249 42	8,128,061 18	305,510 87	"	"	8,433,572 05	1849
7,580,969 20	633,915 99	8,214,885 19	388,455 04	"	"	8,603,340 80	1850
7,583,007 87	655,782 33	8,238,790 20	402,976 40	"	"	8,641,766 60	1851
7,620,229 44	676,788 01	8,297,017 05	424,031 45	"	"	8,721,048 20	1852
7,641,826 72	700,315 74	8,342,142 46	607,760 64	"	"	8,949,903 10	1853
7,448,721 40	724,898 99	8,173,620 39	890,863 64	"	"	9,064,484 03	1854
7,586,675 02	768,450 19	8,355,125 21	1,201,437 75	"	"	9,556,562 96	1855
7,741,442 81	795,939 37	8,537,382 18	1,424,423 90	"	"	9,961,806 08	1856
8,456,883 61	810,604 82	9,267,488 43	1,509,080 71	"	"	10,776,568 92	1857
8,583,831 72	874,681 15	9,458,512 87	1,633,006 08	"	"	11,091,518 95	1858
8,609,512 67	910,422 95	9,520,935 62	1,767,652 77	"	"	11,288,588 39	1859
8,626,215 42	940,016 74	9,566,232 16	1,800,374 68	"	"	11,366,606 84	1860
8,700,492 14	975,455 67	9,675,947 81	2,735,947 51	"	"	11,720,463 96	1861
8,829,463 47	1,019,164 80	9,848,628 27	2,000,044 40	"	"	11,848,672 67	1862
9,248,331 98	1,065,079 39	10,313,411 37	2,447,471 22	"	"	12,760,882 59	1863
9,439,388 59	1,420,379 99	10,859,768 58	2,367,474 48	"	"	12,917,243 06	1864
9,742,431 55	1,470,038 67	11,212,470 22	2,480,408 34	"	"	13,692,878 56	1865
10,191,179 27	1,232,628 76	11,423,808 03	3,089,420 41	"	"	14,513,228 43	1866
10,631,006 41	1,313,231 38	11,944,237 79	3,372,308 88	"	"	15,316,546 67	1867
10,828,637 89	1,373,303 54	12,201,941 43	3,671,291 63	"	"	15,873,233 11	1868
11,016,657 33	1,433,812 05	12,450,469 38	3,662,536 48	"	"	16,113,005 86	1869
11,294,355 58	1,490,453 40	12,784,808 98	3,473,432 97	"	"	16,257,241 63	1870
12,827,607 26	1,689,490 34	14,517,097 60	8,947,687 78	"	"	23,464,785 38	1871
13,229,692 25	1,748,226 43	14,977,918 68	9,988,303 34	116,538 83	"	25,783,450 82	1872
17,291,441 "	1,886,500 72	19,177,941 72	10,033,325 54	500,000 "	"	30,013,357 23	1873
22,577,019 65	2,016,822 46	24,593,842 11	10,914,315 02	500,000 "	"	35,008,172 03	1874
23,510,979 31	2,794,369 67	26,305,348 98	11,210,308 29	500,000 "	"	38,015,657 20	1875
26,476,868 40	2,535,074 72	29,011,943 12	10,034,735 75	600,000 "	"	39,046,678 87	1876
35,302,863 05	3,720,207 99	39,023,071 04	3,261,685 40	600,000 "	"	42,814,756 44	1877
38,715,710 94	3,929,524 50	42,645,235 44	3,404,433 63	500,000 "	"	46,049,733 07	1878
43,538,997 64	4,220,794 58	47,759,792 22	3,620,424 44	600,000 "	"	51,380,216 66	1879
48,159,450 48	4,474,422 45	52,633,872 93	3,604,122 39	600,000 "	298,080	56,260,304 02	1880
50,700,610 67	4,771,633 27	55,472,243 94	4,590,680 83	600,000 "	497,800	60,569,540 67	1881
49,748,602 22	5,420,385 35	55,168,987 57	4,240,746 28	500,000 "	497,800	59,917,533 95	1882
44,263,341 87	5,471,608 06	49,734,949 93	4,233,369 31	600,000 "	497,800	55,016,110 21	1883
45,044,379 51	5,737,077 02	50,781,456 53	4,438,736 97	600,000 "	497,800	55,285,053 50	1884
45,393,383 48	5,411,637 97	50,805,021 45	3,920,988 44	600,000 "	497,800	55,723,810 80	1885
43,702,448 80	5,814,447 36	49,516,895 16	3,821,382 90	600,000 "	497,800	54,338,277 06	1886
42,477,315 08	6,089,553 49	48,566,868 57	4,054,734 73	600,000 "	497,800	53,619,603 30	1887
42,720,450 01	6,319,620 41	49,040,070 42	4,130,024 43	600,000 "	497,800	54,167,895 76	1888
42,892,764 02	6,567,854 62	49,460,618 64	4,385,006 14	600,000 "	497,800	54,847,624 78	1889
43,321,005 78	6,808,464 69	50,129,470 47	4,576,445 53	600,000 "	497,800	55,703,145 90	1890
43,488,622 38	7,073,355 84	50,561,978 22	4,653,607 94	600,000 "	497,800	56,213,386 23	1891
43,661,769 34	7,347,246 68	51,009,016 02	4,405,229 94	600,000 "	497,800	56,414,245 96	1892
43,860,881 64	7,633,945 95	51,494,827 59	4,780,256 27	600,000 "	497,800	57,200,883 70	1893
44,222,291 14	7,915,262 83	52,137,553 97	5,079,737 30	219,600 "	497,800	57,857,151 54	1894
44,008,220 89	8,235,446 32	52,243,667 21	5,033,513 96	219,600 "	497,800	58,011,291 10	1895
44,961,521 81	8,648,092 62	53,609,613 43	5,200,080 33	219,600 "	497,800	58,817,084 60	1896
51,005,430 80	9,830,087 34	60,835,517 14	5,232,707 00	219,600 "	"	60,397,834 23	1897
51,828,411 40	10,706,628 21	62,535,039 61	5,420,633 56	219,600 "	"	62,814,872 87	1898
53,205,084 74	11,044,740 33	64,249,825 07	5,530,348 14	219,600 "	"	64,970,173 21	1899
55,604,240 18	11,739,710 80	67,343,950 98	5,725,848 66	219,600 "	"	72,069,801 64	1900
57,003,340 72	12,292,011 42	69,295,351 14	4,505,606 66	219,600 "	"	74,800,958 10	1901
58,000,542 92	12,879,878 07	70,880,420 99	4,603,394 73	219,600 "	"	75,483,815 72	1902
60,085,730 67	13,469,789 76	73,555,520 43	4,787,844 97	219,600 "	"	78,343,365 40	1903
61,620,781 04	14,079,608 94	75,700,390 98	5,036,622 07	219,600 "	"	80,737,012 95	1904
63,203,820 91	14,735,055 08	77,938,875 99	5,125,268 44	219,600 "	"	83,064,144 43	1905
64,738,854 12	15,404,036 39	80,142,890 51	5,409,542 96	219,600 "	"	85,552,433 47	1906
69,146,358 60	17,282,805 12	86,429,163 72	6,372,625 95	219,600 "	"	92,802,089 36	1907
70,720,450 77	17,548,540 24	88,268,990 91	6,726,407 34	"	"	94,995,397 35	1908
1,928,329,771 90	320,893,402 52	2,249,223,174 42	250,919,666 11	13,501,338 83	8,263,480 "	2,521,868,652 76	

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

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

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.)	RECouvreMENTS effectués au profit du Trésor.		PARTS DES RECETTES versées aux sociétés conces- sionnaires.	ENSEMBLE ou recettes brutes.	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	PENSIONS.	ENSEMBLE.
		Recettes du trafic.	Produits divers (annexe VII).					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	13.5	268,997 50	365 »	»	269,362 50	168,847 44	»	168,847 44
1836	35.7	825,132 85	461 16	»	825,594 01	431,135 67	»	431,135 67
1837	90.8	1,410,982 94	892 24	»	1,417,875 18	1,189,988 72	»	1,189,988 72
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	»	3,098,267 66	2,768,616 64	»	2,768,616 64
1839	273.3	4,249,825 04	93,061 82	»	4,282,886 86	3,082,994 23	»	3,082,994 23
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	»	5,355,946 38	3,077,994 08	»	3,077,994 08
1841	340.5	6,226,333 66	55,475 43	»	6,281,809 09	4,469,387 95	»	4,469,387 95
1842	398.5	7,459,774 29	43,086 20	»	7,501,862 49	4,496,399 13	»	4,496,399 13
1843	485.5	8,994,439 33	34,382 54	»	9,028,821 87	5,393,854 52	»	5,393,854 52
1844	559.8	11,226,310 87	21,149 88	»	11,247,460 75	5,977,027 03	80 »	5,977,107 03
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	»	12,420,850 21	6,306,285 15	826 »	6,307,111 15
1846	559.8	13,572,573 03	26,998 19	»	13,599,571 22	7,153,278 78	1,263 »	7,154,541 78
1847	569.6	14,650,367 30	79,652 48	46,368 32	14,776,388 10	9,290,956 09	1,319 »	9,292,275 09
1848	594.9	12,077,885 03	75,050 68	149,890 58	12,302,826 29	8,857,512 47	1,768 »	8,859,280 47
1849	624.6	12,935,920 91	50,096 75	305,510 87	13,291,528 58	8,164,109 73	1,920 »	8,166,030 73
1850	624.6	14,663,025 10	47,250 06	388,155 61	15,099,030 77	9,194,867 39	4,113 »	9,198,980 39
1851	624.6	15,835,488 47	49,826 62	402,976 40	16,338,291 49	8,006,922 94	5,831 »	8,014,753 94
1852	624.6	16,913,207 54	70,829 46	424,031 15	17,408,068 15	8,495,317 18	5,355 »	8,500,672 18
1853	631.4	19,070,468 26	67,683 16	607,760 64	19,745,912 06	10,013,360 08	5,327 »	10,018,687 08
1854	638.6	21,767,885 59	80,835 29	899,853 64	22,748,574 52	11,292,448 49	5,281 »	11,297,729 49
1855	652.4	23,230,743 73	114,063 72	1,201,437 75	24,546,285 20	13,058,256 70	4,759 »	13,063,015 70
1856	713.1	23,061,188 25	128,548 44	1,424,423 90	24,812,160 59	14,638,288 67	7,325 »	14,645,613 67
1857	744.6	24,143,081 94	91,327 42	1,509,060 71	25,743,490 07	14,520,658 79	21,449 »	14,542,307 79
1858	745.7	25,621,238 09	102,880 30	1,683,006 08	27,407,124 47	14,961,971 94	27,050 »	14,989,021 94
1859	745.7	26,313,346 93	96,469 40	1,767,652 77	28,177,469 10	14,505,760 13	27,773 »	14,533,542 13
1860	747.2	27,760,104 15	84,026 45	1,800,374 68	29,644,508 28	14,272,624 50	28,163 »	14,300,787 50
1861	748.6	30,919,514 04	81,027 03	1,990,516 15	32,991,957 22	14,623,661 37	31,901 »	14,655,562 37
1862	748.6	30,588,840 21	113,455 61	2,000,941 10	32,703,236 92	15,209,556 36	32,349 »	15,241,905 36
1863	748.6	31,721,264 37	107,978 72	2,147,171 22	33,976,414 31	15,783,963 70	40,317 »	15,824,280 70
1864	748.6	33,741,531 40	230,914 32	2,357,471 18	36,329,916 90	17,373,116 15	43,410 »	17,416,526 15
1865	749.2	35,609,887 78	104,866 80	2,480,408 34	38,193,962 92	19,762,285 54	53,519 »	19,815,804 54
1866	789.8	34,691,537 91	117,961 64	3,080,420 11	37,889,919 66	23,401,115 07	72,064 »	23,473,179 07
1867	862.7	36,814,562 40	165,166 72	3,372,306 88	40,352,035 »	24,242,407 65	81,936 »	24,324,343 65
1868	862.7	38,194,890 83	135,492 58	3,671,291 68	42,001,675 09	24,075,084 05	79,526 »	24,154,560 05
1869	862.7	39,849,722 91	122,274 75	3,662,595 18	43,534,642 84	24,681,372 77	78,391 »	24,759,763 77
1870	868.7	41,825,030 89	98,195 36	3,473,132 97	45,366,359 22	25,470,738 87	87,294 »	25,558,032 87
1871	1,422.2	57,172,844 33	84,498 47	8,947,687 76	66,185,030 56	35,305,236 06	91,907 »	35,397,142 06
1872	1,460.6	58,428,526 16	172,988 04	9,088,893 31	68,500,317 51	42,629,106 65	91,199 »	42,720,305 65
1873	1,871.1	61,780,273 08	153,788 14	10,933,325 51	73,867,366 73	54,980,042 29	102,232 »	55,082,274 29
1874	1,925.1	77,182,405 81	125,834 43	10,914,315 02	88,222,555 26	60,576,364 07	102,451 »	60,678,815 07
1875	1,966.5	76,393,950 59	107,889 78	11,240,308 29	87,742,148 76	58,786,881 59	121,582 »	58,908,463 59
1876	2,053.2	80,470,164 97	109,735 42	10,034,785 75	90,614,686 14	57,946,882 91	127,747 »	58,074,629 91
1877	2,144.7	87,179,948 82	107,656 99	3,261,685 10	90,549,290 91	55,436,139 29	143,941 »	55,580,080 29
1878	2,435.3	90,909,890 86	98,794 68	3,464,483 63	94,473,169 17	56,291,548 37	188,130 »	56,479,678 37
1879	2,552.0	96,187,064 46	105,708 99	3,620,424 41	99,913,197 86	58,660,393 71	193,161 »	58,853,554 71
1880	2,724.0	109,317,042 72	88,786 01	4,504,122 39	113,909,951 12	68,657,314 40	193,346 »	68,850,660 40
1881	2,869.5	108,953,606 62	102,343 69	4,590,590 83	113,846,535 14	71,664,554 85	202,845 »	71,867,399 85
1882	3,004.0	115,133,863 74	90,131 37	4,210,748 28	119,434,741 39	74,808,908 32	217,030 »	75,025,938 32
1883	3,074.1	117,599,398 14	101,086 62	4,283,359 31	121,983,754 07	73,571,033 27	258,207 »	73,829,240 27
1884	3,129.0	116,090,536 77	90,285 39	4,138,796 97	120,328,619 13	72,424,791 77	296,529 »	72,721,320 77
1885	3,173.1	115,700,015 10	104,474 24	3,920,998 44	119,725,487 78	70,454,673 50	309,240 »	70,763,913 50
1886	3,199.9	113,467,194 40	80,887 36	3,824,382 90	117,381,464 66	65,916,550 15	351,731 »	66,268,281 15
1887	3,216.6	120,145,735 50	79,981 89	4,054,734 73	124,280,452 12	66,847,567 41	353,875 »	67,201,443 41
1888	3,226.8	127,221,767 71	87,506 41	4,130,024 43	131,439,288 55	69,985,250 66	386,182 »	70,371,432 66
1889	3,235.4	132,469,463 73	64,714 47	4,385,006 14	136,920,084 34	74,714,532 80	437,617 »	75,152,149 80
1890	3,248.6	136,614,780 22	60,923 32	4,578,115 53	141,251,910 07	84,045,523 46	464,579 »	84,510,102 46
1891	3,269.4	138,086,302 »	80,344 49	4,653,067 91	142,820,314 40	84,224,514 76	482,550 »	84,707,064 76
1892	3,275.8	136,268,075 10	89,247 92	4,495,228 91	140,853,451 93	82,480,428 76	509,296 »	82,989,724 76
1893	3,278.7	140,735,750 88	62,657 08	4,789,256 27	145,587,364 23	61,593,514 69	533,238 »	82,129,752 69
1894	3,288.6	147,811,249 50	84,829 18	5,079,797 30	152,975,875 98	85,307,963 42	561,209 »	85,869,171 42
1895	3,298.8	149,543,034 71	67,853 73	5,083,513 98	154,695,007 42	90,831,177 25	615,012 »	91,446,189 25
1896	3,302.1	155,079,703 21	86,647 29	5,290,080 33	160,456,430 83	91,590,429 18	675,629 »	92,269,058 18
1897	3,391.6	174,754,439 78	68,039 80	5,282,707 09	180,105,783 73	103,262,679 60	724,113 »	103,986,782 60
1898	4,032.9	182,910,002 13	80,477 47	5,120,533 66	188,111,913 16	108,141,324 68	764,366 »	108,905,690 68
1899	4,039.6	198,963,069 97	88,418 62	5,530,348 14	204,012,736 73	120,871,091 30	806,395 »	121,680,486 30
1900	4,090.1	204,334,675 83	101,671 41	4,725,848 50	209,162,095 80	141,034,479 39	919,020 »	141,954,099 39
1901	4,048.5	203,114,952 23	136,269 98	4,595,586 56	207,846,788 77	140,488,210 86	906,299 »	141,394,509 86
1902	4,049.3	210,716,113 33	220,212 74	4,063,894 73	215,005,720 80	135,304,948 60	960,367 »	136,265,316 60
1903	(1) 0,052.0	220,094,070 03	312,694 47	4,787,841 97	225,194,506 47	134,223,878 78	1,170,789 »	135,394,667 78
1904	(1) 0,036.0	227,279,145 31	468,414 74	5,035,622 07	232,783,182 12	138,472,607 92	1,256,390 »	139,728,997 92
1905	(1) 0,046.5	242,443,523 36	607,371 33	5,125,209 14	248,138,102 83	153,963,908 33	1,375,018 »	155,338,924 33
1906	(1) 0,064.1	253,424,407 16	716,420 24	5,409,542 96	259,350,370 35	164,109,137 31	1,497,899 »	165,607,006 31
(2) 1907	4,239.2	263,233,241 44	760,796 17	5,742,625 65	269,736,664 26	182,120,417 56	1,579,589 »	183,696,734 56
(3) 1908	4,301.8	(4) 262,822,000 56	(4) 801,374 71	5,736,407 31	(4) 282,188,211 64	(4) 182,182,751 62	(4) 1,620,127 »	(4) 182,772,878 62
		6,217,199,331 56	9,250,173 97	250,910,565 11	6,477,375,073 64	3,901,821,112 41	22,411,443 »	3,924,232,555 41

(1) Chiffres révisés. — (2) Chiffres définitifs. — (3) Chiffres provisoires. — (4) Y compris les versements de 50,000 et de 135,000 francs effectués respectivement par les chemins de fer de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de leurs lignes pour compte de l'État.

par l'État, depuis 1835 jusque fin 1908. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

RECETTES NETTES.	CHARGES FINANCIERES. (Voir annexe IV.)	SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.		COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.		
100,515 06	123,888 80	"	23,373 74	"	23,373 74	62 68	1835
394,456 34	418,661 27	"	24,202 93	"	47,570 67	52 22	1836
227,886 46	815,800 12	"	687,913 66	"	735,490 33	83 93	1837
329,651 02	1,518,623 08	"	1,188,972 06	"	1,924,462 39	89 30	1838
1,199,892 63	2,228,269 29	"	1,026,376 66	"	2,950,839 05	71 99	1839
2,277,952 30	3,465,617 64	"	1,187,665 34	"	4,138,504 39	57 47	1840
1,812,421 14	4,643,351 74	"	2,830,930 60	"	6,969,434 99	71 15	1841
3,005,483 36	5,833,225 38	"	2,827,762 02	"	9,797,197 01	59 94	1842
3,634,967 35	6,739,179 43	"	3,104,212 08	"	12,901,409 09	59 74	1843
5,270,353 72	6,937,167 91	"	1,666,814 19	"	14,568,223 28	53 14	1844
6,113,739 06	7,228,714 44	"	1,114,975 38	"	15,683,198 66	50 78	1845
6,445,029 44	7,493,267 40	"	1,048,237 96	"	16,731,436 62	52 "	1846
5,484,113 01	7,801,708 68	"	2,317,595 67	"	10,049,032 29	59 94	1847
3,443,548 62	8,136,145 47	"	4,692,599 65	"	23,741,631 94	69 94	1848
5,125,501 80	8,433,572 05	"	3,308,070 25	"	27,049,702 19	60 09	1849
5,900,050 38	8,603,040 80	"	2,702,990 42	"	29,752,692 61	69 93	1850
7,723,537 55	8,842,698 60	"	1,139,159 06	"	30,871,851 66	51 28	1851
8,907,395 97	8,721,049 20	186,346 77	"	"	30,485,504 89	47 46	1852
9,727,224 98	8,849,800 07	777,424 91	"	"	20,708,079 98	49 57	1853
11,450,845 03	9,043,474 03	2,407,371 "	"	"	27,300,768 98	48 52	1854
11,483,240 50	9,546,362 96	1,938,886 54	"	"	25,363,822 44	51 71	1855
9,966,546 92	9,961,798 08	4,750 84	"	"	25,350,071 60	58 02	1856
11,201,182 28	10,806,528 07	394,653 31	"	"	24,964,418 29	51 53	1857
12,418,102 53	11,111,518 95	1,306,583 58	"	"	23,657,834 71	53 25	1858
13,643,926 97	11,277,618 29	2,366,308 68	"	"	21,291,520 03	50 07	1859
15,343,717 78	11,368,636 84	3,977,080 94	"	"	17,314,445 09	47 57	1860
18,336,304 85	11,726,463 96	6,609,930 89	"	"	10,704,514 20	43 74	1861
17,461,331 56	11,979,260 37	5,482,082 19	"	"	8,222,462 01	45 80	1862
18,152,133 61	12,433,582 59	5,718,551 02	"	400,099 01	"	46 11	1863
16,913,390 75	12,917,239 76	5,996,150 99	"	6,492,250 "	"	47 70	1864
18,378,158 38	13,362,878 56	5,015,279 82	"	11,507,529 82	"	51 39	1865
14,416,740 59	14,504,228 13	"	87,467 54	11,420,042 28	"	60 78	1866
16,027,691 35	15,316,604 40	711,086 95	"	12,131,129 23	"	60 29	1867
17,847,085 04	15,908,183 11	1,938,901 93	"	14,070,031 16	"	57 38	1868
18,774,679 07	18,041,064 66	2,733,814 41	"	10,803,845 57	"	56 30	1869
19,808,326 35	16,257,941 63	3,550,384 72	"	20,354,230 29	"	55 66	1870
30,787,888 50	23,364,685 36	7,423,203 14	"	27,777,433 43	"	52 41	1871
25,870,011 86	25,763,460 82	86,551 04	"	27,863,984 47	"	60 57	1872
17,785,092 44	30,613,357 23	"	12,828,264 79	15,035,719 68	"	72 50	1873
27,543,740 19	36,608,177 03	"	9,004,436 84	5,971,282 84	"	69 06	1874
28,833,695 17	38,045,657 20	"	9,211,972 03	"	3,240,689 19	65 75	1875
32,540,056 23	39,946,715 57	"	7,406,659 34	"	10,647,348 53	63 83	1876
34,969,210 62	42,814,766 14	"	7,845,545 52	"	18,492,894 05	61 25	1877
37,993,490 60	44,609,732 07	"	6,616,211 27	"	25,109,135 32	59 66	1878
41,059,643 15	46,880,216 53	"	5,820,573 38	"	30,929,703 70	58 68	1879
45,059,290 72	48,266,304 02	"	3,207,013 30	"	34,136,722 "	60 03	1880
41,779,135 29	51,069,540 67	"	9,290,405 38	"	43,427,127 38	62 79	1881
44,608,803 07	53,077,593 85	"	8,668,790 78	"	52,095,918 16	62 59	1882
48,154,513 80	55,016,110 24	"	6,881,596 44	"	58,957,514 60	60 26	1883
47,607,298 36	55,885,053 50	"	8,277,766 14	"	67,235,269 74	60 16	1884
49,961,574 26	55,723,819 89	"	6,762,245 61	"	73,997,515 35	58 96	1885
51,113,183 51	54,138,779 05	"	3,025,595 55	"	77,023,110 90	56 92	1886
57,079,008 71	53,619,403 30	3,459,605 41	"	"	73,568,505 40	54 07	1887
61,087,855 69	54,167,585 75	6,900,270 14	"	"	66,663,235 35	53 54	1888
61,767,934 54	54,834,115 68	6,933,818 86	"	"	59,729,416 49	54 89	1889
56,741,716 61	55,703,146 90	1,038,570 71	"	"	58,690,845 78	59 83	1890
58,113,219 64	56,213,366 23	1,899,863 41	"	"	56,790,802 37	59 31	1891
57,863,727 17	56,505,043 83	1,358,683 34	"	"	55,432,270 03	59 27	1892
63,461,111 34	57,290,883 76	6,170,227 78	"	"	49,262,051 25	56 40	1893
67,106,704 56	57,965,451 54	9,141,253 02	"	"	40,120,798 23	66 13	1894
63,248,813 17	55,044,281 19	8,204,531 98	"	"	31,916,266 25	59 20	1895
68,190,372 65	56,517,084 66	11,673,287 99	"	"	20,242,978 26	57 51	1896
76,118,991 13	66,397,831 23	9,721,159 90	"	"	10,521,818 36	61 02	1897
79,208,222 48	67,934,872 87	11,271,349 61	"	749,531 25	"	56 87	1898
82,932,250 43	69,970,403 26	12,961,647 17	"	13,711,378 42	"	60 47	1899
67,207,996 41	72,188,411 54	"	4,980,415 13	8,730,963 29	"	67 88	1900
66,452,278 91	74,140,516 40	"	7,088,239 49	1,042,723 80	"	68 05	1901
79,340,405 30	76,369,416 32	2,970,988 98	"	4,013,712 78	"	63 23	1902
89,799,888 69	78,562,962 89	11,236,870 30	"	15,250,589 08	"	60 12	1903
93,054,184 20	80,955,612 95	12,098,571 25	"	27,349,160 33	"	60 03	1904
92,797,178 50	83,344,740 13	9,452,429 37	"	36,801,589 70	"	62 60	1905
93,943,364 04	85,769,085 28	6,174,298 76	"	44,976,888 45	"	63 81	1906
86,019,933 70	92,121,849 35	"	6,081,915 66	38,893,972 80	"	69 15	1907
86,366,390 02	91,015,074 33	"	7,629,011 39	31,273,958 47	"	67 66	1908
2,553,142,518 23	2,521,848,559 76	193,290,977 65	162,017,019 18				

N° Vbis. — POUR MÉMOIRE. — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer.

ANNÉES.	Soldes effectifs, toutes dépenses et charges liquidées.		TAUX D'INTÉRÊT.	BALANCE du COMPTE D'INTÉRÊTS.		SOLDE en tenant compte des intérêts		
	ANNUELS.			ACTIF.	PASSIF.	ANNUELS.		ACCUMULÉS.
	ACTIF.	PASSIF.				ACTIF.	PASSIF.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835		23,373 74	4.39	2,206 31	"	"	21,167 43	21,167 23
1836		24,202 93	4.39	7,729 10	"	"	16,473 83	37,641 26
1837		687,913 66	4.39	3,349 66	"	"	684,564 "	722,205 26
1838		1,188,972 66	4.32	"	24,078 81	"	1,213,050 87	1,935,256 13
1839		1,026,376 66	4.32	"	57,635 38	"	1,084,062 04	3,019,318 17
1840		1,187,665 31	4.88	"	91,760 69	"	1,279,426 03	4,298,744 20
1841		2,830,930 60	4.89	"	165,894 89	"	2,996,825 49	7,295,569 69
1842		2,827,762 02	4.89	"	283,269 78	"	3,111,031 80	10,406,601 49
1843		3,104,212 08	4.90	"	420,866 77	"	3,525,078 85	13,931,680 34
1844		1,666,814 19	4.66	"	526,417 06	"	2,193,231 25	16,124,911 59
1845		1,114,975 38	4.66	"	608,970 76	"	1,723,946 14	17,848,857 73
1846		1,048,237 95	4.66	"	681,587 58	"	1,729,825 84	19,578,683 27
1847		2,317,595 67	4.67	"	787,353 17	"	3,104,948 84	22,683,632 11
1848		4,692,599 65	4.71	"	990,833 49	"	5,683,433 14	28,367,065 25
1849		3,308,070 25	4.71	"	1,222,577 98	"	4,530,648 23	32,897,713 48
1850		2,702,990 42	4.71	"	1,419,677 17	"	4,122,667 59	37,020,381 07
1851		919,159 05	4.71	"	1,571,260 73	"	2,490,419 78	39,510,800 95
1852	186,346 77	>	4.73	"	1,668,229 31	"	1,481,882 54	40,992,683 39
1853	777,424 91	>	4.73	"	1,723,278 59	"	945,853 68	41,938,537 07
1854	2,407,371 >	>	4.54	"	1,664,502 08	742,868 92	"	41,195,668 15
1855	1,936,886 54	>	4.54	"	1,636,886 21	300,000 33	"	40,895,667 82
1856	4,750 84	>	4.54	"	1,662,757 12	"	1,658,066 28	42,553,674 10
1857	394,653 31	>	4.51	"	1,700,613 81	"	1,305,960 50	43,859,634 60
1858	1,366,583 58	>	4.51	"	1,735,993 10	"	429,409 82	44,289,044 12
1859	2,366,398 68	>	4.51	"	1,729,625 91	636,682 77	"	43,922,361 35
1860	3,977,080 94	>	4.51	"	1,663,319 11	2,313,761 83	"	41,338,599 52
1861	6,609,930 89	>	4.52	"	1,499,057 84	5,110,843 05	"	36,227,776 47
1862	5,482,062 19	>	4.52	"	1,288,089 77	4,193,972 42	"	32,033,784 05
1863	5,718,551 02	>	4.53	"	1,088,618 02	4,629,933 "	"	27,403,851 05
1864	5,996,150 99	>	4.53	"	866,402 87	5,129,748 12	"	22,274,102 93
1865	5,015,279 82	>	4.53	"	648,932 82	4,366,347 "	"	17,907,755 93
1866	"	57,387 54	4.53	"	554,453 69	"	611,941 23	18,549,697 16
1867	711,086 95	"	4.52	"	552,434 63	158,652 32	"	18,391,044 84
1868	1,938,901 93	"	4.52	"	510,902 30	1,427,999 63	"	16,963,045 21
1869	2,733,814 41	"	4.54	"	424,803 41	2,309,011 "	"	14,654,034 21
1870	3,550,334 72	"	4.54	"	294,484 26	3,255,900 46	"	11,398,133 75
1871	7,423,203 14	"	4.50	"	21,511 50	7,401,691 64	"	3,996,442 11
1872	86,551 04	>	4.51	174,577 27	"	261,128 31	"	3,735,313 50
1873	>	12,828,264 79	4.29	"	23,999 56	"	12,852,264 35	16,587,578 15
1874	>	9,064,436 84	4.29	"	365,630 93	"	3,430,067 77	26,017,645 92
1875	>	9,211,972 03	4.29	"	749,504 07	"	9,961,476 10	35,979,122 02
1876	>	7,406,659 34	4.29	"	1,071,491 27	"	8,478,150 61	44,457,272 63
1877	>	7,845,545 52	4.25	"	1,229,159 51	"	2,074,705 03	53,531,977 66
1878	>	6,616,241 27	4.23	"	1,544,689 16	"	8,160,930 43	61,692,908 09
1879	>	5,820,573 38	4.23	"	1,828,345 54	"	7,648,018 92	69,341,827 01
1880	>	3,207,013 30	3.96	"	1,958,757 87	"	5,165,771 17	74,507,598 18
1881	>	9,290,405 38	3.96	"	2,233,924 15	"	11,524,329 53	86,031,927 71
1882	>	8,668,790 78	3.94	"	2,636,613 20	"	11,365,408 98	97,397,331 69
1883	>	6,861,596 44	3.93	"	3,055,027 09	"	9,916,623 53	107,253,955 22
1884	>	8,277,755 14	3.93	"	3,459,131 06	"	11,736,886 20	118,990,841 42
1885	>	6,762,245 61	3.93	"	3,889,499 53	"	10,651,745 14	129,642,586 56
1886	>	3,025,595 55	3.91	"	4,225,244 40	"	7,251,539 95	136,894,126 51
1887	3,459,603 41	"	3.57	"	3,982,247 75	"	522,642 34	137,416,768 85
1888	6,200,270 14	"	3.57	"	3,925,099 09	2,975,171 05	"	134,441,597 80
1889	6,933,818 86	"	3.56	"	3,800,281 62	3,133,537 24	"	131,308,060 56
1890	1,038,570 71	"	3.57	"	3,792,202 51	"	2,753,631 80	134,061,692 36
1891	1,899,883 41	"	3.55	"	3,845,743 46	"	1,945,860 65	136,007,532 41
1892	1,358,683 34	"	3.53	"	3,894,373 98	"	2,535,690 44	138,543,242 85
1893	6,170,227 78	"	3.52	"	3,879,258 78	2,290,969 "	"	136,252,273 85
1894	9,141,253 02	"	3.52	"	3,734,632 71	5,406,620 31	"	130,845,553 54
1895	8,204,531 98	"	3.16	"	3,242,845 84	4,961,686 14	"	125,883,967 40
1896	11,673,287 99	"	3.16	"	3,011,243 67	8,662,044 32	"	117,221,923 08
1897	9,721,159 90	"	3.15	"	2,596,027 81	7,125,132 09	"	110,096,790 99
1898	11,271,349 61	"	3.13	"	2,305,675 27	8,565,674 34	"	101,131,116 65
1899	12,361,847 17	"	3.13	"	1,973,150 92	10,088,695 25	"	90,142,420 40
1900	"	4,950,415 13	3.13	"	1,862,698 89	"	6,843,114 02	96,985,534 42
1901	"	7,688,439 49	3.13	"	2,082,703 93	"	9,771,003 42	106,756,537 84
1902	2,970,288 98	"	3.125	"	2,172,744 77	798,244 21	"	105,958,293 63
1903	11,236,876 30	"	3.12	"	1,983,137 37	9,253,738 93	"	96,704,554 70
1904	12,098,571 25	"	3.115	"	1,644,878 04	10,453,693 21	"	86,250,861 49
1905	9,452,429 37	"	3.11	"	1,322,517 43	8,129,911 94	"	78,129,949 55
1906	8,174,298 76	"	3.11	"	1,056,275 39	7,118,023 87	"	71,002,926 18
1907	"	6,081,915 66	3.108	"	958,950 78	"	7,040,866 44	78,043,792 62
1908	"	7,629,011 37	3.100	"	1,172,538 09	"	8,792,552 42	86,836,345 04
	193,200,977 65	162,017,019 18		187,862 31	118,298,165 85	132,501,683 20	219,338,028 24	

(108)

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

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

1835-

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS.								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS Journaux.	COLIS par exprès. (Services intérieurs et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	268,907 50	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,389,988 58	"	16,904 36	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	"	103,421 39	"	"	"	"	"	"
1839	3,636,544 23	"	132,514 48	"	"	"	"	"	"
1840	4,046 830 33	"	132,233 60	"	"	"	"	"	"
1841	4,113,744 78	"	127,249 40	"	"	"	"	"	"
1842	4,682,134 64	"	297,570 89	"	"	"	"	"	"
1843	5,454,905 10	"	339,131 17	"	"	"	4,577 61	123,978 "	"
1844	6,166,548 94	"	394,731 12	"	"	"	29,289 03	170,515 97	"
1845	6,303,300 20	"	421,525 24	"	"	33,088 93	33,616 90	207,334 "	"
1846	6,887,047 87	"	484,135 63	"	"	59,360 34	43,060 60	192,379 "	"
1847	6,835,748 14	"	530,050 87	"	"	46,721 64	41,336 07	201,690 30	"
1848	6,007,225 "	"	415,786 88	"	"	91,891 98	48,047 65	170,988 "	"
1849	6,461,472 "	"	486,182 "	"	"	105,390 22	45,035 06	93,188 45	"
1850	7,312,524 97	"	608,915 99	"	"	71,258 22	55,076 01	71,976 "	"
1851	8,233,619 12	"	691,708 46	"	"	62,593 49	58,244 57	88,828 80	"
1852	8,288,330 49	"	617,793 34	"	"	95,025 29	72,124 52	81,750 30	"
1853	8,763,022 "	"	631,399 "	"	"	128,624 04	76,863 79	60,389 30	"
1854	9,248,630 "	"	608,193 50	"	"	172,169 36	75,495 "	57,508 "	17,451 65
1855	9,755,740 32	"	670,546 42	"	"	183,631 37	121,054 23	34,956 "	31,775 10
1856	10,100,181 18	"	623,796 21	"	"	223,131 10	124,601 "	35,783 "	60,530 05
1857	10,429,321 47	"	627,043 24	"	"	286,784 "	121,933 96	24,608 "	61,766 43
1858	10,458,462 80	"	556,392 61	"	"	323,725 34	142,496 20	21,703 80	68,021 83
1859	10,721,142 30	"	549,707 31	"	"	319,082 01	144,465 53	15,173 20	88,179 90
1860	11,303,873 53	"	516,015 36	"	"	332,207 32	165,538 81	19,334 50	87,917 07
1861	11,908,810 58	"	522,992 04	"	"	380,818 93	169,338 38	16,231 60	103,150 70
1862	12,408,172 44	"	548,592 64	"	"	328,426 39	144,713 91	16,089 50	124,345 40
1863	12,888,147 28	"	544,136 59	"	"	417,491 36	114,376 39	14,919 30	114,233 55
1864	13,477,305 79	"	557,492 99	"	"	457,996 95	131,976 93	16,873 30	142,250 84
1865	14,589,835 79	"	598,040 05	"	"	462,010 87	146,029 05	14,925 60	119,436 97
1866	15,335,386 30	"	508,092 19	"	221,704 82	491,055 91	156,025 10	15,990 70	47,094 20
1867	15,043,107 "	"	628,746 03	"	276,594 53	498,918 09	198,009 40	12,258 01	54,129 06
1868	15,239,140 70	"	640,300 14	"	319,073 07	523,458 84	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1869	16,023,449 95	"	653,251 95	"	325,504 76	578,100 25	267,445 13	14,896 14	46,325 30
1870	16,139,976 72	"	676,395 77	"	613,230 32	354,258 10	271,501 75	15,238 17	45,161 14
1871	20,468,188 91	"	964,298 94	"	354,258 10	693,795 14	313,548 92	16,784 87	66,525 94
1872	21,848,343 43	"	805,543 45	"	490,576 40	1,144,950 07	313,321 87	24,483 22	75,212 68
1873	23,258,092 83	"	749,774 53	"	503,232 03	854,305 23	334,000 12	18,117 37	80,160 04
1874	27,809,549 16	"	681,514 84	"	600,148 47	377,888 30	338,427 74	16,480 05	66,977 14
1875	29,266,933 54	"	678,118 28	"	782,942 22	973,014 61	323,684 24	24,974 38	77,716 23
1876	29,608,665 55	"	863,295 62	"	822,139 42	1,024,714 47	317,529 19	21,639 03	95,185 55
1877	29,159,970 10	"	806,639 96	"	823,125 56	963,727 72	339,457 01	18,969 "	94,110 24
1878	29,881,415 61	"	830,824 21	"	848,072 47	873,201 17	302,271 17	18,285 67	91,831 03
1879	30,476,152 64	"	833,602 76	"	867,906 66	374,436 81	262,022 40	22,080 48	92,682 80
1880	37,767,012 36	"	902,272 28	"	945,317 39	372,916 36	244,357 75	21,364 41	110,282 48
1881	36,169,888 33	"	900,808 56	"	964,081 "	1,179,856 59	228,500 52	38,311 69	113,073 46
1882	38,707,890 03	"	937,051 03	"	973,648 88	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20	147,350 05
1883	39,428,171 80	"	967,797 45	14,272 "	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	46,884 77	154,197 25
1884	39,491,708 99	"	1,022,363 52	21,619 50	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	170,574 14
1885	41,723,313 05	"	1,043,268 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	157,575 05
1886	38,731,149 60	99,549 50	974,431 93	33,455 60	1,021,424 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,609 22
1887	40,003,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,180 07	1,843,683 78	198,611 24	45,780 21	167,756 59
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 56	32,535 50	1,054,707 45	1,801,609 49	209,781 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,981 25	35,115 "	1,065,687 29	1,974,798 40	218,405 59	47,545 60	173,570 39
1890	44,939,856 50	151,100 00	1,080,335 90	41,728 "	1,116,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	184,413 62
1891	46,093,527 15	155,870 60	1,108,934 92	43,064 "	1,149,377 76	2,030,088 78	234,978 73	57,994 46	178,744 98
1892	46,343,215 46	165,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47	177,846 98
1893	47,123,591 84	163,308 70	1,396,092 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 51	194,931 65
1894	51,369,632 14	170,231 40	1,541,544 91	72,516 61	1,234,890 05	2,234,600 97	178,468 30	72,403 30	202,263 08
1895	50,411,349 43	171,233 90	1,635,394 68	63,940 07	1,235,118 22	2,063,577 76	236,026 72	63,387 05	198,705 76
1896	52,677,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,294,551 58	2,046,974 76	269,436 18	65,433 82	207,835 98
(1) 1897	57,169,274 65	197,517 "	1,877,608 13	70,408 07	1,409,357 52	2,192,515 03	282,868 27	69,849 43	218,659 86
(1) 1898	59,177,629 84	208,134 80	1,890,282 30	77,804 03	1,859,965 "	2,402,494 90	345,453 50	78,071 63	243,950 85
1899	64,631,579 72	222,201 30	2,048,675 "	89,137 20	1,719,618 52	2,705,921 69	349,981 73	86,817 86	271,292 12
1900	68,506,402 64	233,340 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 60	2,084,816 98	336,261 75	88,820 62	278,401 97
1901	63,512,292 93	234,209 10	2,032,531 30	87,882 15	1,722,231 44	2,901,239 90	354,825 50	88,463 04	277,212 73
1902	70,083,742 59	230,513 10	2,099,746 96	91,544 67	1,757,342 73	3,312,879 22	306,692 57	91,901 76	288,926 77
1903	72,181,916 33	241,604 20	1,898,838 54	95,910 11	1,841,101 16	3,470,597 92	383,959 80	96,211 05	302,607 23
1904	74,270,290 40	249,354 90	2,025,499 61	99,350 66	1,978,000 99	3,619,091 31	397,258 55	99,582 82	313,227 82
1905	80,876,581 52	262,929 30	2,160,196 62	104,943 11	1,988,983 63	3,956,655 63	418,063 59	105,094 16	331,092 88
(1) 1906	81,421,974 67	271,602 60	2,231,084 12	111,824 22	2,106,363 99	4,297,819 20	444,242 63	111,833 70	352,691 09
(1) 1907	85,750,012 43	284,126 60	2,345,794 74	113,852 79	2,143,373 45	4,382,744 91	452,330 13	113,894 61	359,201 06
(1) 1908	87,090,490 56	291,091 60	2,432,460 73	113,675 38	2,165,030 72	4,204,636 88	455,704 65	114,559 90	360,275 31
1,160,831,299 80	4,581,176 89	68,434,217 19	1,739,483 68	48,892,810 18	87,261,163 "	14,795,731 04	4,456,224 12	6,628,879 56	

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

trains de voyageurs et trains de marchandises.

1908.

		TRAINS DE MARCHANDISES.						ENSEMBLE.	Années.
PRODUITS	TOTAL.	MESSAGERIES.	GROSSES	CHEVAUX	PRODUITS	TOTAL.	(Col. 12 + 17.)		
extraordinaires	(Col. 2 à 11.)	(Petites marchandises.)	marchandises.	et bestiaux.	extraordinaires.	(Col. 13 à 16.)			
11	12	13	14	15	16	17	18	19	
"	268,997 60	"	"	"	"	"	268,997 60	1835	
"	825,132 85	"	"	"	"	"	825,132 85	1836	
"	1,416,982 94	"	"	"	"	"	1,416,982 94	1837	
"	3,039,239 12	"	58,594 28	"	"	58,594 28	3,097,833 40	1838	
"	3,837,656 22	"	412,168 82	"	"	412,168 82	4,249,825 04	1839	
"	4,307,759 54	92,448 22	908,287 51	17,199 40	8,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840	
"	4,398,636 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,496 71	6,226,333 66	1841	
"	5,185,244 53	408,161 13	1,758,027 43	54,171 35	53,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842	
"	5,998,846 41	612,052 61	2,268,961 71	85,660 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 33	1843	
"	6,839,319 91	856,449 10	3,288,162 84	124,840 "	107,539 02	4,386,990 96	11,226,310 87	1844	
"	7,109,634 38	949,748 32	4,131,203 16	87,621 85	123,542 51	5,292,115 84	12,401,750 22	1845	
"	7,656,934 10	950,380 98	4,672,771 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,573 03	1846	
"	7,676,726 14	950,511 12	5,781,622 26	98,973 "	178,902 60	7,020,009 48	14,690,735 62	1847	
20,350 "	6,686,976 61	715,990 19	4,679,949 54	98,038 67	46,821 60	5,540,800 "	12,227,775 61	1848	
16,240 "	7,162,204 23	522,028 78	5,359,913 "	120,791 "	67,494 77	5,079,227 55	13,241,431 78	1849	
14,285 "	8,155,392 82	572,940 66	0,097,302 23	133,517 "	92,628 "	6,858,387 89	15,051,780 71	1850	
14,610 "	9,188,927 69	578,102 93	0,207,597 49	148,909 13	164,927 63	7,099,537 16	16,288,464 87	1851	
15,092 50	9,187,404 46	621,303 63	7,236,662 46	146,058 28	146,111 86	8,150,134 23	17,337,238 69	1852	
14,790 "	9,732,635 01	828,219 54	8,760,355 "	161,780 35	186,230 "	9,945,593 89	19,178,228 90	1853	
12,760 "	10,241,000 22	1,013,647 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,739 01	22,687,739 23	1854	
13,097 50	10,873,438 39	1,133,492 90	11,984,451 "	230,151 95	288,582 50	13,636,678 35	24,510,118 74	1855	
14,462 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,682,342 "	100,904 55	344,413 84	13,344,988 08	24,578,540 38	1856	
21,910 "	11,634,230 90	1,161,310 44	12,085,996 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,507,617 32	1857	
16,980 "	11,601,716 11	1,237,959 09	13,717,133 80	201,528 28	519,588 93	15,076,200 90	27,277,926 01	1858	
18,629 00	11,891,527 27	1,300,285 37	14,128,704 30	255,551 24	501,931 52	16,186,472 43	28,080,999 70	1859	
23,200 55	12,519,639 05	1,394,321 86	14,988,806 60	247,103 97	474,320 90	17,082,355 33	29,601,934 38	1860	
23,285 "	13,069,222 82	1,596,794 19	17,430,685 97	283,472 60	529,854 61	19,840,607 37	32,910,030 19	1861	
10,995 55	13,628,085 23	1,618,757 95	16,408,538 52	290,382 43	602,501 63	18,920,180 53	32,548,265 76	1862	
10,161 00	14,191,549 79	2,013,958 30	16,759,094 87	296,139 91	607,872 72	19,676,985 80	33,869,435 99	1863	
11,092 "	14,789,244 27	2,086,181 86	18,063,365 06	352,014 11	608,197 28	21,309,758 31	36,090,002 58	1864	
10,914 00	15,910,456 76	2,088,608 55	18,610,025 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865	
10,939 06	14,840 380 62	1,836,196 95	19,766,880 06	480,239 79	1,265,260 94	23,348,577 74	38,888,974 36	1866	
12,404 61	16,763,201 18	2,073,214 48	19,586,684 10	445,539 10	1,153,774 09	23,238,191 77	40,001,392 95	1867	
13,441 08	17,118,722 45	2,458,704 11	20,538,401 77	474,491 33	1,262,011 32	24,733,698 53	41,852,330 98	1868	
17,162 "	17,986,518 04	2,456,438 41	20,704,235 18	454,644 71	1,805,423 66	25,420,741 86	43,387,254 90	1869	
25,264 60	18,285,050 05	2,452,424 09	22,136,638 03	481,939 54	1,949,827 58	27,020,829 22	45,306,479 28	1870	
22,190 35	23,543,132 44	3,189,631 06	34,609,824 87	634,230 62	4,029,440 30	43,363,126 85	66,906,259 29	1871	
21,224 74	24,245,832 41	3,012,996 67	38,574,124 70	615,108 65	3,216,166 03	45,418,456 05	69,604,288 40	1872	
68,612 49	25,476,401 60	3,755,853 87	40,960,646 80	580,011 80	1,871,680 47	47,168,173 03	72,644,574 63	1873	
178,948 57	31,016,424 25	3,761,871 84	49,041,687 50	739,160 70	2,638,041 73	50,181,767 81	87,200,192 06	1874	
187,374 35	32,613,658 83	3,993,448 94	49,950,672 21	835,224 88	1,731,047 95	56,510,394 98	89,124,035 81	1875	
220,404 62	32,921,755 32	3,989,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,858,972 71	57,598,167 52	90,519,922 84	1876	
232,802 09	32,333,064 59	4,008,959 20	50,858,582 12	887,849 72	2,221,249 12	57,976,040 25	90,309,704 84	1877	
236,815 67	32,568,224 64	4,094,335 06	53,713,840 78	875,540 39	2,353,973 67	61,637,690 50	94,205,915 14	1878	
235,852 51	33,209,936 30	4,843,395 25	58,475,810 35	885,622 07	1,910,813 42	66,216,650 09	99,425,586 39	1879	
274,682 29	41,474,639 22	4,697,766 65	64,466,188 32	1,062,220 32	2,126,016 40	72,352,191 78	113,826,881 "	1880	
360,185 36	40,154,065 00	4,915,635 62	65,550,716 17	1,003,185 07	1,673,081 17	73,149,117 93	113,303,183 53	1881	
347,770 96	42,801,829 64	5,156,898 52	68,596,247 14	1,012,940 75	1,716,012 96	76,481,798 67	119,283,622 31	1882	
372,300 77	44,429 861 06	5,203,355 05	69,276,702 65	1,113,858 91	1,858,838 88	77,452,806 39	121,882,667 45	1883	
440,252 89	44,209,683 37	5,703,919 65	67,209,807 29	1,109,724 87	1,946,098 56	76,028,650 37	120,238,393 74	1884	
468,934 22	46,533,670 92	5,219,047 98	61,848,711 44	1,086,111 20	1,913,472 "	73,067,342 62	119,621,013 54	1885	
443,196 36	43,600,581 51	5,334,670 78	64,173,169 31	1,176,364 90	2,038,646 30	72,724,841 29	116,325,402 80	1886	
470,718 25	44,924,198 40	6,437,896 63	70,355,527 43	1,156,289 13	2,326,538 64	79,276,271 83	124,200,470 23	1887	
466,075 71	47,182,773 70	5,508,500 26	75,022,381 95	1,199,668 21	2,438,458 02	84,169,098 44	131,351,782 14	1888	
470,716 23	48,297,581 57	5,565,815 30	79,063,680 35	1,196,361 69	2,759,980 96	88,587,788 30	136,859,369 87	1889	
448,748 29	50,150,939 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75	1890	
448,041 57	51,505,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,028 35	3,019,506 69	91,229,588 38	142,736,211 33	1891	
442,850 90	51,976,126 60	6,138,880 "	77,663,755 87	1,224,460 21	2,883,879 14	87,960,975 22	139,937,101 88	1892	
446,424 85	53,007,582 83	6,220,583 41	81,856,771 18	1,343,596 83	3,058,604 74	92,479,556 16	145,547,136 99	1893	
461,304 19	57,538,711 98	6,449,551 31	84,828,903 46	1,394,130 58	2,679,654 47	95,352,301 82	152,801,046 80	1894	
439,109 17	50,547,883 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,369,618 12	3,537,454 84	97,862,493 61	154,400,287 37	1895	
416,918 20	59,152,897 24	7,089,588 03	90,090,157 44	1,432,542 74	2,668,481 25	101,191,781 46	160,347,051 70	1896	
431,910 62	63,919,968 59	7,360,757 71	94,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 44	106,434,931 79	170,315,000 37	1897	
444,551 52	67,204,338 37	8,147,346 73	103,050,988 97	1,681,470 26	3,709,365 26	110,589,171 22	184,793,509 50	1898	
444,021 76	72,545,232 90	8,981,155 09	113,758,904 37	1,889,824 26	3,088,520 48	128,596,504 20	201,142,737 10	1899	
451,778 85	76,935,435 83	9,032,971 19	117,799,075 23	1,918,930 11	3,409,955 71	132,160,932 24	209,008,363 07	1900	
459,053 77	76,729,942 01	8,994,827 95	117,035,924 04	1,910,733 02	2,975,832 85	130,917,317 86	207,647,269 87	1901	
487,230 15	78,726,022 48	9,178,206 28	123,205,423 02	1,991,473 69	2,173,352 15	136,548,455 14	215,274,477 62	1902	
764,291 09	81,367,083 37	9,616,127 56	129,192,181 35	2,085,079 85	2,021,434 07	143,514,823 63	224,881,912 "	1903	
467,580 49	83,528,237 61	9,866,231 05	134,044,961 47	2,158,972 74	2,710,384 51	148,786,529 77	232,314,707 38	1904	
532,221 71	90,771,765 18	10,388,014 67	142,290,032 26	2,282,110 56	1,860,808 83	156,796,966 32	247,568,731 50	1905	
524,106 57	91,873,542 81	11,001,065 92	152,161,158 16	2,430,979 78	1,364,203 44	166,950,407 30	258,833,950 11	1906	
513,610 27	96,490,171 01	11,194,358 84	154,893,237 78	2,475,350 73	— 174,183 85	168,389,282 70	284,870,433 71	1907	
546,947 16	98,286,098 83	11,307,573 57	152,789,531 31	2,483,255 12	3,851,055 12	170,046,315 12	288,352,413 95	1908	
15,072,728 23	2,415,083,718 62	285,660,167 48	3,575,686,744 61	58,974,640 83	110,969,542 49	1,031,286,154 43	6,446,371,768 05		

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

Années

ANNEES.	AMORTISSEMENTS INDIRECTS soustraits du capital.			LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides, cessions de bâtiments et d'autres administrations, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	Total.	de terrains	de bâtimens.	de cafés- restaurants (1)	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges. (1)	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations d'her- bages.
1835									365		
1836				461 16							
1837				892 24							
1838				25						409 26	
1839				1,170 69					30,997 90	893 23	
1840				11,258 65					8,814 19	706 49	
1841		15,043 31	15,043 31	19,894 19					24,314 93	11,266 31	
1842		248,515 77	248,515 77	23,571 91				108	17,189 81	2,220 48	
1843		310,862 07	310,862 07	24,534 91				70	3,110 49	6,667 14	
1844		63,338 53	63,338 53	18,052 59		15		56 34	2,256 65	2,769 30	
1845		157,624 05	157,624 05	15,377 37		52		350 16	50	3,270 46	
1846		305,630 90	305,630 90	13,512 40		28		306 50	208	2,450 18	
1847		70,619 61	70,619 61	18,988 44		22,853 46		782 24	2,272 80	3,683 90	
1848		59,933 38	59,933 38	17,025 86		22,158 47		712 18	12,839 70	3,479 20	
1849		86,651 54	86,651 54	9,004 64		13,041 03	9,816 98	509 84	3,077 53	94	2,830 05
1850		38,985 90	38,985 90	9,050 78		12,899	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	601,10
1851		25,591 17	25,591 17	8,787 65		12,226 37	8,918 15	583	3,985 25	2,060 32	3,430 25
1852		2,745 59	2,745 59	8,700 19		27,021 87	11,545 45	612 50	5,749 35	7,838 22	3,955 83
1853		775	775	8,817 69		26,815,60	7,733 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,090
1854		4,533 22	4,533 22	8,879 49		26,738 65	10,334 10	577	5,371 80	3,346 70	4,947 60
1855		9,130 30	9,130 30	9,028 14		28,236 65	10,391 15	647 50	4,902 50	8,705 40	47,537 25
1856		6,385 50	6,385 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,308 15	833	14,526 40	1,158 20	61,189 50
1857	(2)1,361,892 99	18,709 74	1,380,602 73	10,463 68	335	26,870 90	12,088 32	813	13,203 70	5,119 70	12,834 50
1858		43,187 92	43,187 92	11,173 32	314 84	28,145 63	16,394 05	919	2,154 50	4,171 50	7,130 55
1859	278,290 24	39,903 13	317,302 37	10,185 07	241 67	29,435 58	9,228 30	1,961	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1860		34,139 02	34,139 02	9,658 12	3,759	30,328 75	11,789 30	1,984	199	3,420 80	3,975 50
1861		26,593 03	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,154	2,461 70	3,234 93	3,651 50
1862		1,305 11	1,305 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 01	1,108 63	17,910 90	1,990	5,975 50
1863	104,000	1,905 83	105,905 83	12,084 57	1,145 93	29,667 16	8,147 76	1,015	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000	59,113 28	59,113 28	9,320 19	1,217 78	29,009 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,868 30	3,266 50
1865		13,306 60	13,306 60	10,050 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,396	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1866	744 14	6,294 39	6,028 53	11,417 70	6,027 05	50,227 59	7,739	1,261	8,068 60	6,127 95	3,379 50
1867	5,138 50	19,063 12	24,201 62	10,538 98	960	84,844 86	10,638 06	1,241 50	37,591	9,777	4,755 54
1868		2,805 33	2,805 33	9,914 40	1,485	53,726 81	7,443 46	1,219 37	25,759 10	12,088 25	2,927 50
1869		129,148 73	129,148 73	10,559 03	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,070 10	9,092 75	6,761
1870		18,250 69	18,250 69	10,970 24	1,882 88		8,901 06	1,573 75	20,580 20	9,168 60	14,369
1871		15,308 49	15,308 49	11,235 57	1,334 18		13,564 53	3,879 30	9,405	13,457 76	11,089 70
1872		5,344 09	5,344 09	11,823 27	20,295 61		15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,750 40
1873		2,423 48	2,423 48	11,417 02	9,248 47		12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1874		11,229 65	11,229 65	12,746 70	9,641 29		12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,926
1875		71,573 50	71,573 50	12,259 25	16,815 03		12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,011 80
1876		105,708 65	105,708 65	13,867 69	19,453 69		13,460 61	2,628 15	4,127	26,898 15	5,484 72
1877		45,233 89	45,233 89	24,108 77	20,115 79		13,291 05	1,723 83	10,244	22,347 10	7,104 90
1878		227,271 63	227,271 63	32,057 75	18,296 43		21,739 18	2,516 20	5,807	11,334 80	5,495 83
1879		100,057 16	100,057 16	28,230 64	16,388 94		21,418 50	2,165 20	16,386	12,314 30	7,248 51
1880		123,263 86	123,263 86	29,202 65	15,175 52		18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1881		235,102 05	235,102 05	29,062 87	13,260 13		16,288 27	1,079 50	17,417 30	15,474	7,590 16
1882		104,268 53	104,268 53	27,595 89	14,094		15,151 25	2,194	9,597	12,100 70	7,623 85
1883		121,460 57	121,460 57	28,077 19	18,324 39		14,518 05	2,554	16,172 45	18,056 20	3,206 91
1884		77,598 36	77,598 36	21,588 10	16,525 35		13,228 95	344 34	6,949	18,139 10	10,721 50
1885		80,212 78	80,212 78	24,114 12	17,784 27		13,818 41		16,822 24	18,800 70	10,575 85
1886		69,853 21	69,853 21	28,219 55	15,292 91		13,127 56		10,811 50	15,507 30	6,685 70
1887		161,568 43	161,568 43	22,984 43	14,429 95		11,865 95		11,812	12,475 20	4,094 70
1888		111,474 39	111,474 39	22,326 38	11,089 19		11,673 34		11,707 84	15,437 98	5,982 01
1889		86,079 63	86,079 63	22,137 88	4,744 07		10,059 96		10,559 50	12,215 73	2,930 80
1890		63,168 35	63,168 35	20,976 68	8,464 56		7,460 84		5,700	15,120 42	2,161 60
1891		43,780 79	43,780 79	19,783 29	7,120 21		7,424 75		19,508 62	16,824	6,433
1892	350,970 24	37,105 89	394,076 12	21,442 90	6,021 87		7,601 85		6,415	19,543 35	23,074 16
1893		49,479 95	49,479 95	19,171 57	6,797 85		8,309 61		7,566 15	12,545 91	5,140 83
1894	209,409 37	52,571 56	261,980 93	10,520 27	7,157 43		6,781 45		22,338 45	18,280 31	6,832 06
1895		19,617 11	19,617 11	18,430 40	7,575 15		7,432 92		4,973	13,783 94	11,916 70
1896	1,885,108 12	48,047 78	1,934,156	28,531 30	10,844 92		0,964 82		12,097 40	15,328 99	7,817 75
1897		19,706 38	19,706 38	20,706 14	7,977 42		5,923 10		11,526	12,737 50	5,556 20
1898		50,015 02	50,015 02	20,229 66	12,223 20		6,103 47		10,180 90	13,785 01	7,372 20
1899		30,728 13	30,728 13	20,289 00	11,014 58		4,868 32		9,880 30	24,191 23	14,380 23
1900	(1)1,301,892 99	19,874 40	1,342,018 59	18,209 49	7,619 04		4,135 67		18,171 32	21,783	26,551 50
1901	44,639 84	51,263 64	95,903 48	19,500 55	30,932 23		3,583 88		29,276	26,775 40	19,244 40
1902	84,475 98	27,206 36	111,682 34	21,474 64	146,231 93		2,912 63		14,750 14	24,992 62	10,490 36
1903	99,607 20	83,739 55	186,346 75	23,167 14	216,608 68		3,038 56		32,518 90	21,614 39	10,508 88
1904	134,133 49	69,877 79	204,011 28	117,674 11	267,325 23		5,138 49		28,300 50	21,198 16	23,125 21
1905	137,609 76	69,284	226,983 76	31,259 98	429,341 82		3,326 02		59,922 10	24,174 83	11,545 85
1906	26,973 93	281,586 60	308,560 53	31,530 42	542,031 05		2,444 35		82,068 80	28,620 73	23,216 80
1907	208,446 09	2,148,658 29	2,353,104 98	31,853 85	196,033 78		3,121 45		82,873 12	30,921 32	20,798 12
1908 (3)	16,137 59	511,122 51	527,260 10	35,039 48	374,383 56		1,977 67		123,402 12	29,969 75	39,263 40
	3,613,784 19	7,244,049 11	10,857,834 30	1,333,636	2,982,045 18	700,805 42	697,928 88	58,940 83	1,274,449 76	877,729 88	818,365 93

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

(2) Cession de la section Loudon-Saint-Trond, laquelle a été reprise en 1900 ensuite du rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(3) Chiffres provisoires.

encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer.
1833 à 1908.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage. (1)	Excédents de droits d'encan sur fonds d'adjudication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Resterances résultant des art. 8 et 12 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Droits de magasinage. (1)	Acoples versés par la ville de Gand en remboursement d'avances.	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 5 à 19).	TOTAUX. (col. 4 et 20).	ANNÉES.
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
"	"	"	"	"	"	"	365 "	365 "	1833
"	"	"	"	"	"	"	461 16	461 16	1836
"	"	"	"	"	"	"	892 24	892 24	1837
"	"	"	"	"	"	"	434 26	434 26	1838
"	"	"	"	"	"	"	33,061 82	33,061 82	1839
"	"	"	"	"	"	"	20,779 33	20,779 33	1840
"	"	"	"	"	"	"	55,475 43	70,518 74	1841
"	"	"	"	"	"	"	43,088 20	291,603 97	1842
"	"	"	"	"	"	"	34,382 54	345,244 61	1843
"	"	"	"	"	"	"	21,140 88	84,488 41	1844
"	"	"	"	"	"	"	19,099 99	176,721 04	1845
"	"	"	"	"	10,465 11	"	26,998 19	332,029 09	1846
"	"	"	"	"	31,171 64	"	79,652 48	450,272 09	1847
"	"	2,245 44	"	"	16,549 83	"	75,050 68	434,984 06	1848
"	"	48 42	"	"	10,771 36	"	60,086 75	436,748 20	1849
178 59	"	124 81	"	"	15,073 08	"	47,260 08	88,235 96	1850
87 79	"	101 81	"	"	9,023 "	"	49,826 62	76,417 79	1851
"	"	"	"	"	5,378 05	"	70,829 48	73,574 98	1852
285 77	"	"	"	"	14,381 "	"	67,683 16	88,458 16	1853
146 87	"	"	"	"	20,493 08	"	80,835 29	85,368 51	1854
"	"	"	"	"	9,575 43	"	114,083 72	123,214 02	1855
615 75	"	"	"	"	7,082 67	"	120,548 41	132,933 94	1856
228 60	"	"	"	"	0,300 02	"	91,327 42	1,471,930 16	1857
2,089 81	"	"	"	"	30,327 10	"	102,580 30	146,068 22	1858
873 46	"	"	"	"	20,222 11	"	96,460 40	413,771 77	1859
992 96	"	"	"	"	17,910 02	"	84,026 45	418,165 47	1860
1,032 "	"	"	"	"	15,411 81	"	81,927 03	108,520 06	1861
730 57	"	"	"	"	32,449 94	"	113,455 61	114,761 72	1862
330 84	"	"	"	"	27,059 77	"	107,078 72	213,884 55	1863
1,067 56	"	"	"	"	19,988 24	140,000 "	230,914 32	287,027 60	1864
279 95	"	"	"	"	9,276 13	20,000 "	101,866 80	118,173 40	1865
666 59	1,425 60	"	"	"	730 06	20,000 "	117,061 64	123,990 17	1866
1,160 60	13,468 85	"	"	"	169 63	20,000 "	165,185 72	189,367 34	1867
1,509 70	10,286 55	"	"	"	122 64	"	135,492 59	138,297 91	1868
1,976 24	19,388 85	"	"	"	48 "	"	122,274 75	261,423 48	1869
772 73	"	"	"	"	"	"	68,195 36	80,146 05	1870
511 43	"	"	"	"	"	"	64,498 47	79,806 96	1871
2,920 74	"	"	"	"	"	"	172,988 04	178,332 13	1872
2,601 60	"	"	7,483 80	"	"	"	153,768 14	166,191 62	1873
1,325 27	"	"	22,223 97	"	"	"	125,834 43	437,064 08	1874
2,010 09	"	"	22,508 42	"	"	"	107,889 78	179,463 28	1875
1,899 94	"	"	21,915 47	"	"	"	109,735 42	215,444 07	1876
2,028 51	"	"	"	"	"	"	107,656 99	152,890 88	1877
1,547 47	"	"	"	"	"	"	98,794 68	328,086 31	1878
1,558 90	"	"	"	"	"	"	105,708 99	205,766 15	1879
3,265 87	"	"	"	"	"	"	88,786 01	212,049 87	1880
1,271 46	"	"	"	"	"	"	102,343 69	337,445 74	1881
1,765 67	"	"	"	"	"	"	90,131 37	194,399 90	1882
2,177 43	"	"	"	"	"	"	101,086 02	222,517 19	1883
2,779 05	"	"	"	"	"	"	90,285 39	167,883 75	1884
2,738 65	"	"	"	"	"	"	104,474 24	184,687 02	1885
1,919 23	"	"	"	323 61	"	"	89,887 30	150,740 37	1886
1,947 96	"	"	"	371 80	"	"	79,981 80	241,550 32	1887
1,802 40	"	"	"	487 27	"	"	87,506 41	198,980 80	1888
1,482 95	"	"	"	563 88	"	"	81,714 47	150,794 10	1889
2,127 26	"	"	"	912 36	"	"	60,923 32	124,091 67	1890
2,210 32	"	"	"	2,031 34	"	"	80,344 49	124,125 28	1891
2,938 69	"	"	"	1,409 06	"	"	89,247 92	483,324 04	1892
2,345 95	"	"	"	979 21	"	"	82,857 08	112,337 03	1893
3,176 48	"	"	"	732 73	"	"	84,829 18	348,810 11	1894
3,065 10	"	"	"	678 46	"	"	87,853 73	87,170 84	1895
4,781 68	"	"	"	282 43	"	"	86,647 29	2,020,803 29	1896
3,827 18	"	"	"	296 32	"	"	68,639 86	88,346 24	1897
3,723 25	"	"	"	859 78	"	"	80,477 47	130,402 49	1898
2,931 82	"	"	"	782 54	"	"	88,418 62	119,140 75	1899
4,084 33	"	"	"	1,036 46	"	"	101,571 41	1,240,447 18	1900
3,940 49	"	"	"	2,927 03	"	"	138,269 99	232,173 46	1901
3,356 86	"	"	"	2,068 66	"	"	228,212 74	337,895 08	1902
2,749 10	"	"	"	2,338 82	"	"	312,594 47	497,941 22	1903
3,077 24	"	"	"	2,373 80	"	"	488,414 74	672,420 02	1904
3,380 23	"	"	"	1,439 90	"	"	567,371 33	794,355 09	1905
4,217 48	"	"	"	1,264 01	"	"	716,420 24	1,024,980 77	1906
3,485 06	"	"	"	2,127 96	"	"	780,798 17	3,113,901 15	1907
3,660 74	"	"	"	731 02	"	"	609,230 74	1,138,490 84	1908
116,030 60	59,689 85	2,520 51	74,131 66	27,042 05	342,037 42	200,000 "	9,256,173 97	20,114,007 27	1908 (4)

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES de l'exploitation.	Parts des lignes concédées et exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor.	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA FIN de l'exercice.
	(a)	(b)	(a)		
1835	268,997 50	"	268,997 50	268,997 50	"
1836	825,132 85	"	825,132 85	825,132 85	"
1837	1,416,982 94	"	1,416,982 94	1,227,245 06	189,737 88
1838	3,097,833 40	"	3,097,833 40	2,786,901 31	310,932 09
1839	4,249,825 04	"	4,249,825 04	3,845,897 95	403,927 09
1840	5,335,167 05	"	5,335,167 05	5,335,167 05	"
1841	6,226,333 06	"	6,226,333 06	6,225,625 56	708 10
1842	7,458,774 29	"	7,458,774 29	7,458,774 29	"
1843	8,994,439 33	"	8,994,439 33	8,939,284 17	55,155 16
1844	11,226,310 87	"	11,226,310 87	11,119,913 60	106,397 27
1845	12,401,750 22	"	12,401,750 22	12,322,653 18	79,097 04
1846	13,572,573 03	"	13,572,573 03	13,572,573 03	"
1847	14,696,735 62	46,368 32	14,650,367 30	14,587,691 70	62,673 60
1848	12,227,775 61	149,890 58	12,077,885 03	11,925,332 43	154,552 60
1849	13,241,431 78	305,510 87	12,935,920 91	12,594,467 42	"
1850	15,051,780 71	388,155 61	14,663,625 10	14,663,625 10	"
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	"
1852	17,337,238 69	424,031 15	16,913,207 54	16,913,207 54	"
1853	19,678,228 90	607,780 61	19,070,468 26	19,070,468 26	341,453 49
1854	22,667,739 23	899,853 64	21,767,885 59	21,266,649 90	501,235 69
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,802,380 83	426,298 00
1856	24,578,540 38	1,424,423 90	23,154,116 48	22,453,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 32	1,509,080 71	24,008,536 61	23,061,930 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,683,006 08	25,594,919 93	24,549,007 73	1,062,230 38
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,313,346 93	25,661,874 37	651,472 56
1860	29,601,994 38	1,800,374 68	27,801,619 70	26,606,046 32	1,154,057 83
1861 (c)	32,910,039 19	1,990,516 15	30,919,523 04	29,744,328 64	1,175,185 40
1862	32,548,263 76	2,000,941 10	30,547,322 66	29,603,873 79	1,492,266 42
1863	33,868,435 59	2,147,171 22	31,721,264 37	30,242,274 77	1,478,889 60
1864	36,090,002 55	2,357,471 18	33,732,531 37	32,396,931 "	1,344,60 40
1865	38,318,780 18	2,480,408 34	35,838,371 84	33,714,008 25	1,894,679 53
1866	39,168,974 36	3,080,420 11	36,088,554 25	32,788,840 61	1,902,707 30
1867	40,001,392 95	3,372,306 88	36,629,086 07	32,168,933 95	4,645,628 45
1868	41,852,330 98	3,671,291 68	38,181,039 30	34,614,965 73	1,579,925 10
1869	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,577 82	2,975,105 09
1870	45,306,470 28	3,473,132 97	41,833,337 31	38,413,318 69	3,411,712 20
1871	66,906,259 29	8,947,687 76	57,958,571 53	49,965,954 42	7,206,889 91
1872	69,564,288 46	9,983,803 31	59,580,485 15	54,183,127 34	4,265,098 82
1873	72,644,574 63	10,933,325 51	61,711,249 12	54,985,558 99	6,784,714 09
1874	87,200,192 06	10,914,315 02	76,285,877 04	69,617,469 99	7,564,935 82
1875	89,124,045 81	11,240,308 29	77,883,737 52	73,545,506 50	2,948,444 19
1876	90,519,922 84	10,034,785 75	80,485,137 09	76,893,078 90	3,577,086 07
1877	90,309,704 84	3,261,686 10	87,048,019 74	83,873,058 58	3,306,890 24
1878	94,205,915 14	3,464,483 63	90,741,431 51	85,703,476 35	4,201,414 51
1879	99,425,586 39	3,620,424 41	95,805,161 98	91,428,519 79	4,758,544 07
1880	113,826,881 "	4,504,122 39	109,322,583 61	103,123,670 82	4,193,371 90
1881	113,303,183 53	4,590,590 83	108,712,592 70	103,763,692 49	5,187,908 43
1882	119,283,622 31	4,210,746,28	115,072,876 03	111,375,679 63	3,758,184 06
1883	121,882,667 45	4,263,359 31	117,599,308 14	113,676,564 36	3,922,743 78
1884	120,238,333 74	4,138,796 97	116,099,536 77	111,917,708 11	4,171,828 66
1885	119,621,013 54	3,920,998 44	115,700,015 10	113,260,619 62	2,439,395 48
1886	116,325,402 80	3,824,382 90	112,501,019 90	110,619,693 83	2,817,500 57
1887	124,200,470 23	4,054,734 73	120,145,735 50	116,970,065 90	3,175,669 60
1888	131,351,782 14	4,130,024 43	127,221,757 71	124,524,097 90	2,697,659 81
1889	136,855,369 87	4,385,906 14	132,469,463 73	128,544,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,805 75	4,576,115 53	136,614,780 22	133,479,651 34	3,135,128 88
1891	142,736,211 33	4,653,667 01	138,082,543 42	135,333,210 13	2,753,091 87
1892	139,937,101 88	4,495,228 01	135,441,872 97	133,143,332 31	3,125,642 79
1893	145,547,138 99	4,789,256 27	140,737,892 72	137,133,544 61	3,602,209 27
1894	152,801,046 80	5,079,797 39	147,811,249 50	145,330,051 62	2,481,189 88
1895	154,400,287 37	5,083,313 98	149,316,773 39	146,097,265 71	3,446,369 "
1896	160,347,651 70	5,290,080 33	155,057,571 37	151,469,754 74	3,600,818 47
1897 (d)	180,177,173 39	5,282,707 09	174,894,466 30	171,060,874 28	3,093,562 50
1898	191,427,029 81	6,120,533 85	185,306,496 25	177,870,365 46	5,231,536 67
1899	201,142,737 10	5,530,348 14	195,612,388 96	185,176,234 88	3,817,731 09
1900	201,096,368 07	4,725,848 56	204,370,519 51	201,175,634 86	3,159,040 97
1901	207,617,259 87	4,593,568 56	203,023,691 31	199,783,376 46	3,331,575 77
1902	215,274,477 62	4,683,394 73	210,611,082 89	206,198,518 48	4,517,594 85
1903	224,881,912 "	4,787,811 97	220,094,100 92	216,828,410 21	3,265,659 82
1904	232,314,767 38	5,035,622 07	227,279,145 31	223,994,145 90	3,284,099 41
1905	247,568,731 50	5,125,208 14	242,443,523 36	239,677,216 20	2,766,307 16
1906	258,833,930 11	5,409,542 96	253,424,407 15	250,280,857 18	3,143,540 97
1907 (e)	268,975,872 09	6,742,625 65	262,233,246 44	258,834,354 84	4,398,991 60
1908 (f)	268,537,413 95	5,736,407 31	262,801,006 61	260,770,981 "	2,051,622 56
	6,468,118,899 67	250,919,568 11	6,217,199,331 56		

sement des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES à RECOURIR.	Parts du Trésor dans les recettes du chemin de fer. a)	ANNÉES.	Observations.
POUR chaque exercice.	DEPUIS L'ORIGINE.				
268,997 50	268,997 50	"	268,997 50	1835	
825,132 85	1,094,130 35	"	1,094,130 35	1836	
1,416,982 94	2,511,113 29	"	2,511,113 29	1837	
3,097,833 40	5,608,946 69	"	5,608,946 69	1838	
4,240,825 04	9,858,771 73	"	9,858,771 73	1839	
5,335,167 05	15,193,938 78	"	15,193,938 78	1840	
6,226,333 60	21,420,272 44	"	21,420,272 44	1841	
7,458,774 29	28,879,046 73	"	28,879,046 73	1842	
8,994,439 33	37,873,486 06	"	37,873,486 06	1843	
11,226,310 87	49,099,796 93	"	49,099,796 93	1844	
12,401,750 22	61,501,547 15	"	61,501,547 15	1845	
13,572,573 03	75,074,120 18	"	75,074,120 18	1846	
14,650,367 30	89,724,487 48	"	89,724,487 48	1847	
12,077,885 03	101,802,372 51	"	101,802,372 51	1848	
12,935,920 91	114,738,293 42	"	114,738,293 42	1849	
14,663,625 10	129,401,918 52	"	129,401,918 52	1850	
15,885,488 47	145,287,406 99	"	145,287,406 99	1851	
16,913,207 54	162,200,614 53	"	162,200,614 53	1852	
19,070,468 26	181,271,082 79	"	181,271,082 79	1853	
21,767,885 59	203,038,968 38	"	203,038,968 38	1854	
23,230,743 73	226,269,712 11	77,935 26	226,347,647 37	1855	
23,061,188 25	249,330,900 36	170,863 49	249,501,763 85	1856	
24,143,981 94	273,473,882 30	26,318 16	273,500,300 46	1857	
25,621,238 00	299,095,220 39	"	299,095,220 39	1858	
26,313,346 93	325,408,567 32	"	325,408,567 32	1859	
27,760,101 15	353,168,671 47	41,515 55	353,210,187 02	1860	
30,919,514 04	384,088,185 51	41,515 55	384,129,701 06	1861	
30,588,840 21	414,677,025 72	"	414,677,025 72	1862	
31,721,264 37	446,398,290 09	"	446,398,290 09	1863	
33,741,531 40	480,139,821 49	"	480,139,821 49	1864	
35,608,687 78	515,748,509 27	229,891 06	515,978,193 33	1865	
34,691,537 91	550,440,047 18	646,700 40	551,089,747 58	1866	
38,814,562 40	587,254,609 58	461,224 07	587,715,833 65	1867	
38,194,890 83	625,449,500 41	447,372 54	625,890,872 95	1868	
39,819,772 91	665,299,273 32	422,259 35	665,721,532 67	1869	
41,825,030 89	707,124,304 21	430,574 77	707,554,878 98	1870	
57,172,844 33	764,297,148 54	1,216,301 97	765,513,450 51	1871	
58,428,526 16	822,725,674 70	2,463,260 96	825,188,935 66	1872	
61,780,273 08	884,505,947 78	2,594,237 "	885,900,181 78	1873	
77,182,495 81	961,688,353 59	1,497,708 23	963,186,061 82	1874	
76,393,950 69	1,038,082,304 28	2,987,495 08	1,041,069,799 34	1875	
80,470,164 97	1,118,552,469 25	3,002,467 18	1,121,534,936 43	1876	
87,179,948 82	1,205,732,418 07	2,870,538 10	1,208,602,956 17	1877	
90,909,890 66	1,295,642,308 93	2,702,078 75	1,299,344,387 68	1878	
96,187,061 46	1,392,829,373 39	2,320,170 27	1,395,149,549 66	1879	
109,317,912 72	1,502,146,410 11	1,325,692 16	1,504,472,308 27	1880	
108,953,600 02	1,611,100,016 73	2,064,881 24	1,613,181,900 97	1881	
115,134,863 74	1,726,233,880 47	2,023,896 53	1,728,257,777 "	1882	
117,599,303 14	1,843,833,188 61	2,023,896 53	1,845,857,085 14	1883	
116,099,536 77	1,959,932,725 38	2,023,896 53	1,961,956,621 91	1884	
115,700,015 10	2,075,632,740 48	2,023,896 53	2,077,636,637 01	1885	
113,467,194 40	2,189,090,934 88	1,057,722 03	2,190,137,656 91	1886	
120,145,735 50	2,309,245,670 33	1,057,722 03	2,310,303,392 41	1887	
127,221,757 71	2,436,467,428 09	1,057,722 03	2,437,525,150 12	1888	
132,469,463 73	2,568,936,891 82	1,057,722 03	2,569,994,613 85	1889	
136,814,780 22	2,705,551,673 04	1,057,722 03	2,706,669,394 01	1890	
138,086,302 "	2,843,637,974 04	1,053,983 45	2,844,691,937 49	1891	
138,268,975 19	2,979,906,949 14	226,861 32	2,980,133,810 46	1892	
140,735,150 88	3,120,642,700 02	248,993 16	3,120,891,693 18	1893	
147,811,249 50	3,268,453,949 52	248,994 16	3,268,702,942 68	1894	
149,543,634 71	3,417,997,584 23	22,131 84	3,418,019,716 07	1895	
155,079,703 21	3,573,077,287 44	"	3,573,077,287 44	1896	
174,754,436 78	3,747,831,724 22	140,029 52	3,747,971,753 74	1897	
182,910,902 13	3,930,742,626 35	3,535,623 64	3,934,278,241 99	1898	
198,993,969 97	4,129,736,506 32	154,042 63	4,129,890,638 95	1899	
201,334,675 83	4,331,071,272 15	189,858 31	4,334,261,158 46	1900	
203,114,952 23	4,537,186,224 38	126,627 39	4,537,312,851 77	1901	
210,716,113 33	4,747,902,337 71	21,596 95	4,747,923,934 66	1902	
220,094,070 03	4,967,996,407 74	21,596 95	4,968,018,004 69	1903	
227,279,145 31	5,195,275,563 05	21,596 95	5,195,297,150 "	1904	
242,443,523 36	5,437,719,076 41	21,596 95	5,437,740,673 36	1905	
253,424,407 15	5,691,143,483 56	21,596 95	5,691,165,080 51	1906	
263,233,246 43	5,954,376,730 "	21,596 95	5,954,398,326 95	1907	
262,822,603 56	6,217,199,333 50	"	6,217,199,333 56	1908	

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

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

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

d) Y compris fr. 9,832,175-02 provenant des gestions provisoires des lignes reprises en 1896 et en 1897. (Anvers à Gand, Liégeois-Limbourgeois, Gand-Eccloo-Bruges et Grand Central Belge). Voir page 106 du Compte général des Finances pour les années 1898, 1899 et 1900.

e) Y compris le versement de fr. 4,006,433 38 effectué par la société de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ces lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907.

f) Y compris les versements de 50,000 et de 453,000 francs effectués respectivement par les sociétés de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de leurs lignes pour compte de l'État.

N° IX. — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement
des lignes exploitées moyennant
Pour les années antérieures à 1897,

	1887	1888	1889	1890	1891
A. Lignes construites directement par l'Etat :					
Lignes exploitées. } Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation.	386,204,185 62	402,185,917 45	414,072,670 80	420,347,304 21	426,221,440 21
} Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 9,280,816 79	(a) 6,111,280 40	(a) 12,640,510 84	(a) 16,983,136 69	(a) 22,106,644 73
Lignes en construction	(a) 9,462,642 08	(a) 9,081,276 61	(a) 6,324,108 71	(a) 9,316,435 59	(a) 16,279,898 70
Ensemble pour lignes construites directement par l'Etat	404,947,644 49	410,378,474 46	433,037,290 15	446,646,876 49	464,607,973 64
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat :					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878 :	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10
Para- } Travaux livrés à l'exploitation	11,080,675 48	12,602,588 93	13,517,953 31	14,651,400 28	15,265,008 01
chèvement. } — d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 103,992 90	(a) 65,658 54	(a) 84,345 44	(a) 3,793 10	(a) 27,504 74
Ensemble pour lignes construites à forfait	167,791,992 54	168,675,371 67	169,809,422 85	170,662,317 48	171,299,634 85
C. Lignes rachetées :					
Mons à Manago (capital représentatif des annuités)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27
Pepinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes (rachat par annuités en 1876 et comptant en 1877)	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Brüssel	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "
Lierre à Turahout	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
Marbais à Vinton et à Lamorteau, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59
Réseau des Flandres	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités)	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "
Luxembourg	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "
Ligeois-Limbourgeois	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50
Gand-Ecclou	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "
Grand Central Belge	(1) 216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27
Plateaux de Herbe	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25
Sichem à Montfau	"	353,371 28	353,371 28	353,371 28	353,371 28
Lige à Visé	"	"	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20
Hesbaya-Condroz	"	"	"	24,738,160 "	24,738,160 "
Saint-Trond-Hasselt	"	"	"	4,180,600 "	4,180,600 "
Flandre Occidentale	"	"	"	"	"
Termonde à Saint-Nicolas	"	"	"	"	"
Para- } Travaux prévus lors du rachat	13,101,927 16	13,101,927 16	(4) 13,152,112 27	(6) 13,193,655 38	13,193,655 38
chèvement. } Autres travaux livrés à l'exploitation	(2) 57,765,833 19	62,015,558 56	66,346,692 22	(7) 74,486,162 58	79,609,984 44
} Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 621,073 03	(a) 788,937 82	(a) 878,871 08	(a) 992,269 39	(a) 2,192,325 76
Ensemble pour lignes rachetées	791,004,371 47	795,775,832 89	810,271,373 12	817,484,554 90	833,808,413 13
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :					
Para- } Travaux livrés à l'exploitation	(3) 9,434,617 41	9,761,877 97	10,178,036 19	(8) 8,129,228 05	8,316,528 20
chèvement. } — non achevés à fin d'exercice	(a) 6,903 94	(a) 81,395 07	(a) 61,887 14	(a) 52,709 95	(a) 13,640 62
Ensemble pour lignes louées par l'Etat	9,441,521 35	9,843,273 04	10,240,923 33	8,181,938 "	8,330,168 82
E. Dépendances des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, câbles, éclairage électrique et au gaz, etc.					
	40,399,584 92	42,710,961 08	45,439,144 71	46,907,108 74	49,615,724 60
F. Dépenses générales pour études de projets de construction.					
	11,729,052 22	12,309,330 38	12,845,287 95	13,311,906 93	13,614,834 79
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.).					
1° Commandé par l'Etat	260,793,192 30	277,032,190 19	291,374,081 54	318,336,501 12	357,215,341 83
2° Ropris aux compagnies	69,384,932 22	81,781,932 22	(5) 90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63
Ensemble pour le matériel roulant, etc.	350,178,124 52	358,814,122 41	381,547,346 17	408,509,765 75	447,388,606 46
Total du capital de premier établissement.	1,775,992,921 51	1,815,168,915 83	1,862,990,691 28	1,911,704,501 29	2,008,685,376 29
Pour faire ressortir le capital engagé dans le domaine exploité, il faut déduire :					
1° Pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir l'Annuaire ci-dessus)	19,475,028 80	18,127,648 44	19,989,723 01	27,348,344 72	40,020,004 55
2° Pour allocation d'immeubles, subsides, etc. Amortissements in direct	8,108,255 52	8,186,270 54	8,186,908 67	(9) 6,844,980 08	6,940,893 56
Reste capital utile	1,747,910,637 19	1,788,855,096 85	1,834,813,969 60	1,907,511,236 49	1,961,104,488 18

Si l'on fait abstraction du prix de rachat du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas (fr. 1,521,740.31), il reste pour le capital utile

(1) Y compris une somme de fr. 2,716,780-19 payée pour la section d'Aix à la frontière, en exécution de la convention du 15 avril 1897 avec le gouvernement prussien (art. 3, § 2, de la loi de rachat).

(2) Y compris fr. 1,037,331-39 pour les Plateaux de Herbe et fr. 3,817,903-62 pour Anvers à la frontière néerlandaise, rachetés en 1897.

(3) Déduction faite des transferts dont question au chapitre 2.

(4) 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.

(5) Y compris une somme de fr. 2,099-41, remboursée au Grand Central Belge pour acquisition de matériel en extension pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.

*du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement
parts des recettes ou loyer.*
voir l'annexe IX du compte-rendu de 1905.

1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	Différences entre 1907-1908
435,221,913 99	446,006,019 94	452,929,784 31	486,733,158 56	502,769,438 23	547,265,302 79	574,977,186 42	27,711,823 63
(a) 25,771,368 04	(a) 28,963,929 51	(a) 38,401,999 74	(a) 26,651,918 33	(a) 38,987,165 52	(a) 18,860,609 86	(a) 22,215,490 16	(a) 3,354,880 30
(a) 18,400,168 63	(a) 20,918,705 84	(a) 30,302,072 40	(a) 37,965,072 2	(a) 47,225,015 75	(a) 51,830,800 54	(a) 50,830,482 09	(a) -1,000,318 45
479,333,480 68	495,888,675 39	521,633,766 35	551,350,148 89	578,981,619 50	617,956,773 19	648,023,158 67	30,066,385 48
156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	"
15,641,379 16	16,273,445 73	17,030,018 87	17,804,465 16	18,162,432 57	19,075,336 19	19,549,979 31	474,443 12
(a) 98,680 62	"	(a) 29,600 86	(a) 60,085 95	(a) 67,394 "	(a) 07,079 29	(a) 169,527 29	(a) 102,448 "
171,747,183 88	172,290,569 83	173,075,753 83	173,931,675 21	174,236,950 67	175,140,799 58	175,726,631 70	576,891 12
10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	"
6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	"
52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	"
2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	"
4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	"
6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	"
17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	"
194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	"
127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	"
14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	"
34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	"
7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	(1) 7,719,600 "	7,719,600 "	"
216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	"
23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	"
353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	"
10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	"
24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	"
4,180,600 "	4,180,600 "	(10) 4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08	"
"	"	"	"	"	52,257,569 "	52,257,569 "	"
"	"	"	"	"	"	3,520,740 31	3,520,740 31
13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	"
87,012,003 50	93,567,791 40	100,891,943 68	111,484,023 84	117,322,651 46	126,140,936 80	135,262,418 51	9,121,481 65
(a) 2,457,084 34	(a) 2,075,159 87	(a) 3,185,387 73	(a) 2,482,926 26	(a) 2,546,783 73	(a) 3,572,978 09	(a) 5,086,388 36	(a) 1,513,410 33
891,475,210 77	897,649,074 20	876,162,020 42	886,051,639 11	891,456,124 20	934,041,172 90	968,199,811 19	44,135,638 29
8,449,208 68	8,724,595 42	9,073,281 11	9,444,483 67	9,605,347 86	9,893,354 78	10,017,573 65	154,218 02
(a) 8,547,576 47	8,724,595 42	9,073,281 11	9,444,483 67	9,605,347 86	9,893,354 78	10,017,573 65	154,218 92
52,614,985 20	57,201,186 43	54,798,877 03	57,566,643 97	61,463,017 81	61,987,074 43	69,922,464 56	4,935,390 18
14,044,308 35	14,725,966 69	15,365,878 49	15,796,113 30	16,216,683 75	17,143,275 39	17,672,818 73	529,543 34
395,260,630 37	432,500,684 07	464,249,902 76	491,005,314 38	508,039,922 35	547,435,588 61	599,983,839 22	52,548,250 71
90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	93,719,095 03	93,719,095 63	"
485,443,995 "	522,763,949 10	554,423,237 39	581,178,579 01	598,213,186 98	641,151,684 14	698,702,934 85	52,548,250 71
2,072,646,940 35	2,155,233,997 56	2,204,542,834 72	2,275,319,283 16	2,330,672,930 77	2,480,326,074 36	2,563,202,302 35	102,906,317 99
46,815,969 24	51,957,795 82	71,918,970 73	67,160,002 54	78,838,359 00	74,331,467 72	78,301,887 00	3,970,420 18
7,052,565 90	7,237,912 65	7,441,923 93	7,668,907 69	7,977,468 12	10,330,573 20	10,857,833 30	527,260 10
2,018,776,405 21	2,076,038,289 59	2,125,171,940 05	2,200,400,372 93	2,243,867,103 55	2,395,661,033 44	2,491,132,671 15	98,468,637 71
du réseau exploité par l'État						2,490,611,924 84	94,947,891 40

(6) Y compris une somme de fr. 41,553-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la compagnie pendant sa gestion pour compte de l'État, en 1898.
(7) Y compris fr. 2,313,566-52 pour la ligne de Hesbaye-Condruz, rachetée en 1900.
(8) Déduction faite de fr. 2,313,566-52.
(9) Déduction faite de la somme de fr. 1,361,892-99, valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, comprises dans les amortissements indirects depuis 1857 et réintroduites dans le capital utile en 1900, ensuite du rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.
(10) Règlement définitif du prix de rachat de la ligne Saint-Trond-Hasselt.
(11) Déduction faite d'une somme de 15,000 francs, pour non exécution par la compagnie intéressée, des clauses prévues au littéra B de l'article 9 de la convention de rachat du 22 avril 1897.

N° X. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1904-1908) et de la dernière année (1905) de la période précédente.

		1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.		
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, au 31 décembre.	doubling voie.	(1) 1,729,268	(1) 1,776,189	(1) 1,801,176	(1) 1,852,161	(1) 1,909,283	2,010,448		
	simple voie.	2,324,253	2,259,882	2,245,736	2,258,760	2,101,891	2,285,979		
	Ensemble.	(1) 4,053,518	(1) 4,036,041	(1) 4,046,912	(1) 4,070,921	(1) 4,101,174	4,296,427		
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes appartenant à l'État	doubling voie.	1,562,656	1,609,530	1,634,547	1,664,389	1,741,711	1,845,440		
	simple voie.	2,207,906	2,145,533	2,129,589	2,122,415	2,075,301	2,198,010		
	Ensemble.	3,770,542	3,755,063	3,765,936	3,787,002	3,817,012	4,041,450		
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.		(1) 4,052,045	(1) 4,056,041	(1) 4,016,487	(1) 4,064,458	(1) 4,092,437	4,285,478		
Mètres courants de rails	en acier	voies principales . . .	de 57 kilog. par mètre . . .	»	»	»	»	8,197	60,142
			de 52 — — . . .	2,868,915	2,925,665	2,926,778	2,928,947	2,927,861	2,944,254
			de 40.6 — — . . .	1,781,172	2,255,008	2,805,111	5,416,706	4,025,474	4,786,620
			de 38 kilog. — . . .	6,254,254	5,836,550	5,546,295	4,890,958	4,424,552	4,278,372
			de 35 kilog. et moins par mèt.	182,150	168,057	167,492	128,425	126,408	102,682
	voies de garage, de chargement et de déchargement	de 57 kilog. par mètre . . .	»	»	»	»	»	»	
		de 52 — — . . .	51,745	55,822	40,454	42,904	41,871	61,982	
		de 40.6 — — . . .	20,636	41,958	68,084	156,852	171,007	168,098	
		de 38 kilog. — . . .	3,214,847	3,498,059	3,398,363	4,081,677	4,596,404	4,660,479	
		de 35 kilog. et moins par mèt.	406,573	405,165	408,898	249,501	241,052	355,894	
	en général.	de 57 kilog. par mètre . . .	»	»	»	»	»	»	
		de 52 — — . . .	2,900,628	2,959,487	2,967,252	2,971,851	2,969,752	3,006,216	
		de 40.6 — — . . .	1,801,808	2,294,966	2,871,195	5,575,558	4,194,481	4,954,718	
		de 38 kilog. — . . .	9,469,101	9,554,569	8,944,656	8,972,615	8,820,756	8,958,851	
		de 35 kilog. et moins par mèt.	588,703	571,202	576,590	377,726	367,460	458,576	
en fer	voies principales de 38 kilog par mètre. . . .	218,592	155,181	158,556	127,244	95,107	87,245		
	voies de garage, de chargement et de déchargement . . .	1,899,785	1,865,292	1,851,876	1,780,512	1,715,675	1,626,555		
	en général.	2,118,377	2,020,473	1,970,252	1,907,756	1,810,782	1,715,780		

Consommation annuelle de rails d'acier	{	quantités totales (tonnes)	12,000	56,000	50,000	55,000	51,000	59,500	
		sommes totales dépensées	1,558,545	4,758,560	3,825,000	4,125,000	6,987,000	6,500,250	
		prix moyen par tonne	129.88	151.65	127.50	125.00	157.00	159.50	
Nombre de billes en bois existant dans les voies	{	chêne	voies principales	(1) 6,595,438	(1) 6,475,029	(1) 6,489,124	(1) 6,549,877	(1) 6,650,950	6,996,265
			voies accessoires	2,469,950	2,577,851	2,691,951	2,888,990	5,041,038	5,144,052
			Ensemble	(1) 8,865,368	(1) 9,050,860	(1) 9,181,075	(1) 9,438,867	(1) 9,671,988	10,140,515
		sapin	voies principales	29,728	25,924	24,918	9,458	16,557	42,020
			voies accessoires	217,645	204,474	194,015	182,322	179,755	184,022
			Ensemble	247,575	252,598	218,931	191,980	196,270	226,042
	hêtre	voies principales	50,005	57,284	70,765	105,855	155,532	151,827	
		voies accessoires	1,859	1,859	1,906	2,555	2,682	2,270	
		Ensemble	51,862	59,145	72,671	108,188	158,234	154,097	
	Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0 ^m .28 sur 0 ^m .14 acquises dans l'année		6.54	6.59	6.40	6.27	6.55	6.58	
	Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques	{	voies principales (mètres courants)	57,982	46,810	29,906	28,952	27,709	15,599
			voies accessoires (—)	125,468	128,226	124,500	124,242	127,020	122,936
Ensemble (—)			185,450	175,045	154,406	155,174	154,729	156,535	
Longueur des lignes armées	{	du block-system (—)	1,202,604	1,222,045	1,214,585	1,425,548	1,492,950	1,555,176	
		de grosses sonneries (—)	695,595	695,595	679,556	615,557	612,557	605,079	
		munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	5,569	5,350	5,208	5,271	5,254	5,422	
Nombre de passages à niveau	{	— — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	818	855	848	850	841	926	
		ouverts et non surveillés	2,010	2,006	2,005	2,002	2,024	2,145	
		Ensemble	6,227	6,180	6,149	6,125	6,099	6,495	
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau		2,824,167	2,819,439	2,814,550	2,862,459	5,051,077	5,175,069		
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année		52	58	45	55	52	59		
Nombre de raccordements et gares privées		1,245	1,245	1,280	1,504	1,555	1,568		
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État		95	96	90	102	103	114		
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales		85	86	87	89	91	92		
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux		15,201,145	15,896,708	17,519,105	21,511,159.54	24,895,199	24,809,081		

(1) Chiffres rectifiés.

N° XI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1904 à 1908) et de la dernière année (1903) de la période précédente.*

	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.
Nombre de locomotives.	5,088	5,186	5,509	5,427	5,658	5,915
— de voitures automotrices.	28	24	24	25	25	50
— de tenders (indépendants de la locomotive).	2,105	2,170	2,551	2,570	2,518	2,814
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	6,558	6,570	6,845	6,855	7,079	7,464
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.)	1,981	2,047	2,084	2,092	2,196	2,268
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	12	12	16	16	16	16
— de voitures remorquées	20	20	20	20	20	20
— de wagons à marchandises	66,409	68,590	70,729	71,716	74,565	78,664
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,450	1,501	1,401	1,619	1,652	1,656
— de bâches.	24,578	22,956	24,686	25,615	28,297	27,472
Parcours kilométrique des locomotives de l'État						
{ productifs de recettes. { trains de voyageurs	58,600,153 ⁽¹⁾	59,917,839 ⁽¹⁾	41,509,258 ⁽¹⁾	42,745,951 ⁽¹⁾	45,850,661 ⁽¹⁾	46,074,569 ⁽¹⁾
{ trains de marchandises.	55,804,587	55,122,165	56,564,826	58,461,442	59,600,842	59,165,561
{ pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	20,048,175	21,840,522	25,267,058	24,925,405	26,561,976	27,085,170
Consommation de charbon des locomotives						
{ quantités (tonnes)	1,599,216	1,452,159	1,582,875	1,714,400	1,841,084	1,819,070
{ prix moyen par tonne.	12.14	12.16	11.91	14.05	16.99	16.89
{ dépenses	16,985,606	17,658,805	18,849,815	24,061,119	31,288,526	30,719,510
Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général.						
{ quantités (kilogr.)	14.99	14.99	15.62	16.15	16.75	16.20
{ dépenses	0.182	0.182	0.186	0.227	0.284	0.274

Nombre annuel de trains	{	de voyageurs	989,659	1,008,814	1,037,606	1,002,317	1,078,092	1,126,938	
		de marchandises	663,290	679,311	694,886	721,553	740,402	725,082	
		de service	26,075	32,606	33,078	35,765	31,588	28,524	
Parcours des trains, productifs de recettes	{	voyageurs	36,512,176 ⁽¹⁾	57,286,049 ⁽¹⁾	58,474,353 ⁽¹⁾	59,716,016 ⁽¹⁾	40,228,074 ⁽¹⁾	42,063,868 ⁽¹⁾	
		marchandises	27,339,098	27,809,258	29,506,374	31,203,013	31,716,864	31,328,619	
Parcours des trains de service			429,060	548,543	671,430	632,828	718,449	654,564	
Éclairage	{	électrique	nombre d'installations	48	50	51	56	59	62
			— de lampes à arc	1,995	2,278	2,428	2,782	3,156	3,441
			— de lampes à incandescence	5,397	6,442	6,892	7,603	8,118	10,564
		— total de lampes	7,392	8,720	9,290	10,385	12,254	13,805	
		puissance totale des lampes en kilowatts	1,175	1,346	1,485	1,647	1,987	2,425	
		gaz	nombre de becs	26,426	26,909	27,065	27,232	26,447	26,566
	consommation totale, en mètres cubes		4,780,258	5,001,259	4,781,421	4,702,049	4,788,198	4,786,250	
	dépense totale		574,582	613,223	579,576	575,656	579,197	589,275	
	pétrole	quantités consommées, en litres	6,687,173	7,006,126	7,049,953	7,930,265	8,340,567	8,881,611	
		dépense totale	662,050	556,987	480,100	625,501	750,654	949,444	
	huile de colza épurée	quantités consommées, en kilog.	684,232	667,209	691,517	769,307	803,857	813,109	
		dépense totale	368,558	323,817	337,066	413,810	588,438	709,438	
Graissage (huiles, suif et graisses)	{	consommation totale, en kilog.	4,160,966	4,325,455	5,251,220	6,156,932	6,958,532	7,294,914	
		dépense totale	913,049	904,506	1,066,918	1,358,493	1,845,487	1,888,785	
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel			27,093,531	28,914,230	29,343,393	29,888,209	34,823,802	37,859,731	

(1) Non compris 3,191 kilomètres en 1908, 9,872 en 1907, 10,120 en 1906, 10,108 en 1905, 1,092 en 1904 et 9,256 en 1903, se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal ; 495,123 kilomètres en 1908, 493,890 en 1907, 480,559 en 1906, 436,545 en 1905, 451,827 en 1904 et 452,381 en 1903, se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

N° XII. — *Exploitation et recettes*
Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale

	UNITÉ.	1903.		1904.		
		MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur . . .	Voyages.	118,548,881	53,548,589 94	121,507,058	57.127,251 13
	— mixtes . . .	»	8.075.778	7,535.809 71	8,964,815	7,915,512 91
	— internationaux . . .	»	4,538,858	8,884,054 69	4,568,786	9.051,475 35
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu.		»	1,245,175	195,591 99	1,568,062	205,271 05
	Ensemble . . .	»	132,604,692	72,181,916 33	136,409,599	74,279,290 46
Bagages.	service intérieur . . .	Quintaux	263,854	844,442 50	274,222	861,925 19
	— mixtes . . .	»	25,751	60,524 09	24,552	68,501 15
	— internationaux . . .	»	157,525	1,087,872 09	138,640	1,095,075 27
	Ensemble . . .	»	447,110	1,998,838 54	457,194	2,025,499 61
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	5,967,644	10.608,451 71	4,144,822	10,982,824 50
	— mixtes . . .	»	520,954	944,777 52	540,260	990,858 40
	— internationaux . . .	»	905,604	5,470,597 92	915,786	5,619,091 51
	Ensemble . . .	»	5,201,292	16.023,826 95	5,400,877	15,562,674 01
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	25,453,752	72,224,504 49	25,750,452	74,567,494 29
	— mixtes . . .	»	5.208.148	11,840,255 94	5,442,586	12,419,011 79
	— internationaux . . .	»	13,946,817	45,127,620 92	14,429,051	47,058,455 59
	Ensemble . . .	»	44,588,717	129,192,181 35	45,621,869	134,044,961 47
Finances.	service intérieur . . .	Groups.	(1)	512,665 »	(1)	522,806 80
	— mixtes . . .	»	(1)	17,137 94	(1)	17,975 65
	— internationaux . . .	»	(1)	54,158 86	(1)	56,476 10
	Ensemble . . .	»	(1)	383,959 80	(1)	397,258 55
Équipages.	service intérieur . . .	Voitures	5,405	75,917 61	5,267	76,515 74
	— mixtes . . .	»	117	5,002 56	109	5,245 75
	— internationaux . . .	»	296	19,201 78	296	20.025 55
	Ensemble . . .	»	3,908	96,211 95	3,672	99.582 82
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	62,210	1,745,456 08	65,760	1.799.098 80
	— mixtes . . .	»	10,085	80,406 58	10,152	84,556 88
	— internationaux . . .	»	12,457	563,744 46	11,945	587,864 88
	Ensemble . . .	»	84,732	2,387,587 12	87,835	2,472,200 56
Autres produits.	Tickets d'entrée dans les stations.	—	»	241,664 20	»	219,354 90
	Produits extraordinaires.	—	»	5,575,725 76	»	5.185.945 »
	Produits divers . . .	—	»	512,594 47	»	468,414 74
	Ensemble . . .	—	»	3,929,984 43	»	3,901,714,64
Recettes totales . . .	Francs.	»	225,194,506 47	»	232,783,182 12	
Recette brute kilométrique	»	»	55,575 52	»	57,670 12	
Dépense d'exploitation kilométrique	»	»	53,415 91	»	54,620 51	
Recette nette kilométrique	»	»	22,161 61	»	25.055 81	
Recette moyenne par voyageur embarqué . . .	»	»	0 544	»	0 544	
Parcours moyen d'un voyageur	Kilom.	»	22 47	»	22 57	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.	Francs.	»	2 90	»	2 94	
Parcours moyen d'une tonne de grosses marchandises	Kilom.	»	—	»	—	
Stations, haltes, points d'arrêt, etc. au 31 déc.	Nombre.	»	1,295	»	1,505	

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

d'après les droits constatés.
(1904-1908) et de la dernière année (1903) de la période précédente.

1905.		1906.		1907.		1908	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
128,768.197	81,215,161 29	151,067,841	57,014,456 40	159,658,073	59,798,017 85	158,995,100	61,944,754 35
9,915,955	8,889,827 21	15,518,575	15,554,481 96	14,069,020	14,477,250 69	15,666,250	14,177,911 37
5,518,557	10,553,611 99	5,502,507	10,584,082 09	5,682,359	11,215,861 75	5,805,379	11,211,088 79
1,471,153	216,978 05	1,619,218	258,931 22	1,704,299	358,002 16	1,852,665	266,736 06
145,471,624	80,875,581 52	152,237,941	81,421,974 67	161,184,533	85,750,012 43	160,319,594	87,600,490 55
281,663	910,605 99	279,449	905,588 76	510,854	951,229 06	557,076	1,015,187 50
26,992	74,822 08	26,719	75,256 55	27,007	75,881 02	20,028	58,454 37
176,145	1,210,768 55	184,921	1,252,258 81	105,755	1,519,683 76	201,199	1,561,224 86
484,800	2,196,196 62	491,089	2,231,084 12	532,194	2,346,794 74	559,803	2,432,866 73
4,216,829	11,461,890 25	4,418,599	12,121,958 91	4,515,841	12,516,746 97	4,850,858	12,674,279 15
554,456	1,020,651 16	558,225	1,097,515 19	551,718	1,104,857 51	254,808	911,020 47
975,258	5,956,655 65	1,045,559	4,297,819 20	1,029,515	4,582,744 91	1,116,516	4,304,656 88
5,526,543	16,438,597 04	5,802,181	17,517,073 33	5,897,072	17,834,329 19	6,202,182	17,790,836 50
26,545,612	78,051,671 20	28,802,690	82,528,404 85	29,222,688	84,058,059 57	29,166,120	86,288,859 55
5,758,597	12,785,611 65	6,185,565	15,751,909 60	6,109,907	15,816,176 24	5,515,640	11,428,482 80
16,161,546	51,447,749 45	17,506,658	55,885,845 71	17,680,455	56,988,118 97	16,499,658	54,672,209 16
48,448,555	142,266,032 26	52,294,722	152,164,158 16	53,013,048	154,893,237 78	50,981,418	152,389,531 31
(¹)	557,816 40	(¹)	557,270 05	(¹)	565,805 79	(¹)	575,549 15
(¹)	18,503 58	(¹)	19,904 93	(¹)	20,041 58	(¹)	16,541 05
(¹)	61,745 81	(¹)	67,067 69	(¹)	68,592 06	(¹)	65,615 57
(¹)	418,063 59	(¹)	444,242 65	(¹)	452,330 13	(¹)	455,704 65
2,965	79,864 21	5,640	81,465 29	6,287	86,029 71	5,112	88,511 90
90	5,558 96	106	5,591 87	126	5,616 49	102	2,985 01
568	21,890 99	621	25,778 54	575	24,248 41	114	25,262 99
3,427	105,094 16	4,367	111,833 70	6,786	113,894 61	5,328	114,559 90
68,958	1,885,605 64	72,555	1,992,168 72	72,543	2,029,114 59	82,044	2,092,942 56
9,582	86,812 86	10,527	93,588 52	10,774	94,028 71	9,054	77,610 25
10,586	642,696 91	10,582	698,115 65	16,525	711,908 49	17,766	682,977 62
88,906	2,613,203 44	93,244	2,783,670 87	99,642	2,835,051 79	108,864	2,843,530 43
"	262,929 50	"	271,002 60	"	284,126 60	"	291,991 60
"	2,593,035 57	"	1,888,510 01	"	509,656 44	"	4,432,992 28
"	567,571 55	"	716,420 24	"	780,796 17	"	609,250 74
"	3,223,334 20	"	2,876,332 85	"	1,414,579 21	"	5,334,124 62
"	248,136,102 83	"	259,550,370 35	"	265,640,229 88	"	268,961,644 69
61,521 06		65,865 57		61,914 79		62,790 48	
38,388 78		40,748 57		41,800 17		42,609 27	
22,952 88		25,115 20		20,024 02		20,121 21	
0 555		0 554		0 551		0 516	
22 64		22 65		25 51		25 75	
2 94		2 91		2 92		2 99	
—		—		80.7		79.4	
1,514		1,326		1,355		1,592	

expéditions de finances proprement dites, celles d'œuvres d'art, d'objets précieux, etc. (taxes au poids et à la valeur cumulés), ainsi que les

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

DATES des reprises	1908.			1907.		
	DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.			
A Lignes construites directement par l'État . . .	—	779,002	(*) 246,166	1,025,168	971,870	
B. — — — à forfait pour son compte	—	81,303	632,864	714,167	714,801	
Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,441	"	24,441	24,441	
Luxembourg.	1 janv. 1873	277,624	30,916	308,540	308,545	
Bassins-Houillers. . . .	1 janv. 1871	237,608	367,662	605,270	605,252	
Pepinster à Spa	16 sept. 1872	11,987	"	11,987	11,987	
Dendre-et-Waes(*)	1 mai 1876	100,097	1,626	101,723	101,723	
Lignes des Flandres . . .	1 janv. 1878	27,693	197,095	224,788	229,958	
Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	"	9,241	9,241	9,241	
Anvers à la frontière néer- landaise.	1 juillet 1880	26,910	"	26,910	26,910	
Marbehan à Virton	15 mars 1881	"	32,012	32,012	32,012	
C Lignes rachetées	Lierre à Turnhout	1 mars 1882	20,442	18,195	38,637	38,637
Anvers à Gand(*)	1 janv. 1896	13,568	36,207	49,775	49,775	
Gand à Eecloo(*)	1 janv. 1897	"	13,865	13,865	14,433	
Grand Central Belge (*) . .	1 janv. 1897	224,852	204,962	429,814	428,721	
Liégeois-Limbourgeois (*)	1 janv. 1896	"	102,441	102,441	102,441	
Sichem à Montaigu	1 juillet 1898	"	3,594	3,594	3,594	
Plateaux de Herve (*) . . .	7 sept. 1897	"	32,729	32,729	32,729	
Hesbaya-Condroz (*)	1 janv. 1900	"	74,228	74,228	74,228	
Liège-Longdoz à la fron- tière hollandaise.	1 janv. 1899	17,913	"	17,913	17,913	
Saint-Trond à Hasselt(*) . .	1 juillet 1900	"	17,801	17,801	17,801	
Flandre Occidentale. (10)	1 janv. 1906	"	176,386	176,386	"	
		983,435	1,318,960	2,302,095	2,130,311	
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . . .	"	1,843,440	2,198,010	4,041,450	3,817,012	
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts des recettes ou loyer.	Tournai à Jurbise	14 juillet 1847	44,099	"	44,099	44,099
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	44,878	"	44,878	44,878
	Braine-le-Comte à Gand.	29 janv. 1867	53,404	"	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(11)	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 (12) . .	"	6,493	4,218	10,711	12,146	
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État(13)	"	"	"	"	27,750(14)	
Longueur totale exploitée par l'État	"	2,010,448	2,285,979	4,296,427	4,101,174(14)	

(1) Y compris : A. — 2k.382, raccordement de Mons-Midi à Ciply, exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la compagnie propriétaire; B. — La ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k.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 et par l'État jusqu'au 1er juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.

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

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

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

(12) Savoir: voies communes dans les stations de Chimay, Erquelines, Flémalle-Haute, Hazebrouck, Liège (Longdoz), Lobbes, Puere, Saint-Gilles (Waes, Selzette, Willebroeck et Yvoir.

(13) Sections de Deyne à Thiel et d'Ypres à Comines. (Voir p. 17 du Compte rendu de 1893.)

(14) Chiffres rectifiés.

N° XIV. — Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1908 et 1907.

A. Rails et billes.

		1908.			1907.	
		Voies principales.	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 57 kilog.	60,142	»	60,142	6,197
		» de 52 »	2,944,254	61,982	3,006,216	2,969,752
		» de 40.6 »	4,786,620	168,098	4,954,718	4,194,481
		» de 38 »	4,278,572	4,660,479	8,938,831	8,820,756
		Hilff de 29 kilog.	156	164,262	164,418	175,845
		divers de 7, 18, 23, 30, 33, 34 et 35 kilog.	102,526	191,652	294,158	195,617
	Ensemble.	12,172,050	5,246,453	17,418,503	16,558,626	
	Rails en fer	87,245	1,020,535	1,715,780	1,810,780	
	Total	12,259,295	6,872,988	19,132,283	18,169,406	
Nombre de billes	}	en chêne	6,996,265	5,144,052	10,140,515	(1) 9,671,988
		en sapin	42,020	184,022	226,042	196,270
		en hêtre	151,827	2,270	154,097	158,254
		Total.	7,190,110	3,350,344	10,520,454	(1) 10,006,492

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1908.			1907.	
	Voies principales (2)	Voies accessoires (2)	Ensemble.		
Longrines Hilff	»	52,752	52,752	55,007	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	141	141	141	
Traverses De Soignies	»	1,059	1,059	1,059	
-- Wautherin	5,995	42,791	48,784	54,508	40k.17 par traverse.
-- A en acier, mod. Post.	6,626	3,575	10,199	20,022	Type néerl. 76 k. par traverse.
-- B — Braet.	740	9,559	10,079	15,807	Type néerl. 76 k. par traverse.
-- C — Bernard.	»	761	761	799	Type néerl. 106 k. par traverse.
Types divers : G.C.B; L L; etc. .	40	12,570	12,610	9,586	
ENSEMBLE.	15,599	122,986	138,585	154,729	

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Mètres courants de voie simple.

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

		Longueur.	En p. c.	
Pentes et rampes . . .	}	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,983,582	47.51
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	1,112,555	17.64
		10 — 15 — — . . .	578,529	9.17
		15 — 20 — — . . .	519,109	5.08
		20 — 30 — — . . .	49,987	0.79
		au-dessus de 30 millimètres par mètre.	81,196	1.29
Paliers		1,181,917	18.74	
		(*)6,306,875	100. »	
Alignements droits		4,150,002	65.63	
Courbes à rayon . . .	}	de 200 mètres et moins	38,020	0.60
		200 à 500 mètres.	85,781	1.36
		300 à 500 —	460,569	7.50
		500 à 700 —	230,797	3.98
		700 mètres	1,532,706	21.15
		(*)6,306,875	100 »	

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

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		nombre de stations, de bifurcations, et de traversées vicinales pourvus de		NOMBRE de signaux d'aiguilles	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopédales.
	du block system.	de grosses sonneries.	signaux enclenchés.	signaux non enclenchés.			
	Bruxelles-Nord	200,197	98,089	50				85	15	11	28
Liège	158,780	135,620	82	60	42	13	24
Gand	227,452	46,705	78	55	2	6	16
Tournai	140,815	85,719	64	56	8	12	29
Mons	94,901	52,699	114	19	57	15	14
Bruxelles-Midi	199,308	69,015	64	51	19	6	20
Charleroy	64,741	17,549	97	52	11	10	17
Namur	148,000	18,000	68	54	19	11	21
Arlon	126,829	69,268	60	14	16	11	14
Anvers	152,765	"	71	41	"	5	10
Hasselt	55,357	13,517	27	46	1	4	5
Bruges	5,015	"	38	45	12	6	4
	1,535,176	603,079	793	554	182	110	200

(¹) Mètres courants de voie simple, non compris les 3,747,090 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XVI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1908.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
1	Anvers à Esscheu. . . .	Anvers Dam et Eeckeren.	N° 15, chemin privé. .	—
2	Vieux-Dieu à Termonde. .	Halte de Reeth	N° 18, chemin de Reeth à Aertsclaer.	2,570 06
5	Lokeren à Eecloo.	Station de Moerbeke .	N° 24	567 45
4	Anvers W. à Gand W. . . .	Melsele et Beveren . .	Sentier n° 56, à Melsele.	—
5	Lichtervelde à Furnes . . .	Zarren et Eessen. . . .	N° 48, non gardé . . .	—
6	Id.	Oostkerke et Avecapelle.	N° 101, —	—
7	Id.	Id.	N° 109, —	—
8	Furnes et frontière	Adinkerke et Furnes .	N° 45, —	—
9	Id.	Id. et frontière.	N° 59, —	—
10	Id.	Id.	N° 40, —	—
11	Id.	Id.	N° 41, —	—
12	Id.	Id.	N° 42, —	—
15	Tamines à Fleurus	Tamines et Moignelée .	N° 1, sentier de Tamines.	—
14	Id.	Moignelée et Lambu-art.	Sentier 29	—
15	Id.	Station de Fleurus . . .	— 79	—
16	Court-St-Étienne à Ransart .	Marbais et Tilly. . . .	N° 78, sentier	—
17	Manage à Court-St-Étienne.	Feluy Arquennes et Ni- velles Nord.	N° 11, chemin privé. .	—
18	Id.	Id.	N° 12, —	—
19	Id.	Id.	N° 10, —	1,587 »
20	Louvain à Court-St-Étienne.	Halte de Basse-Wavre .	N° 50, —	202 »
21	Manage à Court-St-Étienne.	Bousval et Court-Saint- Étienne.	N° 49, —	—
22	Bruxelles à Denderleeuw . .	Bruxelles-Nord et Lac- ken.	Quai des usines	2,419 60
25	Bruxelles-Entrepôt à Bruxelles Quartier Léopold.	Bruxelles - Entrepôt et Bruxelles Allée Verte .	Port du Rivage	1,241 »
24	Haren-Nord à Malines . . .	Weerde et Malines . . .	N° 19, chemin d'El-wyk à Malines.	2 413 70
25	Id.	Id.	N° 20, chaussée de Hof- stade.	2,328 50
			A reporter . . . fr.	12,818 34

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle REALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
			Report. . . fr.	12,818 31
26	Charleroi à Berzée	Jamboux et Ham-sur-Heure.	N° 424, chemin d'exploitation.	—
27	Bruxelles-Midi à Charleroi-Sud.	Monceau et Marchienne-au-Pont.	N° 110, chemin du Chenois.	2,400 »
28	Walcourt à Morialmé	Walcourt et Vogenée	Sentier n° 2	—
29	Froidmont à Philippeville	Froidmont et Jamagne.	N° 8, chemin vers Jamiolle	468 66
30	Id.	Jamagne et Philippeville.	N° 16, chemin de vidange	—
31	Id.	Station de Philippeville.	N° 17, chemin d'accès.	354 80
32	Ceinture de Gand.	Gand (champ des manœuvres) et Gand.	N° 15, chemin d'exploitation.	2,117 »
33	Id.	Id.	N° 14, chemin du Dykem.	1,514 »
34	Deynze à Courtrai.	Harlebeke	N° 77.	2,044 »
35	Braine-le-Comte à Melle.	Hérinnes et Enghien	N° 30, chemin d'exploitation.	—
36	Gand à Ostende	Oostcamp et Bruges	N° 65, chemin Saint-Michel.	1,477 80
37	Bruges à Blankenberghe-Heyst.	Station de Blankenberghe	N° 67, rue du Gaz	1,577 90
38	Id.	Id.	N° 68, chemin de Blankenberghe à Lisseweghe.	1,442 12
39	Id.	Id.	N° 68bis, chemin de Blankenberghe à Heyst.	570 20
40	Id.	Id.	N° 68ter, chemin de la Digue.	1,155 70
41	Eecloo à Bruges	Maldegem et Donck.	N° 88, chemin d'exploitation.	514 96
42	Hasselt à Lanaecken	Station de Hasselt	N° 61	1,521 62
43	Id.	Station de Diepenbeek.	N° 50bis	—
44	Hasselt à Aerschot	Station de Diest.	N° 85	—
45	Angleur à Marloie	Hamoir et Bomal.	Chemin privé, B. K 31-32, n° 1.	—
46	Id.	Id.	Chemin privé, B. K 32-35.	—
47	Ecaussines à Etquelinnes	Binche et Bonne-Espérance.	N° 53, chemin des Ruelles	805 »
48	Bruxelles à Namur	Etterbeek et Watermael.	N° 14, chemin de Watermael à Auderghem.	—
49	Courtrai à Renaix.	Courtrai et Sweveghem.	N° 20, chemin d'exploitation.	—
50	Mouscron à Tournai.	Templeuve et Froyennes.	N° 26, chemin d'exploitation.	—
			Total . . fr.	30,367 31

N° XVII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1908.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	QUANTITÉ ou TONNAGE.	VALEUR.
<i>1° Matériaux en bon état: (neuf et emploi).</i>			
Rails	en acier	de 57 kilog . . .	tonne 1,369 219,040
		de 52 — . . .	id. 40,516 1,460,160
		de 40.6 — . . .	id. 41,881 1,544,530
		de 38 — . . .	id. 20,242 2,226,620
	en fer	id. 2,352 211,680	
Billes en bois	pièce	636,097	3,180,483
Traverses métalliques.	tonne	4,553	139,770
Bois spéciaux	mètre cube	14,135	1,696,200
Voies système Hill.	Rails	tonne 287	22,960
	Longrines	id. 86	7,740
Croisements et traversées	en rails de 52 kil. .	pièce 4,752	794,276
	en rails de 40.6 kil.	id. 2,360	4,312,725
	ordinaires.	id. 3,200	842,281
Excentriques	en rails de 52 kil.	id. 673	589,052
	id. de 40.6 kil.	id. 920	388,446
	id. ordinaires	id. 2,818	724,906
Lattes de calage.	id.	304	8,094
Plaques tournantes.	id.	293	1,512,480
Ponts à peser	id.	52	152,049
Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, verrous d'encellement, etc.	pr rails de 57 k.	tonne 4,044	334,080
	— 52 k.	id. 3,804	741,780
	— 40.6 k.	id. 4,951	4,014,655
	ordinaires.	id. 5,190	1,189,650
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	°	°	490,676
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	°	°	4,208,421
<i>2° Matériaux mis hors d'usage</i>	°	°	1,814,859
En dépôt fin 1908	°	°	23,827,315
Vendu	restant à livrer fr.	°	221,997
	livré (pour mémoire) 773,243	°	°
A la disposition de l'administration fin 1908	°	°	23,605,318
<i>3° Approvisionnements à la disposition des sections</i>	°	°	4,263,763
		Ensemble fr.	24,869,084

N° XVIII. — Effectif du matériel

		1908.	1907.		
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales	Locomotives à voyageurs	1,076	1,007	
		» mixtes (types 28, 30, 31, 32 et 33) munies du frein Westinghouse (1).	885	714	
		» à marchandises	1,412	1,574	
		» de gare	405	404	
		Total.	3,774	3,499	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	37	37	
		» tenders type 11 (mixtes) (1).	102	102	
		Voitures à vapeur (partie « moteur »)	24	17	
		» électriques automotrices (id. id.).	6	6	
	Total.	169	162		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	16	16		
	Ensemble des moteurs (2) (3)	3,959	3,677		
Tenders indépendants (3)		2,814	2,518		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4).	Salons et de 1 ^{re} classe	69	67
			2 ^e classe	1,752	1,800
			3 ^e —	4,075	5,877
			mixtes.	307	408
			Total.	6,103	8,152
		Fourgons à bagages.	1,297	1,249	
			— chaudières	2	2
		Voitures.	cellulaires	25	25
			funéraires	9	8
			postales	77	77
		Wagons fermés pour petits colis	528	521	
		Trucks et wagons fermés pour équipages	157	157	
		Boxes et wagons pour chevaux	521	510	
		Wagons pour le transport de gaz riche	52	26	
	Total. (5)	8,647	8,525		
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères.	1 ^{re} classe	10	»
			2 ^e —	175	155
			3 ^e —	556	475
			mixtes	126	109
			fourgons	118	118
		Fourgons à bagages indépendants.	17	17	
		— — adhérents aux locomotives.	37	37	
Voitures à vapeur (partie « voiture »)		24	17		
— électriques automotrices (partie « voiture »)		6	6		
Total (6)		1,069	954		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)	16	16		
	Voitures remorquées	20	20		
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5) (6)		9,716	9,295		

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

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

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

(4) Y compris 5 voitures pour malades.

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

(6) Voir annexe n° XX pour la situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes.

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1908 .	1907.
Fourgons	4 1/2	1,666	1,552
	5	128	128
Wagons fermés	10	10,505	10,050
	15	7,197	6,155
— pour coton et laine	10	789	795
— — — — —	12	514	506
— — — — —	15	202	100
— pour coke, laine et minerais	10	1,922	1,905
— — — — —	12	1,165	1,049
— — — — —	15	741	866
— pour charbon	10	20,578	19,966
— — — — —	7	115	120
— — — — —	5	79	70
— — — — —	12	7,410	7,710
— — — — —	15	14,460	14,452
— — — — —	20	5,141	5,546
— plats à 4 roues	10	2,764	2,807
— — — — —	7	2	2
— — — — —	15	1,702	1,552
— — 6 — — — — —	15	9	9
— — 6 — — — — —	20	11	"
— — 8 — — — — —	20	1,655	1,400
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	35	50	29
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.) 6		5	5
Total pour le service commercial (1) .		<u>78,664</u>	<u>74,565</u>

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	8	8
— pour embranch ^{ts} de charbonnages. (1) 7 1/2		1,001	1,001
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2		116	115
— — le transport de plaques tourn. 10		15	16
— — — — — de roues	5	5	5
— — — — — trans ^t de combust. en paniers	10	129	150
— — — — — vérification de ponts à peser.	"	55	55
— — — — —	"	12	12
— bâches à eau	"	25	25
— de secours	"	74	68
— citernes pour pétrole.	"	41	41
— freins pour les plans inclinés	"	57	57
— dynamomètre	"	1	1
— pour expéditions d'approvisionne- ments entre les ateliers, dépôts et stations	"	159	140
Total pour les services divers (1)		<u>1,656</u>	<u>1,632</u>
ENSEMBLE DES WAGONS (1) (5)		<u>80,500</u>	<u>76,197</u>

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS.

90,052 85,492

Bâches pour couvrir les chargements (1) 27,472 28,297

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

(2) Tonnage moyen.

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

No XIX. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement.

ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1895. voir C. R. de 1896, p. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					ACQUISITIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement		A RENOUELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER.	En plus.	En moins.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL				Changem ^t de classification.	MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.				mis hors de service.	transformé.							
Locomotives.																
1885	35	»	46	»	81	»	33	»	33	+ 48	4,788	4,764	24	»		
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	4,923	4,936	»	13		
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,130	2,114	16	»		
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,157	2,142	15	»		
1897	78	»	41	»	119	»	19	»	19	+ 100	2,257	2,220	37	»		
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»	7		
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+ 46	2,617	2,661	»	44		
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+ 73	2,690	2,771	»	81		
1901	176	»	26	»	202	17	36	»	53	+ 149	2,839	2,930	»	91		
1902	133	»	65	»	198	1	69	»	70	+ 128	2,967	3,063	»	96		
1903	200	»	»	»	200	»	79	»	79	+ 121	3,088	3,263	»	175		
1904	173	»	»	»	173	»	75	»	75	+ 98	3,186	3,436	»	250		
1905	70	»	98	»	168	»	45	»	45	+ 123	3,309	3,506	»	197		
1906	111	»	29	»	140	»	22	»	22	+ 118	3,427	3,617	»	190		
1907	193	»	32	»	225	»	14	»	14	+ 211	3,638	3,810	»	172		
1908	284	»	3	»	287	»	12	»	12	+ 275	3,913	4,094	»	181		
Tenders (*).																
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	- 19	1,201	1,269	»	68		
1890	49	»	94	»	143	»	8	»	8	+ 103	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	1,932	2,018	»	66		
1899	82	»	11	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	116		
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	152		
1901	154	»	31	»	185	29	30	»	59	+ 126	2,203	2,354	»	151		
1902	208	»	50	»	258	1	61	1	63	+ 195	2,398	2,562	»	164		
1903	201	»	»	»	201	»	115	6	121	+ 80	2,478	2,763	»	285		
1904	185	»	»	»	185	»	82	3	85	+ 100	2,578	2,948	»	370		
1905	153	»	92	»	245	»	58	2	60	+ 133	2,763	3,101	»	338		
1906	63	»	38	»	101	»	25	»	25	+ 76	3,341	3,666	»	325		
1907	175	»	43	»	218	»	24	»	24	+ 194	3,535	3,841	»	306		
1908	360	»	»	»	360	»	20	»	20	+ 340	3,875	4,201	»	326		

(*) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives-tenders livrées sur fonds de renouvellement, la démolition ou la fourniture d'une locomotive-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

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

ANNÉES Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					ACQUISITIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement		A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER.	Raplus.	En moins.	
	Extensions. Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATERIEL				Changem ^t de classification.	MATERIEL									
			neuf.	transformé.	TOTAL.			mis hors de service.	transformé.	TOTAL.							
Voitures automotrices (à vapeur et électriques).																	
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	+	1	14	14	»	»	
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»	
1895	»	»	5	»	5	»	»	»	»	»	»	»	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	66	66	»	»	
1901	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	-	5	61	66	»	5	
1902	1	»	»	»	1	»	»	16	»	16	-	15	46	67	»	21	
1903	»	»	»	»	»	»	»	6	»	6	-	6	40	67	»	27	
1904	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	-	4	36	67	»	31	
1905	4	»	»	»	4	»	»	»	»	»	+	4	40	71	»	31	
1906	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	-	1	39	71	»	32	
1907	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	-	»	39	71	»	32	
1908	7	»	»	»	7	»	»	»	»	»	+	7	46	78	»	32	
Véhicules pour trains de voyageurs.																	
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	-	1	4,192	4,068	124	»	»	
1890	44	»	78	»	127	»	69	7	76	+	51	4,726	4,668	61	»	»	
1895	171	»	193	»	364	»	21	2	23	+	341	5,623	5,306	317	»	»	
1896	347	»	60	»	377	»	76	»	76	+	301	5,924	5,623	301	»	»	
1897	400	»	2	14	416	»	65	»	65	+	51	5,975	5,723	252	»	»	
1898	783	»	»	»	783	»	91	»	91	+	692	6,667	6,506	161	»	»	
1899	219	»	5	1	225	»	65	»	65	+	160	6,827	6,725	102	»	»	
1900	258	»	»	»	258	»	54	»	54	+	204	7,031	6,983	48	»	»	
1901	649	»	2	25	676	»	93	99	192	+	484	7,515	7,632	»	117	»	
1902	845	»	1	»	846	»	112	23	135	+	744	8,226	8,477	»	251	»	
1903	387	»	»	»	387	»	136	22	158	+	229	8,455	8,864	»	409	»	
1904	225	»	»	»	225	»	144	7	151	+	107	8,562	9,089	»	527	»	
1905	401	»	»	1	402	»	86	9	95	+	307	8,869	9,490	»	621	»	
1906	53	»	»	29	82	»	59	4	63	+	19	8,888	9,543	»	655	»	
1907	365	»	1	»	366	»	29	6	35	+	331	9,219	9,908	»	689	»	
1908	493	»	12	»	505	»	54	1	55	+	430	(1)9,669	10,401	»	732	»	
Véhicules pour trains de marchandises.																	
1885	4	»	104	6	114	»	593	»	593	-	482	41,414	42,814	»	1,400	»	
1890	764	»	100	24	888	»	411	9	420	+	468	43,593	44,586	»	1,063	»	
1895	583	»	4,456	3	1,742	»	498	»	498	+	1,244	46,390	45,517	873	»	»	
1896	1,201	»	733	»	1,935	»	766	»	766	+	1,168	47,358	46,718	840	»	»	
1897	2,148	»	4,197	55	3,400	»	628	65	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	»	»	
1898	8,914	»	740	»	9,654	»	621	»	621	+	7,033	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	13	4,264	»	587	»	587	+	1,674	64,222	63,479	743	»	»	
1901	1,180	»	»	103	1,283	»	633	24	657	+	626	64,848	64,659	189	»	»	
1902	1,447	»	3	26	1,476	»	996	»	996	+	480	65,328	66,106	»	778	»	
1903	3,237	»	»	32	3,269	»	738	»	738	+	2,531	67,859	69,343	»	1,484	»	
1904	2,731	»	»	10	2,741	»	700	»	700	+	2,041	69,900	72,074	»	2,174	»	
1905	2,724	»	»	17	2,741	»	421	»	421	+	1,320	72,220	74,798	»	2,578	»	
1906	997	»	494	142	1,633	»	493	25	518	+	1,115	73,335	75,795	»	2,460	»	
1907	2,897	»	130	7	3,034	»	472	»	472	+	2,862	76,197	78,692	»	2,495	»	
1908	4,258	»	»	2	4,261	»	458	»	458	+	1,103	80,300	82,954	»	2,654	»	

(1) Non compris 37 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 46 « parties voitures » de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

N° XX. — Situation du matériel à voyageurs

ANNÉES.	ENTRÉES : PLACES OFFERTES.					SORTIES : PLACES OFFERTES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER ÉTABLISSEMENT — CHANGEMENT de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel				démoli.	transformé.	
			neuf.	transformé.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875 . . .	9,516	»	2,740	»	12,056	»	5,055	97	5,152
1876 . . .	2,504 94	»	4,175	»	6,767 94	»	5,065	»	5,065
1877 . . .	2,776	»	1,558	»	4,114	»	2,687	»	2,687
1878 . . .	7,454 517	»	4,785	»	12,217 517	»	1,589	»	1,589
1879 . . .	7,514	»	1,515	»	8,857	»	2,455	»	2,455
1880 . . .	9,045 47	»	11,060 47	»	21,005 94	»	2,265 47	24	2,289 47
1881 . . .	428	»	»	54	462	»	2,702	40	2,742
1882 . . .	5,255	54	»	540	5,629	»	1,805 47	596	2,199 47
1885 . . .	2,611	»	52	»	2,665	»	1,226	97	1,525
1884 . . .	»	»	54	»	54	»	2,916	»	2,916
1883 . . .	2,535	105	585	»	5,115 53	»	1,991	»	1,991
1886 . . .	597 325	»	186 45	»	583 340	»	2,152	1,654	5,766
1887 . . .	1,116 345	»	4,155	»	5,271 345	»	1,812	»	1,812
1888 . . .	14,880 45	102	160	»	15,142 45	»	700	»	700
1889 . . .	8,232	»	714	2,964	11,910	»	1,418	2,949	4,567
1890 . . .	2,524	»	5,206 212	2,075	7,805 212	»	1,968	2,286	4,254
1891 . . .	2,240	»	»	88	2,528	»	1,108	96	1,204
1892 . . .	9,072	»	»	290	9,562	»	452	208	640
1895 . . .	»	»	15,372	56	15,428	»	1,158	68	1,206
1894 . . .	9,148	»	»	54	9,202	»	982	»	982
1893 . . .	5,084	»	10,862	»	15,946	»	284	48	552
1896 . . .	12,055	»	725	24	15,402	»	2,225	»	2,225
1897 . . .	4,174	»	»	»	4,174	»	1,860	»	1,860
1898 . . .	17,092	»	»	»	17,092	»	5,218	»	5,218
1899 . . .	8,837	»	»	»	8,837	»	1,220	»	1,220
1900 . . .	12,511	»	»	»	12,511	»	1,177	26	1,205
1901 . . .	22,526	»	»	16	22,542	»	5,081	»	5,081
1902 . . .	52,280	»	»	1,020	55,509	»	1,478	»	1,478
1903 . . .	15,496	»	»	77	15,573	»	2,412	»	2,412
1904 . . .	5,292	»	»	1,142	6,454	»	2,652	»	2,652
1905 . . .	17,096	»	»	70	17,166	»	1,150	»	1,150
1906 . . .	1,800	»	»	526	2,386	»	1,015	542	1,557
1907 . . .	15,700	»	»	6,166	19,866	»	458	5,720	4,138
1908 . . .	12,305	»	448	2,285	15,088	»	662	1,927	2,589

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

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

au point de vue des places offertes.

Augmentation ou diminution du PARC.	EFFECTIF AU 31 DECEMBRE		BALANCE de renouvellement au places offertes.		Observations.
	EXISTANT (1).	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2).	En plus.	En moins.	
11	12	13	14	15	16
»	71.540	69.475	1.865	»	
+ 8,924	80,264	78.791	1,475	»	
+ 5,702	85,966	81,585	2,581	»	
+ 94	85,966	81,585	2,581	»	
+ 1,427	85,595	84,161	1,252	»	
+ 94	85,595	84,161	1,252	»	
+ 10,628	96,021	91.395	4,426	»	
+ 517	96,611	91.395	4,426	»	
+ 6,424	102.445	99.159	3,506	»	
+ 611	102.445	99.159	3,506	»	
+ 18,716	121,161	108,184	12,977	»	
+ 47	121,161	108,184	12,977	»	
- 2,280	118,881	108.612	10,269	»	
+ 658	118,881	108.612	10,269	»	
+ 1,450	120,311	111,901	8,565	»	
- 47	120,311	111,901	8,565	»	
+ 1,540	121,651	114,512	7,092	»	
+ 611	121,651	114,512	7,092	»	
- 2,882	118,769	114.512	4,210	»	
+ 611	118,769	114.512	4,210	»	
+ 1,122	119,891	117,242	2,653	»	
+ 53	119,891	117,242	2,653	»	
- 5,185	116,708	117,659	»	910	
+ 340	116,708	117,659	»	910	
+ 5.459	120.167	118,755	1.455	»	
+ 315	120.167	118,755	1.455	»	
+ 14.412	154,609	153.757	895	»	
+ 45	154,609	153.757	895	»	
+ 7,545	142,152	141,969	204	»	
+ 394	142,152	141,969	204	»	
+ 5,519	145,701	144,495	1,441	»	
+ 212	145,701	144,495	1,441	»	
+ 1,124	146,825	146,755	525	»	
+ 606	146,825	146,755	525	»	
+ 8,722	155,547	153,805	»	25	
+ 606	155,547	153,805	»	25	
+ 12,222	167,769	155,805	12,197	»	
+ 606	167,769	155,805	12,197	»	
+ 8,220	175.989	164,955	11,269	»	
+ 606	175.989	164,955	11,269	»	
+ 15,614	191.605	170,057	21,799	»	
+ 606	191.605	170,057	21,799	»	
+ 11,179	202,782	182,690	20,525	»	
+ 606	202,782	182,690	20,525	»	
+ 2,514	205.096	186,864	18,465	»	
+ 606	205.096	186,864	18,465	»	
+ 15,874	218,970	205,956	15,247	»	
+ 606	218,970	205,956	15,247	»	
+ 7,617	226,587	212,795	14,027	»	
+ 606	226,587	212,795	14,027	»	
+ 11.108	257,945	233.104	12.824	»	
+ 356	257,945	233.104	12.824	»	
+ 19,261	257,778	247,450	9,759	»	
+ 784	257,778	247,450	9,759	»	
+ 51.851	289,781	279,710	9,510	»	
+ 612	289,781	279,710	9,510	»	
+ 11,161	501,069	295,206	6,975	»	
+ 485	501,069	295,206	6,975	»	
+ 5,802	504,958	298.498	5.485	»	
+ 418	504,958	298.498	5.485	»	
+ 16,056	520.974	315.594	4,425	»	
+ 418	520.974	315.594	4,425	»	
+ 1,029	522,026	317.434	5,594	»	
+ 395	522,026	317.434	5,594	»	
+ 15.708	557,754	531.154	3,602	»	
+ 395	557,754	531.154	3,602	»	
+ 12,807	550,241	543,817	3,746	»	
+ 395	550,241	543,817	3,746	»	

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

N° XXI. — Situation du matériel pour trains de

ANNÉES.	ENTRÉES : TONNES.					SORTIES : TONNES.				
	Premier établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf.	Changement de classification	Matériel.		démoli.			transformé.		
			neuf.	transformé						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1874.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1875.	48,775 ¹ / ₄	»	7,481 ² / ₄	»	56,254 ³ / ₄	1 264 ¹ / ₄	2,098 ³ / ₄	20	5,381	
1876.	11,367 ² / ₄	»	5,880	10	17,257 ² / ₄	»	4,519 ¹ / ₄	»	4,519 ¹ / ₄	
1877.	5,190	»	7,076 ¹ / ₄	»	12,866 ¹ / ₄	60	4,890 ³ / ₄	»	4,950 ² / ₄	
1878.	10,940	»	2,400	»	13,400	»	5,786	30	5,816	
1879.	10,104 ³ / ₄	»	5,200	»	15,304 ² / ₄	»	3,861 ² / ₄	10	5,871 ² / ₄	
1880.	54,811	»	75	5	54,889	»	5,000 ² / ₄	690	5,690 ² / ₄	
1881.	35,856	»	602 ² / ₄	1,210	35,668 ² / ₄	»	2,028 ² / ₄	527 ² / ₄	2,556	
1882.	39,018	»	»	217 ² / ₄	39,265 ² / ₄	»	3,151 ² / ₄	520	3,471 ² / ₄	
1883.	4,051 ² / ₄	»	4,240	»	8,891 ² / ₄	»	4,515	55	4,550	
1884.	2,000	»	5,860	785	8,845	»	5,512 ² / ₄	»	5,512 ² / ₄	
1885.	»	»	1,540	»	1,540	»	4,950	55 ² / ₄	4,985 ² / ₄	
1886.	»	»	2,075	172 ² / ₄	2,247 ² / ₄	»	5,761	140	5,901	
1887.	»	»	»	400	400	»	5,490 ² / ₄	72 ² / ₄	5,563	
1888.	2,700	»	17,500	100	20,100	»	2,411	157 ² / ₄	2,548 ² / ₄	
1889.	7,064 ² / ₄	»	2,523	125 ² / ₄	9,715	»	2,261 ² / ₄	1,157 ² / ₄	3,509	
1890.	7,665 ¹ / ₂	»	1,000	240	8,905 ¹ / ₂	»	5,415 ¹ / ₂	472 ¹ / ₂	5,888	
1891.	»	»	»	3,315	3,315	»	2,752	2,796 ¹ / ₂	5,719 ¹ / ₂	
1892.	190	»	7,547 ¹ / ₂	2,300	9,837 ¹ / ₂	»	2,759 ¹ / ₂	1,801 ¹ / ₂	4,541	
1893.	1,650	»	1,142 ¹ / ₂	1,664	4,456 ¹ / ₂	»	5,859	1 762 ¹ / ₂	5,601 ¹ / ₂	
1894.	1,000	»	18,025	525	19,610	»	5,264 ¹ / ₂	440	3,674 ¹ / ₂	
1895.	6,689	»	15,159 ¹ / ₂	500	22,328 ¹ / ₂	»	4,924	470	5,394	
1896.	16,010	»	9,551 ¹ / ₂	23,619	49,190 ¹ / ₂	»	8,107	1,165	9,272	
1897.	29,997	»	14,192	2,212 ¹ / ₂	46,511 ¹ / ₂	»	6,421	630	7,051	
1898.	94,758	»	11,100	»	105,858	»	5,775 ¹ / ₂	»	5,775 ¹ / ₂	
1899.	25,720	»	50	»	25,750	»	8,250	»	8,250	
1900.	51,534	»	9,200	»	60,534	»	4,980 ¹ / ₂	»	4,980 ¹ / ₂	
1901.	15,125	»	»	775	15,900	»	5,445	459	5,902	
1902.	19,798	»	»	1,270	21,068	»	8,856	895	9,751	
1903.	47,781	»	»	210	47,991	»	6,507	»	6,507	
1904.	41,027	»	»	»	41,027	»	6,580	260	6,610	
1905.	42,069	»	»	100	42,169	»	3,777	»	3,777	
1906.	11,159 ¹ / ₂	»	4,620	27,640	45,425 ¹ / ₂	»	4,519	27,530	52,049	
1907.	49,064 ¹ / ₂	»	1,950	16,065 ¹ / ₂	66,078	»	1,589 ¹ / ₂	15,198	14,787 ¹ / ₂	
1908.	67,765	»	7 ¹ / ₂	18,047 ¹ / ₂	83,820	»	1,560	15,698 ¹ / ₂	15,258 ¹ / ₂	

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

(2) Les chiffres de la colonne 15 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées.

marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

Augmentation ou DIMINUTION du PARC. 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.		BALANCE de renouvellement en tonnes de capacité.		OBSERVATIONS. 16
	existant (1).	devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2).	En plus.	En moins.	
•	241,022	196,812	44,210	•	
+ 52,875 2/4	265,895 2/4	241,521	19,574 2/4	•	
+ 12,758 1/2	278,654	255,688 2/4	20,045 2/4	•	
+ 7,915 2/4	284,549 2/4	260,818 2/4	25,751	•	
+ 7,584	292,135 2/4	271,758 2/4	20,575	•	
+ 11,450	305,585 2/4	281,860	21,705 2/4	•	
+ 51,198 2/4	334,782	316,671	18,091	•	
+ 35,512 2/4	368,074 2/4	350,527	17,547 2/4	•	
+ 55,794	405,868 2/4	380,575	14,295 2/4	•	
+ 4,541 2/4	408,410	394,226 2/4	14,185 2/4	•	
+ 3,532 2/4	411,742 2/4	396,228 2/4	15,516	•	
- 3,445 2/4	408,290	396,226 2/4	12,072 2/4	•	
- 5,635 2/4	404,615 2/4	396,226 2/4	8,410	•	
- 5,165	401,482 2/4	396,226 2/4	5,256	•	
+ 17,551 2/4	419,054	398,926 2/4	20,107 2/4	•	
+ 6,516	425,550	405,991	19,559	•	
+ 5,017 1/2	430,567 1/2	415,656 1/2	16,711	•	
- 2,404 1/2	427,965	415,656 1/2	14,506 1/2	•	
+ 5,296 1/2	455,259 1/2	415,846 1/2	19,415	•	
- 1,165	412,094 1/2	415,476 1/2	16,618	•	
+ 15,955 1/2	448,050	416,556 1/2	31,495 1/2	•	
+ 16,954 1/2	464,964 1/2	425,225 1/2	41,759	•	
+ 59,918 1/2	501,885	459,265 1/2	65,617 1/2	•	
+ 59,260 1/2	544,145 1/2	469,262 1/2	74,881	•	
+ 100,082 1/2	644,226	564,020 1/2	80,205 1/2	•	
+ 17,500	661,726	589,740 1/2	71,985 1/2	•	
+ 55,555 1/2	717,279 1/2	641,074 1/2	76,205	•	
+ 9,998	727,277 1/2	656,199 1/2	71,078	•	
+ 11,517	738,594 1/2	675,997 1/2	62,597	•	
+ 41,484	780,078 1/2	725,778 1/2	56,500	•	
+ 54,587	814,465 1/2	764,805 1/2	49,660	•	
+ 58,592	852,857 1/2	806,874 1/2	45,985	•	
+ 11,576 1/2	864,254	818,054	46,200	•	
+ 51,290 1/2	915,524 1/2	866,098 1/2	49,426	•	
+ 70,561 1/2	986,086	955,865 1/2	52,222 1/2	•	

ou de la diminution du parc (col. 11).
dans les colonnes 2 et 3 et en retranchant celles de la colonne 7.

N° XXII. — Importance du matériel de traction en 1908.

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.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives-tenders.	Totaux ou moyennes.	
Nombre d'unités (1)	779	2,860	271	2,849	1,061	3,910	
Nombre d'essieux moteurs	1,558	8,580	1,084	7,999	3,223	11,222	
Puissance de traction en kilogrammes. {	En tout	3,586,753	17,889,127	2,090,598	18,680,721	4,885,737	23,566,478
	Par locomotive.	4,604	6,255	7,714	6,557	4,605	6,027
	Par essieu moteur	2,892	2,085	1,928	2,335	1,516	2,100
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche. {	En tout	23,446,490	115,256,150	16,549,700	113,946,990	41,305,350	155,252,340
	Par locomotive.	30,098	40,299	61,069	39,995	38,931	39,706
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide. {	En tout	33,635,305	107,806,765	12,885,180	116,269,365	38,057,885	154,327,250
	Par locomotive.	43,178	37,695	47,547	40,811	35,870	39,470
Poids moyen en kilog. des locomotives en service. {	En tout	37,651,475	120,664,930	16,595,060	126,933,795	47,972,670	174,911,465
	Par locomotive.	48,333	42,190	61,236	44,556	45,215	44,734

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.	2,814	
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide. {	En tout	41,245,550
	Par tender	14,657
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service. {	En tout	85,940,970
	Par tender	30,540

1) Non compris 46 voitures automotrices et 5 locomotives électriques. (Voir ann. XIX.)

N° XXII^{bis}. — *Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile.*

ANNÉES.	EFFECTIF des locomotives au 31 décembre. (1)	PUISANCE moyenne de traction des locomotives figurant dans l'effectif au 31 décembre.	POIDS MOYEN des locomotives en service au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à bogie au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives équipées au train Westinghouse au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à surchauffe au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives Compound au 31 décembre.	NOMBRE de chevaux-h. ures utiles développés par les locomotives pendant l'exercice considéré.
1889	1,814	Kg. 4,618	Kg. 57,258	»	682	»	»	368,765,478
1890	1,923	4,709	57,559	»	698	»	»	529,119,150
1891	2,046	4,815	57,645	»	729	»	»	551,560,000
1892	2,057	4,826	57,877	»	756	»	»	520,274,783
1895	2,051	4,850	57,970	»	786	»	»	520,780,453
1894	2,079	4,828	58,120	»	818	»	»	526,177,591
1895	2,150	4,854	58,150	»	821	»	»	547,946,956
1896	2,157	4,900	58,509	»	827	»	»	561,268,261
1897	2,257	4,988	58,611	»	860	»	»	599,802,174
1898	2,571	5,070	59,016	5	950	»	»	420,642,608
1899	2,617	5,084	58,892	5	942	»	»	504,522,174
1900	2,690	5,009	59,160	60	1,001	»	»	538,105,217
1901	2,854	5,091	59,808	148	1,147	»	»	558,469,261
1902	2,967	5,246	40,616	197	1,292	»	»	596,050,435
1903	3,088	5,558	41,185	266	1,409	2	»	620,046,087
1904	3,186	5,507	41,900	310	1,484	3	»	653,267,591
1905	3,309	5,603	42,902	431	1,609	30	44	716,792,174
1906	3,425	5,706	43,450	445	1,694	65	55	778,805,045
1907	3,653	5,897	44,229	467	1,890	155	74	822,714,785
1908	3,910	6,027	44,754	501	2,165	256	79	813,153,378

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

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

DATES.	EN PLUS. KILOGRAMMES	EN MOINS. KILOGRAMMES.	BALANCE.
31 décembre 1874.	. . . . .	. . . . .	+ 232,659
— 1875.	»	20,528	+ 212,551
— 1876.	»	51,708	+ 177,625
— 1877.	»	19,662	+ 157,961
— 1878.	»	45,559	+ 114,011
— 1879.	74,342	»	+ 188,955
— 1880.	»	41,218	+ 147,735
— 1881.	158,156	»	+ 285,891
— 1882.	68,934	»	+ 354,825
— 1883.	»	92,274	+ 332,551
— 1884.	»	40,906	+ 291,645
— 1885.	103,055	»	+ 394,008
— 1886.	»	80,085	+ 314,015
— 1887.	»	158,400	+ 155,555
— 1888.	»	159,484	+ 16,071
— 1889.	96,478	»	+ 112,549
— 1890.	119,887	»	+ 252,436
— 1891.	254,464	»	+ 486,900
— 1892.	»	59,756	+ 447,144
— 1893.	19,596	»	+ 466,540
— 1894.	»	56,668	+ 429,872
— 1895.	79,700	»	+ 509,572
— 1896.	75,470	»	+ 585,042
— 1897.	215,008	»	+ 798,050
— 1898.	»	174,252	+ 623,798
— 1899.	»	166,250	+ 457,548
— 1900.	»	155,754	+ 301,814
— 1901.	»	50,586	+ 271,428
— 1902.	40,597	»	+ 312,025
— 1903.	»	525,900	— 15,875
— 1904.	»	288,550	— 302,425
— 1905.	432,809	»	+ 150,584
— 1906.	115,551	»	+ 245,955
— 1907.	229,895	»	+ 475,828
— 1908.	»	55,500	+ 440,528
	2,059,758	1,852,069	
Balance (période de 1875 à 1908).		207,669	
Report des résultats au 31 déc. 1874.		+ 232,659	
Balance au 31 décembre 1908 . . .		+ 440,528	

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6,714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères ;

d — le diamètre des cylindres, en mètres ;

l — la course des pistons, en mètres ;

D — le diamètre des roues motrices, en mètres.

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

No XXIV. — Balance de renouvellement du matériel. — Valeur « argent » (1).

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1893 voir C.R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgétaires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	Ensemble.	
1	2	3	4	5	6	7	8	
Matériel de traction.								
1880	12,002,988	597,690	»	12,600,678	16,011,073	483,800	46,194,873	+ 3,594,195
1885	15,251,404	4,930,094	»	17,184,498	49,447,050	2,389,521	24,836,574	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	4,243,521	»	27,500,225	30,262,403	4,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	1,327,243	»	28,827,468	32,095,453	4,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	4,140,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,353
1898	29,937,830	2,405,653	»	32,043,483	36,443,183	486,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,108,355	»	34,151,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,151,838	2,439,810	»	36,591,648	36,861,512	549,672	37,411,184	+ 819,556
1901	36,591,648	2,078,222	»	38,669,870	37,411,184	4,045,618	39,356,802	+ 686,932
1902	38,669,870	4,068,202	»	42,738,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 4,594,805
1903	42,738,072	4,437,065	»	47,175,137	44,332,877	»	44,332,877	- 2,842,260
1904	47,175,137	4,147,065	»	51,322,202	44,332,877	»	44,332,877	- 6,989,325
1905	51,322,202	2,691,089	»	54,013,291	44,332,877	7,672,010	52,004,887	- 2,008,404
1906	54,013,291	4,316,985	»	58,330,276	52,004,887	2,415,085	54,419,972	- 910,304
1907	58,330,276	737,274	»	59,067,550	54,419,972	2,881,244	57,301,216	+ 4,233,666
1908	59,067,550	621,623	»	59,689,173	57,301,216	275,295	57,576,511	+ 887,338
Matériel de transport.								
1880	18,602,742	1,124,424	1,273,416	21,000,582	25,724,001	2,321,970	23,045,974	+ 7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,411,647	266,105	31,377,752	+ 2,628,452
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	38,254,679	+ 3,287,294
1895	37,138,248	4,117,440	1,265,268	39,520,956	47,213,864	3,641,302	50,855,166	+14,334,210
1896	38,255,638	2,177,797	1,397,964	41,831,449	50,855,166	2,445,783	53,300,949	+14,469,500
1897	40,433,485	4,950,864	1,589,816	43,774,165	53,300,949	3,782,541	57,083,490	+13,309,325
1898	42,384,349	4,918,272	1,642,508	45,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	+13,405,845
1899	44,302,621	2,397,660	1,390,980	48,091,261	59,350,974	56,875	59,407,849	+11,316,588
1900	46,700,281	1,762,296	1,390,980	49,853,557	59,407,854	2,473,844	61,881,668	+12,028,141
1901	48,462,577	1,990,804	1,377,012	51,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	+10,148,275
1902	50,453,381	2,982,318	1,377,012	54,812,711	61,978,668	36,810	62,015,508	+ 7,202,797
1903	53,435,699	2,890,355	1,377,012	57,703,066	62,015,508	»	62,015,508	+ 4,312,442
1904	56,326,054	2,608,678	1,377,012	60,311,744	62,015,508	»	62,015,508	+ 1,703,764
1905	58,934,732	1,588,235	1,377,012	61,899,979	62,015,508	»	62,015,508	+ 115,529
1906	60,522,967	1,398,729	1,380,504	63,302,200	62,015,508	4,591,430	63,606,638	+ 304,438
1907	61,921,696	636,068	1,337,436	63,895,200	63,606,638	379,210	63,985,848	+ 90,648
1908	62,557,764	736,170	1,310,053	64,603,987	63,985,848	193,920	64,179,768	-(2) 454,219

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

(2) Au 31 décembre 1908, il restait à fournir, sur fonds de renouvellement, du matériel de transport d'une valeur d'inventaire de 1,050,820 francs.

N° XXV. — 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 princi- pales.	}	Locomotives à voyageurs	33,206,561	790,124	62,386	1,199,059	1,735,835	37,074,035	1,024	36,205
		— mixtes	8,148,704	13,060,592	130,268	1,638,393	2,029,554	25,027,511	789	31,721
		— à marchandises	579,834	21,040,657	412,435	3,505,991	8,289,499	37,728,476	1,400	26,949
		— de gare	38,703	293,535	12,999	319,925	6,990,944	7,662,128	399	19,203
Matériel pour les lignes secon- daires.	}	Locomotives-tenders pour fortes rampes	2,349,395	70,838	6,273	131,870	374,418	2,932,794	102	28,753
		Locomotives-fourgons	566,307	523	5	42,601	53,200	662,636	37	17,909
		Voitures à vapeur	138,319	"	"	4,052	18,150	160,521	24	6,688
Locomotives assimilées aux moteurs légers		986,486	3,072	430	23,513	63,280	1,076,761	35	30,735	
Ensemble pour 1908 (1)		(3) 46,074,360	39,165,361	644,786	6,885,434	19,554,940	(3) 112,324,900	3,810	20,482	
		(3) 85,239,730		27,085,170						
Ensemble pour 1907		(4) 43,830,561	39,000,842	729,213	6,907,400	18,425,363	(4) 109,993,479	3,532	31,142	
		(4) 83,431,503		26,561,976						
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.										
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1908(2)		398,224	67,075	"	53,543	"	518,842	"	"	
		465,299		53,543						
— — Ensemble pour 1907		421,885	64,578	"	43,063	"	529,507	"	"	
		488,444		43,063						

1) Y compris	}	la multiple trac- tion (sur le réseau de l'État	3,706,980	7,432,736	10,432	"	"	11,150,148	"	"
		le parcours sur les lignes étran- gères	3,377	138,093	"	"	"	141,470	"	"
		le parcours sur les lignes étran- gères	701,697	470,433	"	45,444	"	1,217,574	"	"
2) Y compris la double traction		48	649	"	"	"	696	"	"	

(3) Non compris 3,191 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 405,123 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mous à Boussu.
(4) Non compris 9,872 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 493,890 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mous à Boussu.

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

135

N° XXVI. — *Achats et consommation de combustibles.*

ANNÉES.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSUMMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
1908.	Charbon menu demi-gras . . .	Kilogrammes. 891,461,383	Fr. 15 79	Francs. 14,074,033 »	Kilogrammes. 936,393,000	Fr. 15 79	Francs. 14,785,615 47
	— menu gras . . .	495,296,390	16 02	3,127,809 61	207,227,000	16 02	3,319,776 54
	— menu maigre . . .	312,626,230	14 26	4,456,343 »	332,713,000	14 26	4,744,487 38
	— gailleux . . .	62,317,500	20 44	1,274,044 10	69,291,000	20 44	1,416,308 04
	— gailleteries pour lo- comotives	7,830,318	19 90	155,849 37	9,822,000	19 90	195,457 80
	Briquettes, type I . . .	125,672,500	20 29	2,549,272 99	130,321,000	20 29	2,644,213 09
	— type II . . .	274,909,500	22 09	6,074,033 09	289,673,000	22 09	6,398,876 57
	<i>Total des charbons menus et gailleux, gailleteries et briquettes.</i>	1,869,813,841	16 96	31,714,405 16	1,975,440,000	16 96	33,504,764 89
	Charbon « anthracite » . . .	330,000	36 36	12,000 30	330,000	36 36	12,000 30
	— pour forges . . .	43,262,000	17 03	225,864 »	43,228,000	17 03	225,272 84
	— gailletins . . .	2,870,000	27 40	78,645 »	2,870,000	27 40	78,645 »
	— pr fours à réchauffer.	10,235,000	21 03	215,244 50	9,950,000	21 03	209,248 50
	— pour fours Radelet, 60 p.c. de gros.	160,000	21 34	3,415 »	160,000	21 34	3,415 »
	Coke industriel . . .	545,000	24 36	13,275 »	545,000	24 36	13,275 »
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	9,200,950	24 34	223,957 16	9,200,950	24 34	223,957 16
Coke spécial lavé pour fonderie	2,240,000	31 14	69,760 »	2,240,000	31 14	69,760 »	
Ensemble . . .	1,908,656,794	17 06	32,553,553 12	2,013,963,950	17 05	34,340,338 69	
1909.	Charbon menu demi-gras . . .	945,497,400	15 80	14,942,362 29	939,935,000	15 80	14,850,973 »
	— menu gras . . .	245,665,440	16 28	3,510,417 45	218,958,000	16 28	3,564,636 24
	— menu maigre . . .	355,196,440	13 93	4,947,747 »	347,587,000	13 93	4,841,886 91
	— gailleux . . .	62,466,500	19 87	1,241,047 90	61,564,000	19 87	1,223,276 68
	— gailleteries pour lo- comotives.	34,261,194	20 83	713,735 65	35,229,000	20 83	733,820 07
	Briquettes, type I . . .	127,256,000	20 78	2,644,300 57	132,402,000	20 78	2,754,313 56
	Briquettes, type II . . .	282,087,000	22 95	6,473,290 »	269,865,000	22 95	6,193,424 70
	<i>Total des charbons menus et gailleux, gailleteries et des briquettes.</i>	2,022,429,674	17 05	34,472,900 86	2,005,541,000	17 03	34,159,331 16
	Charbon « anthracite » . . .	280,200	34 63	9,702 70	280,200	34 63	9,702 70
	— pour forges . . .	12,390,000	16 63	222,684 »	13,101,000	16 63	217,869 63
	— gailletins . . .	3,250,000	28 85	93,775 »	3,250,000	28 85	93,775 »
	— pr fours à réchauffer.	9,250,000	21 14	195,568 »	9,509,000	21 14	201,020 26
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	160,000	21 75	3,480 »	160,000	21 75	3,480 »
	Coke industriel . . .	1,870,000	24 86	46,485 »	1,960,000	24 86	48,725 60
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	8,054,650	26 45	213,087 72	8,054,650	26 45	213,087 72
Coke spécial lavé pour fonderie	620,000	32 61	20,220 »	665,000	32 61	21,635 65	
Ensemble . . .	2,059,304,524	17 13	35,277,903 28	2,042,520,850	17 12	34,968,677 72	

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

de combustibles.

CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES.								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotive-kilomètre avec train (2).		par locomotive-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Francs.	K.	F.	K.	F.	K.	F.
874,664,400	15 79	13,763,528 77	24.40	0.412	21.19	0.358	16.20	0.274
495,264,300	16 02	3,128,134 09						
322,596,900	14 26	4,600,231 79						
5,519,500	20 44	112,818 58						
7,969,000	19 90	158,583 10						
430,300,400	20 29	2,643,795 12						
285,759,400	22 09	6,312,418 52						
4,819,070,300	16 89	30,719,509 97						
865,171,000	15 80	13,669,704 80	25.13	0.427	21.89	0.372	16.75	0.284
498,006,800	16 28	3,223,550 70						
344,288,300	13 93	4,795,936 02						
6,548,400	19 87	130,416 71						
31,228,200	20 83	650,483 44						
432,410,700	20 78	2,745,260 35						
264,630,800	22 95	6,073,276 86						
1,844,984,200	16 99	31,288,325 85						

Annexe XXVII. — *Prix de revient de l'énergie électrique*

NOMS DES USINES.	DÉPENSES.					
	Charges financières.	Natières.	Main-d'œuvre.	Réparation du matériel.	Entretien et réparation des bâtiments	Prais divers.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Berchem	17,234 84	52,807 97	9,408 40	1,423 99	—	413 70
Gand-Sud	15,046 70	55,069 48	8,840 50	2,889 52	322 10	73 15
Quaregnon-Central	17,357 27	55,928 72	11,864 22	— 409 29	—	—
Anvers-Nord	10,588 15	32,234 68	4,302 08	439 78	125 00	—
Namur (atelier central)	17,156 95	17,806 97	5,081 94	— 1,887 03	60 00	8 58
Anvers-Sud	8,491 00	45,616 92	6,727 10	2,425 86	113 73	108 80
Malines (usine centrale)	9,196 45	25,606 72	8,931 10	—	221 16	21 45
Charleroy (Sud)	8,650 52	17,666 09	0,582 34	2,094 55	157 68	83 13
Montignies	8,360 12	16,428 95	8,752 80	7,481 70	1,373 04	86 44
Liège-Guillemins	7,342 08	15,967 82	6,704 50	2,470 51	—	898 82
Ans	4,004 86	10,271 42	7,531 52	65 87	100 00	464 88
Namur (remise)	6,731 05	15,456 18	4,445 93	202 51	53 89	79 04
Esschen	5,646 07	12,408 28	5,531 75	1,126 71	25 00	—
Arlon	7,554 85	17,712 55	6,209 10	3,213 09	150 00	—
Mons	5,205 62	15,362 45	5,515 76	121 02	158 73	—
Ronet	6,701 40	9,941 66	6,598 60	2,405 94	199 35	—
Welkenraedt	6,845 56	12,005 16	4,511 25	175 55	—	26 85
Gentbrugge (a. c. de wagons)	4,478 68	14,081 49	6,048 75	520 61	72 80	151 75
Malines (grande usine)	6,055 96	7,579 54	5,605 90	1,700 92	—	13 60
Courtrai	5,578 69	16,135 56	5,200 50	168 80	24 12	—
Saint-Nicolas	2,220 49	4,844 47	5,779 20	—	50 00	272 55
Marchienne-au-Pont	5,924 56	5,354 56	5,850 90	1,431 74	—	—
Luttre (atelier central)	2,145 80	4,585 25	1,363 10	58 24	26 52	—
Renory	2,674 85	5,759 77	3,076 39	724 80	—	50 37
Ath	3,870 20	6,106 71	4,955 89	296 75	120 00	8 00
Lodelinsart	1,425 18	7,580 47	4,141 08	518 47	70 00	—
Cuesmes (atelier central)	2,416 56	5,289 82	1,449 11	486 55	240 00	—
Alost	1,371 00	5,479 82	3,174 80	248 08	—	—
Bruxelles (Allée Verte)	2,921 54	5,228 74	1,736 80	—	—	—
Gentbrugge (a. c. de locomotives)	1,174 50	2,577 13	1,199 26	356 96	122 00	17 01
Luttre (remise)	804 70	5,526 75	1,764 00	—	20 00	—
Athus	1,755 25	997 02	786 00	10 20	32 00	—
Louvain (a. c. de locomotives)	393 51	1,162 45	222 06	—	—	—
Louvain (a. c. de wagons)	308 67	266 02	575 48	152 67	—	—

produite dans les usines du chemin de fer en 1908.

Frais généraux. Fr.	TOTALES. Fr.	Puissance maxima débitée.	Production totale.	Consommation dans l'usine	Consommation en dehors de l'usine.	Coût du kwh utile.	Observations.
		Kw.	Kwh.	Kwh.	Kwh.	Fr.	
5,122 88	86,415 78	160	870,099	8,659	861,440	0 100	
5,215 52	85,426 75	206	780,504	5,558	775,146	0 110	
5,590 69	90,111 61	290	641,472	28,556	615,116	0 146	
2,968 12	50,457 79	122.520	406,178	6,540	489,858	0 105	
1,685 64	59,895 05	510	454,845	245	454,002	0 094	
4,171 25	85,554 68	101.500	505,927	6,169	299,758	0 218	
2,022 45	44,599 20	201.600	276,754	750	276,001	0 161	Utilisation encore incomplète.
2,128 68	57,540 82	60	250,898	10,247	220,631	0 169	
2,728 25	45,191 28	67.500	217,927	8,267	209,660	0 215	Réparations extraordinaires.
2,085 55	55,407 06	55 775	214,174	2,787	211,587	0 167	
1,460 50	25,718 85	72.010	165,988	2.525	165,465	0 145	
1,438 85	26,425 47	57 800	156,547	5,995	152,554	0 175	
1,512 95	26,070 74	47.150	135,677	4,401	149,186	0 174	
2,181 16	56,800 55	66	148,680	5,954	144,726	0 254	
1,691 04	26,052 60	44.400	147,856	1,082	146,154	0 178	
1,531 48	27,576 45	59.168	140,517	5,765	156,554	0 200	
1,555 10	24,895 47	55	155,442	1,535	155,907	0 185	
1,670 05	27,024 09	52.200	129,650	5,694	125,956	0 214	
1,192 00	22,747 92	61.976	121,400	5,250	118,170	0 192	
1,729 50	28,926 07	59.512	102,046	2,874	99,172	0 291	
876 55	14,045 22	25	75,000	5,060	71,910	0 195	Période de transformation de l'usine.
850 96	17,412 52	18.095	66,489	5,809	62,680	0 277	
484 89	8,441 80	57.220	58,548	—	58,548	0 144	
767 51	15,055 49	14.605	56,421	2,599	54,022	0 241	
917 25	16,252 78	17.550	50,767	2,566	48,401	0 355	
968 80	14,504 00	9.570	58,882	1,425	57,457	0 587	
424 19	8,506 25	27.680	51,852	51,852	—	0 260	
712 21	10,985 91	6.500	26,106	—	26,106	0 420	Installation provisoire
397 24	8,284 52	12.740	20,686	1,198	19,488	0 425	Installation supprimée actuellement.
525 79	5,572 45	5.040	18,295	—	18,295	0 504	
424 84	6,540 29	4	14,942	—	14,942	0 457	
146 02	5,726 49	5.280	15,250	55	15,197	0 282	Installation provisoirement supprimée.
110 81	1,891 41	55.200	6,122	—	6,122	0 509	Installation provisoire.
61 82	1,145 26	8.800	5,124	5,124	—	0 565	Installation provisoire.

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

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

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1907 (tarif de 1908).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1908 (tarif de 1908.)	restant à fournir en 1909 sur les marchés de 1908.	Totaux.	
<i>1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1908.</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,264,161 67	139,502 50	1,403,523 97	1,480,018 27
Combustibles	76,183 19	»	76,183 19	43,636 95
Huile d'éclairage	118,158 50	163,735 69	281,895 90	283,941 54
Huiles et matières de graissage	294,595 »	226,903 84	521,500 84	555,209 97
Bois de construction	2,261,583 71	86,416 82	2,348,000 53	2,170,730 26
Pièces de rechange neuves ou de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	3,404,374 87	304,090 72	3,708,465 59	6,000,221 78
Aciers, fontes et fers divers	1,151,076 07	288 75	1,151,564 82	1,118,085 30
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	2,811,510 10	»	2,811,510 10	1,923,746 33
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	158,772 01	40,295 87	179,067 88	157,528 67
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	339,556 57	42,385 36	381,741 73	705,358 29
Matières et objets divers	3,299,274 37	299,592 76	3,598,867 13	3,225,021 13
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1)	203,590 70	»	203,590 70	524,906 05
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (1)	1,382,774 34	»	1,382,774 34	1,486,725 76
Total . . .	18,947,219 70	1,502,874 11	20,250,093 81	19,961,110 57
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	9,889,599 »	»	9,889,599 »	8,088,401 58
Sections	80,542 66	»	80,542 66	78,045 97
Boues pour locomotives, tenders, voitures et wagons	8,922,589 50	»	8,922,589 50	8,800,089 »
Valeur totale des approvisionnements . . .	57,839,750 86	1,502,874 11	59,142,624 97	56,928,247 12

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

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

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,054	863,198	58.35	11.20	12.15	101,560 »	20,509 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,375	28.50	10.45	13. »	160,622 19	27,042 87	178,729 55
1874 . .	257,692	196,683	1,729,456	28.50	10.45	13. »	204,613 79	33,065 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,521,100	28.50	10.45	13. »	228,660 »	35,107 20	318,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,553,112	26.20	10.95	13.70	244,703 »	47,919 80	352,538 42
1877 . .	389,522	308,008	2,604,948	25.75	10.90	14.03	285,883 03	50,909 »	347,796 35
1878 . .	412,656	382,959	3,001,172	25.05	11.30	13.45	296,740 »	62,015 90	360,944 39
1879 (1)	(2)315,480	456,174	2,097 018	28.05	10.78	12.14	384,791 15	74,137 50	358,701 10
1880 (3)	800,835	645,215	4,266,676	51.75	14.50	12.60	601,809 »	96,553 »	491,842 41
1881 . .	804,048	841,156	5,285,580	35.15	12.85	15.18	645,707 22	130,409 »	734,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	36.81	15.27	13.25	1,029,618 08	178,639 »	710,527 60
1883 (4)	1,780,802	1,261,796	7,023,596	36.48	12.99	13.80	1,275,282 86	192,548 »	805,220 70
1884 . .	2,608,088	1,254,874	7,402,592	37.88	12.95	13.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	38.24	12.28	14.89	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	3,520,890	1,547,180	8,572,896	38.50	12.75	14.50	2,351,917 19	197,934 55	982,298 18
1887 . .	3,697,578	1,448,914	9,623,510	38.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	38.27	12 67	14.64	3,075,653 02	228,625 39	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,314,642	37.96	12.64	14.66	3,308,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	38.66	12.78	14.70	3,529,329 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	270,103 83	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,338	17,027,012	39.12	15. »	14.76	4,587,684 90	291,490 93	2,061,845 31
1893 (5)	6,304,650	2,066,970	18,421,574	39.04	15.02	14.74	4,989,219 11	304,755 33	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	39.38	12.90	14.75	5,844,545 28	319,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,375,212	39.25	12.91	14.76	6,071,726 97	324,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	39.37	12.91	15.01	6,575,967 77	353,574 29	3,118,740 20
1897 (6)	8,671,458	2,561,556	30,185,821	39.24	13.05	15.15	6,999,522 36	352,232 36	3,597,555 86
1898 . .	9,579,716	2,951,596	35,775,906	39.54	12.85	16.95	7,437,096 50	401,457 62	4,179,152 59
1899 . .	10,588,466	3,204,256	42,267,853	38.90	15.14	17.14	7,786,005 46	425,651 66	5,037,025 45
1900 . .	11,158,760	3,245,742	48,222,259	38.58	12.95	17.20	8,091,652 12	439,887 01	5,906,226 59
1901 . .	12,081,962	3,415,226	47,417,175	38.77	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	13.44	17.27	9,669,958 59	485,167 16	5,891,195 65
1903 (7)	14,167,628	3,609,952	51,450,598	39.21	12 84	17.28	10,871,255 40	489,174 69	6,254,880 65
1904 . .	15,205,084	3,795,644	52,981,114	39.28	13.49	17.25	11,987,554 26	527,562 01	6,455,601 95
1905 . .	17,450,552	3,850,746	58,060,495	36 94	15.71	17.25	14,578,169 62	551,526 01	7,092,469 82
1906 . .	17,495,480	4,085,976	65,444,456	50 40	15.86	17.25	14,286,052 94	597,910 99	7,851,875 20
1907 . .	18,465,710	4,524,208	69,071,491	59.60	15.95	18.77 (8)	15,547,501 51	617,805 01	8,755,557 75
1908 . .	19,214,626	4,554,250	65,706,770	39.86	15.51	18.79	16,052,717 71	665,666 51	8,429,457 82

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

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

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

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

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1^{er} juin 1893. (Voir annexe suivante.)

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

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

(8) Chiffres rectifiés.

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

ANNÉES.	DURÉE des ABONNEMENTS.	MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.)				RECETTES.			
		1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.
1895 (1)	15 jours	2,252	6,248	11,548	19,828	111,600	237,424	283,700	632,724
1894		4,888	15,769	25,840	46,497	244,578	599,222	646,000	1,489,597
1893		5,428	16,963	27,757	50,128	271,400	644,594	693,428	1,609,419
1892		6,500	19,515	31,009	57,024	324,323	741,551	775,223	1,841,501
1897 (2)		6,501	15,782	45,893	68,978	358,446	620,798	1,028,631	1,987,873
1898		5,506	15,461	48,715	69,682	502,830	618,440	1,120,445	2,041,715
1899		(5) 892	22,087	51,081	74,060	49,060	885,480	1,174,863	2,107,403
1900		»	25,640	49,504	72,944	»	943,600	1,133,992	2,079,592
1901		(4) 42	27,098	56,972	84,112	2,520	1,083,920	1,310,336	2,596,796
1902		»	1,524	27,723	63,233	92,280	70,440	1,108,920	1,454,339
1903 (5)	15 jours.	1,465	23,492	58,733	83,692	87,900	1,019,680	1,350,903	2,438,483
	5 »	563	17,585	40,750	67,698	16,890	347,700	572,123	936,715
1904	15 »	1,036	22,469	51,479	75,004	90,560	898,760	1,184,017	2,182,157
	5 »	1,593	36,224	90,736	137,373	41,830	724,480	1,147,194	1,915,324
1905	15 »	2,906	27,001	56,879	87,586	174,300	1,105,479	1,307,496	2,583,285
	5 »	5,110	60,712	179,493	252,317	95,247	1,593,640	2,063,439	3,550,327
1906	15 »	2,450	26,033	59,570	88,039	144,333	1,020,093	1,333,217	2,528,644
	5 »	2,838	35,282	147,436	205,576	84,668	1,052,319	1,677,084	2,814,072
1907	15 »	2,819	27,799	60,233	90,855	167,023	1,098,060	1,370,346	2,635,432
	5 »	3,405	62,836	165,523	229,764	100,813	1,241,011	1,860,096	3,201,921
1908	Janvier	115	1,748	5,692	5,533	6,800	69,920	84,916	161,736
	»	188	2,771	5,627	8,586	5,840	53,420	64,710	123,770
	Février	107	1,761	3,683	5,533	6,420	70,440	84,755	161,615
	»	204	5,211	6,878	10,293	6,120	64,220	79,097	149,437
	Mars	112	1,762	4,245	6,117	6,720	70,480	97,389	174,789
	»	203	3,183	7,106	10,492	6,000	65,660	81,719	131,469
	Avril	141	1,907	4,472	6,520	8,460	76,280	102,836	187,596
	»	261	4,622	10,139	15,022	7,830	92,440	116,598	216,868
	Mai	160	2,048	4,471	6,679	9,600	81,920	102,833	194,353
	»	221	4,141	9,532	13,914	6,650	82,820	109,848	199,298
	Juin	237	2,268	5,244	7,749	14,220	90,680	120,612	225,512
	»	308	5,743	14,607	20,860	9,240	114,900	167,980	292,120
	Juillet	306	5,446	7,169	11,121	50,360	137,820	164,887	333,007
	»	401	7,168	20,337	27,906	12,620	143,360	233,875	389,255
	Août	341	4,570	9,787	14,898	32,460	182,800	223,101	440,561
	»	308	11,845	40,373	52,724	13,180	256,800	464,512	716,332
	Septembre . .	313	2,923	6,823	10,061	18,780	117,000	156,929	292,709
	»	417	8,210	21,587	33,214	12,310	164,200	282,750	459,460
	Octobre . . .	188	1,910	4,970	7,068	11,280	76,400	114,310	201,990
	»	283	4,338	11,217	16,040	8,330	90,700	128,993	228,503
	Novembre . .	153	1,788	4,413	6,333	9,120	71,320	101,499	182,139
	»	219	3,408	7,819	11,446	6,360	68,160	89,918	164,638
	Décembre . .	86	1,160	3,221	4,476	5,064	46,760	74,083	125,904
	»	193	2,900	7,039	10,161	3,770	33,180	81,178	145,128
Totaux	15 jours.	2,638	27,392	62,190	92,130	159,381	1,092,020	1,450,370	2,681,771
pour 1908 . .	5 »	3,406	61,749	163,303	230,438	102,140	1,234,980	1,900,984	3,238,104

(1) A partir de juin 1893.
(2) Augmentation du prix des abonnements : de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la deuxième. — Réduction de 40 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, au mois d'août 1903.

N° XXXIII. — *Mouvement et recettes*

ANNÉES.	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE. — PRIX					
	UN VOYAGE SIMPLE PAR JOUR.			UN VOYAGE « ALLER ET RETOUR » PAR JOUR.		
	6 jours.	7 jours.	Total.	6 jours.	7 jours.	Total.
A. — Mouvement						
1806.	5,200	108	5,314	1,551,456	154,002	1,685,458
1897.	6,585	101	6,486	1,885,667	156,668	2,042,555
1898.	11,058	496	11,552	2,532,008	189,905	2,522,005
1899.	21,178	885	22,063	2,712,756	264,129	2,976,865
1900.	21,155	925	22,058	5 167,585	205,375	5,452,958
1901.	21,515	1,027	25,542	5,125,966	242,880	5,566,846
1902.	23,942	802	24,804	5,198,029	242,637	5,440,666
1903.	29,029	1,266	50,295	5 342,698	260,227	5,602,925
1904.	31,078	1,594	53,272	5,422,059	249,517	5,671,576
1905.	52,441	1,603	54,044	5,744,615	280,701	4,025,516
1906.	53,055	1,598	55,051	4,131,954	295,185	4,425,119
1907.	51,626	1,555	55,959	4,595,855	286,089	4,879,944
1908.	56,140	1,996	58,156	4,552,055	255,591	4,787,644
B. — Re-						
1896.	5,859 60	90 50	5,949 90	2,425,554 25	207,705 10	2,631,257 55
1897.	4,504 25	81 65	4,585 00	2,785,645 61	218,165 70	5,005,809 31
1898.	11,048 55	850 95	11,899 50	5,103,207 69	551,112 65	5,456,320 54
1899.	14,569 05	770 65	15,559 70	5,692,671 84	425,278 50	4,115,950 14
1900.	15,990 45	750 80	14,741 25	4,376,510 59	451,916 98	4,808,427 57
1901.	16,711 50	891 55	17,602 65	4,280,846 92	590,992 80	4,671,859 72
1902.	15,654 45	698 45	16,552 90	4,591,047 55	586,650 07	4,777,677 40
1903.	19,409 15	1,034 60	20,445 75	4,608,188 70	412,775 82	5,020,962 52
1904.	21,614 15	1,282 70	22,296 85	4,726,455 92	597,449 20	5 125,905 12
1905.	21,196 50	1,274 75	22 471 05	5,187,652 85	451,082 69	5,659 315 52
1906.	21,754 45	1,100 85	22 855 30	5,758,495 54	468,770 74	6,207,264 28
1907.	22,585 20	1,085 40	25,470 60	6,400,795 16	457,504 47	6,858 299 65
1908.	24,850 15	1,842 45	26,692 60	6,550,914 38	409,792 76	6,740,704 14

des abonnements d'ouvriers.

NORMAUX.		AGRÉÉS ET OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION. Demi-prix.				TOTAL GÉNÉRAL.
Un voyage « aller et retour » par semaine.	Total des prix entiers.	Un voyage simple par jour (6 ou 7 jours).	Un voyage « aller et retour » par jour (6 ou 7 jours.)	Un voyage « aller et retour » par semaine (12 déplacements)	Total des demi-prix.	
(nombre de billets).						
180,688	1,871,410	1,596	329,121	2,656	355,173	2,204,613
250,822	2,299,645	1,858	505,298	2,795	399,951	2,699,594
581,847	2,915,402	3,480	545,708	2,899	352,186	3,267,588
594,547	3,595,475	6,183	581,990	3,074	501,236	3,984,751
727,057	4,182,053	6,571	599,227	3,529	408,527	4,590,980
687,526	4,079,714	5,828	406,811	3,518	416,157	4,495,871
707,975	4,175,445	6,469	423,441	3,977	455,887	4,631,332
766,739	4,509,979	9,115	485,271	5,190	497,574	4,997,553
785,195	4,488,045	9,008	510,828	4,647	551,485	5,039,530
860,682	4,920,042	9,007	590,655	5,257	604,919	5,524,961
984,896	5,445,066	7,519	617,980	4,812	650,111	6,095,177
1,162,854	6,078,757	6,291	602,689	5,209	611,279	6,690,036
1,119,014	5,944,794	7,126	428,624	3,609	459,449	6,404,243
cettes.						
186,952 15	2,822,159 40	505 25	289,785 75	6,511 80	296,600 80	3,118,740 20
245,783 25	3,254,178 46	603 85	356,005 50	6,588 25	345,177 40	3,599,355 86
467,444 55	3,955,664 59	1,408 05	255,870 05	6,189 90	245,468 "	4,170,152 59
654,992 41	4,766,282 25	2,187 75	262,268 95	6,284 50	270,741 20	5,037,023 45
796,887 52	5,020,056 54	2,095 80	276,260 60	7,815 85	286,170 25	5,306,226 59
760,572 70	5,449,815 07	1,968 50	280,759 20	8,095 15	290,800 85	5,740,615 92
791,451 68	5,585,461 98	2,005 50	294,459 07	9,289 50	305,753 67	5,891,105 65
864,685 28	5,906,091 55	3,418 80	355,458 55	11,911 45	348,789 10	6,254,880 65
890,690 68	6,056,892 05	5,179 90	382,690 80	10,858 60	396,709 50	6,453,601 95
994,166 75	6,655,935 52	2,915 45	421,288 70	12,514 55	456,516 50	7,092,469 82
1,169,561 82	7,599,681 40	2,282 60	458,582 35	11,526 85	452,191 80	7,851,873 20
1,411,280 22	8,293,050 45	2,029 90	428,265 95	12,195 45	442,487 28	8,735,537 75
1,555,850 12	8,425,226 86	4,021 25	295,511 50	8,805 41	506,250 06	8,931,477 82

N° XXXIV. — *Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1908.*

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.	99,990	21,592	7,092	128,474	
Acier { en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 13, 28 et 56).	100,515	1,646	31,505	135,666	
	laminé en barres ou en bottes, acier ouvré (T. sp. 12, 13 et 56)	223,505	16,409	42,088	281,802
Ardoises pour toitures (4 ^e classe)	11,645	542	521	12,506	
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe et T. sp. 58).	535,995	28,751	92,585	637,500	
	par 50 tonnes (T. sp. 59)	3,798	5,420	7,218	
Bières en fûts (3 ^e classe)	38,168	645	367	39,178	
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (3 ^e classe)	452,157	31,110	6,245	489,490	
	Bois divers, vicilles billes, billettes, etc. (4 ^e classe)	315,198	41,049	45,042	601,289
	de chauffage, broussailles, etc. (4 ^e cl., sp. 36)	186,594	26,750	20,290	233,634
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	190,587	2,990	111	193,688	
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	255,506	18,737	16,454	270,677	
	réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	50,787	4,760	21,791	77,518
Carreaux { en ciment, en grès, en terre céra- mique, en pierre et marbre, etc. (3 ^e classe, sp. 12)	55,316	3,954	5,611	64,881	
	et dalles { en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4 ^e classe, sp. 5)	6,102	80	117	6,299
Cendrées (4 ^e classe, sp. 56 et 57)	251,883	4,067	59,365	295,515	
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (3 ^e classe, sp. 46).	635,515	42,753	47,062	725,550	
Chaux et plâtre : chaux, cen- dres et poussière de chaux, plâtre et gypse.	{ 4 ^e cl., sp. 2 et 5 471,597	50,385	67,110	560,092	
	{ sp. 56	40,927	500	50,807	72,254
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe) . . .	3,216	10	10	5,256	
	en racines sèches et en cossettes (3 ^e classe, sp. 12)	14,468	355	10	14,855
Chiffons (3 ^e classe et T. sp. 12)	57,286	1,478	2,771	61,555	
Ciment (3 ^e classe, T. sp. et except ^é)	335,899	11,032	19,556	581,407	
Clous, pointes et vis (2 ^e classe T. sp. 9 et 50) .	25,372	678	5	26,055	
Colis vides (1 ^e classe)	19,470	296	71	19,857	
A reporter	4,579,252	295,569	496,542	5,369,565	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
Report . . .	4,579,232	295,569	496,542	5,569,565	
Combustibles mi- néraux:houille,	(4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 51, 52, 42)	2,314,942	270,188	309,143	2,905,275
coke, briquettes et boulets de houille.	(sp. 2) (sp. 54) (except. provisoire n° 6) . (id. id. n° 31).	283,961 93,759 1,482,101 5,554,588	492 10,491 85,953 515,632	550 114 149,244 543,887	287,003 104,544 1,717,300 6,412,127
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 43).	20,558	59	123	20,722	
Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	18,019	498	1,583	19,902	
Déchets de carrières { (4 ^e classe, sp. 36) . . . et graviers. { (sp. 2, 5, 24 et 37) . .	80,053 879,808	5,105 70,732	5,105 69,482	90,899 1,020,042	
Déchets de textiles, { déchets d'étoupe, de de fils d'étoupe, de { chanvre, de lin (3 ^e cl. chanvre, de laine, { et sp. 12)	7,824	88	75	7,985	
de lin et de coton. { déchets de laine et de co- ton (2 ^e cl. et sp. 18) . .	15,559	615	477	14,631	
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 56 et 59)	435,244	6,019	43,019	485,182	
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmosé (4 ^e classe)	9,848	958	1,117	11,903	
Épicerie et denrées coloniales (1 ^{re} classe) . .	5,201	107	23	5,535	
Engrais divers { 4 ^e classe	102,168	3,006	2,435	107,607	
{ sp. 5 et 36	587,642	85,981	90,080	763,705	
{ sp. 2, 37 et 38	178,037	2,749	23,454	204,200	
Escarbilles (4 ^e classe)	4,585	10	55	4,626	
Étoupes (3 ^e classe)	9,128	»	5	9,155	
Porcelaine et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	12,706	532	96	15,154	
Farine, féculé et son (3 ^e classe, sp. 40) . . .	434,357	26,178	37,865	498,578	
Fers en général. { Fers battus, en { (2 ^e classe) . .	17,789	1,183	1,885	20,857	
{ barres, laminés, { (3 ^e cl., sp. 9 et 50)	122,044	10,031	6,184	138,279	
{ fendus, feuil- { (4 ^e cl., sp. 12, lards, ferronne- { 15 et 50)	122,208	74	9,132	131,504	
{ riers, fers ébau- chés, etc.					
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	12,206	57	500	12,805	
Fontes { brutes et massiaux (4 ^e classe, sp. 15, 28, 43)	215,906	21,771	96,151	351,828	
{ moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	38,762	2,653	5,950	47,365	
Fruits et légumes frais. { Pommes, poires, prunes frai- ches, etc. (2 ^e classe, sp. 9).	16,832	847	1,507	19,186	
{ Oignons, pommes de terre, etc. (3 ^e classe, sp. 12)	181,780	24,321	16,250	222,500	
A reporter . . .	17,833,504	1,416,719	1,712,829	20,995,052	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX (Tonnes.)	
Report.	17.833,504	1,446,719	1.712 829	20,995,052	
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	23,765	1,159	968	27,870	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 40).	46,146	6,565	18,893	71,406	
Graines et semences fourragères (3 ^e classe).	11,167	1,009	745	12,919	
Huiles diverses.	Pétrole, naphte, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	97,095	7,099	610	105,713
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.)	9,091	1,226	1,619	11,956
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes)	6,590	1,008	520	8,155
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	2,229	107	52	2,568
Laines.	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe).	3,927	200	90	4,277
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	25,094	26	552	24,372
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 36, 37).	161,937	3,897	55,545	221,397	
Lin	teillé (2 ^e classe)	24,785	10	269	25,062
	en tiges (4 ^e classe).	28,204	»	4,792	32,996
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	26,025	1,466	3,649	31,158	
Marbre	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	8,540	1,416	1,478	11,434
	en blocs (4 ^e classe)	14,715	8,738	558	25,811
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 3, 24, 36, 37)	175,570	52,428	248	208,246	
Mélasse ordinaire en fûts (3 ^e classe).	23,572	15	508	23,955	
Minerais	de fer, de manganèse et manganésifères (4 ^e classe, sp. 2, 3, 25, 24, 25 et 26)	222,912	274,981	4,960	502,853
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 23)	159,199	102,644	4,199	266,042
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 23)	1,601	»	»	1,601
Mitraile et limaille	de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 15 et 28)	266,277	25,918	37,161	329,356
	d'autres métaux et déchets de métaux communs (2 ^e classe, sp. 8)	2,531	450	168	2,929
Moellons et pierres calcaires	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5, 24 et 36)	86,455	8,702	8,599	105,756
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 37)	398,001	55,221	88,024	541,556
Paille et fourrages.	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3 ^e cl.)	72,248	4,096	10,143	86,489
	Foin (4 ^e classe)	22,139	981	5,248	28,568
A reporter	19,757,032	1,985,899	1,961,882	23,704,815	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
Report	10,757,032	1,085,809	1,081,882	23,704,815	
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	49,095	753	2,446	52,294	
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (5 ^e classe).	46,851	466	5,937	51,274	
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 3)	450,414	42,415	27,175	520,004	
Pierres. {	Pierres brutes, bouchardées en grès artif. brutes sciées sur une face, meulrières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 3).	174,049	7,682	7,493	189,220
	Pierres en grès artif. taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres taillées, etc. (5 ^e cl., sp. 12)	144,023	12,730	2,574	159,020
Planches et planchettes (5 ^e classe, sp. 21)	56,070	6,206	3,757	67,012	
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	6,842	836	1,152	8,800	
Produits sidérurgiques. {	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9).	158,911	9,534	23,669	193,934
	Bandages de roues, longrons. } 5 ^e cl.	52,580	4,714	67,451	124,545
	poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. . . . } Sp. 12.	10,553	26	5,706	14,285
	accessoires, tuyaux en fonte, etc. } Sp. 13.	51,117	"	10,037	61,154
Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 23, 24, 25 et 26).	95,730	25,418	723	119,882	
Sable {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5)	128,440	11,642	7,545	147,627
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41)	649,550	31,645	13,706	697,879
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 23, 24, 25 et 26)	114,451	40,897	9,286	170,614	
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	22,915	1,208	865	24,988
	de soude (carbonate) (5 ^e classe, sp. 12).	56,817	1,593	1,528	59,738
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17).	18,144	15,886	155	34,465
	brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., except prov. 15)	150,904	998	15,898	167,800
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe)	36,845	1,258	5	38,406
	de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5)	17,802	2,379	303	20,484
A reporter.	22,228,711	2,215,003	2,167,108	26,608,914	

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	22,228,711	2,215,095	2,167,108	26.608,914
Tanins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exotiques (5 ^e classe, sp. 12)	15,434	258	722	14,414
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	8,415	1,655	1,854	11,922
{ non dénommés (5 ^e classe)	15,078	152	181	15,411
{ terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 56)	21,166	255	1,848	23,267
Terres et terrils : { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales par 10 t. (4 ^e cl. et sp. 5).	71,808	14,501	52,461	118,770
{ Argile. { Terres à pipes, kaolin, china-clay, ball-clay, etc. par 50 t. (4 ^e cl., sp. 2, 11 et excep. pror. 31	60,149	4,514	5,911	70,574
{ Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 56).	80,298	51	55	80,362
{ par 50 t. (sp. 24 et 37)	26,116	50	437	26,605
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 15 et 50)	34,556	4,250	556	58,942
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 15 et 56.)	84,809	6,006	42,369	153,274
Tourteaux (4 ^e classe)	140,471	3,758	677	144,906
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 5)	48,769	2,515	1,677	52,759
Verrerie et gobeletterie. { (2 ^e classe)	7,898	189	2,400	10,487
{ (sp. 9 et 11)	12,210	"	11,541	25,551
Verres à vitres et verres spéciaux. { (2 ^e classe)	25,642	5,910	85	27,655
{ (sp. 9 et 12)	152,555	9,677	55	142,247
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	40,122	4,716	11,652	56,490
Marchandises autres	3,593,748	92,711	350,172	4,018,651
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	26,645,825	2,562,057	2,611,297	31.617,189

N^o XXXV. — *Mouvement général des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1908.*

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.				
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.					
De et vers l'Allemagne.									
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	5	40	»	»	45				
Acide sulfurique, nitrique . . .	48,200	657	28	67	48,952				
Amidon	97	127	»	»	224				
Ardoises { brutes pour toitures.	2,587	49	»	»	2,636				
{ en tables.	198	10	»	»	206				
Argile . { brute	185	8,106	»	36	8,347				
{ calcinée ou grillée. .	52	95	11	»	158				
Asphalte.	»	362	194	8	564				
Avoine.	»	908	264	8	1,180				
Bières en fûts.	»	15,201	5	3,250	18,456				
Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale en grumes, bûches et rondins.	1015	en poutres, en madriers ou en blocs.	410	196	1,454	215	1,975		
			en planches.	42	1,235	145	120	1,542	
				418	425	149	»	692	
				sciés.	280	2,409	1,591	31	4,311
				perches à houblon.	»	429	»	»	429
pour mines.	6	966	»	»	972				
objets en bois.	578	522	171	313	1,584				
Briques réfractaires	1,448	9,243	167	5,793	16,651				
Cacao	»	15	216	17	278				
Café.	»	12	1,548	»	1,560				
Céréales (sauf l'avoine).	525	2,531	14,127	55	17,238				
Céruse.	95	10	70	293	468				
Charbon de bois.	353	47	43	20	463				
Chaux.	2,931	120	»	26	3,077				
Chicorée { en racines ou en cossettes.	18,860	»	»	12	18,872				
						fabriquées.	125	39	»	164
Chiffons	8,093	1,358	1,354	2,499	13,004				
Chlorure de calcium.	35	580	»	160	775				
Chlorure de chaux.	»	316	17	6,172	6,505				
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	»	55	»	67	122				
A reporter.	84,921	48,033	21,584	18,882	174,420				

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	84,924	46,333	21,584	18,882	174,420	
Ciment.	14,435	961	67	98	15,561	
Combustibles	{ par 10 tonnes	38,884	870,995	15	5,808	615,702
	{ par 45 —	"	239,340	"	235	239,375
	{ par 50 —	15,355	"	"	"	15,355
	{ par 100 —	24,271	"	"	"	24,271
parabonement.	"	164,054	"	337,833	504,887	
Coton brut et déchets de coton.	1,296	1,385	12,350	76	15,107	
Crasses de hauts-fourneaux	4,773	1,277	"	"	6,050	
Créosote	67	31	"	"	98	
Cuirs et peaux	{ verts et salés ainsi que séchés. tannés.	4,130	2,685	10,621	738	15,174
		75	72	585	60	792
Dégras.	"	46	"	21	37	
Eau minérale.	"	2,794	5	1,164	3,963	
Engrais.	{ Phosphates minéraux et superphosphates. Scories Thomas (sco- ries phosphatées). Guano	19,678	211	164	99	20,152
		437	4,322	"	11,177	15,936
		2,330	54	71	"	2,455
		Salpêtre du Chili (ni- trate de soude).	139	17	16,668	"	16,824
Autres engrais	3,632	54,858	2,791	1,540	62,821	
Farines alimentaires.	271	87	376	30	764	
Fers, fonte et aciers.	{ Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrel- les). Tuyaux en fer Fonte brute, mitraille. Machines agricoles . . . Autres machines et pièces de machines. Poutrelles. Fuel économiseurs, ra- diateurs. Fers et aciers ouvrés (autres)	3,740	33,849	4,339	271,164	313,101
		4,650	5,002	4,042	18,557	29,251
		11,330	36,353	11,722	16,041	75,446
		219	178	44	42	483
		2,895	16,238	4,133	13,352	36,618
		18	234	"	574	826
		45	823	239	41	1,148
		3,046	9,578	1,173	60,819	74,616
		"	"	411	10	521
		"	519	33	432	21	1,005
Fils	{ de coton, de laine . . . de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'é- toupes	3,564	42	71	5	3,682
		4,416	127	5	"	4,548
Poin.	"	"	"	"	"	
Fromages	"	"	"	"	"	
A reporter.	240,145	1,191,649	91,878	758,357	2,282,029	

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'Allomagne (suite).						
Report	240,445	1,491,649	91,878	738,357	2,282,029	
Fruits frais	13,552	5	4,427	231	18,215	
Glace (eau congelée)	"	"	42	"	42	
Goudron minéral	4,597	943	5,078	60	7,678	
Graines {	de betteraves	4,199	6	5	1,210	
	fourragères	87	70	833	990	
Graisses {	combouis, saindoux	30	42	3,110	3,152	
	suif et autres graisses	332	36	535	903	
Groupages	62	660	2,422	7,019	10,163	
Houblon	"	594	"	2,677	3,271	
Huiles {	végétales	4,486	47	4,292	20	2,545
	de goudron de houille	224	734	24	474	4,456
	minérales lourdes	40	4,799	420	439	2,068
	minérales demi-lourdes	26	447	40	430	406
	minérales à graisser	482	283	4,685	30	5,480
	de pétrole raffiné et naphte	51	9,250	6,621	1,084	47,006
Jouets et autres articles de l'hu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	"	474	"	4,463	4,937	
Laines {	brutes lavées et dé- chets de laine	8,842	3,597	8,442	68	20,949
	laine peignée	7,937	61	931	35	8,964
Lait condensé, lait conservé, la- rine lactée	25	"	"	476	201	
Lard, jambons	"	14	213	"	227	
Légumes secs	186	"	799	"	985	
Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre	4,476	717	456	"	2,349	
Marbres {	en blocs	3,837	20	44,438	"	44,995
	en tranches	380	"	15	"	395
Mélaissé préparée pour l'alimen- tation du bétail	"	"	"	"	"	
Minerais {	de fer et de { 40 tonnes	2,245	235	1,836	20	4,326
	manganèse {					
	Pyrites de fer { 45 ou 50 tonnes	830	"	40,875	"	44,705
	de zinc et de { 10 tonnes	4,290	441	2,474	"	3,875
	plomb { 45 ou 50 tonnes	4,934	4,972	55,344	"	62,247
autres {	10 tonnes	4,526	692	604	438	2,960
	45 ou 50 tonnes	345	"	4,517	"	4,862
Nitrate de potasse (salpêtre)	734	46	375	40	1,165	
OÛfs	283	4,071	870	30	2,274	
A reporter	292,024	4,216,728	216,732	775,216	2,500,700	

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	292,024	4,246,728	246,732	775,216	2,500,700
Oignons comestibles.	2,776	"	472	"	2,948
Objets en ciment	"	51	"	"	51
Os concassés	1,840	69	508	"	2,417
Paille	100	665	423	64	952
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	423	3,234	500	291	4,448
brutes ou de construction	48,410	4,613	39	4,574	21,636
ouvrées et pierres taillées de toute espèce	2,894	298	6	240	3,408
meulières et meules à aigu- iser ou à émoudre	60	782	20	37	869
lithographiques.	344	285	"	256	885
Pierres. } Pavés	3,644	229	87	48	3,978
} Pierrailles, macadam	2,371	494	"	"	2,565
} Moellons bruts	2,550	460	40	"	2,720
} Castines	"	30	"	"	30
Plâtre	4,620	2,619	"	66	4,305
Plomb.	4,533	4,262	440	255	3,460
Pommes de terre	34,773	5,709	48	3,446	43,976
Poterie et faïence. } Poterie fine en terre cuite, } en grès artificiel ou en } faïence.	"	646	42	4,729	2,387
} Poterie ordinaire en terre } cuite ou en grès artificiel.	412	970	49	2,054	3,485
} Pavés, dalles et carreaux en } terre cuite, en grès artifi- } ciel ou en faïence	504	3,227	"	3,077	6,805
} Briques de revêtement.	52	2,946	"	45	3,043
Radicelles	3,298	30	226	"	3,554
Résines. } Colophane (brai sec } végétal)	267	50	4,383	"	4,680
} Térébenthine	50	311	729	"	4,090
Riz briaé, pelé et déchets de riz.	310	291	594	"	4,195
Sels. } Chlorure de sodium } (sel gemme).	"	5,974	"	39	6,043
} Sel de glauber (sulfate } de soude).	286	19,902	41	42	20,274
Scories autres que pour engrais	44,562	450	437	415	45,264
Son	8,436	97	4,542	"	43,075
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude)	70	404	435	63	672
Stéarine	585	17	81	"	683
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	"	"	364	10	374
Tabacs.	24	27	46	"	64
A reporter.	393,912	4,269,240	226,644	788,607	2,678,403

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	393,912	4,269,240	226,644	788,607	2,678,403
Tanins. { Eau de tan	5	»	404	»	406
{ Écorces à tan	3,209	423	644	»	3,973
{ Tanins divers	4,360	31	4,927	»	3,318
Teinture. { Bois de teinture et racines de bois de teinture	448	28	40	28	484
{ Extrait de bois de teinture, extrait de chataignier	30	»	452	»	482
{ Alizarine, cachou, gambier.	499	32	433	4,302	4,966
Terres. { Terres à porcelaine (kaolin, china-clay)	63	464	4,630	26	4,880
{ Terres ordinaires et terres réfractaires	2,525	42,276	324	442	15,237
{ Terres à couleurs	220	4,214	42	918	2,394
{ Sable	2,043	2,894	»	4,735	6,674
Tissus	60	442	310	4,285	4,767
Verres. { Verres à vitres	4,784	347	20	369	5,517
{ Verrerie creuse	328	6,467	41	3,438	9,974
Vins	40	285	426	444	565
Vitriol de fer (vitriol vert)	40	324	»	»	334
Zinc	8,524	222	456	4,597	40,496
Marchandises autres	51,433	51,040	42,830	36,664	484,667
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne.	468,559	4,347,493	275,687	836,495	2,927,934

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)	78	»	»	»	78	
Acide sulfurique, nitrique	117	»	»	»	117	
Amidon	694	43	50	»	757	
Ardoises { brutes pour toitures.	3,417	5	»	25	3,447	
{ en tables,	»	»	»	»	»	
Argile { brute	45	»	5	»	20	
{ calcinée ou grillée	»	»	»	»	»	
Asphalte	40	446	34	33	523	
Avoine.	61	56	3,176	»	3,293	
Bières en fûts.	»	40	»	20	30	
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale. } en poutres, en madriers ou en blocs. en planches.	»	425	30	48	473	
	»	42	»	»	42	
	en grume, bûches et rondins.	59	3,277	7	38	3,381
	sciés.	714	4,319	4,536	64	3,633
	perches à houblon.	»	76	»	»	76
pour mines.	26	2,254	»	»	2,280	
objets en bois	82	344	103	416	612	
Briques réfractaires	824	206	2,390	»	3,417	
Cacao	»	»	404	»	404	
Café.	5	»	4,060	»	4,065	
Céréales (sauf l'avoine).	498	689	32,508	30	33,725	
Céruse.	64	»	47	»	81	
Charbon de bois.	4,255	»	28	6	4,289	
Chaux.	430,643	644	»	»	431,287	
Chicorée { en racines ou en cossettes	4,498	»	»	»	4,498	
{ fabriqué.	4,791	»	»	»	4,791	
Chiffons	328	76	73	459	936	
Chlorure de calcium.	40	»	»	»	40	
Chlorure de chaux.	41	»	»	41	52	
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	»	»	»	»	»	
Ciment	5,795	693	41	51	6,580	
A reporter.	147,749	40,212	41,162	871	199,994	

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.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	447,749	40,212	41,162	871	499,994	
Combustibles {	par 40 tonnes	698,605	151	371	16	699,153
	— 50 —	35,419	"	"	"	35,419
	— 100 —	440,652	"	"	"	440,652
Coton brut et déchets de coton.	188	356	1,296	22	1,862	
Crasses de hauts-fourneaux.	"	"	"	"	"	
Créosote	1,907	"	"	"	1,907	
Cuir {	verts et salés, ainsi et que séchés	440	217	4,045	396	5,098
		49	30	23	"	102
peaux {	tannés					
Dé gras	"	"	"	"	"	
Eau minérale	10	480	41	80	581	
Engrais. {	Phosphates minéraux et su- perphosphates	5,759	25	144	"	5,895
	Scories Thomas (scories phosphatées)	407	8,876	20	73,059	82,362
	Guano	401	"	"	"	40
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	210	"	3,807	"	4,017
Autres engrais	315	520	293	4,106	2,234	
Farines alimentaires	235	"	53	"	288	
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les pou- treilles).	2,156	65,227	4,361	347,096	416,340	
Tuyaux en fer	42	673	823	4,839	6,427	
Fonte brute, mitraille	944	91,537	5,289	31,713	132,513	
Machines agricoles	14	5	141	"	160	
Autres machines et pièces de ma- chines.	532	1,260	7,082	7,870	16,744	
Poutrelles	"	92	421	6,448	6,861	
Fuel économiseurs, radiateurs.	6	"	214	"	220	
Fers et aciers ouvrés (autres).	479	3,523	2,402	78,325	84,729	
Fibres brutes	"	"	312	"	312	
Fils de coton, de laine.	70	"	578	40	658	
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	70	"	288	"	358	
Foin.	551	25	13	"	589	
Fromages.	5	10	22	7,098	7,135	
Fruits frais.	57	10	238	"	305	
Glace (eau congelée).	"	"	"	"	"	
Goudron minéral	36	45	"	"	81	
Graines de betteraves	5	"	"	"	5	
A reporter.	4,036,952	186,474	70,576	559,029	4,853,031	

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.	1,036,952	186,474	70,576	559,029	1,853,031
Graines fourragères.	58	40	272	153	523
Graisses, cambouis, saindoux.	41	"	2,144	"	2,185
Graisses, suif et autres graisses.	31	"	238	"	269
Groupages.	95	167	16,248	10,062	26,572
Houblon.	"	827	"	768	1,595
Huiles végétales.	627	"	345	"	972
— de goudron de houille.	"	"	"	"	"
— minérales lourdes.	21	"	112	"	133
— minérales demi-lourdes.	"	"	"	"	"
— minérales à graisser.	376	40	5,859	22	6,297
— de pétrole raffiné et naphte.	267	"	5,245	15	5,527
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	41	"	"	"	41
Laines brutes lavées et déchets de laine.	342	431	8,751	45	9,539
Laines peignées.	2,036	5	304	"	2,345
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	151	"	5,074	5,225
Lard, jambons.	"	"	88	"	88
Légumes secs.	97	80	1,842	"	2,019
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre.	"	"	48	"	48
Marbres en blocs.	748	"	40	"	788
— en tranches.	90	40	"	"	100
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	"	"	"	"	"
Minerais de fer } 10 tonnes.	802	619	"	"	1,421
et de manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	593	1,186,226	178,345	1,316	1,366,480
Minerais de zinc } 10 tonnes.	"	"	"	"	"
et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	"	"	"	"	"
Minerais autres } 10 tonnes.	"	"	"	"	"
} 45 ou 50 tonnes	"	"	"	"	"
Nitrate de potasse (salpêtre).	527	"	101	"	628
A reporter.	1,043,034	1,375,070	290,558	576,454	3,285,760

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	1,043,684	1,376,070	290,538	576,453	3,285,766
Œufs	"	"	"	"	"
Oignons comestibles.	92	"	"	"	92
Objets en ciment	5	404	"	40	416
Os concassés	65	"	5	5	75
Paille	240	15	428	"	353
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	40	"	476	"	486
Pierres brutes ou de construction	3,903	7,342	"	98	41,343
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	46	41	53	45	425
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	"	385	"	295	680
— lithographiques	5	"	"	"	5
Pavés	"	4,905	"	84	4,989
Pierrailles, macadam	"	644	"	"	644
Moellons bruts	35	992	"	"	1,027
Castines	"	40	"	"	40
Plâtre	30	330	"	"	360
Plomb	45	"	6	"	51
Pommes de terre	40,104	542	"	334	40,977
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	457	208	45	497	607
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	908	220	214	"	1,342
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	433	20	49	39	211
Briques de revêtement.	20	"	"	"	20
Radicelles	224	"	30	"	254
Résines { Colophane (brai sec vé- gétal).	"	"	52	"	52
{ Térébenthine	24	"	33	"	54
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	365	"	502	"	867
Sels { Chlorure de sodium (sel gemme)	"	4,074	"	"	4,074
{ Sel de glauber (sulfate de soude)	"	931	"	"	931
A reporter.	4,060,029	4,395,830	294,824	577,534	3,328,211

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.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	4,060,029	4,395,830	294,324	577,534	3,325,214	
Scories autres que pour engrais.	29,838	»	»	»	29,838	
Son	3,490	353	683	»	4,226	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	40	87	54	2,995	3,143	
Stéarine	10	»	40	»	50	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	39	»	92	»	431	
Tabacs.	»	»	249	35	284	
Tanins. {	Eau de tan	»	40	»	40	
	Écorces à tan	7	739	34	777	
	Tanins divers	36	43	426	»	475
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	2,326	»	»	42	2,338
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	4,844	»	454	»	4,995
	Alizarine, cachou, gambier	44	»	422	»	433
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	20	233	996	»	4,249
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	444	822	56	»	4,022
	Terres à couleurs	56	7	»	686	748
	Sable	46,182	»	»	20	46,202
Tissus	256	44	649	90	4,009	
Verres {	Verres à vitres	2,793	6	»	258	3,057
	Verrerie creuse	58	43	»	4,029	4,402
Vins.	»	»	46	44	80	
Vitriol de fer (vitriol vert)	»	»	44	»	44	
Zinc	492	43	»	44	216	
Marchandises autres	46,530	4,058	6,729	3,003	30,320	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace - Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	1,433,567	4,402,490	304,836	585,654	3,423,277	

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'Autriche-Hongrie					
Amidon	6	»	»	5	11
Arbres et arbustes.	»	»	12	»	12
Bière.	»	4,214	»	689	4,903
Bois.	»	26	»	»	26
Briques réfractaires	34	»	»	»	34
Cellulose.	»	»	»	»	»
Chicorée en racines et cossettes.	»	»	»	»	»
Combustibles.	260	»	»	»	260
Cuir et peaux	»	77	»	454	531
Eaux minérales	»	292	»	195	487
Écorces à tan.	»	»	»	»	»
Engrais	»	»	»	»	»
Fers et aciers	88	134	935	102	1,259
Fils	414	»	2,072	»	2,486
Fruits et marmelades	»	71	»	432	503
Graines et semences.	6	87	»	»	93
Graisse et lard	»	»	»	»	»
Graphite	»	28	»	»	28
Groupages	»	37	99	»	136
Houblon	20	47	»	261	328
Huiles	597	6,177	505	433	7,612
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	»	»	»	803	803
Laines } brutes lavées et déchets } de laine	1,464	56	364	42	1,896
} peignées	940	»	20	»	960
Machines.	120	»	»	»	120
Malt.	»	441	»	10	451
Matières textiles	703	241	341	80	1,365
Meubles	»	563	»	207	770
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer.	»	»	»	»	»
OÛfs	»	257	»	1,233	1,490
Papiers et cartons.	»	336	»	57	393
Pétrole et naphte	»	200	»	21	221
Pierres et marbre	2,331	»	5	»	2,336
Sable.	»	»	»	»	»
Tabac	»	451	29	678	858
Verres, glaces et verrerie creuse.	834	117	»	»	951
Vin	38	»	9	»	47
Volailles et gibiers tués	»	»	»	826	826
Marchandises autres.	1,304	1,422	1,582	1,633	5,941
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	9,159	11,974	5,873	7,831	34,837

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers la France.						
Acides { pyroligneux. Vinaigre de bois	444	»	82	»	496	
{ sulfurique et nitrique.	6,868	4,870	384	251	9,373	
Asphalte, goudron et résines .	5,544	4,634	430	35	10,340	
Betteraves	65	2,556	»	»	2,621	
Bois {	à brûler	68	3,453	»	»	3,511
	de construction de toute espèce	467	45,434	248	34	46,150
	de teinture et racine de bois de teinture .	»	50	45	»	65
	autres	3,590	73,459	4,372	4,885	80,306
Briques {	à bâtir	4,052	2,622	400	97	6,874
	réfractaires	7,453	4,886	3,248	822	13,409
Carreaux en ciment et en terre cuite	377	4,645	49	465	2,536	
Céréales et farine	3,960	47,910	42,399	4,205	35,474	
Chiffons et drilles	7,279	44,672	49	3,965	25,935	
Chaux	462,997	704	6	36	463,740	
Ciment	8,400	2,686	»	9,047	20,133	
Combustibles {	40 tonnes	4,484,449	499,547	4,848	400	4,388,944
	50 tonnes	631,154	68,545	597	»	700,296
	100 tonnes et plus	743,071	4,938	817	»	748,826
Coton brut et déchets de coton .	2,808	2,489	3,445	894	9,306	
Cuir et peaux	3,750	5,974	800	564	11,085	
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)	445,489	2,257	89	502	448,037	
Engrais	84,290	63,304	844	7,466	155,904	
Faïences et poteries	2,446	4,926	2,020	2,212	8,274	
Fil de coton, de jute et de lin .	4,057	2,478	452	4,021	4,408	
A reporter	2,949,405	524,430	31,604	30,604	3,536,040	

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 (suite).						
Report	2,949,405	524,430	31,604	30,601	3,536,040	
Fontes et mitrailles	40,318	85,969	7,946	11,683	145,916	
Fruits et légumes frais	4,980	40,452	721	98	43,251	
Glaces avec ou sans tain	4,730	547	»	4,470	3,747	
Graines et semences	984	727	68	253	2,032	
Laine brute et déchets de laine.	8,436	28,257	5,567	2,212	44,472	
Légumes secs	717	674	3,014	41	4,443	
Lin, chanvre et étoupes	9,095	47,364	20,646	864	77,939	
Machines et mécaniques	4,216	1,043	594	2,351	5,204	
Minerais	2,517	449,435	52,045	811	504,808	
Paille et fourrage	3,372	11,682	73	43	15,140	
Papiers et pâtes à papier	2,433	978	1,662	978	6,051	
Pierres {	de construction, moellons, etc.	473,247	14,917	746	1,292	490,202
	Marbres	9,068	4,456	5,270	467	16,261
	Pavés	49,542	67	89	»	49,698
	calcaire, dolomie, castine, etc.	24,599	4,289	91	40	25,989
Pommes de terre	13,064	7,999	»	468	21,531	
Produits métallurgiques	42,328	86,821	3,952	123,024	256,125	
Pulpes et drèches	34,635	4,134	443	26	35,938	
Scories de forges et de laminoirs.	43,086	52,855	»	4,702	67,643	
Sels et soude	457	44,323	»	46,467	30,647	
Sucre	209	314	45	60	628	
Terres {	en général	109,730	5,536	4,009	435	119,710
	réfractaires	36,609	5,795	64	316	42,784
Tourteaux	3,904	8,854	604	403	13,462	
Verreries et gobeletteries	5,826	3,862	»	5,062	14,750	
Vins	46	3,464	82	7,596	11,458	
Plomb, zinc et crasses de zinc	17,448	5,307	690	4,441	24,556	
Marchandises autres	65,325	97,286	21,097	19,289	202,997	
Ensemble des transports de et vers la France	3,890,996	4,472,837	160,786	228,533	5,763,152	

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)	322	"	46	"	368
Acide sulfurique, nitrique	5	"	22	"	27
Amidon	361	"	6	"	367
Ardoises brutes pour toitures.	87	"	"	"	87
Argile brute	"	"	"	"	"
Asphalte	20	236	44	"	267
Avoine	"	"	"	"	"
Bières en fûts	"	"	"	"	"
Bois en grume bûches, et rondins.	"	"	"	"	"
— sciés	"	25	5	"	30
— (objets en bois)	"	23	"	26	49
Briques réfractaires	38	7	268	"	303
Cacao	"	"	50	"	50
Café	"	"	448	"	448
Céréales	"	"	20	"	20
Chicorée { en racines ou en cos- bettes	240	"	"	"	240
{ fabriquée	"	"	"	"	"
Chiffons	40	28	"	40	48
Chlorure de calcium	"	"	"	22	22
Chlorure de chaux	47	"	"	44	58
Ciment	"	5	"	"	5
{ par 40 tonnes.	3,872	"	44	"	3,883
Combustibles { — 50 —	25,979	"	"	"	25,979
{ — 400 —	46,075	"	"	"	46,075
{ — 250 —	8,273	"	"	"	8,273
Coton brut et déchets de coton	"	"	255	"	255
Cutrs { verts et salés, ainsi et que séchés	48	444	62	204	425
{ peaux tannées	"	"	"	"	"
Dé gras	"	"	"	"	"
Engrais. { Phosphates minéraux et superphosphates.	2,028	"	30	"	2,058
{ Salpêtre du Chili	400	"	474	"	274
{ Autres engrais	"	"	"	"	"
Farines alimentaires	30	"	"	"	30
Fers { Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	464	5	4,311	408	4,588
fontes { Tuyaux en fer	44	"	607	15	633
{ Fonte brute, mitraille	33	5	735	32	805
{ aciers. Machines agricoles	"	"	43	"	43
A reporter	87,713	475	3,764	428	92,377

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 (suite).					
Report	87,713	475	3,761	428	92,377
Fers fontes et aciers. {					
Autres machines et pièces de machines	494	273	333	4,779	2,779
Fuel économiseurs, radiateurs	"	"	30	"	50
Poutrelles	"	74	"	267	341
Fers et aciers ouvrés autres)	237	"	137	"	374
Fibres brutes	"	"	42	"	42
de coton, de laine	12	"	"	"	12
Fils {					
de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes	47	"	26	"	73
Fromages	"	"	"	422	422
Fruits frais	"	"	"	"	"
Graines fourragères	40	"	40	"	20
Graisses {					
Cambouis, saindoux	"	"	57	"	57
Suif et autres graisses	40	"	23	"	33
Groupages	499	1,260	3,715	463	5,607
végétales	219	"	50	"	269
Huiles {					
de goudron de houille	"	"	"	"	"
minérales lourdes	"	"	43	"	43
— à graisser	92	"	203	12	309
de pétrole raffiné	"	"	4,195	"	4,195
Laines {					
brutes, lavées et déchets de laine	52	"	"	"	52
Laine peignée	24	"	"	"	24
Lait condensé, lait conservé, farine lactée	"	"	"	1,482	1,482
Lard, jambons	"	"	42	"	42
Lins, flasses de lin, étoupes et chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre	"	"	"	"	"
Marbres {					
en blocs	34	44	42	"	60
en tranches	21	"	"	"	21
Mélasses préparées pour l'alimentation du bétail	"	"	"	"	"
Minerais de fer et de manganèse	"	"	"	"	"
Minerais de zinc et de plomb 40 t.	"	"	"	"	"
Nitrate de potasse	"	"	45	"	45
OÙufs	"	5	"	422	427
Objets en ciment	"	"	"	22	22
Oignons comestibles	"	"	"	"	"
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	"	"	20	"	20
Pierres {					
brutes ou de construction	96	"	"	"	96
Castines	"	"	"	40	40
ouvrées et pierres taillées de toute espèce	"	"	"	"	"
meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	"	14	"	7	18
A reporter	89,230	2,442	9,876	4,714	105,932

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	89,230	2,412	9,876	4,744	106,932	
Plomb	192	»	»	»	192	
Pommes de terre	»	»	»	»	»	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	105	»	13	»	118
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	567	»	111	»	678
	Pavés, dalles en terre cuite	121	57	6	20	204
	Briques de revêtement.	»	»	»	»	»
Riz	»	»	»	»	»	
Térébenthine.	»	»	5	»	5	
Sel de glauber (sulfate de soude).	»	»	»	»	»	
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	»	»	»	»	»	
Stéarine	20	»	»	»	20	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	33	»	»	»	33	
Tabacs.	»	»	30	»	30	
Tanins. {	Eau de tan.	»	»	»	»	
	Tanins divers	31	»	»	31	
Teinture : alizarine, cachou, gambier	»	»	520	»	520	
Teinture (bois de)	22	»	78	»	100	
Terres à couleurs	»	»	»	»	»	
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay)	20	»	936	»	956	
Terres ordinaires et terres réfrac- taires	22	»	90	»	112	
Sable	15	»	»	»	15	
Tissus	»	»	4,406	489	4,895	
Verres à vitres	2,321	»	»	»	2,321	
Vins	»	»	»	»	»	
Zinc	26	»	»	»	26	
Marchandises autres	704	513	488	1,703	3,408	
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	93,429	2,682	13,259	6,626	116,996	

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	"	23	"	44	34	
Briques réfractaires	344	"	"	"	514	
Chicorée en cossettes ou en racines.	3,429	"	"	"	3,429	
Combustibles.	884	"	"	"	884	
Comestibles { beurre, fromages } { fruits secs, œufs, } { poissons, etc. }	"	3,624	221	8,960	12,705	
Denrées alimentaires non spécialement dénommées	"	72	421	678	874	
5	5					
Pers. aciers et fontes	laminés	7 6	"	420	47	923
	ouvrés.	2,876	28	542	99	3,545
	Fontes brutes et mitrilles	2,069	"	"	44	2,083
	Machines agricoles.	283	"	1,054	538	4,875
Machines autres et pièces de machines	4,697	40	44,992	"	46,699	
Fils	de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin	"	"	"	"	"
	de coton et de laine	"	"	"	"	"
	divers	3,967	296	730	95	5,088
Huile végétale comestible	"	"	"	"	"	
Laines	brutes, lavées et déchets de laine	1,379	"	445	"	4,824
	peignées.	647	52	41	"	740
Mat. textiles	Chanvre brut ou teillé.	"	360	"	45	375
	Lin brut ou teillé	75	"	"	"	75
	Étoupe et autres textiles.	"	403	"	"	403
Marbres	en blocs	57	299	"	"	356
	en tranches.	"	"	"	"	"
Pommes de terre	"	3,447	"	"	3,447	
Poterie et faïence	73	"	"	"	73	
Terres à couleurs	"	"	"	"	"	
Tissus	"	"	"	"	"	
Tresses de paille	"	6	"	352	358	
Verres à vitre.	646	"	"	"	646	
Volailles vivantes	"	"	"	4,843	4,843	
Vins	"	"	"	40	40	
Marchandises autres	4,400	494	2,502	4,920	9,043	
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	23,449	8,081	20,738	44,582	66,850	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, nitrique, etc.	25,392	598	25,990
Asphalte, Bitumé	152	74	223
bitume, Asphalte	260	226	486
résines. Goudron min.	735	929	1,664
Amidon et féculés	837	2,423	3,260
Ardoises { en tranches scellées.	"	"	"
{ pour toitures	758	5	763
Beiteraves.	132	10,645	10,777
Pulpes	49	30	79
Beurre naturel, artificiel et beurre de margarine. { 1 ^{re} s ^{on}	"	"	"
{ sp. VIII.	"	"	"
Bière en fûts.	"	604	604
Blende, { 3 ^e s ^{on} , sp. II, XVII et XVIII	25,571	"	25,571
minerais de zinc. { par 50 T., sp. XXI	147	"	147
Bois { de construction, de charbon, en grume, etc., 1 ^{re} s ^{on} , sp. XVIII.	2,373	3,636	6,009
{ de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 3 ^e s ^{on} , sp. II	3,980	60,405	64,385
Bouteilles vides	65	1,887	1,952
Briques à bâtir et réfractaires	7,222	6,536	13,758
Café	284	712	996
Cercles en bois.	"	709	709
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e s ^{on} , sp. XV et XVI	41,281	4,658	45,939
{ Exc. prov. A	45	62	77
Chicorée en racines.	326	35	361
Chiffons et drilles	353	2,753	3,114
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	50	"	50
chaux, { Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II.	78,781	1,929	80,710
plâtre, { — — — par 50 T., sp. XXIV.	21,420	"	21,420
calcaires. { — — — par 50 T., sp. XXVI.	50	"	50
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e s ^{on}	"	"	"
{ sp. IV et XVIII	1,943	449	2,392
Colis vides	882	1,516	2,398
Combustibles minéraux { 3 ^e section, sp. II	76,628	72,727	149,355
{ par 50 T. sp. XIX, XXVIII	268,468	50,748	318,916
{ par 100 T. sp. XXV.	"	"	"
A reporter.	557,879	224,293	782,172

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL			
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.	
De et vers les Pays-Bas (suite).				
Report.	557,879	221,293	782,172	
Coton brut } 3 ^e s ^{on}	2,445	1,049	3,494	
et déchets } de coton } sp. XXII	101	"	101	
Cuir et peaux	3,361	3,421	6,782	
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	2,701	243	2,944	
de carrières } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	21,311	"	21,311	
Eaux ammoniacales	42	1,653	1,695	
Engrais {	non dénommés	7,038	145	7,183
	dénommés	16,426	5,302	21,728
	Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	2,961	100	3,061
Faïence et poterie	1,866	12,423	14,289	
Fils d'étoupe, de jute, etc.	2,432	215	2,647	
Fontes, } mitrilles et } scories. } Fontes ouvrees	4,571	87	4,658	
	— brute, mitrilles, scories	6,043	24,038	30,081
Fromages } secs } 2 ^e s ^{on}	47	735	782	
	sp. XII	"	4,390	4,390
Fruits frais : Pommes, poires, prunes.	9,139	845	9,984	
Glaces, 1 ^{re} section	954	"	954	
Graines et semences	561	2,467	3,028	
Graisses, suif, } oléine, etc. } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	294	125	419	
	Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{on}	222	236	458
	sp. X.	28	"	28
Harengs } 2 ^e s ^{on}	"	254	254	
	sp. XII	88	2,344	2,432
	sp. XIV	"	8	8
Huiles miné- } rales } et végétales. } Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	"	"	"	
	Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}	3,126	4,094	5,120
	— brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX.	6	"	6
Mazout par 50 T., sp. XXVII.	"	"	"	
Laine brute et déchets de laine	993	479	1,472	
Légumes secs	266	434	700	
Lin } teillé	25	45	70	
	en tiges.	315	14,227	14,542
Paille.	387	1,556	1,943	
Papier et pâte à papier	3,490	7,196	10,686	
A reporter.	619,088	310,307	959,395	

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.	649,088	310,307	959,395	
Pavés et moellons { 3 ^e son, sp. II	9,811	40	9,851	
{ par 50 T., sp. XXIV.	8,897	"	8,897	
Pierres { Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches .	28,296	34	28,330	
et marbres. { Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs	10,412	335	10,747	
{ Marbres en blocs par 50 T.	6,721	"	6,721	
Poissons salés non dénommés	"	214	214	
Potasse et sel de potasse.	380	1,095	1,475	
Pommes de terre.	1,388	11,874	13,262	
Produits sidérurgiques. {	Acier ouvré, 2 ^e son	36	"	36
	Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc.	11,327	984	12,311
	Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	2,047	81	2,128
	Acier laminé, fers battus et laminés } cornières	46,123	5,315	51,438
	Poutres, rails et accessoires, tôles } fortes, etc.			
Roseaux { Rotins, sparte, 3 ^e son.	265	1,879	1,844	
et rotins. { Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	"	40	40	
Soude et sel de soude.	3,916	105	4,021	
Sucre {	brut	166	"	166
	crystallisé non raffiné.	2,727	41	2,768
Tabac en feuilles.	512	919	1,431	
Tanins {	Myrobolans valonnées, etc.	3,233	87	3,320
	Écorces à tan.	412	63	477
Terres {	non dénommées, terres ferrugineuses. . .	31	25	56
	argile, kaolin, etc.	2,257	12	2,269
	à poterie	"	"	"
{ plastiques et réfractaires	8,744	1,147	9,891	
Tourbe {	combustible	15	20	35
	Litière de tourbe	25	29,197	29,222
Tourteaux.	5,410	5,003	10,413	
Verres à vitres.	14,218	137	14,355	
Vins	91	35	126	
Zinc et plomb	16,352	1,823	18,175	
Marchandises autres	24,153	61,346	85,499	
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . .	857,996	432,867	1,290,863	

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.	»	478	478
Divers	»	4,102	4,102
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. . .	»	4,280	4,280
De et vers la Russie.			
Cuir et peaux.	»	»	»
Fers, fontes et aciers	{	laminés	84
		Machines agricoles	»
		Pièces de machines	»
Houblon.	»	»	»
Laines	{	brutes, lavées et déchets de laine	»
		peignées.	49
Lin et chanvre.	»	44	44
Voitures de tramways	»	»	»
Marchandises autres	»	611	611
Ensemble des transports de et vers la Russie	725	»	725

N° XXXVI. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1908.

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.											CHRYAUX et BESTIAUX. (Nombre d'expéditions.)	
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS * exceptionnels.	COMBUSTIBLES.	TOTAUX. (Tonnes.)		
		A.	A.	B.	1.	2.	3.	4.						
Allemagne et au delà vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	7,752	»	»	7,752	»
	France	»	5,274	4,020	5,722	1,273	546	261	»	80,539	58,818	»	145,280	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	»	10	22	58	5,452	5,577	»	9,119	»
	Gr ^d -Duché de Luxembourg (P.H.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	100,506	100,506	»
Angleterre vers	Allemagne et au delà	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,206	»	2,206	»
France vers	Allemagne et au delà	»	6,469	2,192	2,209	10	45	»	»	21,965	6,520	»	39,240	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	15	1,683	10,175	2,721	8,630	5,755	»	28,977	»
Grand-Duché de Luxembourg vers	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	285	16,262	»	16,547	»
	France	»	»	»	»	»	»	»	»	22,594	»	»	22,594	»
Pays-Bas vers	France	»	»	»	»	3,048	5,299	12,568	2,789	24,784	5,281	»	49,589	»
	Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Italie vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,193	»	6,193	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	53	215	»	266	»
Suisse vers	Pays-Bas	»	»	»	»	»	10	»	»	252	62	»	304	»
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, par la Belgique avec emprunt des lignes de l'Etat		»	9,740	6,212	7,951	4,546	5,595	22,824	5,568	179,086	84,689	100,308	426,295	»

N° XXXVII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1908.*
Détail par réseaux de provenance et de destination.

N° XXXVII. — *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).	2,956	4,904	12,776
	Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.	
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne	3,215	68,207	20,567
	Autriche-Hongrie.	»	244	1,232
	France	110,972	1,160	20,101
	Italie	»	281	5,283
	Pays-Bas	15,932	115,050	»
	Grand-Duché de Luxembourg.	276	47,356	9,537
	Russie	15	55	»
	Suisse	»	367	2,004
Totaux	128,408	232,700	67,526	
Allemagne Autriche-Hongrie . . . France Italie Pays-Bas Grand-Duché de Luxem- bourg Russie Suisse	vers les lignes concédées belges (tous services réunis).	1,960	40,881	71,602
		»	86	»
		54,421	533,954	17,297
		»	»	909
		11,262	50,181	10,666
		755	10,417	520,111
		»	10	»
		»	401	58
Totaux	68,306	656,020	626,643	
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)	196,804	888,720	694,169	

en transit par les lignes de l'État. — Année 1908.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
56,688	86,502	471	141,567
Combustibles.	TOTALS.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
28,444	120,231	199	»
»	1,476	»	»
77,649	248,882	21	»
»	5,366	»	»
»	128,962	»	»
23,055	82,224	»	»
»	70	»	»
12,172	14,545	»	»
143,520	571,984	220	»
467,176	581,619	87	»
480	575	»	»
70	623,742	»	»
»	909	»	»
»	72,109	4,167	»
»	537,281	»	»
»	10	»	»
»	549	»	»
467,755	1,818,794	4,454	»
611,055	2,300,748	4,674	»

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

DÉSIGNATION.	SERVICES	SERVICES MIXTES			ALLEMAGNE			
	INTÉRIEUR	RÉUNIS			et au delà			
	et État vers État. (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.)	
Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets.	Grande vitesse (têtes).	7,865	167	343	512	»	»	
	Petite vitesse —	40,828	1,246	1,007	2,285	18,030	1,506	
	Totaux (têtes).	48,693	1,413	1,352	2,765	18,030	1,506	
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie.	Gros bétail (expéd.)	6,345	267	314	611	»	2
		Petit — —	5,259	139	229	368	126	7,441
	2 ^e catégorie.	Gros — —	6,871	294	403	697	»	»
		Petit — —	5,948	213	56	269	»	»
	3 ^e catégorie.	Gros — —	12,890	438	1,497	1,933	»	»
		Petit — —	11,483	375	131	506	»	»
	5 ^e catégorie avec majoration.	Gros bétail	11,606	148	9,099	9,247	»	»
		Petit — —	5,653	514	713	1,027	»	»
	Totaux (expéd.).	66,053	2,488	12,472	14,060	126	7,443	

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1908.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTAUX
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.)		généraux Nombre.)
			14	55	69	69	8,446
424	740	1,164	679	552	1,051	21,751	64,852
424	740	1,164	695	407	1,100	21,820	75,278
40	"	40	8	83	91	155	7,087
5,420	58	5,478	"	19	19	7,064	18,091
"	"	"	6	227	233	233	7,801
"	"	"	1	60	61	61	6,278
"	"	"	31	976	1,007	1,007	15,852
"	"	"	1	387	588	588	12,577
"	"	"	5	2,450	2,455	2,455	25,508
"	"	"	5	1,567	1,570	1,570	8,252
5,460	58	5,518	55	3,709	5,824	18,911	99,606

(178)

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																			Services intérieurs, mixtes et internationaux — Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3).	TOTALS GÉNÉRAUX. — Services intérieurs, mixtes et internationaux. — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3).					
	Services intérieur et vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieur et mixtes (3).	Allemagne			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.			Angleterre.	Russie.	Totaux des services internationaux		
				Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).						Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).
Acide chlorhydrique (muriatique et sulfurique et autres produits chimiques)	Départ (1).	25,029	»	48,345	115	48,460	337	28	365	»	»	»	7,282	466	7,748	374	68	442	»	»	»	25,772	»	»	82,410	677	82,787	»	»
	Arrivée (2).	7,400	»	1,949	6,739	8,708	»	11	11	»	»	»	1,870	251	2,121	»	33	33	»	»	»	598	»	»	4,417	7,054	11,471	»	»
	Totaux	154,633	32,429	187,064 (0.592)	50,294	6,874	57,168 (1.952)	337	39	376 (0.011)	»	»	»	9,152	717	9,869 (0.172)	374	101	475 (0.410)	»	»	»	26,370 (2.043)	»	»	86,327	7,731	94,238 (0.692)	273,391 (0.640)	284,322 (0.622)
Bières et autres boissons	Départ (1).	645	»	40	136	176	40	27	37	38	9	47	46	82	98	»	»	»	»	»	»	133	»	»	237	254	491	»	»
	Arrivée (2).	367	»	18,280	4,528	22,808	490	114	604	1,506	884	2,390	3,464	7,596	11,060	»	»	»	»	»	»	2,292	»	»	26,032	13,132	39,164	»	»
	Totaux	38,166	1,012	39,178 (0.124)	18,320	4,664	22,984 (0.785)	500	141	641 (0.019)	1,544	893	2,437 (6.995)	3,480	7,678	11,158 (0.194)	»	»	»	»	»	»	2,425 (0.188)	»	»	26,269	13,386	39,655 (0.291)	63,447 (0.153)	78,833 (0.174)
Bois de construction	Départ (1).	31,410	»	42	145	187	»	30	30	»	»	»	467	218	685	»	»	»	»	»	»	2,373	»	»	2,882	393	3,275	»	»
	Arrivée (2).	6,243	»	1,235	120	1,355	137	18	155	»	»	»	45,431	34	45,465	»	»	»	»	»	»	3,636	»	»	50,439	172	50,611	»	»
	Totaux	452,137	37,353	489,490 (1.548)	1,277	263	1,542 (0.053)	137	48	185 (0.005)	»	»	»	45,898	252	46,150 (0.802)	»	»	»	»	»	»	6,009 (0.463)	»	»	53,321	565	53,886 (0.396)	542,811 (1.269)	543,376 (1.201)
Bois divers	Départ (1).	76,006	»	6,013	6,929	12,942	5,402	2,079	7,481	»	12	12	3,648	1,387	5,035	53	603	656	»	»	»	7,890	»	»	22,706	11,010	33,716	»	»
	Arrivée (2).	71,845	»	5,161	1,889	7,050	7,989	230	8,219	26	»	26	76,962	1,885	78,847	48	26	74	»	»	»	62,885	»	»	153,071	4,030	157,101	»	»
	Totaux	780,620	147,651	928,271 (2.936)	11,174	8,818	19,992 (0.683)	13,091	2,309	15,400 (0.450)	26	12	38 (0.109)	80,610	3,272	83,882 (1.458)	101	629	730 (0.629)	»	»	»	70,775 (5.483)	»	»	175,777	15,040	190,817 (1.402)	1,104,048 (2.584)	1,119,088 (2.474)
Briques	Départ (1).	23,497	»	1,448	167	1,615	821	2,390	3,211	34	»	34	11,505	3,318	14,823	38	258	296	511	»	511	7,222	»	»	21,579	6,163	27,742	»	»
	Arrivée (2).	38,225	»	2,243	5,795	15,036	206	»	206	»	»	»	4,508	919	5,427	7	»	7	»	»	»	6,536	»	»	20,500	6,712	27,212	»	»
	Totaux	286,273	61,722	347,995 (1.100)	10,691	5,960	16,651 (0.569)	1,027	2,390	3,417 (0.100)	34	»	34 (0.098)	16,043	4,267	20,280 (0.352)	45	258	303 (0.261)	511	»	511 (0.764)	13,758 (1.066)	»	»	42,079	12,875	54,954 (0.402)	390,074 (0.912)	402,949 (0.891)
Craux, plâtre et ciment	Départ (1).	41,917	»	18,986	67	19,053	136,468	41	136,509	»	»	»	171,397	»	171,397	»	»	»	»	»	»	100,301	»	»	427,152	108	427,260	»	»
	Arrivée (2).	117,453	»	3,700	190	3,890	1,667	51	1,718	»	»	»	3,387	9,083	12,470	5	»	5	»	»	»	1,929	»	»	10,688	9,324	20,012	»	»
	Totaux	866,423	159,370	1,025,793 (3.245)	22,686	237	22,943 (0.784)	138,135	92	138,227 (4.038)	»	»	»	174,784	9,083	183,867 (3.196)	5	»	5 (0.004)	»	»	»	102,230 (7.920)	»	»	437,840	9,432	447,272 (3.285)	1,463,633 (3.422)	1,473,065 (3.257)
Chicorée	Départ (1).	365	»	18,985	»	18,985	2,989	»	2,989	»	»	»	»	»	»	240	»	240	3,429	»	3,129	326	»	»	25,669	»	25,669	»	»
	Arrivée (2).	20	»	39	12	51	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35	»	»	74	12	86	»	»
	Totaux	17,684	385	18,069 (0.057)	19,024	12	19,036 (0.650)	2,989	»	2,989 (0.087)	»	»	»	»	»	240	»	240 (0.207)	3,429	»	3,129 (4.681)	361 (0.028)	»	»	25,743	12	25,755 (0.189)	43,812 (0.102)	43,824 (0.097)
Chiffons et pâtes à papier	Départ (1).	1,944	»	8,216	1,854	10,070	338	249	587	»	»	»	7,279	19	7,298	10	20	30	»	»	»	358	»	»	16,201	2,142	18,343	»	»
	Arrivée (2).	6,728	»	4,592	2,490	7,082	76	459	535	»	»	»	14,672	3,965	18,637	28	10	38	»	»	»	2,753	»	»	22,121	6,924	29,045	»	»
	Totaux	104,137	8,672	112,809 (0.357)	12,808	4,344	17,152 (0.586)	414	708	1,122 (0.033)	»	»	»	21,951	3,984	25,935 (0.451)	38	30	68 (0.059)	»	»	»	3,111 (0.240)	»	»	38,322	9,066	47,388 (0.348)	151,131 (0.353)	160,197 (0.354)
Combustibles	Départ (1).	889,778	»	78,863	58	78,921	875,931	399	876,330	260	»	260	2,528,674	6,262	2,534,936	84,199	11	84,210	884	»	884	344,796	»	»	3,913,607	6,730	3,920,337	»	»
	Arrivée (2).	802,938	»	971,436	343,896	1,315,332	151	22	173	»	»	»	273,030	100	273,130	»	»	»	»	»	»	123,475	»	»	1,371,092	344,018	1,715,110	»	»
	Totaux	9,731,331	1,692,716	11,424,047 (36.132)	1,053,299	343,954	1,397,253 (47.721)	876,082	421	876,503 (25.604)	260	»	260 (0.746)	2,801,704	6,362	2,808,066 (48.809)	84,199	11	84,210 (72.597)	884	»	884 (1.322)	468,271 (36.276)	»	»	5,284,699	350,748	5,635,447 (41.392)	16,708,746 (39.062)	17,059,494 (37.716)
A reporter.	Départ (1).	1,090,291	»	180,938	9,471	190,409	1,021,996	5,243	1,027,239	332	21	353	2,730,268	11,782	2,742,050	84,914	960	85,874	4,524	»	4,524	489,171	»	»	4,512,143	27,477	4,539,620	20,743,293	21,162,148
	Arrivée (2).	12,431,406	1,051,019	14,372,716	1,018,635	365,677	1,384,312	10,716	905	11,621	1,532	884	2,416	423,324	23,833	447,157	88	69	157	»	10	10	204,139	»	»	4,658,434	391,378	2,049,812	»

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

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieurs, mixtes et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX. Services intérieurs, mixtes et internationaux.				
	Services intérieurs et vers l'État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux.		
				Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).						Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).
Report.	Départ (1) . 12,431,406	1,090,291	14,572,716	480,938	9,471	490,409	1,021,996	5,243	1,027,239	332	21	353	2,730,268	11,782	2,742,050	84,944	960	85,874	4,524	»	4,524	489,171	»	»	4,512,143	27,477	4,539,620	20,743,293	21,462,448
	Arrivée (2) . 1,051,019	»	1,051,019	1,048,635	365,677	1,384,312	10,716	905	11,621	1,532	884	2,416	425,324	23,833	447,157	88	69	157	»	10	10	204,139	»	»	1,638,434	391,378	2,049,812	»	»
Cuir et peaux	Départ (1) . »	498	»	1,205	11,206	12,411	489	4,068	4,557	»	»	»	3,750	800	4,550	48	62	80	»	»	»	3,361	»	»	8,823	16,436	24,959	»	»
	Arrivée (2) . »	1,385	»	2,787	798	3,585	247	396	643	77	154	231	5,971	564	6,535	141	204	345	»	»	»	3,424	»	»	12,617	2,116	14,733	»	»
Totaux	18,049	1,883	19,992 (0.064)	3,962	12,004	15,966 (0.545)	736	4,464	5,200 (0.452)	77	154	231 (0.663)	9,721	1,364	11,085 (0.493)	159	266	425 (0.366)	»	»	»	6,785 (0.526)	»	»	21,440	18,252	39,692 (0.292)	41,342 (0.097)	59,589 (0.132)
Engrais divers	Départ (1) . »	98,693	»	32,088	20,803	52,891	7,547	4,367	11,914	»	»	»	118,925	987	119,912	2,128	246	2,374	»	»	»	26,474	»	»	187,162	26,403	213,565	»	»
	Arrivée (2) . »	161,003	»	59,593	12,877	72,470	9,421	74,170	83,591	»	»	»	64,438	7,492	71,930	»	»	»	»	»	»	5,577	»	»	139,029	94,539	233,568	»	»
Totaux	1,312,959	259,696	1,572,655 (4.974)	91,681	33,680	125,361 (4.281)	16,968	78,537	95,505 (2.790)	»	»	»	183,363	8,479	191,842 (3.335)	2,128	246	2,374 (2.047)	»	»	»	32,051 (2.483)	»	»	326,191	120,942	447,133 (3.284)	1,898,846 (4.439)	2,019,788 (4.465)
Huiles diverses	Départ (1) . »	9,440	»	1,679	12,845	14,524	1,291	11,561	12,852	597	405	1,002	»	»	»	311	273	584	»	»	»	3,382	»	»	7,260	25,084	32,344	»	»
	Arrivée (2) . »	2,796	»	12,260	1,877	14,137	40	37	77	6,377	454	6,851	»	»	»	»	12	42	»	»	»	2,230	»	»	20,907	2,380	23,287	»	»
Totaux	115,914	12,236	128,150 (0.405)	13,939	14,722	28,661 (0.979)	1,331	11,598	12,929 (0.378)	6,974	859	7,833 (22.485)	»	»	»	311	285	596 (0.514)	»	»	»	5,612 (0.435)	»	»	28,167	27,464	55,631 (0.409)	156,317 (0.365)	183,781 (0.406)
Machines et mécaniques	Départ (1) . »	1,466	»	3,414	4,447	7,261	546	7,223	7,769	120	»	120	1,216	594	1,810	194	576	770	1,980	16,046	18,026	»	»	»	7,170	28,586	35,756	»	»
	Arrivée (2) . »	3,649	»	16,446	13,394	29,840	1,265	7,870	9,135	»	»	»	1,043	2,351	3,394	273	1,779	2,052	10	538	548	»	»	»	19,007	25,932	44,939	»	»
Totaux	26,023	5,115	31,138 (0.099)	19,530	17,541	37,071 (1.266)	1,811	15,093	16,904 (0.494)	120	»	120 (0.344)	2,259	2,945	5,204 (0.090)	467	2,355	2,822 (2.433)	1,990	16,584	18,574 (27.785)	»	»	»	26,177	54,518	80,695 (0.593)	57,315 (0.134)	111,833 (0.247)
Matières bitumineuses	Départ (1) . »	9,355	»	2,566	7,445	10,011	1,984	159	2,143	»	»	»	5,541	130	5,671	40	11	51	»	»	»	1,147	»	»	11,278	7,745	19,023	»	»
	Arrivée (2) . »	19,006	»	1,714	68	1,782	491	33	524	»	»	»	4,634	35	4,669	236	»	236	»	»	»	1,226	»	»	8,301	136	8,437	»	»
Totaux	236,733	28,361	265,094 (0.838)	4,280	7,513	11,793 (0.403)	2,475	192	2,667 (0.078)	»	»	»	10,175	165	10,340 (0.480)	276	11	287 (0.247)	»	»	»	2,373 (0.184)	»	»	19,579	7,881	27,460 (0.202)	284,673 (0.666)	292,554 (0.647)
Marne et craie brute	Départ (1) . »	32,428	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Arrivée (2) . »	248	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	175,579	32,676	208,246 (0.659)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	208,246 (0.487)	208,246 (0.461)
Minéraux	Départ (1) . »	403,043	»	11,140	72,347	83,487	1,395	178,345	179,740	»	»	»	2,517	52,045	54,562	»	»	»	»	»	»	25,748	»	»	40,770	302,737	343,507	»	»
	Arrivée (2) . »	9,834	»	3,330	138	3,468	1,186,845	1,316	1,188,161	»	»	»	449,435	811	450,246	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,639,610	2,265	1,641,875	»	»
Totaux	477,451	412,927	890,378 (2.816)	14,470	72,485	86,955 (2.970)	1,188,240	179,661	1,367,901 (39.959)	»	»	»	451,952	52,856	504,808 (8.774)	»	»	»	»	»	»	25,718 (1.992)	»	»	1,680,380	305,002	1,985,382 (14.582)	2,570,758 (6.010)	2,875,760 (6.359)
Papiers et cartons	Départ (1) . »	755	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,453	1,662	4,095	»	»	»	»	»	»	3,490	»	»	5,923	1,662	7,585	»	»
	Arrivée (2) . »	2,446	»	»	»	»	»	»	»	336	57	393	978	978	1,956	»	»	»	»	»	»	7,196	»	»	8,510	1,035	9,545	»	»
Totaux	49,093	3,201	52,294 (0.165)	»	»	»	»	»	»	336	57	393 (1.128)	3,411	2,640	6,051 (0.105)	»	»	»	»	»	»	10,686 (0.828)	»	»	14,433	2,697	17,130 (0.126)	66,727 (0.156)	69,424 (0.154)
A reporter	Départ (1) . 14,843,168	1,645,969	17,740,573	232,730	138,261	370,994	1,035,248	210,966	1,246,214	1,049	426	1,475	2,864,650	68,000	2,932,650	87,605	2,128	89,733	6,504	16,046	22,550	552,743	»	»	4,780,529	435,830	5,216,359	26,027,517	26,983,123
	Arrivée (2) . 1,251,436	»	1,251,436	1,114,705	394,929	1,509,534	1,209,025	84,727	1,293,752	8,322	1,549	9,871	949,823	36,064	985,887	738	2,064	2,802	10	548	558	223,792	»	»	3,506,415	519,781	4,026,196	»	»

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

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieurs, mixtes et internationaux. — Trafics locaux. — Départ et arrivée réunis (3).	TOTALS GÉNÉRAUX Services intérieurs, mixtes et internationaux. — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3).							
	Services intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux.					
				Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).						Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).
Report.	Départ (1)	14,843,468	1,645,969	17,740,573	232,730	138,264	370,994	1,035,248	210,966	1,246,214	1,049	426	1,475	2,864,650	68,000	2,932,650	87,605	2,128	89,733	6,504	16,046	22,550	552,743	»	»	»	4,780,529	438,830	5,216,359	26,027,517	26,983,123	
	Arrivée (2)	1,251,436	1,114,705	394,829	1,509,534	1,209,025	84,727	1,293,752	8,322	1,349	9,871	949,823	36,064	985,887	738	2,064	2,802	40	548	558	223,792	»	»	»	3,506,445	519,781	4,026,196					
Produits alimentaires.	Départ (1)	»	26,285	»	9,970	12,833	22,803	4,725	6,786	11,511	6	»	6	717	3,011	3,728	401	266	667	»	342	342	1,806	»	»	»	17,625	23,238	40,863	»	»	
	Arrivée (2)	»	37,888	»	1,762	273	2,035	607	12,172	12,779	328	3,299	3,627	674	41	715	5	2,026	2,031	3,619	11,492	15,111	11,639	»	»	»	18,634	29,303	47,937	»	»	
	Totaux	439,538	64,173	503,711 (1.593)	11,732	13,106	24,838 (0.848)	5,332	18,958	24,290 (0.710)	334	3,299	3,633 (10.429)	1,391	3,052	4,443 (0.077)	406	2,292	2,698 (2.326)	3,619	11,834	15,453 (23.116)	13,445 (1.042)	»	»	»	36,259	52,541	88,800 (0.632)	539,970 (1.262)	592,511 (1.310)	
Produits céramiques.	Départ (1)	»	6,699	»	965	64	1,026	1,223	278	1,501	»	»	»	2,493	2,069	4,562	793	130	923	73	»	73	1,866	»	»	»	7,413	2,538	9,951	»	»	
	Arrivée (2)	»	7,501	»	7,840	6,905	14,745	549	246	795	»	»	»	3,371	2,677	6,248	57	42	99	»	»	»	12,423	»	»	»	24,440	9,870	34,310	»	»	
	Totaux	122,893	14,200	137,093 (0.434)	8,805	6,966	15,771 (0.539)	1,772	524	2,296 (0.067)	»	»	»	6,064	4,746	10,810 (0.188)	850	172	1,022 (0.881)	73	»	73 (0.109)	14,289 (1.107)	»	»	»	31,853	12,408	44,261 (0.325)	168,946 (0.395)	181,354 (0.401)	
Produits de carrières.	Départ (1)	»	213,101	»	37,273	11,315	48,588	8,214	93	8,307	2,331	5	2,336	674,645	6,285	677,930	238	12	250	57	»	57	88,907	»	»	»	808,665	17,710	826,375	»	»	
	Arrivée (2)	»	210,872	»	3,640	2,095	5,735	14,334	517	14,851	28	»	28	19,986	2,271	22,257	25	17	42	299	»	299	657	»	»	»	38,969	4,900	43,869	»	»	
	Totaux	2,248,973	423,973	2,672,946 (8.454)	40,913	13,410	54,323 (1.855)	22,548	610	23,158 (0.676)	2,359	5	2,364 (6.786)	691,631	8,556	700,187 (12.170)	263	29	292 (0.252)	356	»	356 (0.533)	89,564 (6.938)	»	»	»	847,634	22,610	870,244 (6.392)	3,520,580 (8.231)	3,543,190 (7.833)	
Produits de l'agriculture.	Départ (1)	»	106,158	»	53,229	20,005	73,234	11,541	36,335	47,876	26	»	26	23,425	13,261	36,686	40	30	40	»	»	»	52,903	»	»	»	141,134	69,631	210,765	»	»	
	Arrivée (2)	»	173,538	»	11,805	6,466	18,294	2,204	1,285	3,489	575	271	846	51,326	2,037	53,363	»	»	»	3,123	352	3,475	33,199	»	»	»	102,235	10,431	112,666	»	»	
	Totaux	1,479,483	279,696	1,759,179 (5.564)	65,037	26,491	91,528 (3.126)	13,745	37,620	51,365 (1.500)	601	271	872 (2.503)	74,751	15,298	90,049 (1.565)	40	30	40 (0.035)	3,123	352	3,475 (5.198)	86,102 (6.670)	»	»	»	243,369	80,062	323,431 (2.376)	2,002,548 (4.682)	2,082,610 (4.604)	
Produits métallurgiques.	Départ (1)	»	140,715	»	29,892	21,781	51,673	3,864	40,716	14,580	88	935	1,023	70,094	12,588	82,682	665	2,840	3,503	5,701	662	6,363	89,415	»	84	»	199,801	49,522	249,323	»	»	
	Arrivée (2)	»	392,631	»	87,323	369,018	456,341	164,265	468,512	632,777	134	102	236	178,097	135,848	313,945	84	422	506	28	160	188	32,787	»	»	»	462,748	974,062	1,436,780	»	»	
	Totaux	1,571,779	503,346	2,075,125 (6.563)	117,215	390,799	508,014 (17.351)	168,129	479,228	647,357 (18.910)	222	1,037	1,259 (3.614)	248,191	148,436	396,627 (6.894)	747	3,262	4,009 (3.456)	5,729	822	6,551 (9.800)	122,202 (9.467)	»	84 (11.586)	»	662,519	1,023,584	1,686,103 (12.384)	2,737,644 (6.400)	3,761,228 (8.315)	
Sablé.	Départ (1)	»	46,285	»	2,045	»	2,045	16,182	»	16,182	»	»	»	»	»	»	15	»	15	»	»	»	»	»	»	»	18,242	»	18,242	»	»	
	Arrivée (2)	»	21,251	»	2,894	1,735	4,629	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,894	1,735	4,629	»	»	
	Totaux	777,970	67,536	845,506 (2.674)	4,939	1,735	6,674 (0.228)	16,182	»	16,182 (0.473)	»	»	»	»	»	»	15	»	15 (0.013)	»	»	»	»	»	»	»	21,136	1,735	22,871 (0.168)	866,642 (2.026)	868,377 (1.920)	
Scories.	Départ (1)	»	54,871	»	19,335	137	19,472	29,838	»	29,838	»	»	»	13,086	»	13,086	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	62,259	137	62,396	»	»
	Arrivée (2)	»	104,227	»	1,727	115	1,842	»	»	»	»	»	»	52,855	1,702	54,557	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54,582	1,817	56,399	»	»
	Totaux	532,854	159,098	691,952 (2.189)	21,062	232	21,314 (0.728)	29,838	»	29,838 (0.872)	»	»	»	65,941	1,702	67,643 (1.176)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	116,841	1,954	118,795 (0.873)	808,793 (1.891)	810,747 (1.792)
Sels.	Départ (1)	»	2,801	»	356	176	532	40	51	61	»	»	»	157	»	157	»	»	»	»	»	»	3,916	»	»	»	4,439	227	4,666	»	»	
	Arrivée (2)	»	2,191	»	26,280	444	26,424	5,092	2,995	8,087	»	»	»	14,323	16,167	30,490	»	»	»	»	»	»	105	»	»	»	45,800	19,506	65,106	»	»	
	Totaux	59,732	4,992	64,724 (0.205)	26,636	320	26,956 (0.921)	5,102	3,046	8,148 (0.238)	»	»	»	14,480	16,167	30,647 (0.533)	»	»	»	»	»	»	4,021 (0.311)	»	»	»	50,239	19,533	69,772 (0.512)	114,963 (0.269)	134,496 (0.297)	
A reporter.	Départ (1)	22,076,390	2,212,884	26,490,809	385,795	204,572	590,367	1,110,845	265,225	1,376,070	3,500	1,366	4,866	3,646,267	105,214	3,751,481	89,725	5,406	95,131	12,335	17,050	29,385	791,556	»	84	»	6,040,407	598,833	6,638,940	36,787,603	38,957,636	
	Arrivée (2)	2,201,535	1,257,979	781,600	2,039,579	1,396,076	570,454	1,966,530	9,387	5,221	14,608	1,270,655	196,807	1,467,462	909	4,571	5,480	7,079	12,552	19,631	314,602	»	»	»	»	4,256,687	1,571,205	5,827,892				

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

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																			Services intérieurs mixtes et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX. Services intérieurs, mixtes et internationaux.								
	Services intérieur et vers l'État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.			Angleterre.	Russie.	Totaux des services internationaux.					
				Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).						Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafics locaux.	Trafics maritimes.	Trafics locaux et maritimes réunis (3).
Report.	Départ (1)	22,076,390	2,212,884	26,490,809	385,795	204,572	590,367	1,110,845	265,225	1,376,070	3,500	1,366	4,866	5,646,267	105,214	3,751,481	89,725	5,406	95,131	12,335	17,050	29,385	791,556	»	84	6,040,107	598,833	6,638,940	36,787,603	38,957,636		
	Arrivée (2)	2,201,535	»	1,237,979	781,600	2,039,579	1,396,076	570,434	1,966,530	9,387	5,221	14,608	1,270,653	196,807	1,467,462	909	4,571	5,480	7,079	12,552	19,631	314,602	»	»	4,256,687	1,371,205	5,827,892	»	»			
Sucres et mélasses	Départ (1)	»	16,897	»	»	364	364	39	92	131	»	»	209	45	254	33	»	33	»	»	»	2,893	»	»	»	»	3,174	501	3,675	»	»	
	Arrivée (2)	»	16,404	»	»	30	30	»	»	»	»	»	314	60	374	»	»	»	»	»	»	41	»	»	»	»	355	90	445	»	»	
	Totaux	192,920	33,298	226,218 (0.715)	»	394	394 (0.013)	39	92	131 (0.004)	»	»	523	105	628 (0.011)	33	»	33 (0.028)	»	»	»	2,934(0.227)	»	»	»	»	3,529	591	4,120 (0.030)	229,747 (0.537)	230,338 (0.509)	
Tabac	Départ (1)	»	»	»	21	16	37	»	249	249	»	29	29	»	»	»	»	30	30	»	»	»	512	»	»	»	533	324	857	»	»	
	Arrivée (2)	»	»	»	27	»	27	»	35	35	151	678	829	»	»	»	»	»	»	»	»	949	»	»	»	»	1,097	713	1,810	»	»	
	Totaux	»	»	»	48	16	64 (0.002)	»	284	284 (0.008)	151	707	858 (2.463)	»	»	»	»	30	30 (0.026)	»	»	»	1,431(0.111)	»	»	»	1,630	1,037	2,667 (0.020)	1,630 (0.004)	2,667 (0.006)	
Terres et terrains	Départ (1)	»	19,501	»	3,045	2,007	5,052	234	1,057	1,291	»	»	146,339	4,073	150,412	42	1,026	1,068	»	»	»	11,002	»	»	»	»	160,662	8,163	168,825	»	»	
	Arrivée (2)	»	40,871	»	21,852	1,112	22,964	1,062	706	1,768	»	»	11,331	751	12,082	»	»	»	»	»	»	1,184	»	»	»	»	35,429	2,569	37,998	»	»	
	Totaux	272,615	60,372	332,987 (1.053)	24,897	3,119	28,016 (0.957)	1,296	1,763	3,059 (0.089)	»	»	157,670	4,824	162,494 (2.824)	42	1,026	1,068 (0.921)	»	»	»	12,186(0.944)	»	»	»	»	196,091	10,732	206,823 (1.519)	529,078 (1.237)	539,810 (1.193)	
Textiles	Départ (1)	»	1,075	»	23,394	23,403	46,797	2,962	12,226	15,188	3,521	2,797	6,318	21,396	29,750	51,146	135	2,594	2,729	6,068	1,186	7,254	6,311	»	30	63,817	71,956	135,773	»	»		
	Arrivée (2)	»	6,743	»	5,947	1,500	7,447	806	137	943	297	92	389	79,983	4,994	84,979	»	189	189	811	110	921	16,015	178	»	104,042	7,019	111,061	»	»		
	Totaux	144,163	7,818	151,981 (0.481)	29,341	24,903	54,244 (1.853)	3,768	12,363	16,131 (0.471)	3,818	2,889	6,707 (19.253)	101,384	34,741	136,125 (2.366)	135	2,783	2,918 (2.515)	6,879	1,296	8,175 (12.229)	22,326(1.730)	178 (86.094)	30 (1.138)	167,859	78,975	246,834 (1.813)	319,840 (0.748)	398,815 (0.882)		
Tourbe	Départ (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	40	»	»	»	40	»	40	»	»		
	Arrivée (2)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	29,217	»	»	»	»	29,217	»	29,217	»	»	
	Totaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	29,257(2.266)	»	»	»	»	29,257	»	29,257 (0.215)	29,257 (0.068)	29,257 (0.065)	
Tourteaux	Départ (1)	»	3,758	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,904	601	4,505	»	»	»	»	»	»	5,440	»	»	»	»	9,344	601	9,945	»	»	
	Arrivée (2)	»	677	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,854	103	8,957	»	»	»	»	»	»	6,003	»	»	»	»	14,837	103	14,940	»	»	
	Totaux	140,471	4,435	144,906 (0.458)	»	»	»	»	»	»	»	»	12,758	704	13,462 (0.234)	»	»	»	»	»	»	11,443(0.884)	»	»	»	»	24,471	704	24,875 (0.183)	169,077 (0.395)	169,781 (0.375)	
Verreries	Départ (1)	»	11,915	»	5,109	61	5,170	2,851	»	2,851	834	»	834	7,556	»	7,556	2,321	»	2,321	646	»	646	15,237	»	»	34,554	61	34,615	»	»		
	Arrivée (2)	»	11,827	»	6,514	3,807	10,321	21	1,287	1,308	117	»	117	4,409	»	4,526	»	»	»	»	»	2,024	»	»	»	»	13,085	11,626	24,711	»	»	
	Totaux	202,018	29,742	231,790 (0.733)	11,623	3,868	15,491 (0.529)	2,872	1,287	4,159 (0.121)	951	»	951 (2.730)	11,965	6,532	18,497 (0.322)	2,321	»	2,321 (2.001)	646	»	646 (0.966)	17,261(1.337)	»	»	»	47,639	11,687	59,326 (0.436)	279,429 (0.653)	291,146 (0.643)	
Marchandises autres	Départ (1)	»	93,007	»	51,195	45,264	96,459	16,636	22,987	39,623	1,304	1,681	2,985	65,325	21,103	86,428	1,173	4,203	5,376	4,400	2,502	6,902	25,035	»	611	165,679	97,740	263,419	»	»		
	Arrivée (2)	»	330,213	»	55,174	18,146	103,320	4,225	13,065	17,290	2,622	1,840	3,862	97,286	19,289	116,575	1,773	1,866	3,639	191	1,920	2,111	62,862	1,102	»	224,635	86,126	310,761	»	»		
	Totaux	3,615,218	423,250	4,038,468 (12.773)	106,369	93,410	199,779 (6.823)	20,861	36,052	56,913 (1.663)	3,326	3,521	6,847 (19.654)	162,611	40,392	203,003 (3.529)	2,946	6,069	9,015 (7.772)	4,591	4,422	9,013 (13.482)	87,897(6.809)	1,102 (13.906)	611 (84.276)	390,314	183,866	574,180 (4.217)	4,428,782 (10.354)	4,642,653 (10.198)		
Totaux	Départ (1)	»	2,362,037	»	468,559	275,687	744,246	1,133,567	301,836	1,435,403	9,159	5,873	15,032	3,890,996	160,786	4,051,782	93,429	13,159	106,688	22,449	20,738	44,187	857,996	»	725	6,477,880	778,179	7,256,059	»	»		
	Arrivée (2)	»	2,611,297	»	1,347,193	836,195	2,183,688	1,402,190	585,684	1,987,874	11,974	7,831	19,805	1,472,837	228,533	1,701,370	2,682	6,626	9,308	8,081	14,582	22,663	432,867	1,280	»	4,679,404	1,679,451	6,358,855	»	»		
	Totaux	26,613,825	4,973,334	31,617,159	1,816,052	1,111,882	2,927,934	2,535,757	887,520	3,423,277	21,133	13,704	34,837	5,363,833	389,319	5,753,152	96,111	19,885	115,996	31,530	35,320	66,850	1,290,863	1,280	725	11,157,284	2,457,630	13,614,914	42,774,443	45,232,073		

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

N° XL. — *Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 3, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1908.*

Coupures de distances.	Tonnes transportées.	Tonnes-kilomètres (1).
Kilomètres.		
1 à 10	6,160,033	33,883,481
11 à 20	4,438,587	68,798,008
21 à 30	3,320,763	90,608,056
31 à 40	4,028,004	142,004,143
41 à 50	2,882,438	131,151,859
51 à 60	3,645,620	202,331,910
61 à 70	1,973,079	120,236,674
71 à 80	1,436,833	108,480,891
81 à 90	2,706,417	239,093,053
91 à 100	1,848,535	176,537,002
101 à 110	2,348,531	247,770,020
111 à 120	1,586,642	170,792,131
121 à 130	1,884,372	236,488,086
131 à 140	893,727	121,100,008
141 à 150	754,413	109,767,091
151 à 160	1,013,934	157,666,737
161 à 170	1,362,231	223,452,540
171 à 180	963,061	167,262,205
181 à 190	1,273,398	236,214,772
191 à 200	203,462	37,762,821
201 à 210	300,824	80,314,532
211 à 220	477,623	102,927,736
221 à 230	158,044	33,638,922
231 à 240	258,600	60,000,300
241 à 250	227,951	53,961,970
251 à 260	1,202,302	307,188,161
261 à 270	190,934	26,337,787
271 à 280	33,056	9,637,928
281 à 290	34,633	13,598,578
291 à 300	12,407	3,666,268
301 à 310	6,372	2,007,746
311 à 320	6,302	1,988,281
321 à 330	181,834	59,186,967
331 à 340	4,920	1,630,660
341 à 350	326	181,733
351 à 360	,	,
361 à 370	213	78,882
TOTAUX.	48,193,303	3,823,279,648

Parcours moyen d'une tonne : 79^k.4.

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

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1908 et 1907.

ET DÉRAILLEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.			COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.										
EXÉCUTION DU SERVICE.													PERSONNES ATTEINTES (1).										
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, insubordination des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	VOYAGEURS.			AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
													Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
13	2	6	7	9	6	28	8	50	15	45	25	13	674	717	4	41	45	45	4	715	762		
7	2	5	9	5	5	12	1	12	32	44	15	1	87	67	5	28	51	5	5	95	98		
		1																					
5		1				3	2		7	7							2	2			2	2	
2		1				1	1		5	5	2					5	5			5	5		
		1						1		1	1		5	5		5	5			10	10		
						2	2		5	5	2					5	5			5	5		
						5			5	5	2				1	5	4		1	5	4		
							1	1		1	1				2		2		2		2		
						2			5	5	1				2	2			2		2	2	
		1				6	12		50	16	46	4				4	4			4	4		
						5	18	1	40	28	68	10	54	18	52	4	8	12		58	26	64	
						10	7		19	18	57	6	54	17	7	5	12	5	20	4	86	22	92
		1				6	15	1	9	27	56	7		4	4	2	5	5		2	7	9	
16	2	9	7	9	6	51	19	15	81	61	142	57	54	696	794	5	18	60	81	47	72	736	875
9	2	11	9	5	5	29	54	11	61	99	160	57	54	89	125	10	47	57		44	156	180	

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

Année 1908.

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes. (Impudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction au règlement de la police des chemins de fer.)				Accidents attribués à la faute des agents de l'administration.				Accidents attribués à des défauts d'installation ou à des déficiences du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Accidents survenus aux voyageurs :																
En descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	5	62	68	1	20	21	»	»	»	»	1	4	82	87	
En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie	1	1	5	7	»	»	»	»	»	»	»	1	1	3	5	
En circulant à l'intérieur des stations. . .	1	6	5	12	»	»	»	»	»	»	»	1	6	5	12	
Lors de la fermeture des portières. . .	»	»	78	78	»	»	»	»	»	»	»	»	»	78	78	
Dans d'autres circonstances.	»	1	17	18	»	38	50	»	»	»	»	»	1	73	74	
TOTAUX.	3	11	165	179	1	70	71	»	»	»	»	3	12	239	254	
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés.	5	5	»	10	6	7	2	15	»	»	»	»	11	10	2	23
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	11	6	9	26	»	1	1	2	»	»	»	»	11	6	10	27
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer.	5	6	2	13	»	3	3	6	»	»	»	»	5	6	5	16
En circulant dans les stations	1	5	»	6	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	»	6
— le long de la voie	12	4	5	21	»	»	»	»	»	»	»	»	12	4	3	19
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	»	»	0	0	2	5	7	14	»	»	»	»	2	11	13	26
En d'autres circonstances	»	»	1	1	1	6	7	14	»	»	»	»	»	1	7	8
Ivresse, folie, suicide	51	3	»	54	»	»	»	»	»	»	»	»	51	3	»	54
TOTAUX.	65	25	21	111	0	10	17	27	»	»	»	»	65	35	38	142

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	4	15	17		7	7								4	20	24
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres																
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant	2	11	13		2	2		1	2	5		3	15	18		
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	4	2	6										4	2		
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	12	18	44	74	1	8	9					12	19	52	83	
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises			6	6	1	5	4						1	9	10	
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	1	15	14			15	15			1	1		1	27	28	
TOTAUX	12	29	89	150	2	55	35		1	5	4	12	32	125	169	
2° Dans les ateliers :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes																
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules			1	1											1	1
TOTAUX			1	1											1	1
3° En accrochant des véhicules																
	5	3	46	54		20	21					5	5	72	80	
4° En décrochant des véhicules																
	1	13	14		6	6						1	10	20		
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière																
	1			1								1			1	
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route																
	1			1								1			1	

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints. (Imprudence, 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	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	»	»	»	»	»	»	1	4	»	»	»	»	»	»	»	1
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	1
Atteints dans d'autres circonstances	1	»	3	4	»	»	2	2	»	»	»	»	1	»	5	6
TOTAUX	1	»	3	4	»	»	4	4	»	»	»	»	1	»	7	8
8° Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :																
Tombés d'un train en marche	»	2	1	3	»	1	2	3	»	»	»	»	»	»	3	3
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	»	2	5	7	»	1	1	2	»	»	»	»	»	5	4	7
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	3	6	15	24	»	1	59	40	»	»	»	»	3	7	54	64
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	1	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	3
Atteints dans d'autres circonstances	1	»	18	19	»	»	55	55	»	»	»	»	1	»	51	52
TOTAUX	4	11	39	54	»	3	75	78	»	»	»	»	4	14	114	132
9° Agents atteints en dehors de tout service :																
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	1	4	1	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	4	1
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	10	5	4	17	»	»	»	»	»	»	»	»	10	5	4	
Accidents divers	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
TOTAUX	11	7	6	24	»	»	»	»	»	»	»	»	11	7	6	
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	3	3	»	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	3	»
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	4	10	11	25	»	»	1	1	»	»	»	»	4	10	12	
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
TOTAUX	7	13	13	33	»	»	1	1	»	»	»	»	7	13	14	
11° Agents d'autres administrations :																
Postes, télégraphes, marine, etc.	2	2	1	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	1
Agents des stations communes	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
TOTAUX	2	3	1	6	»	»	»	»	»	»	»	»	2	3	1	
Ensemble pour le littéra C	11	70	211	322	»	5	145	150	»	1	3	4	41	76	330	

(189)

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

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée par l'État (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	17
1855	15				1		1										
1856	36			1		1		1									
1857	91			1	2	1	3										
1858	205		2		4	0	6										
1859	273				2	2	4										
1860	325		2		2	2	4										
1861	511	1	4		4	1	8	9		5	2	10	2	15	15	1	2
1862	599		2		1	5	5			2	2	4	4	4	8	2	
1863	485					4	4			1	1	2	2	2	4	2	
1864	560	3	0		15	4	14	18		3	7	5	8	11	5	1	
1865	560				12	5	11	14	1	3	7	2	10	12	4	2	
1866	560				7	2	7	9		5	4	11	4	16	20	5	2
1867	570				4	4	4	4		5	17	5	17	22	8	6	
1868	595									5	17	5	17	22	8	6	
1869	625									5	11	5	11	14	5	4	
1870	713	2	40	5	10	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	88	50
1871	743				1		1	1	1	5	11	18	12	21	33	9	11
1872	746		1		5		4	4		2	9	25	0	25	34	15	10
1873	746		0				0	0		4	15	18	13	22	55	10	0
1874	747						0	0		0	5	21	5	27	32	8	12
1875	740		2		1	2	1	3		5	9	35	9	40	49	11	12
1876	749		1		5	4	4	4		2	12	50	12	52	44	12	7
1877	749		2		1	1	0	7	1	4	20	25	21	20	50	9	6
1878	749			1	5	1	5	6		50	55	50	55	65	7	7	
1879	749			2	5	2	5	5		2	46	52	46	54	100	21	15
1880	790		8		1	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19
1881	865			5	5	5	5	6		55	62	55	62	95	25	15	
1882	865	1	12		6	1	18	10	2	9	20	54	51	65	94	19	18
1883	865			2	5	2	5	5		2	41	51	41	53	94	22	18
1884	860			1	2	1	2	2		25	56	25	36	59	22	26	
1885	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	16	38	44	40	60	100	41	52
1886	1,470		11	2	15	2	21	26	5	14	55	89	60	105	165	50	25
1887	1,875	6	20	5	8	9	28	37		9	70	128	76	157	215	40	50
1888	1,929		45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	139	205	56	43
1889	1,966		9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	58	27
1890	2,055	1	26	6	10	7	42	40		15	59	147	59	160	219	49	41
1891	2,115		14	1	12	1	26	27	1	23	64	115	65	158	203	50	50
1892	2,411		9	2	8	2	17	19		20	57	135	57	165	210	42	50
1893	2,555	4	37	8	17	12	51	66	5	25	85	150	90	184	274	52	10
1894	2,702		28	6	40	6	74	80	5	55	102	286	105	359	444	54	40
1895	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	374	128	430	558	40	46
1896	2,975		20	11	55	11	75	86	5	54	109	570	114	615	727	56	35
1897	3,045		5	7	65	7	66	75	2	51	84	402	80	435	519	55	54
1898	3,100		27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	325	396	27	42
1899	3,144		41	5	26	5	67	72	1	27	65	515	64	342	400	34	45
1900	3,171		5	5	40	5	45	48	2	20	56	297	58	317	375	52	27
1901	3,188		1	5	43	5	44	47		14	41	550	41	564	405	54	47
1902	3,198		15	7	41	7	54	61		13	58	515	58	526	384	54	45
1903	3,207	12	136	8	44	20	180	200	3	28	55	655	58	681	750	58	58
1904	3,220		6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	775	855	50	55
1905	3,241		26	12	59	12	85	97	1	30	65	800	64	850	894	55	45
1906	3,247	2	74	4	55	6	127	135		37	48	760	48	805	851	21	50
1907	3,250		26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22	41
1908	3,260		16	0	65	6	81	87	1	26	55	802	56	828	884	50	49
1909	3,270	19	125	6	71	25	104	219	5	45	40	902	45	947	992	20	45
1910	3,302		116	5	68	6	184	190	1	55	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41
1911	3,511		10	12	82	12	92	104	1	56	45	1,022	44	1,058	1,102	25	61
1912	3,606		48	10	118	10	166	176	1	26	42	906	45	952	975	19	58
1913	4,011	25	240	5	157	28	383	411	1	40	50	1,247	51	1,287	1,358	30	65
1914	4,051		550	7	147	7	485	490	5	71	46	1,074	51	1,145	1,196	51	54
1915	4,030		50	7	145	7	195	202	2	58	46	946	48	984	1,032	25	57
1916	4,021		114	6	176	6	290	296	2	59	51	859	55	918	931	25	71
1917	4,024		101	4	206	4	507	511		55	50	655	50	688	718	24	54
1918	4,088	3	154	5	225	6	377	383	1	68	28	656	29	724	755	21	85
1919	4,019		61	6	251	6	312	318	1	68	40	611	41	679	720	20	67
1920	4,056		75	7	244	7	319	326	4	97	45	609	49	706	755	30	88
1921	4,064		125	5	301	5	424	427		57	66	465	66	520	586	52	78
1922	4,283	41	750	5	251	47	1,001	1,048	3	78	41	455	44	513	587	53	70
TOTAL	125	3,660	248	3,361	575	6,427	6,800	89	1,495	2,614	21,171	2,705	22,604	25,567	1,514	2,072	

(1) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État, ni les lignes rachetées en 1896, en 1897 et en 1907 ainsi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État, ni la ligne vicinale de Mons à Boussu.

(2) Pour l'année 1908, l'annexe XLIII 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	1	421,439	50,370	50,370
»	»	»	»	»	1	»	1	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	3	2	3	1,584,377	307,970	307,970
»	»	»	»	»	3	11	14	2,258,505	618,775	618,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,052,751	651,420	651,420
»	»	1	»	»	5	9	14	2,190,519	655,367	655,367
5	»	4	»	»	4	7	11	2,659,744	1,010,120	1,010,120
1	»	5	»	»	5	7	12	2,724,104	1,170,050	1,170,050
»	»	5	1	»	6	12	18	5,085,540	1,590,485	1,590,485
5	»	7	»	»	9	12	21	5,581,520	1,652,155	1,652,155
2	»	7	»	»	9	15	24	5,470,678	1,512,775	1,512,775
2	»	10	6	»	16	15	31	5,700,111	1,624,525	1,624,525
1	1	7	»	»	10	12	22	5,746,590	1,762,725	1,762,725
5	»	8	4	»	12	11	23	5,658,965	1,590,810	1,590,810
28	»	96	56	152	181	508	689	(2)	(2)	(2)
4	»	15	11	24	25	55	80	6,458,424	2,555,732	2,555,732
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,754	2,645,754
4	»	14	6	20	27	54	81	7,140,640	2,675,950	2,675,950
»	»	8	12	20	15	50	65	7,412,581	2,850,890	2,850,890
2	2	15	14	27	24	55	79	7,849,504	2,911,550	2,911,550
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151,685	3,070,146	3,070,146
2	4	11	10	21	55	45	100	8,818,952	3,408,597	3,408,597
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,852	3,741,405	3,741,405
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	4,614,985
3	»	25	19	42	68	114	182	11,637,417	5,571,582	5,571,582
9	1	34	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	4,844,224
4	1	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	4,817,081
»	»	22	18	40	65	74	139	13,577,016	5,069,001	5,069,001
4	»	26	20	52	50	64	114	14,154,556	5,177,104	5,177,104
6	4	47	36	85	90	106	196	18,282,057	6,952,792	6,952,792
9	5	59	50	89	101	157	258	25,107,625	7,589,475	7,589,475
9	1	49	51	100	151	216	367	29,101,509	9,040,477	9,040,477
14	15	50	58	108	122	248	370	32,444,825	9,579,797	9,579,797
11	8	49	55	84	122	189	311	54,061,012	9,681,999	9,681,999
16	12	65	55	118	151	255	406	56,915,707	10,024,442	10,024,442
15	2	45	52	75	109	196	305	57,421,220	10,621,524	10,621,524
25	8	65	58	105	124	208	332	40,591,240	11,561,529	11,561,529
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	12,707,669
51	5	68	45	108	176	456	632	45,052,882	14,857,925	14,857,925
25	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	16,227,096
27	»	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706,457	17,706,457
12	1	47	55	102	140	554	694	49,657,604	16,696,592	16,696,592
16	1	45	45	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	16,917,754
23	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,518,859	17,518,859
21	4	55	51	84	114	391	505	51,657,884	17,948,659	17,948,659
19	5	55	50	105	97	458	555	54,064,504	19,400,746	19,400,746
19	2	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,889	20,777,889
25	5	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	21,548,450
20	5	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,552,541	22,552,541
22	2	55	47	102	151	962	1,113	67,452,178	22,929,544	22,929,544
29	2	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	22,880,657
51	1	53	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,954,885	22,954,885
29	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775,172	25,960,196	25,960,196
25	2	51	45	96	121	1,186	1,507	70,957,198	24,810,541	24,810,541
25	2	51	45	94	109	1,505	1,414	82,676,592	25,598,915	25,598,915
32	5	55	64	119	111	1,214	1,528	91,359,845	26,784,076	26,784,076
41	1	60	59	99	115	1,157	1,272	101,957,754	29,500,158	29,500,158
40	5	79	68	147	158	1,758	1,896	114,858,223	32,589,716	32,589,716
58	5	69	57	126	127	1,685	1,812	125,710,046	35,725,754	35,725,754
29	2	54	59	115	109	1,258	1,347	124,454,401	35,974,551	35,974,551
55	1	58	72	150	97	1,280	1,377	127,109,684	35,032,787	35,032,787
52	2	56	56	112	90	1,051	1,141	152,604,692	50,619,748	50,619,748
27	5	48	86	154	85	1,187	1,270	156,409,590	57,585,755	57,585,755
50	5	50	70	120	97	1,061	1,158	145,471,624	58,555,448	58,555,448
52	2	52	90	142	108	1,115	1,225	152,257,941	59,855,544	59,855,544
28	4	60	82	142	129	1,226	1,355	161,184,555	40,310,274	40,310,274
51	5	69	75	142	160	1,587	1,747	160,319,504	42,164,006	42,164,006
985	142	2,407	2,214	4,711	5,575	31,305	36,878	—	—	—

(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 1908.

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: Haslière à la frontière vers Anor (France)	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»	
Gand à Terneuzen (Pays Bas)	20,488	14,590	»	41,078	4,202	56,786	41,078	»	
Hasselt à Maeseyck.	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»	
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	45,900	25,580	»	67,480	9,522	57,904	67,480	»	
Nord-Belge. {	Charleroy à Erquelines.	50,801	»	50,801	100,026	50,801	»	50,055	768
	Mons à la frontière vers Haut- mont (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	5,400	49,701		14,640	55,061	49,701	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,455	»	»	9,455	»	9,455	9,455	»	
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,556	700	
Longueur totale exploitée (*)	367,028	41,576	408,604		149,505	250,099	406,565	2,041	
						408,604	408,604		

(*) 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 58,302 mètres à la fin de l'exercice 1908, savoir 37,204 mètres à double voie et 21,098 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 1908.

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)							1	2	3	4	5
Chimay	Belge	4	40	44	»	4	48	3	3	6
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	40	44	»	4	48	3	3	6
Gand à Terneuzen.	Belge	4	3	7	4	»	8	4	4	5
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	3	3
	Ensemble.	6	6	12	4	»	13	4	7	8
Hasselt à Maeseyck	Belge	4	6	7	»	(1) 1	8	4	4	2
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	6	7	»	1	8	4	4	2
Malines à Terneuzen.	Belge	6	4	10	2	2	14	»	4	4
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	4	4
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	5	5
Nord-Belge	Belge	19	28	47	7	33	87	30	66	96
	Étranger	4	»	4	»	»	4	»	»	»
	Ensemble.	20	28	48	7	33	88	30	66	96
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	5	3	8
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	4	9	5	3	8
Termonde à Saint-Nicolas.	Belge	2	5	7	4	2	10	»	3	3
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	4	2	10	»	3	3
TOTAUX.	Belge	36	56	92	46	46	184	40	84	124
	Étranger	5	6	11	»	»	11	»	4	4
	Ensemble.	41	62	103	46	46	165	40	88	128

(1) Ce point d'arrêt est supprimé du 15 octobre au 30 avril.

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.
— Effectif au 31 décembre 1908.

Comparaison des années 1907 ⁽¹⁾ et 1908.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.								
	Chimay.	Gand à Termonzen.	Haselt à Maseyck.	Malines à Termonzen.	Nord-Beige.	Taverners à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.								
Locomotives.	8	12	5	20	197	3	6	234
} en 1907	8	12	5	20	195	3	6	249
} en 1908	»	»	»	»	— 2	»	»	— 2
Différences pour 1908	»	»	»	»	— 2	»	»	— 2
Tenders.	4	15	»	19	126	»	»	164
} en 1907	4	15	»	19	126	»	»	164
} en 1908	»	»	»	»	»	»	»	»
Différences pour 1908	»	»	»	»	»	»	»	»
Voitures à vapeur	»	»	»	»	»	»	»	»
} en 1907	»	»	»	»	»	»	»	»
} en 1908	»	»	»	»	»	»	»	»
Différences pour 1908	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.								
Voitures à voyageurs	»	3	»	3	20	»	4	27
} de 1 ^{re} classe	»	4	»	7	17	»	2	30
} de 2 ^e —	8	17	5	26	74	»	9	139
} de 3 ^e —	9	2	4	9	(2) 87	6	3	120
} mixtes	17	26	9	45	198	6	15	316
} Ensemble	7	9	4	14	127	3	4	168
Fourgons à bagages	194	190	66	809	5,232	61	46	6,598
Wagons à marchandises	48	41	30	6	774	»	48	887
} découverts	»	3	3	74	10	»	4	178
} fermés	3	9	12	50	50	4	6	178
} pour chevaux	215	243	111	889	6,066	65	71	7,660
} pour bétail	215	243	111	889	6,066	65	71	7,660
} Ensemble	4	3	4	9	(3) 41	»	7	38
Véhicules divers	244	286	128	957	6,395	74	97	8,479
TOTAUX (véhicules de transport)	240	281	128	957	6,402	74	97	8,479
} en 1907	— 4	— 5	»	»	+ 9	»	»	»
} en 1908	— 4	— 5	»	»	+ 9	»	»	»
Différences pour 1908	— 4	— 5	»	»	+ 9	»	»	»

(1) Déduction faite, en vue de pouvoir établir la comparaison avec 1908, du matériel roulant utilisé en 1907 par les chemins de fer de la Flandre occidentale, qui avaient continué d'être administrés en cette dernière année par la société concessionnaire pour compte de l'État.

(2) Dont 80 affectées au service spécial des trains-tramways.

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

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique des trains en 1908.

Comparaison des années 1907 et 1908.

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 exclusi- vement par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Climay	(2)	76,224	219,916	296,170	"	7,990	33,674	41,664	(2)	84,214	253,620	337,834
Gand à Terneuzen	90,431	69,813	66,562	226,806	"	"	"	"	90,431	69,813	66,562	226,806
Hasselt à Haeseyck	119,720	2,077	29,930	151,727	"	"	"	"	119,720	2,077	29,930	151,727
Malines à Terneuzen	174,709	332,285	98,728	605,722	"	"	"	"	174,709	332,285	98,728	605,722
Nord-Belge	2,351,200	1,290,533	"	3,641,783	"	"	"	"	2,351,200	1,290,533	"	3,641,783
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	82,459	23,780	"	106,239	14,857	3,786	"	18,643	97,316	27,566	"	124,882
Totaux pour 1908	2,818,519	1,793,782	455,166	5,068,447	14,857	11,776	33,674	60,307	2,833,376	1,806,538	488,840	5,128,754
— pour 1907	3,939,323	2,121,990	452,254	6,513,567	34,471	12,270	30,684	77,425	3,973,794	2,134,260	481,938	6,590,992
Différences pour 1908 (3)	- 1,120,804	- 327,208	+ 2,912	- 1,445,120	- 19,614	- 494	+ 2,990	- 17,118	- 1,140,418	- 327,722	+ 5,902	- 1,462,238

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

(2) 1,812 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Hastières.

(3) Voir renvoi 1 de la page 70.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION						
	CHIMAY.		SARD A TERNEUZEN.		HASSELT A MAESEYCK.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs	4 ^e classe. . (nombre)	4,624	2,725	2,245	2,156	4,929	2,403
	2 ^e — . . (—)	24,314	22,433	17,962	17,168	40,701	41,837
	3 ^e — . . (—)	364,253	189,774	319,131	254,301	114,533	73,116
	Ensemble. . (—)	390,188	214,932	339,338	273,628	127,163	87,366
Bagages	taxés au minimum (colis)	»	»	4,724	»	2,210	4,105
	— au poids (quintaux)	1,678	4,533	6,480	2,348	747	4,417
	Ensemble	—	4,533	—	2,348	—	2,822
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions).	—	»	5,814	2,694	»	»
	— au poids (quintaux)	20,959	49,991	18,355	19,347	17,112	37,243
	Ensemble.	—	49,991	—	22,041	—	37,243
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions).	»	»	4,362	4,298	4,619	2,559
	— au poids (tonnes).	398,902	546,565	526,971	435,014	129,454	154,660
	Ensemble	—	546,565	—	436,312	—	157,219
Finances. (groups).	226	60	392	689	»	»	
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre).	»	»	»	»	»	»
	— à petite — (—)	20	375	»	»	»	»
	Ensemble (—)	20	375	»	»	»	»
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre)	46	608	»	»	»	»
	— à petite — (—)	1,835	17,370	1,136	6,197	1,330	15,437
	Ensemble. . (—)	1,881	17,978	1,136	6,197	1,330	15,437
Produits extraordinaires (fr.).	—	49,139	—	22,404	—	48,373	
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux (fr.).	—	883,573 ^(*)	—	763,619	—	318,160	
Dépenses — (fr.).	—	534,979 ^(†)	—	483,153	—	313,033	
Excédents des recettes sur les dépenses . . . (fr.).	—	348,594	—	280,466	—	5,127	
Rapport proportionnel des dépenses brutes de l'exploitation.	—	60.54 p. c.	—	63.27 p. c.	—	98.38 p. c.	

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipages actuellement opérés sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible d'indiquer séparément le chiffre
(2) Pour le chemin de fer Nord-Belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre de têtes; pour les autres lignes
(3) 241 envois taxés par expédition.
(4) 5,995 — — — — — et 13,100 par tête.
(5) 6,256 — — — — —
(6) Y compris une somme de 42,777 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord du chef de
(7) Y compris une somme de 15,508 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 1908.

DES COMPAGNIES										PROPORTION P. C. relativement à LA RECETTE	
MALINES A TERNEUZEN.		NORD-BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE à SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRAL.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
46,610	41,594	318,515	694,459	294	456	311	336	369,525	713,834	10.19	2.43
201,692	401,962	1,972,988	4,626,870	61,723	46,079	33,579	23,990	2,322,959	4,820,349	25.99	6.48
1,126,665	355,616	11,612,624	3,503,985	»	»	272,201	93,884	13,809,437	4,470,679	63.82	15.48
1,314,967	469,177	13,932,157	5,825,314	62,017	46,235	366,091	418,210	16,501,921	7,004,862	100. »	23.79
5,787	3,092	»	»	»	»	845	847	40,366	340,153	100. »	1.45
2,860	3,557	407,653	323,420	406	434	442	—	449,966	—	—	—
—	6,649	—	323,420	—	434	—	847	—	340,153	100. »	1.45
77,470	70,730	»	»	»	»	58,520	20,590	441,804	4,813,213	100. »	6.46
51,465	70,730	760,450	4,585,900	2,498	4,023	30,972	22,695	901,211	—	—	—
—	70,730	—	4,585,900	—	4,023	—	43,285	—	4,813,213	100. »	6.46
41,452	45,460	»	»	»	»	8,228	5,660	22,661	16,944,662	100. »	57.55
1,479,435	1,513,580	14,569,480	14,093,090	34,312	34,211	126,748	142,565	16,961,702	—	—	—
—	1,529,040	—	14,093,090	—	34,211	—	148,225	—	16,944,662	100. »	57.55
23,200	4,410	74,500	42,200	»	»	13,830	973	412,448	48,332	100. »	0.06
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
44	665	2,350	16,000	»	»	»	»	2,414	47,040	100. »	0.06
44	665	2,350	16,000	»	»	»	»	2,411	47,040	100. »	0.06
465	3,122	»	»	»	»	30	473	(2)	3,903	3.94	0.34
4,445	44,595	45,100	40,200	»	»	249	4,312	(4)	95,111	96.06	—
4,610	47,717	45,100	40,200	»	»	279	4,485	(5)	99,014	100. »	0.34
—	308,474	—	2,800,302	—	3,073	—	6,481	—	3,208,252	100. »	10.89
—	2,406,866	—	24,696,426	—	57,678	—	319,506	—	29,445,528	»	100. »
—	1,508,376	—	10,535,857	—	32,715	—	499,041	—	13,605,154	»	»
—	900,490	—	14,460,269	—	24,963	—	120,465	—	15,840,374	»	»
—	62.59 p. c.	—	42.66 p. c.	—	56.72 p. c.	—	62.29 p. c.	—	46.20 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 Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimuy.
question dans le renvoi 6 ci-dessus.

N° XLIX. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Chimay.
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, administrateurs directeurs, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs)	4
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, ingénieurs, etc.)	4
3	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs adjoints, etc.	•
4	Agents commerciaux.	•
5	Chefs de la comptabilité ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	5
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	10
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	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.	4
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	27
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	4
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	13
Ensemble (rubrique A).		63
<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.)	42
14	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-cabine, gardes-signaux ou signaleurs, paveurs, etc.)	78
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoileurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, voil-leurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.)	24
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	4
Ensemble (rubrique B).		148
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1908.		208
— — — — — pour 1907 (1).		207
Différences pour 1908.		+ 4

(1) Voir renvoi 2 de la page 72.

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1908.
années 1908 et 1907 (1).

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.						TOTAUX.	
Gand à Ternuizen.	Hasselt à Maeseyck.	Malines à Ternuizen.	Nord-Beige.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1908.	1907.
2	2	1	2	4	4	10	10
4	»	4	3	4	2	15	15
»	»	»	15	»	»	15	16
2	»	4	»	»	4	4	4
6	3	5	39	»	»	58	51
40	6	48	53	»	8	105	104
4	4	1	93	1	1	99	93
4	»	»	»	»	»	4	4
4	2	»	44	»	4	49	49
44	7	50	300	»	43	441	424
7	»	49	84	4	4	416	418
20	3	32	496	3	4	271	274
68	24	131	799	7	32	4,124	4,126
68	28	228	4,330	4	34	4,734	4,645
56	63	489	482	4	46	918	898
30	8	417	535	3	49	786	776
4	4	2	406	»	2	416	414
458	400	536	2,503	11	104	3,554	3,433
246	424	667	3,302	18	133	4,678	4,559
240	423	670	3,201	18	130	4,589	—
+ 16	+ 4	- 3	+ 401	»	+ 3	+ 449	—

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1908.

années 1908 et 1907.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																							
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)																							
Personnes étrangères (autres que des voyageurs)				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
2	»	»	2	2	»	5	7	»	»	»	»	»	»	5	5	2	»	»	2	2	»	5	7
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	»	»	4	2	»	3	5	»	»	3	3	1	»	»	1	4	2	»	4	2	»	3	5
6	4	»	7	12	14	15	38	»	2	5	7	6	10	11	27	6	4	»	7	12	13	16	41
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	11	2	13	»	2	2	4	»	10	»	10	»	»	»	»	»	12	2	14
9	4	»	10	16	22	25	63	»	4	10	14	7	20	16	43	9	4	2	10	16	25	26	67
10	4	4	15	17	25	31	73	4	6	7	14	6	15	28	49	10	6	3	19	17	27	38	82
-1	-3	-1	-5	-1	-3	-6	-10	-1	-2	+3	»	+1	+5	-12	-6	-1	-5	-3	-9	-1	-2	-12	-15

N° LI. — *Chemins de fer de la Flandre Occidentale.*

Compte de liquidation pour les années 1906 et 1907.

Des pièces justificatives fournies par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale (en liquidation), et rectifiées, de commun accord, après vérification par les délégués de l'administration des chemins de l'État Belge, résultent les constatations suivantes :

	Année 1906.	Année 1907.	TOTAL.
Les recettes encaissées pour le compte de l'État ont été :			
du chef du transport des voyageurs, bagages, marchandises et du chef des produits extraordinaires	4,549,839 47	4,454,867 67	9,004,707 14
du chef des recettes diverses (loyers, ventes d'herbages, etc.), des sommes encaissées pour la réception et la transmission des télégrammes et des redevances des sections communes.	78,778 12	79,381 50	158,159 62
Totaux. . fr.	4,628,617 59	4,534,249 17 (1)	9,162,866 76
Les dépenses d'exploitation ont été de	2,356,260 50	2,805,782 81	5,162,043 31
Ce qui fait ressortir les recettes nettes à.	2,272,357 09	1,728,466 36	4,000,823 45
En ajoutant à ces sommes :			
les intérêts produits par les capitaux disponibles.	37,907 89	119,080 06 (2) 46,554 85	173,542 80
et les avances faites par le Trésor pour l'intérêt et l'amortissement des obligations pour 1906 et pour le 1 ^{er} juillet 1907, et pour l'avance sur l'intérêt des actions pour 1906.	1,661,325 »	545,070 »	2,206,395 »
Le solde actif est de fr.	3,974,589 98	2,409,171 27	6,380,761 25

Il a été disposé de ce solde de la façon suivante :

Intérêts et amortissement des obligations pour 1906 fr.	797,325 »
Avance sur l'intérêt des actions pour 1906	864,000 »
Intérêts et amortissement des obligations à l'échéance du 1 ^{er} juillet 1907	545,070 »
	2,206,395 »

Versements au Trésor (recette accidentelle de la Trésorerie) :

Récépissé n° 43726 du 30 décembre 1907 fr.	797,325 »
— 43727 du 30 décembre 1907	864,000 »
— 43729 du 30 décembre 1907	703,250 85
— 09135 du 26 mars 1908.	500,000 »
— 10038 du 2 avril 1908.	1,000,000 »
— 20874 du 2 juillet 1908.	231,862 53
— 45446 du 31 décembre 1908	50,000 »
— 08226 du 15 mars 1909. fr.	27,927 87
	4,174,366 25

Total égal au solde actif. . fr. 6,380,761 25

Dressé en triple expédition à Bruxelles, le 27 avril 1909.

*Le directeur du contrôle des chemins de fer
de l'État Belge,
(Signé) MINET.*

*Les liquidateurs de la Société anonyme
des chemins de fer de la Flandre Occidentale,
(Signé) BALSER. (Signé) JANSSEN.*

(1) Cette somme comprend des dépenses afférentes à l'année 1906, liquidées en 1907 et en 1908 seulement.
(2) Intérêts de 1908 et de 1909 sur les versements partiels du solde.

N° LH. — Chemins de fer de la Flandre Occidentale.

Premier compte relatif à la gestion assurée pendant les années 1906 et 1907 par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, conformément à l'article I de la convention du 5 mai 1906, approuvée par la loi du 18 août 1907 (*Moniteur* du 31 octobre 1907, n° 304).

DÉBIT.		CRÉDIT.	
Dépenses d'exploitation	5,161,653 46	Recettes du transport des voyageurs, des bagages, des marchandises et produits extraordinaires.	9,004,707 14
Versements au Trésor :			9,162,866 76
récépissé n° 43726 du 30 décembre 1907	797,325 »	Recettes diverses (loyers, redevances, vente d'herbages, etc.)	158,159 62
— 43727 —	864,000 »	Intérêts de banque	157,127 88
— 43729 —	703,250 85		
Solde à justifier.	(1) 1,793,764 88	COMPTÉ D'ORDRE.	
COMPTÉ D'ORDRE.		Sommes avancées par le Trésor :	
Intérêts et amortissement des obligations en 1906	797,325 »	1° pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations en 1906	797,325 »
Avance sur l'intérêt des actions pour 1906	864,000 »	2° pour l'avance de 18 francs faite aux actions, à valoir sur les intérêts de 1906	864,000 »
	1,661,325 »		1,661,325 »
Total . . . fr.	10,981,319 14	Total . . . fr.	10,981,319 14

(203)
A

Dressé en triple expédition à Bruxelles, le 13 octobre 1908.

Le directeur du contrôle
des chemins de fer de l'État Belge,

(Signé) MINET.

Les liquidateurs de la Société anonyme
des chemins de fer de la Flandre Occidentale,

(Signé) BALSER. (Signé) JANSSEN.

(1) Des versements à concurrence de fr. 1.751,862.55 ont été faits en 1908, à valoir sur cette somme.

N° LIII. — Chemins de fer de la Flandre Occidentale.

Premiers résultats de la gestion assurée par la Société.

RECETTES.		Année 1906	Année 1907
A. Voyageurs, bagages, marchandises, produits extraordinaires		4,549,839 47	4,454,867 67
B. Recettes diverses (loyers, etc.)		4,895 32	6,823 05
C. Réception et transmission des télégrammes		20,746 80	19,392 45
D. Redevance des sections communes		53,466 00	53,466 00
TOTAUX			
à déduire décompte relatif au poste c)		442 08	847 63
RESTE		37,906 83	119,220 55
TOTAUX . . . fr.		4,666,524 42	4,653,469 72
DÉPENSES.			
F. Dépenses liquidées par la Société		2,796,758 25	3,400,963 68
G. A déduire les recettes pour ordre (remboursement du coût de travaux effectués pour des tiers, redevances payées par les administrations en relations, produit de la vente des vieux matériaux, etc.)		262 902 00	363,708 19
RESTE pour dépenses liquidées		2,533,856 25	3,037,255 40
H. A déduire encore le montant des dépenses de premier établissement qui ont été remboursées par l'Etat à la Société et imputées sur le crédit spécial		177,595 75	231,862 53
DÉPENSES d'exploitation liquidées . . . fr.		2,356,260 50	2,805,392 96
Résumé des comptes ci-dessus, établissement du solde.			
Recettes		4,666,524 42	4,653,469 72
Dépenses à imputer sur les recettes		2,356,260 50	2,805,392 96
Solde à verser par la Société		2,310,263 92	1,848,076 76
Solde total à verser pour les deux années.		4,158,340 68	
Sommes versées au 31 décembre 1907		2,364,575 85	
Solde à justifier (non compris les intérêts depuis le 1^{er} janvier 1908)		1,793,764 83	(3)

Dressé en triple à Bruxelles, le 13 octobre 1908.

Le directeur du contrôle des chemins de fer
de l'Etat Belge,
(Signé) MINET.

Les liquidateurs de la Société anonyme des chemins de fer
de la Flandre Occidentale,
(Signé) BALSER. (Signé) JANSSEN.

(1) Cette somme comprend des dépenses afférentes à l'année 1906, liquidées en 1907 seulement.
(2) Cette somme comprend des rentrées afférentes à 1906 et encaissées en 1907 seulement.
(3) Des versements à concurrence de fr. 1.731.862.53 ont été faits en 1908 à valoir sur cette somme

N° LIV. — *Chemins de fer de la Flandre Occidentale.*

Compte, au 31 décembre 1908, de la gestion assurée pendant les années 1906 et 1907 par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, conformément à l'article II de la convention du 5 mai 1906, approuvée par la loi du 18 août 1907 (*Moniteur* du 31 octobre 1907, n° 30).

DÉBIT.		CRÉDIT.	
D'après relevé complémentaire à celui « premiers résultats de la gestion assurée par la Société » dressé le 13 octobre 1908 :		Solde restant à justifier au 31 décembre 1907 (voir compte du 13 octobre 1908).	
			1,793,764 83
Comptes des recettes : rectification des comptes des intérêts de banques, trop élevés de	439 43		
Comptes des dépenses : complément de dépenses de 1907 liquidées en 1908, déduction faite d'un remboursement	389 85		
Versements au Trésor :			
Récépissé n° 09135 du 26 mars 1908 fr.	500,000 »		
— 10038 du 2 avril 1908	1,000,000 »		
— 20874 du 2 juillet 1908	231,862 53		
— 45446 du 31 décembre 1908.	50,000 »	1,781,862 53	
Solde à justifier	11,373 02		
Compte d'ordre :			
Intérêts et amortissement des obligations à l'échéance du 1 ^{er} juillet 1907	545,070 »	Somme avancée par le Trésor pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations de la Compagnie à l'échéance du 1 ^{er} juillet 1907	545,070 »
Total. . . fr.	2,338,834 83	Total. . . fr.	2,338,834 83

A
(205)

Dressé en triple expédition à Bruxelles, le 27 avril 1909.

*Le directeur du contrôle
des chemins de fer de l'État Belge,*

(Signé) MINET.

*Les liquidateurs de la Société anonyme
des chemins de fer de la Flandre Occidentale,*

(Signé) BALSER. (Signé) JANSSEN.

N. B. — Les intérêts dus par la Société en exécution de l'article II, 5^e alinéa, de la convention du 5 mai 1906, seront portés au crédit du compte final.

N° LV. — *Chemins de fer de la Flandre Occidentale.*

Compte de clôture, au 15 mars 1909, de la gestion assurée pendant les années 1906 et 1907, par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, conformément à l'article II de la convention du 5 mai 1906.

DÉBIT.		CRÉDIT.	
Versement au Trésor, suivant récépissé n° 08226 du 15 mars 1909.	27,927 87	Solde à justifier au 31 décembre 1908	11,373 02
		Intérêts sur les versements effectués par la Société en 1908 et en 1909 (art. II, 3° alinéa, de la convention)	16,554 85
Total. . . . fr.	27.927 87	Total. . . . fr.	27,927 87

A
—
(206)

Dressé en triple expédition à Bruxelles, le 27 avril 1909.

*Le directeur du contrôle
des chemins de fer de l'État Belge,*

(Signé) MINET.

*Les liquidateurs de la Société
des chemins de fer de la Flandre Occidentale,*

(Signé) BALSER (Signé) JANSSEN.

N° LVI. — *Chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas.*

Compte de liquidation pour les années 1907 et 1908.

Des pièces justificatives fournies par la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, et rectifiées, de commun accord, après vérification par les délégués de l'administration des chemins de fer de l'État Belge, résultent les constatations suivantes :

	Année 1907.	Année 1908.	TOTAL.
Les recettes encaissées pour le compte de l'État du chef du transport des voyageurs, des bagages, des marchandises et du chef des produits extraordinaires, etc. ont été de	324,038 69	319,506 35	643,545 04
Les dépenses d'exploitation ont été de	185,217 45	199,417 54	384,634 99
Ce qui fait ressortir les recettes nettes à remettre à l'État à	138,821 24	120,088 81	258,910 05
En ajoutant les intérêts sur les versements effectués au Trésor par la Société en 1909 ci.			907 82
Le solde actif est de fr.			259,817 87

Ce solde a été versé au Trésor (recette accidentelle de la Trésorerie) de la façon suivante :

A la Banque Nationale à Bruxelles, le 31 décembre 1908, suivant récépissé n° 45461 fr. 135,000 »

A l'agence de la Banque Nationale à Termonde :

a) le 12 mars 1909, récépissé n° 504 100,000 »
 b) le 14 juin 1909, récépissé n° 2084 24,810 01
 c) le 16 juin 1909, récépissé n° 2100 7 86

Total égal au solde actif. . . fr. 259,817 87

Dressé en triple expédition, à Termonde, le 30 juin 1909.

Pour l'État Belge :

Le directeur du contrôle des recettes et des matières,
(Signé) MINET.

Pour la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas :

L'administrateur-délégué,
(Signé) DE BRUYN.

N° LVII. — *Chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas.*

Premier compte relatif à la gestion assurée pendant les années 1907 et 1908 par la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, conformément à l'article II de la convention du 7 mai 1908, approuvée par la loi du 24 décembre 1908. (*Moniteur* du 25 même mois, n° 360).

DÉBIT.		CRÉDIT.	
Dépenses d'exploitation de 1907. liquidées par la Société	185,217 45	Recettes du transport des voyageurs, des bagages, des marchandises, produits extraordinaires, etc., pendant l'année 1907	324,038 69
Versement effectué par la Société au Trésor, suivant récépissé n° 45461 du 31 décembre 1908 de la Banque Nationale, à Bruxelles	135,000 »		
Solde à justifier	3,821 24		
Total. . fr.	324,038 69	Total. . fr.	324,038 69

A
(808)

Dressé en triple expédition à Termonde, le 31 décembre 1908.

Pour l'État Belge :

Le directeur du contrôle des recettes et des matières,

(Signé) MINET.

Pour la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas :

L'administrateur-directeur,

(Signé) DE BRUYN.

N° LVIII. — *Chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas.*

Deuxième et dernier compte relatif à la gestion assurée, pendant les années 1907 et 1908, par la Société anonyme du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas, conformément à l'art. II de la convention du 7 mai 1908, approuvée par la loi du 24 décembre 1908 (*Moniteur* du 25 même mois, n° 360).

DÉBIT.		CRÉDIT.	
Dépenses d'exploitation pour 1908, liquidées par la Société . .	199,417 54	Solde à justifier venant du premier compte	3,821 24
Versements effectués par la Société au Trésor :		Recettes du transport des voyageurs, des bagages, des marchan-	
a) récépissé du 12 mars 1909, n° 501	} de l'agence de la Banque Nationale à Termonde.	dises, etc., pendant l'année 1908	319,506 35
b) — 14 juin 1909, n° 2084		Intérêts sur les versements effectués au Trésor par la Société	
c) — 16 juin 1909, n° 2100		en 1909	907 82
	100,000 »		
	24,810 01		
	7 86		
Total. . fr.	324,235 41	Total. . fr.	324,235 41

(209)
A

Dressé en triple expédition à Termonde, le 30 juin 1909.

Pour l'État Belge :

Le directeur du contrôle des recettes et des matières,
(Signé) MINET.

Pour la Société anonyme du chemin de fer
de Termonde à Saint-Nicolas :

L'administrateur-directeur,
(Signé) DE BRUYN.

(210)

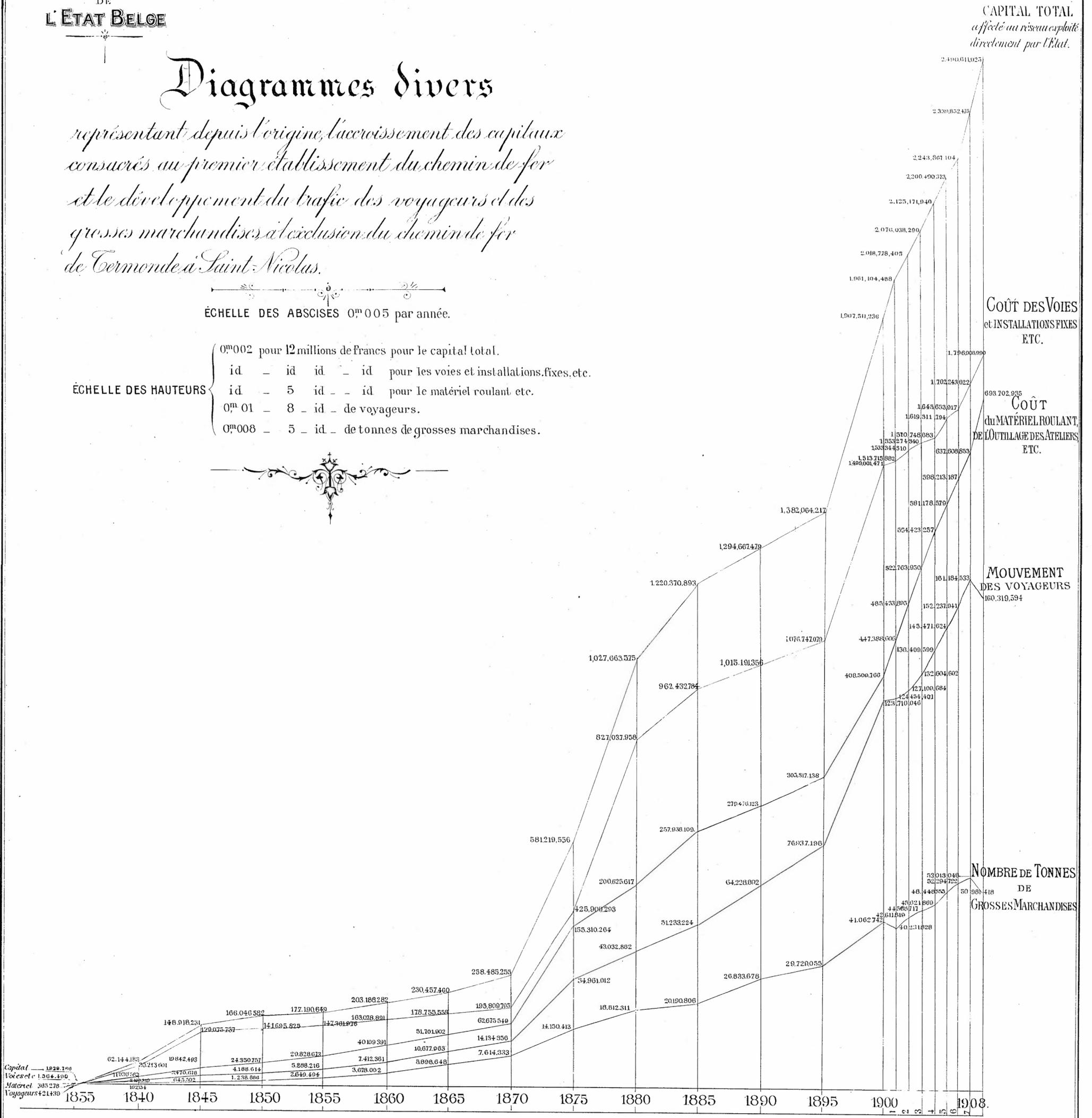
Diagrammes Divers

représentant depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du chemin de fer et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises à l'exclusion du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas.

ÉCHELLE DES ABSCISES 0^m 005 par année.

ÉCHELLE DES HAUTEURS

- 0^m002 pour 12 millions de francs pour le capital total.
- id - id id - id pour les voies et installations fixes, etc.
- id - 5 id - id pour le matériel roulant etc.
- 0^m 01 - 8 - id - de voyageurs.
- 0^m008 - 5 - id - de tonnes de grosses marchandises.



(1)

PARTIE B.
POSTES

(2)

POSTES

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1908 :

- 1° l'adhésion de l'Empire d'Éthiopie à l'Union postale universelle ;
- 2° l'extension du service des mandats-poste à la République de Honduras, aux îles Andamans, au protectorat allemand des îles Palaos, à l'Afrique orientale britannique et à la Colonie italienne de Benadir ;
- 3° l'organisation d'un échange de mandats télégraphiques entre la Belgique et le Japon et l'extension du même service aux îles Féroë et à l'Islande ;
- 4° l'établissement du service des envois grevés de remboursement et du service des recouvrements avec les Antilles danoises.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

Aucune modification de quelque importance n'a été apportée, en 1908, au régime postal intérieur.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :
I, p. B, 16, et III p. B, 20.

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories . . .	En 1908	423,796,537	58,749,642	482,546,179
	En 1907.	419,958,460	59,863,610	479,822,070
	Différences en 1908. .	+ 3,838,077 ou + 3.20 p. %	- 1,113,968 ou - 1.86 p. %	+ 2,724,109 ou + 1.51 p. %
Cartes postales	En 1908.	82,404,062	22,652,506	105,056,568
	En 1907.	80,354,493	23,547,906	103,872,099
	Différences en 1908. .	+ 2,049,869 ou + 2.55 p. %	- 865,400 ou - 3.68 p. %	+ 1,184,469 ou + 1.14 p. %
Totaux	En 1908	206,200,599	81,402,148	287,602,747
	En 1907.	200,312,653	83,381,516	283,694,169
	Différences en 1908. .	+ 5,887,946 ou + 2.94 p. %	- 1,979,368 ou - 2.37 p. %	+ 3,908,578 ou + 1.38 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 1908, de 8,520,564 contre 8,110,700 en 1907. C'est, pour 1908, une augmentation de 409,864 cartes ou 5.05 p. c.

En 1908, la poste a, en outre, transporté 35,194,749 lettres de service. C'est, sur 1907 (33,682,159), une augmentation de 1,512,590 lettres ou 4.49 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 1908	155,721,476	207,562,321	9,613,039	3,562,205
En 1907.	152,682,516	197,570,577	9,415,409	3,512,439
Différences en 1908.	+ 3,038,960 ou + 1.99 p. ‰	+ 9,991,744 ou + 5.06 p. ‰	+ 197,630 ou + 2.10 p. ‰	+ 20,066 ou + 0.57 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, 20. de 118,195,749 en 1907 ; il est de 121,868,916 en 1908 ; augmentation : 3,673,167 lettres ou 3.11 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1908, de 149,516,919.

C'est une moyenne de 20.24 lettres par habitant, en prenant pour base de calcul la population du royaume au 31 décembre 1908 (7,386,444 habitants). Cette moyenne était de 20.04 par habitant pour 1907.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1908, de 5.00 pour mille lettres expédiées (746,917 sur 149,516,919).

En 1908, *il est tombé au rebut* 556,885 lettres et cartes postales originaires III, p. B, 21. de Belgique. Sur ce nombre, 109,958 lettres et cartes postales (31.00 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1907, il y avait eu 363,336 lettres et cartes postales-rebut, dont 106,200 (29.07 p. c.) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1908, de 8,659, dont 204 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 11,737.17. Il en a été retrouvé 1,781 ou 20.57 p. c., parmi lesquelles 13 contenaient pour fr. 223.07 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1907, de 7,117, dont 182 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 17,922.59. Sur ce nombre, 2,299 lettres ou 32.00 p. c., dont 21 renfermaient pour fr. 810.23 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 57,064,077 en III, p. B, 20. 1907 ; il est de 55,557,027 en 1908 ; diminution : 1,507,050 ou 2.64 p. c.

§ 5. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 20. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,521,427 en 1907, à 1,685,560 en 1908, soit 164,133 envois ou 10.79 p. c. en plus pour 1908.

5 objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1908.

Le mouvement international a donné lieu, en 1908, à un échange de 3,009,016 lettres recommandées. C'est, sur 1907 (2,612,545), un accroissement de 396,471 ou 15.18 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. B, 48 et
III, p. B, 20. En 1908, il a été expédié 242,061 lettres assurées, en provenance et à destination du royaume, d'une valeur totale de fr. 394,726,965.93. C'est, sur 1907, une diminution de 1,223 en nombre et de fr. 3,960,804.50 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,631 francs pour 1908; il était de 1,619 francs en 1905, de 1,663 francs en 1906 et de 1,639 francs en 1907.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1908, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 110,646.55. C'est, sur 1907, une diminution de fr. 717.20. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 50,479.10 en 1908, contre fr. 49,623.60 en 1907, soit une augmentation de fr. 855.50.

En service international, il a été échangé 174,815 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 167,643,375.81. Comparativement au mouvement de 1907, c'est une diminution de 3,942 en nombre et une augmentation de fr. 3,291,256.89 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1908, à un échange de 8,786 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 2,754,614.50. C'est, sur 1907, une augmentation de 553 en nombre et de fr. 110,658.78 en valeur.

Le mouvement général des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1908, le nombre de 425,660 envois, représentant une valeur de fr. 565,124,956.24, avec un produit de fr. 249,776.50.

Six lettres-valeur ont été perdues en 1908.

§ 5. — ENVOIS EXPRÈS.

III, p. B, 21. Le nombre des envois exprès qui ont été remis dans le royaume a été, en 1908, de 2,536,810 environ; 181,318 envois ont été délivrés par la Poste et 2,355,492 par le télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1907 (2,537,254), la diminution est de 444 (ou 0.017 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 1908, à 2,046,840 (1) et le montant à fr. 262,703,974.52. Dans ces chiffres ne sont pas compris : II, p. B, 18, III, p. B, 20 et 21.
1^o 100,140 titres, s'élevant ensemble à fr. 29,773,204.43, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2^o une somme de 876,887 francs, payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3^o une somme de fr. 1,720,717.18, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 2,796.85 et fr. 3,586.85. L'augmentation sur l'année précédente est de 116,016 mandats (6.01 p. c.), d'une valeur totale de fr. 12,929,814.62 (5.18 p. c.).

Le produit des taxes a dépassé de fr. 31,573.05 (3.24 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 129.36 en 1907, est descendue à fr. 128.55 en 1908.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1908, 1,804,293 bons de poste, d'un montant global de 13,571,228 francs, soit en plus, sur l'année 1907, 78,600 titres (4.55 p. c.), représentant une valeur de 684,722 francs (4.66 p. c.). II, p. B, 18, III, p. B, 20 et 21.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 5,219.10 (4.76 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1908, il a été émis en Belgique 637,469 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 41,654,831.23. C'est, sur 1907, une augmentation de 39,558 (6.62 p. c.) pour le nombre et de fr. 3,663,770.45 (9.64 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, 623,752 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 43,501,806.14; l'augmentation, sur l'exercice 1907, est de 34,022 mandats (5.77 p. c.), d'une valeur totale de fr. 3,502,771.93 (8.76 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 312,325.70, soit une diminution de fr. 28,604.24 (8.39 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 79,295 mandats émissans taxe pour les besoins du service.

B. — EFFETS DE COMMERCE

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21. En 1908, 41,209 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,241.80, soit une diminution de 2.80 p. c. comparativement à l'exercice précédent (42,397 effets ayant rapporté fr. 8,479.40 de taxes).

Il a été fait 245 protêts par huissiers et 187 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21. Il a été déposé, en 1908, 3,569,111 effets, s'élevant ensemble à fr. 899,048,859.52. C'est, sur 1907, une augmentation de 70,409 en nombre (2.01 p. c.) et une diminution de fr. 11,634,015.00 (1.28 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,307,745.50, dépassant de fr. 5,893.70, ou 0.30 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 74,887 protêts par huissiers et 141,777 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. 55,369,210.62, chiffre inférieur de fr. 900,977.04 au montant des versements opérés en 1907.

C. — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21. Il a été déposé, en 1908, 112,475 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,096,774.37.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1907, avait été de 103,705 et le montant, de fr. 1,155,319.91.

Il y a donc eu augmentation de 8,772 (8.46 p. c.) quant au nombre des valeurs et diminution de fr. 58,545.54 (5.40 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,165.10 en 1907, a atteint, en 1908, fr. 2,241.75, soit une différence en plus de fr. 76.65 (3.54 p. c.) sur l'exercice écoulé

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

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 1908.

L'augmentation du nombre des titres déposés (11,577,873) est de 555,543 (5.04 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 537,780,371.65), de fr. 25,806,568.19 (5.04 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 2,090,055.60, soit une différence en plus de fr. 121,150.95 (6.15 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 89,578 quittances de remboursement d'une somme de fr. 937,701.80 et qui ont rapporté fr. 15,257.55 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1908, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 46,442,480.70, contre fr. 38,834,916.45 pour 1907.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1907 par 66,584 titres, a été de 73,377 en 1908. L'augmentation a donc été de 6,793 (10.20 p. c.).

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 5,809,101.17 contre fr. 4,963,124.76 en 1907, soit une augmentation de fr. 845,976.41 (17.05 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les offices étrangers nous ont transmis 129,327 valeurs, d'où une augmentation de 8,501 (6.85 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 5,956,238.04, accusant une augmentation de fr. 653,521.66 (12.32 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 10,170.20) a augmenté de fr. 596.30 (6.23 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 59,047 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 864,100.61 et pour lesquels il a été perçu fr. 3,143.40 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1908, 736,913 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 85,918.76.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1907, accusent une augmentation de 42,275 (6.09 p. c.) quant au nombre, et de fr. 6,929.75 (9.00 p. c.) du chef de la taxe.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après, les opérations faites dans les bureaux de poste pour le compte des Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances, ont généralement continué à progresser.

Une diminution s'est produite, toutefois, en ce qui concerne les versements d'épargne, les achats et les ventes de fonds publics.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1908.	3,516,227	255,843,665	1,139,021	214,157,494 05	2,200,541	754,258,156 76
En 1907.	3,565,616	257,435,602	1,080,755	206,129,218 85	2,106,237	694,312,846 03
Différences en 1908 .	- 47 410 ou - 1.55 p. c.	- 1,589,999 ou - 0.62 p. c.	+ 88,868 ou + 8.46 p. c.	+ 8,028,275 22 ou + 3.89 p. c.	+ 94,504 ou + 4.48 p. c.	+ 59,745,310 73 ou + 5.72 p. c.

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1908.	45,898	63 569,299 20	14,783	54,845,745 72	102,088	375,427.400
En 1907.	47,970	80.014,724 60	14,417	55,026,247 28	94,425	543,898,700
Différences en 1908 .	- 4,162 ou - 8.68 p. c.	-14,445,425 40 ou - 18 05 p. c.	+ 566 ou + 2.54 p. c.	- 1,080,501 56 ou - 5.04 p. c.	+ 7,663 ou + 8.12 p. c.	+ 52,528,700 ou + 9.49 p. c.

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1908	674,576	6,778,821	54,554	1,780,886 35
En 1907	646,560	6,553,612	29,409	1,572,968 47
Différences en 1908.	+ 28,016 ou + 4.53 p. c.	+ 245,209 ou + 5.75 p. c.	+ 5,425 ou + 18.64 p. c.	+ 207,887 88 ou + 13.22 p. c.

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1908	6,704	551,478	984	100,894 65
En 1907	5,801	540,953	49	26,915 51
Différences en 1908.	+ 905 ou + 15.57 p. c.	+ 10,545 ou + 1.95 p. c.	+ 953 ou + 1,908.16 p. c.	+ 75,981 29 ou + 274.80 p. c.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1908, s'est élevé à 90,969 et le montant à fr. 206,619. En 1907, ce nombre avait été de 89,496 et le montant de fr. 202,492.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.
VI, p. B. 24.

On constate donc une augmentation de 1,473 (1.65 p. c.) quant au nombre et de fr. 4,127 (2.04 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1907, de fr. 9,446.90, a atteint, en 1908, fr. 9,641.90, soit une augmentation de fr. 195 (2.06 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 1908, à fr. 75,367.15; cette somme est inférieure de fr. 7,062.95 ou 8.57 p. c. au montant des droits perçus en 1907 (fr. 82,430.10).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 234,701.52 en 1907, a atteint fr. 239,966.03 en 1908, soit une augmentation de fr. 5,264.51 ou 2.24 p. c.

J. — PAYEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.

Le montant des paiements effectués en 1908, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à fr. 13,648,147.50.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux, et à la fin de 1896, 864 bureaux; au 31 décembre 1908, nous comptons 1,485 bureaux, dont 42 ne pourront être mis en activité qu'en 1909.

Parmi ces 1,485 bureaux se trouvent 483 sous-perceptions, 21 bureaux de dépôt de poste, 215 dépôts-relais et 122 agences.

A la fin de 1907 il y avait 9,880 boîtes aux lettres; en 1908, le nombre en a été porté à 10,219, soit 339 nouveaux placements.

	En 1908.	En 1907.	Différence pour 1908.
Boîtes attachées aux malles-poste	59	60	— 1
— aux trains vicinaux.	195	190	+ 5
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	306,600	291,270	+ 15,330

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.

En 1875, il y avait 2,452 facteurs ; à la fin de 1896, ce nombre était porté à 5,452.

En 1907, le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était de 5,178. En 1908, il s'est élevé à 5,468 ; augmentation : 290.

Des 2,650 communes du royaume, il y en a 9 qui sont desservies neuf fois par jour, 12 qui sont desservies six ou sept fois, 77 qui sont desservies cinq fois, 187 quatre fois, 557 trois fois, 1,609 deux fois et 379 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 1,517 localités.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Comme en 1907, les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1908, au nombre de 22, sur lesquelles ont circulé 66 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1907, de 6,714 kilomètres ; en 1908, il a été de 6,802 kilomètres ; augmentation : 88 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1908, au nombre de 63, soit 1 de moins qu'en 1907 (64).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été en 1908 de 2,440 kilomètres, soit 79 kilomètres en moins qu'en 1907 (2,519).

En 1908, les services de malles-poste ont transporté 184,525 voyageurs, soit 750 en plus qu'en 1907 (183,595).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des Chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1908.		En 1907.		Différences pour 1908.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre et sous-percepteurs. . . .	3,156	298	3,096	279	+ 60	+ 19
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	5,860	409	5,542	404	+ 318	+ 5
Totaux.	9,016	407	8,638	383	+ 378	+ 24
	9,423		9,021		+ 402	
Pour mémoire : Agents de dépôt et gérants d'agence.	47	96	39	94	+ 8	+ 2
	143		133		+ 10	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1908 s'élève à fr. 33,939,747.42, soit une augmentation de fr. 1,225.959.07, ou de 3.53 p. c., sur celle de 1907, qui était de fr. 34,715,808.35.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1908 à la somme de fr. 18,150,113.64, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1908, à 544,999 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 18,695,112.64 et la recette brute à fr. 33,939,747.42, le rapport entre ces deux sommes est de 52.02 p. c. tandis qu'il était en 1907 de 51.56 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1908, à fr. 17,244,634.78.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

(14)

(15)

ANNEXES
DE LA PARTIE B

No 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	"	12,348,696	"	45,082,531	"	"	"
1871.	36,393,474	11.08	15,744,622	27.79	52,138,096	15.64	682,475	"
1872.	37,776,478	3.79	15,445,998	- 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	44,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.44	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,571,800	26.81
1876.	43,491,996	4.61	18,354,880	3.60	61,846,876	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.26	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.94
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.24
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,145,145	7.37	86,429,304	5.88	18,853,144	2.49
1884.	61,024,460	4.47	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,554	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	- 0.54	28,810,994	- 4.44	90,744,556	- 0.82	21,053,916	- 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	-14.42	86,831,068	- 4.31	21,416,148	1.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	- 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	- 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,118,796	3.90	30,798,845	2.62	105,917,641	3.53	35,524,398	6.64
1895.	78,236,362	4.18	31,664,643	2.81	109,924,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	- 4.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	- 0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,338,824	6.02	117,848,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,757	4.28	36,997,464	4.69	123,040,221	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,112,650	5.89	39,089,597	5.65	130,202,277	5.82	46,523,542	7.35
1900.	96,226,602	5.61	41,391,326	5.89	137,617,928	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,213,548	6.82	145,714,808	5.88	55,664,856	8.77
1902.	103,563,351	2.03	48,467,371	9.62	152,030,722	4.33	60,006,492	7.80
1903.	106,075,075	2.43	50,206,008	3.59	156,281,083	2.80	63,404,666	5.66
1904.	106,045,402	- 0.03	49,951,375	- 0.51	155,996,778	- 0.18	67,794,558	6.92
1905.	111,487,182	5.13	54,912,816	9.93	166,399,998	6.67	75,249,148	11.00
1906.	115,550,256	3.64	56,787,830	3.38	172,318,086	3.56	77,158,302	2.54
1907.	119,958,460	3.81	59,863,610	5.45	179,822,070	4.35	80,354,193	4.14
1908.	123,796,537	3.20	58,740,642	- 1.86	182,546,179	1.51	82,404,062	2.55
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	3,544,292	3.15	1,708,727	3.28	5,253,019	3.18	3,799,879	5.43

1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1908 (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	»	46,874,839	»	18,428,198	»
5,174	»	687,319	»	6,884,872	— 16.49	49,403,836	8.40	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.10
46,120	444.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,774,524	2.98	25,967,383	17.93
68,312	305.16	6,035,861	29.15	8,439,477	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	18.89
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	34,753,000	— 4.78
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	4.82	28,044,000	— 2.41
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.40	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,492,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,870,000	0.16
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.37	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,068	4.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.88	55,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	28,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.83
4,272,346	7.05	27,484,548	8.48	15,977,216	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	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	73,699,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	4.74	81,978,680	14.38
6,315,300	4.79	39,260,482	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,455	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	1.49	42,502,135	5.74	20,878,296	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,061,493	8.26
8,008,546	7.04	45,376,318	0.44	20,597,401	— 0.91	101,543,576	— 8.29	91,274,339	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	1.34	122,451,701	10.73	107,960,411	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
11,206,933	25.98	65,384,943	13.42	25,365,408	5.17	134,724,720	5.50	123,648,551	7.59
11,921,166	5.03	70,886,022	7.95	26,366,128	3.94	137,753,683	2.25	133,492,970	7.96
16,752,944	12.28	76,759,436	8.75	27,393,304	3.90	139,744,644	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	162,972,771	5.49
20,035,204	9.92	87,849,762	7.59	29,468,749	4.11	138,342,249	2.75	173,535,247	6.48
21,486,639	7.14	96,735,787	10.12	31,440,480	6.69	147,756,316	6.80	185,420,949	6.85
22,512,486	4.77	99,670,788	3.03	32,667,326	3.90	152,260,550	3.04	197,751,969	6.65
23,517,906	4.47	103,872,099	4.22	33,682,189	3.11	152,682,546	0.28	197,570,577	— 0.09
22,652,506	— 3.68	105,056,368	1.14	35,194,749	4.49	155,721,476	4.99	207,562,321	5.06
881,552	4.52	4,681,431	8.22	4,377,969	4.46	4,246,408	2.97	8,917,910	4.99

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).
Comparaison des années 1908 et 1907.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1908.	
		1908.	1907.		
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	242,064	253,284	— 11,220
		— de l'étranger.	72,664	73,879	— 1,215
	Ensemble.		314,722	316,863	— 2,141
	originaires de l'étranger	402,152	405,476	— 3,024	
Ensemble.		446,874	422,039	+ 24,835	
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	901	644	+ 257	
	originaires de l'étranger	7,885	7,592	+ 293	
	Ensemble.	8,786	8,233	+ 553	
Totaux.		428,660	430,272	— 1,612	
Montant des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	394,726,965 93	398,687,770 43	— 3,960,804 50
		— de l'étranger.	88,762,905 54	82,905,375 94	+ 5,857,529 60
	Ensemble.		480,489,871 47	481,593,146 34	— 1,103,274 87
	originaires de l'étranger	81,880,470 27	84,446,743 04	+ 2,566,272 77	
Ensemble.		562,370,341 74	563,039,889 35	— 669,547 61	
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	593,662 45	467,151 67	+ 126,510 78	
	originaires de l'étranger	2,160,952 35	2,176,804 08	— 15,851 73	
	Ensemble.	2,754,614 80	2,643,955 72	+ 110,658 08	
Totaux.		565,124,956 24	565,683,845 07	— 558,888 83	
Produit	port	82,286 »	92,441 80	— 10,155 80	
	droit proportionnel et droit fixe réunis.	167,490 30	166,748 59	+ 741 71	
	Totaux.	249,776 30	259,190 39	— 9,413 09	
Nombre de lettres perdues ou spoliées		6	2	+ 4	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*) 5,600 84	(*) 4,282 45	+ 1,318 39	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	(*) 2,046,840	(*) 4,920,824	+ 2,873,984	
		1,804,293	1,728,693	+ 75,600	
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	637,469	697,944	+ 60,475	
	Ensemble.		4,488,602	4,254,428	+ 234,174
	mandats originaires de l'étranger.	623,752	589,730	+ 34,022	
Totaux.		5,412,354	4,844,158	+ 568,196	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	(*) 262,703,974 52	(*) 249,774,459 90	+ 12,929,514 62	
	bons de poste	48,374,228 »	44,686,506 »	+ 3,687,722 »	
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	44,654,831 23	37,991,060 78	+ 6,663,770 45	
	Ensemble.	349,733,033 75	302,451,926 68	+ 47,281,107 07	
Totaux.		43,504,806 44	39,999,034 24	+ 3,505,772 20	
Totaux.		363,231,839 89	342,450,960 89	+ 20,780,879 »	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	630,518 25	599,445 20	+ 31,073 05	
	Bons de poste	144,844 85	109,625 75	+ 35,219 10	
	Mandats du service international	342,325 70	340,929 94	+ 1,395 76	
	Totaux.	1,087,688 80	1,049,999 89	+ 37,688 91	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	Nombre	25	22	+ 3	
	Montant	2,444 69	1,483 40	+ 961 29	
Effets de commerce.					
a. <i>Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés.		44,209	42,397	+ 1,812	
Produit de la taxe		8,244 80	8,479 40	— 234 60	
Nombre de protêts.	par huissiers	243	289	— 46	
	par agents des postes	487	465	+ 22	
b. <i>Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	déposés	3,569,444	3,498,702	+ 70,742	
	encaissés.	3,307,790	3,260,981	+ 46,809	
Montant des effets	déposés	899,048,859 52	940,682,874 52	— 41,634,015	
	encaissés.	843,004,801 47	859,471,031 38	— 16,466,229 91	
Produit de la taxe		(*) 4,307,745 30	4,303,581 60	+ 4,163 70	
Nombre d'effets protestés.	par huissiers	74,887	69,460	+ 5,427	
	par agents des postes	144,777	130,415	+ 14,362	

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1908, transporté celles que renfermaient 4,694,576 lettres recommandées ; 5 de ces lettres ont été perdues dans le service belge.
 (*) Dont fr. 3,580,81 à charge du Trésor.
 (2) Dont fr. 641,03 à charge du Trésor.
 (3) Non compris : 1° 100,140 mandats, s'élevant à fr. 29,773,204,43, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2° une somme de fr. 876,887 (taxe fr. 2,796,83), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 1,720,717,18 (taxe fr. 3,536,83) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.
 (4) Non compris : 1° 96,483 mandats s'élevant à fr. 28,978,832,74, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2° une somme de fr. 820,316 (taxe fr. 2,635,43), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 1,482,127,49 (taxe fr. 3,017,80), payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.
 (5) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 2,200 »), pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 502,60), et pour la remise, à des tiers, de récépissés de versement en compte courant (fr. 50,10).

N° II. (Suite.) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*
 Comparaison des années 1908 et 1907.

	ANNÉES.		DIFFÉRENCES pour 1908.
	1908.	1907.	
Quittances.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹) 11,577,873	11,022,530	+ 555,343
Montant des quittances	déposées	537,780,371 65	511,973,803 46 + 25,806,568 19
	encaissées	(²) 160,603,887 22	139,167,868 61 + 21,436,018 61
Produit de la taxe	(³) 2,090,035 66	1,968,924 62	+ 121,110 95
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés	Journaux belges	697,094	+ 40,653
	— étrangers	(⁴) 39,819	+ 1,622
Totaux	736,913	694,638	+ 42,275
Montant des abonnements souscrits	2,760,668 83	2,728,563 09	+ 31,105 84
Produit de la taxe	83,918 76	76,989 01	+ 6,929 75
Permis de pêche.			
Nombre de permis délivrés	90,969	89,496	+ 1,473
Montant des permis délivrés	206,619	202,492	+ 4,127
Produit de la taxe	9,644 90	9,446 90	+ 198
Coupons d'actions et d'obligations, titres amortis.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	112,475	103,703	+ 8,772
Montant des coupons et des titres amortis	déposés	1,096,774 37	1,133,319 91 - 36,545 54
	encaissés	1,068,464 99	1,104,889 - 36,424 01
Produit de la taxe	2,241 78	2,165 10	+ 76 68
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées	originaires de l'intérieur	(⁵) 73,377	+ 6,793
	— l'étranger	(⁶) 129,527	+ 8,301
Montant des valeurs	à recouvrer	— l'intérieur	(⁷) 5,809,101 17 + 845,976 41
		— l'étranger	(⁸) 5,956,258 04 + 653,321 66
	recouvrées	— l'intérieur	(⁹) 4,574,891 49 + 576,397 68
		— l'étranger	4,700,899 72 + 492,750 96
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.	10,170 90	9,573 90	+ 596 30
Nombre de valeurs protestées en Belgique	par huissiers	123	- 7
	par agents des postes	33	- 6

(¹) Y compris 89,378 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 957,701.80 et ayant donné un produit de fr. 15,257 55.

(²) Non compris 900 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 59,047 envois contre remboursement s'élevant à fr. 864,100.61 et pour lesquels on a perçu fr. 3,143.10 du chef de taxe d'encaissement des envois recouvrés.

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.	LETTRES							Totaux.	CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.					
Intérieur.	En 1908	121,878,916	1,685,560	242,061	123,706,537	32,177,756	2,817,053	35,024,809	158,821,346	82,404,062	8,520,564	
	En 1907	118,191,749	1,521,427	243,284	119,958,460	33,780,304	2,749,918	33,530,226	153,488,686	80,354,103	8,110,700	
	Différences	+ 3,687,167	+ 164,133	- 1,223	+ 3,748,077	+ 1,397,448	+ 97,135	+ 1,404,583	+ 5,332,660	+ 2,049,869	+ 409,864	
International.	Expéditions de Belgique.	En 1908	27,618,003	1,152,720	(a) 73,662	28,874,285	48,408	37,396	85,804	28,060,089	11,313,594	•
		En 1907	28,462,829	1,109,485	(b) 74,220	29,616,534	50,418	37,503	87,921	29,734,455	11,091,806	•
		Différences	- 844,826	+ 43,235	- 658	- 772,349	- 2,010	- 107	- 2,117	- 774,366	- 378,212	•
	Expéditions de l'étranger.	En 1908	27,909,024	1,956,296	(c) 110,037	29,875,357	53,768	30,368	84,136	29,959,493	11,338,912	•
		En 1907	28,611,218	1,503,050	(d) 112,768	30,217,076	47,008	17,004	64,012	30,281,088	11,826,100	•
		Différences	- 692,234	+ 353,236	- 2,731	- 341,719	+ 7,760	+ 13,364	+ 20,124	- 321,595	- 487,188	•
En général.	En 1908	177,423,943	4,634,576	(e) 426,660	182,546,179	32,279,932	2,914,817	35,194,749	217,740,026	105,056,568	8,620,564	
	En 1907	175,257,826	4,133,972	(f) 430,27	179,822,070	30,877,734	2,804,425	33,682,159	213,564,229	103,872,099	8,110,700	
	Différences	+ 2,166,117	+ 500,604	- 4,612	+ 2,724,109	+ 1,402,198	+ 110,392	+ 1,512,590	+ 4,236,699	+ 1,184,469	+ 509,864	

(a) Dont 901 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 641 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 7,888 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 7,502 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 8,786 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 8,235 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 89,378 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris les envois contre remboursement.

(i) Y compris 39,047 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	181,318
		— le Télégraphique	2,535,492
		Total	2,536,810

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,536,810 figurant en tête de la colonne.

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'encasement (moins les effets et les permis de pêche), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.		TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encasement.		TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux (Abonnements — poste).		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE sur la vente des permis de pêche.		TAXE SUR LES MARIAGES Service interne.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
		Résultats de l'année	1908 . . .	30,932,945	52	1,345,987	40	816,826	94	83,918	76	9,641	90	636,901	95
	1907 . . .	30,540,009	44	1,312,331	"	786,681	77	76,989	04	9,446,90	"	604,826	45
Différences pour 1908.	en plus . .	422,936	38	3,656	40	30,145	14	6,929	75	195	"	32,075	50
	en moins . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

N° V. — Relevé des valeurs postales d'affranchissement

QUAN

		TIMBRES-POSTE.									
		DE 1 centime.	DE 2 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 25 cent.	DE 35 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.	DE 2 francs.
Résultats de l'année . .	1908 . .	213,615,754	23,430,688	105,177,122	127,048,026	8,849,073	20,066,267	2,125,230	1,960,731	376,773	82,121
	1907 . .	201,098,124	22,476,788	102,216,402	124,074,614	7,811,951	20,529,645	1,932,202	2,279,670	472,131	109,205
Différences pour 1908 . .	en plus . .	12,517,630	953,900	2,960,720	3,973,412	1,037,122	"	163,028	"	"	"
	en moins . .	"	"	"	"	"	463,378	"	318,948	95,358	27,084

VA

Résultats de l'année . .	1908 . .	Fr. 2,136,157 54	c. 408,613 76	Fr. 5,258,856 10	c. 12,704,892 00	Fr. 1,769,814 60	c. 5,016,566 75	Fr. 743,830 50	c. 980,365 50	Fr. 376,773 "	c. 164,242 "
	1907 . .	2,010,981 24	449,535 78	5,111,820 10	12,407,461 40	1,562,390 20	5,132,411 25	686,770 70	1,139,839 50	472,131 "	218,410 "
Différences pour 1908 . .	en plus . .	125,176 30	19,078 "	147,036 "	297,341 20	207,424 40	"	57,059 80	"	"	"
	en moins . .	"	"	"	"	"	115,844 50	"	159,474 "	95,358 "	54,188 "

(a) Il n'a été porté en recette, en 1908, que fr. 32,258,544-52, soit en moins fr. 1,083,424-51, 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 1907, il avait été porté en recette fr. 31,351,787-04.

(*) Les carnets de timbres-poste et les coupons-réponse ont été émis le 1^{er} octobre 1907.

Comparaison des années 1908 et 1907.

DATS DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
301,264 43	111,511 55	70,480 94	4,636,968 06	35,939,747 42	
331,684 42	109,625 75	82,220 58	890,023 33	34,713,808 35	
•	5,219 10	•	766,944 73	4,225,939 07	
30,392 99	•	44,739 64			

vendues. — Comparaison des années 1908 et 1907.

TITÉS.

Carnets de timbres (*) de fr. 2.05.	Boupons-réponse (†) de fr. 0.28	ENVELOPPES timbrées de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
			SIMPLES.		DOUBLES.		DK 10 cent.	DB 25 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.	
			DK 5 cent.	DE 10 cent.	DK 10 cent.	DK 20 cent.								
34,465	48,537	154,152	52,009,764	2,418,107	308,339	27,271	4,792,064	33,773	357,938	902,821	614,531	32,285	4,482	564,496,314
23,945	15,012	147,479	61,791,774	2,565,380	291,033	30,316	4,733,765	34,856	384,116	911,206	630,552	62,384	11,329	544,683,918
10,520	33,525	6,673	217,690	•	17,306	•	58,299	•	•	•	•	•	•	+ 19,812,396
•	•	•	•	117,273	•	3,045	•	1,113	30,178	8,355	16,021	30,099	6,847	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	(a)
70,633 25	13,590 36	16,956 72	2,800,488 20	244,810 70	30,833 90	5,454 20	479,206 40	8,443 25	17,696 90	90,282 10	122,906 20	16,142 50	4,482 •	33,341,909 03	
49,087 15	4,203 36	16,222 69	2,580,598 70	256,538 •	29,103 30	6,063 20	473,376 50	8,721 50	19,205 60	91,120 60	126,110 40	31,192 •	11,329 •	32,903,613 45	
21,566 •	9,387 •	34 03	10,899 50	•	1,730 80	•	5,829 00	•	•	•	•	•	•	+ 138,355 58	
•	•	7	•	11,727 30	•	609 •	•	278 25	1,508 90	838 50	3,204 20	15,049 50	8,847 •		

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1908 et 1907.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.	PERMIS de fr.						TOTAL.	
	1 (simples)	2 (doubles)	3 (simples)	4 (doubles)	5 (simples)	10 (simples)		
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1908. . .	26,349	2,480	50,538	6,742	667	4,493	90,969
	1907. . .	26,788	2,378	49,014	6,473	709	4,436	89,496
Différences pour 1908	en plus. .	»	104	1,524	269	»	57	} + 4,473
	en moins.	439	»	»	»	42	»	
VALEURS.								
Résultats de l'année	1908. . .	Fr. 26,349	Fr. 4,960	Fr. 401,076	Fr. 26,968	Fr. 5,336	Fr. 41,930	Fr. 206,649
	1907. . .	26,788	4,752	98,028	25,892	5,672	44,360	202,492
Différences pour 1908	en plus. .	»	208	3,048	1,076	»	570	} + 4,427
	en moins.	439	»	»	»	336	»	

(1)

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1. RELATIONS INTERNATIONALES.

Les relations télégraphiques ont été ouvertes avec l'île de Pemba (Zanzibar).

*
* *

Un nouveau câble a été immergé :

- 1^o Entre Batavia (île de Java) et les îles Cocos (Keeling);
- 2^o Entre Mozambique (Afrique orientale portugaise) et Durban (Natal);
- 3^o Entre Varna (Bulgarie) et Sébastopol (Russie).

*
* *

Dans les relations avec la Suisse, les télégrammes urgents sont admis depuis le 1^{er} août 1908.

*
* *

Le Chili et la colonie de l'Érythrée ont adhéré à l'Union télégraphique internationale.

§ 2. TÉLÉGRAPHIE SANS FIL.

Une loi sur la télégraphie sans fil et la téléphonie sans fil par les radiations électriques a été promulguée le 10 juillet 1908 et rendue obligatoire le lendemain.

La Convention radiotélégraphique internationale conclue à Berlin, le 5 novembre 1906, a été mise en vigueur en même temps.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1. — TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1908 et en 1907, 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.	{ 1908. . .	5,576,559	5,325,856	570,551	7,472,746
	{ 1907. . .	5,641,229	5,545,090	557,614	7,523,955
Différence pour 1908 . .	{	— 64,690	— 19,254	+ 52,737	— 51,187
	}	ou — 1.78 %	ou — 0.57 %	ou + 6.09 %	ou — 0.68 %
Recette. . .	{ 1908. . .	2,057,599 95	2,655,892 74	522,487 21	5,055,979 90
	{ 1907. . .	2,090,450 80	2,754,096 45	308,518 09	5,102,845 34
Différence pour 1908. . .	{	— 52,850 85	— 48,205 71	+ 14,169 12	— 66,865 44
	}	ou — 1.37 %	ou — 1.78 %	ou + 4.60 %	ou — 1.51 %

b. *Service intérieur.*

Les 3,576,559 télégrammes privés, échangés en 1908 entre bureaux belges, comprennent entre autres :

39,679 dépêches urgentes ou 1,109 sur 100,000;
 24,697 dépêches-mandats ou 691 sur 100,000;
 26,744 dépêches avec reçu de dépôt ou. 748 sur 100,000.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève :

pour 1908, à 2,555,492
 — 1907, à 2,560,802

soit, pour 1908, une diminution de 5,310 correspondances ou de 0.22 p. c.

c. Service international.

Départ et arrivée :

Par rapport à 1907, le nombre des correspondances échangées, en 1908, entre la Belgique et les pays de l'étranger, a fléchi de 0.57 p. c., recul peu sensible si l'on tient compte de la dépression des affaires commerciales et industrielles en 1908.

Transit :

En 1908, le nombre des télégrammes privés en transit a été supérieur de 6.09 p. c. à celui de 1907. Cette augmentation est due au fait que l'Allemagne et la Grande-Bretagne ont emprunté la voie belge pour un nombre plus élevé de télégrammes, par suite de l'interruption temporaire d'un des câbles reliant directement ces deux États.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Le nombre des télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, s'est élevé, en 1908, à 10,466,650 dont 265,140 pour les besoins du service des télégraphes.

Les agents de l'État ont, en outre, transmis et reçu, pour le service des chemins de fer concédés, 138,950 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'État, en 1908, s'élève donc à 10,466,650 + 138,950 = 10,605,600.

Ces chiffres font voir que, à elles seules, les correspondances de service de l'État constituent à peu près le mouvement *complet* de la télégraphie de service.

Le nombre de ces correspondances	10,466,650
comparé au nombre similaire de l'année précédente.	12,446,650
accuse une diminution de	1,980,000
correspondances ou de 15.91 p. c.	

Les conditions plus normales dans lesquelles s'est effectuée l'exploitation des chemins de fer, qui n'a pas, comme les années précédentes, souffert d'engorgements exceptionnels, ont rendu moins nombreux les télégrammes destinés à assurer la sécurité de la circulation des trains. La diminution constatée peut aussi être attribuée, en partie, à l'application de mesures prises en vue de restreindre la correspondance en service.

Il convient toutefois d'ajouter qu'un certain nombre de communications, relatives à la circulation des trains, s'échangent actuellement de station à station par les circuits téléphoniques appartenant au chemin de fer et ne sont, par conséquent, pas comprises dans les chiffres cités ci-dessus.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. — BUREAUX.

	EN 1908.	EN 1907.	DIFFÉRENCE en 1908.
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
<i>1° Bureaux de l'Etat établis :</i>			
a. Dans des stations de l'Etat.	813	815	+ 28
b. — — de compagnies de chemins de fer.	26	42	— 16
c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	454	438	+ 16
d. Dans des postes éclusiers.	9	9	—
e. — bureaux militaires	8	8	—
Ensemble.	1,310	1,312	+ 28
<i>2° Bureaux de compagnies de chemins de fer.</i>	38	48	— 10
Totaux de A.	1,378	1,360	+ 18
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'Etat.	90	85	+ 5
b. — — de compagnies de chemins de fer	7	8	— 1
c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	26	27	— 1
d. — postes éclusiers.	58	58	—
e. — bureaux militaires.	4	4	—
f. — bureaux de police	4	4	—
Ensemble.	183	180	+ 3
Totaux de A et B.	1,561	1,540	+ 21
C. Bureaux de dépôt :			
a) Disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes	50	46	+ 4
b) Non pourvus d'appareils de transmission.	761	728	+ 33
Ensemble.	811	774	+ 37
Totaux de A, B et C.	2,372	2,314	+ 58
D. Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement	113	104	+ 9
Totaux généraux.	2,485	2,418	+ 67

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1908.
		1908.	1907.	
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
Longueur des lignes	aériennes.	7,460	6,871	+ 289
	souterraines	46	46	—
	sous-fluviales.	6	6	—
	sous-marines (part de la Belgique) (1)	98	98	—
Totaux.		7,280	6,991	+ 289
Développement total des fils conducteurs	aériens.	37,089	36,440	+ 649
	souterrains.	4,280	4,240	+ 40
	sous-fluviaux.	20	20	—
	sous-marins (part de la Belgique) (2)	517	517	—
Totaux.		38,945	38,226	+ 689

Ces chiffres ne comprennent ni 364 kilomètres de lignes (portant 1,946 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 520 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 1908, le réseau télégraphique de la Belgique se composait donc de 38,945 + 1,946 + 520 ou de 41,381 kilomètres de fils conducteurs.

Il existe, en outre, à Bruxelles, 3,050 mètres de tubes pneumatiques reliant le bureau central à trois autres bureaux importants de la capitale, fonctionnant respectivement à la Bourse financière, 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.

(2) Moitié du développement complet; l'autre moitié constitue la part de la Grande-Bretagne (voir renvoi précédent).

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	}	a. Système Morse écrivant ⁽¹⁾	1,537
		b. — — auditif.	823
		c. — Hughes	73
		d. — — installés en duplex	26
		e. — — — — diplex	4
Total.			2,483

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1908, 6 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

(1) Non compris les appareils du service hydraulique et des particuliers, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.*A. TÉLÉPHONIE LOCALE.*

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1908, l'État a créé quatorze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes :

Hove (groupe d'Anvers); Baconfoy-Tenneville (groupe d'Arlon); Assche et Wolverthem (groupe de Bruxelles); Fosse, Peissant et Rance (groupe de Charleroy); Barvaux et Laroche (groupe de Liège); Sirault (groupe de Mons); Haversin (groupe de Namur); Dolhain et Theux (groupe de Verviers).

Le nombre des réseaux est ainsi porté à 210.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a continué les travaux de transformation consistant en la mise sous terre du réseau d'Anvers et elle a commencé la transformation, dans des conditions analogues, du réseau de Charleroy.

Bureaux publics. — Des bureaux publics ont été ouverts à Andenne (poste), Bastogne (station), Coq-sur-mer (bureau postal temporaire), Cureghem (station), Diest (poste), Doel (poste), Eecloo (poste), Esschen (station), Gheel (station), Ostende-quai (station), Spa (station), Tongres (station), ce qui porte à 189 le nombre de ces bureaux.

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu, dans le courant de l'année 1908, aux bureaux télégraphiques des localités ci-après :

Assche, Baconfoy-Tenneville, Barvaux, Bascoup, Beernem, Celles-Escannaffles, Cruyshautem, Dolhain, Etalle, Fosse, Gavere (station), Gesves, Givry, Habay-la-neuve, Haversin, Isegheem, Jamoigne, La Panne, Laroche, Libin, Overyssehe, Peissant, Poperinghe, Rance, Roisin-Autreppe, Saint-Gérard (poste), Sibret, Sirault, Sombreffe, Spontin, Theux, Wolverthem et Wychmael.

Les bureaux de poste d'Eeckeren, d'Eecloo, de Herstal (Coronmeuse) et de Thuin ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission des télégrammes déposés dans ces bureaux.

*Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques
et les abonnés des réseaux locaux.*

GROUPES OU RÉSEAUX.	Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service. 31 décembre 1908	MOUVEMENT.		
		Année 1908.	Année 1907.	Différences pour 1908
<i>Bruzelles</i> , Assche, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Étienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Genval, Grammont, Groenendael, Hal, Nivelles, Overyssehe, Vilvorde, Virginal, Wavre, Wolverthem . . .	22	547,932	528,947	+ 19,005
<i>Anvers</i> , Boom, Cappellen, Hove, Lierre, Moll, Turnhout	6	574,994	535,050	+ 39,944
<i>Arlon</i> , Baconfoy-Tenneville, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Etalle, Florenville, Habay-la-Neuve, Jamoigne, Lavaux, Libin, Libramont, Messancy, Nas-ogne, Neufchâteau, Paliseul, Saint-Hubert, Saint-Léger, Saint-Médard, Sibret, Tintigny, Virton	18	24,665	22,688	+ 1,677
<i>Charleroy</i> , Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châtelainau, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Fosse, Gosselies, La Buissière, La Louvière, Mettet, Nalinnes, Philippeville, Peissant, Rance, Sivry, Sombreffe, Tamines, Thuillies, Thuin, Walcourt	24	217,904	234,516	- 16,612
<i>Chimay</i> , Couvin, Mariembourg, Momignies, Se-loignes	4	11,151	12,240	- 1,088
<i>Courtrai</i> , Comines, Dottignies, Harlebeke, Iseghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Staden, Waereghem, Ypres	11	55,175	50,771	+ 2,402
<i>Gand</i> , Aeltre, Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Cruyshautem, Deynze, Eccloo, Gavere, Lemberge, Renaix, Selzaete, Sollegem, Thielt	13	137,481	137,550	- 548
<i>Landen</i> , Brée, Diest, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Looz, Neerpelt, Orp, Saint-Trond, Tirlemont, Wareme, Wychmael	11	42,580	39,207	+ 3,373
<i>Liège</i> , Amay, Andenne, Barvaux, Engis, Esneux, Fexhe, Huy, Laroche, Marche, Modave, Ouffet, Roelenge, Seraing, Soheit-Tinlot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé, Wandre	16	150,553	154,668	- 4,415
Groupe du <i>Littoral</i> (Bruges, Ostende, Beernem, Blankenberghe, Dixmude, Furnes, Ghisteltes, Handzaeme, Heyst, La Panne, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Thourout)	13	125,516	128,478	- 5,612
<i>Louvain</i>	1	25,887	24,850	+ 1,057
<i>Malines</i>	1	8,907	8,132	+ 815
<i>Mons</i> , Dour, Écaussinnes, Feluy, Givry, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Rœux (Le), Roisin, Saint-Ghislain, Sirault, Soignies	11	74,974	75,105	- 129
<i>Namur</i> , Beauraing, Ciney, Dinant, Gedhne, Gesves, Hastière, Havelange, Haversin, Honyet, Mesnil - Saint - Blaise, Namèche, Naniinne, Noville - Tavier, Profondeville, Rochefort, Saint-Gérard, Spontin, Vresse, Wellin, Yvoir	16	65,044	62,088	+ 2,956
<i>Termonde</i> , Alost, Lokeren, Saint-Nicolas	4	55,479	54,881	- 4,402
<i>Tournai</i> , Antoing, Ath, Brugelette, Celles, Flobecq, Frasnes-lez-Buissenal, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Quevaucamps, Taintignies, Templeuve	9	78,144	72,955	+ 5,189
<i>Verviers</i> , Dolhain, Herve, Spa, Stavelot, Theux, Vielsalm	7	88,576	82,377	+ 6,199
TOTAUX.	187	2,086,550	2,002,810	+ 83,731

Développement du réseau téléphonique.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1908.
		1908.	1907.	
		Kilomètres	Kilomètres	Mètres
A. — Fils exclusivement téléphoniques.				
<i>Téléphonie locale :</i>				
Fils des raccordements aux réseaux et des circuits reliant les réseaux d'un même groupe.	Fils aériens	95,151	84,982	+ 8,169
	— sous-fluviaux	228	245	— 17
	— souterrains	80,512	58,416	+ 21,896
Total pour la téléphonie locale		175,891	143,643	+ 30,048
<i>Téléphonie à grande distance interne et internationale :</i>				
Fils des circuits servant	soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la télé- phonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale	13,064	12,520	+ 544
	exclusivement à la téléphonie inter- nationale (sections belges)	(1) 5,242	(1) 4,915	+ 327
Total pour la téléphonie interurbaine et internationale		18,306	17,435	+ 871
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		5,306	5,141	+ 165
TOTAL des fils exclusivement téléphoniques		197,303	166,228	+ 31,075
B. — Fils télégraphiques.				
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe		109	109	»
Fils télégraphiques pourvus dudit système et servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie inter- nationale		6,898	6,907	— 9
TOTAL des fils télégraphiques		7,007	7,016	— 9
TOTAUX GÉNÉRAUX		204,310	173,244	+ 31,066

(1) Y compris 175 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 583 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 1908, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 39,478.

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 1908, 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 35 minutes, réparties entre 81 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 30, comportant quotidiennement une durée de 4 heures 21 minutes, réparties entre 11 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait 1 abonné disposant de deux séances de 6 minutes et, dans les relations avec la Grande-Bretagne, 2 abonnés utilisant, respectivement, une séance de 6 et de 9 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1908, il existait 62 bureaux pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est deux qui reçoivent, en outre, des télégrammes par la même voie. Dans quelques cas, le reliement téléphonique ne sert qu'accessoirement à l'échange des télégrammes, le bureau disposant d'appareils télégraphiques qui sont utilisés aux heures principales de la journée.

Raccordements téléphoniques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1908, 24 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

CHAPITRE III.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1908, de 4,530 agents, répartis comme il suit :

	En 1908.		En 1907.		Différence pour 1908.	
	SEXE		SEXE		SEXE	
	masculin.	féminin.	masculin.	féminin.	masculin.	féminin.
1° Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre, les auxiliaires, les chefs-facteurs et les facteurs.	4,913	466	4,820	438	+ 93	+ 28
2° Personnel subalterne (1): gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières.	4,872	79	4,826	78	+ 46	+ 1
Totaux	3,785	545	3,646	516	+ 139	+ 29
	4,330		4,162		+ 168	
Pour mémoire :						
Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours au service télégraphique et au service téléphonique	6,106	264	6,155	235	- 49	+ 29
	5,370		5,390		- 20	

(1) Non compris les agents qui portent les télégrammes à domicile.

II.

Résultats financiers.

§ 1. — RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1908, les chiffres suivants :

a) Pour le télégraphe :

1°	Service intérieur	fr. 2,037,599 93			
2°	{ Service international.	{ au départ	{	3,035,979 90	
		{ et à			2,635,892 74
		{ l'arrivée			322,487 21
	{ en transit .	<u> </u>	2,978,379 93		
3°	Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales	501,719 80			
4°	Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue.	77,347 50		583,840 36	
5°	Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques, et produits extraordinaires	4,773 06			
	Total	fr. 5,619,820 26			

b) Pour le téléphone :

1°	Service intérieur	fr. 8,895,498 69		
2°	Service international (part belge)	679,510 54	}	9,573,009 23 ⁽¹⁾
	Total général	fr. 15,192,829 49		

(¹) Somme encaissée en 1908.

§ 2. — DÉPENSES.

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires de l'année 1908, soldées par l'administration des télégraphes, s'élèvent à fr. 9,249,701.35. 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 1908.*

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.
PREMIÈRE SECTION. — <i>Dépenses ordinaires.</i>		
CHAPITRE III. — Postes, télégraphes et téléphones.		
SECTION III. <i>Télégraphes et téléphones.</i>		
41	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	5,779,155 » (1)
42	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	2,076,315 » (1)
45	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses	1,019,660 » (1)
44	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	28,000 » (1)
45	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne	3,465 » (1)
46	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges. . .	11,900 » (1)
SECTION I ^{re} . <i>Services communs.</i>		
Quote-part de l'administration des télégraphes dans les frais afférents aux services communs :		
51	a) Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	551,228 35 (2)
52	b) Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	
53	c) Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total. . . . fr.		9,249,701 35 (1)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les sorties de caisse précitées, de fr. 5,943,128 14 (1)

(1) Chiffre approximatif.

(2) Cette somme de fr. 551,228 35 représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 51, 52 et 53, dépenses s'élevant respectivement à :

Fr. 163,290 »	}	Chiffres approximatifs.
» 251,773 »		
» 541,000 »		
Total. . . . fr. 756,063 »		

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.	109,626 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	fr.	62,730 »
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État.	fr.	21,821 »
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer.	fr.	650,139 »
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées.	fr.	190,827 »
Même coopération pour les télégrammes de service (1)	fr.	1,004,040 »
	fr.	<u>1,929,557 »</u>
Total des prestations.	fr.	2,039,183 »

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 1908, aux correspondances privées télégraphiques et téléphoniques, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 158,950 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service de la poste, de la marine et du télégraphe lui-même.

B. *Dépenses de premier établissement.* — A la date du 31 décembre 1908, 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. 72,654,759 51

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 1908, à fr. 62,518,911 15

A déduire de cette somme, le montant des crédits alloués pour des travaux d'extension non exécutés au 31 décembre 1908, soit fr. 6,696,370 71

Reste. fr. 55,822,540 44

(1) On fait entrer en ligne de compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.

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. **11,450,582 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'amortissement (immeubles, mobilier et outillage) — fr. **5,401,636 85**

Total. . . fr. **72,654,759 54**

Les frais de premier établissement et d'extension se répartissent comme il suit :

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1907 (1)	en 1908 (1)	au 31 décembre 1908 (1)
1° Service télégraphique.			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	5,102,665 60	236,523 95	5,339,189 55
Appareils de transmission, piles et accessoires			
Locaux	9,955,254 10	643,410 16	10,568,664 26
Mobilier			
Totaux du 1° . . fr.	15,057,919 70	849,934 11	15,907,853 81
2° Service téléphonique local.			
Lignes	28,385,013 85	3,767,958 57	32,152,972 42
Appareils	10,126,644 37	807,877 09	10,934,491 46
Locaux	4,207,407 94	233,216 36	4,440,624 30
Mobilier	205,785 01	32,631 68	238,416 69
Totaux du 2°. . fr.	42,924,821 17	4,844,683 70	47,766,504 87
3° Service téléphonique à grande distance.			
Lignes	4,873,929 98	292,142 89	5,166,072 87
Appareils.	468,207 27	— 1,918 76	466,288 51
Totaux du 3°. . fr.	5,342,137 25	290,224 13	5,632,301 38
Totaux des 2° et 3°. . fr.	48,266,958 42	5,134,907 83	53,398,866 25
Totaux des 1°, 2° et 3°. . fr.	63,324,878 12	5,981,844 94	69,306,720 06
4° Services télégraphique et téléphonique.			
Approvisionnement en magasin et à pied d'œuvre	1,242,068 79	2,405,970 66	3,348,039 45
Totaux généraux. . fr.	64,566,946 91	8,087,812 60	72,654,759 54

(1) Chiffres définitifs.

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales
— Comparaison des années 1908 et 1907.

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée.

RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1908.	En 1907.	En 1908, différence proportionnelle o/o.	En 1908.	En 1907.	En 1908, différence proportionnelle o/o.	En 1908.	En 1907.
d'Europe.								
Allemagne	850,885	829,589	+ 0.18	605,091 88	609,076 57	- 0.65	0.7285	0.7544
France	795,715	813,542	- 2.44	557,899 71	580,289 83	- 3.86	0.7020	0.7155
Iles Britanniques	585,574	588,094	- 0.46	614,794 59	627,151 20	- 1.97	1.0503	1.0664
Luxembourg (Grand-Duché de)	25,645	20,054	-11.75	14,605 67	16,404 88	- 9.52	0.5695	0.5545
Pays-Bas	404,842	404,991	- 0.01	252,575 52	254,067 88	- 0.64	0.5745	0.5780
Autriche-Hongrie	71,115	69,181	+ 2.79	67,256 80	66,999 89	+ 0.58	0.9458	0.9685
Espagne et Gibraltar	42,627	44,020	- 3.18	30,585 03	41,951 72	- 6.12	0.9240	0.9529
États des Balkans	80,467	91,522	-12.08	68,986 01	81,017 24	- 14.85	0.8575	0.8852
États scandinaves	58,081	60,228	- 2.07	51,266 75	55,462 51	- 4.11	0.8692	0.8877
Italie et île de Malte	75,796	71,765	+ 5.62	74,804 74	69,206 59	+ 8.09	0.9870	0.9644
Portugal	15,765	15,048	+ 4.76	15,597 45	12,859 20	+ 5.74	0.8025	0.8545
Russie	102,895	91,405	+12.46	89,899 68	85,799 15	+ 7.28	0.8757	0.9159
Suisse	56,475	55,274	+ 6.00	44,556 85	41,449 98	+ 7.01	0.7855	0.7781
de l'Afrique	25,418	27,251	- 6.75	25,050 74	25,792 41	- 10.71	0.9061	0.9465
de l'Amérique	124,911	122,988	+ 1.56	129,496 57	129,451 66	+ 0.05	1.0567	1.0520
de l'Asie	25,677	27,718	- 7.56	21,677 25	25,822 71	- 9.01	0.8142	0.8595
de l'Océanie	5,274	5,524	- 4.55	7,168 92	7,595 05	- 5.59	1.5595	1.5746
TOTAUX	5,525, 56	5,545, 090	- 0.87	2,655, 892 74	2,704, 096 45	- 1.78	0.7986	0.8084

B. — Correspondances en transit.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE. RELATIONS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1908.	En 1907.	En 1908, différence proportionnelle o/o.	En 1908.	En 1907.	En 1908, différence proportionnelle o/o.	En 1908.	En 1907.
Anglo-allemandes (1)	551,715	282,457	+17.45	255,445 66	205,918 02	+ 15.57	0.7058	0.7291
Franco-néerlandaises (2)	227,457	248,296	- 8.40	82,616 12	98,000 08	- 15.78	0.5652	0.5951
Autres que les deux précédentes (3)	11,199	6,881	+62.75	6,425 45	4,509 99	+ 49.08	0.5758	0.6264
TOTAUX	570,551	557,614	+ 6.09	322,487 21	508,518 09	+ 4.60	0.5654	0.5755

(1) Cette rubrique comprend, non seulement des télégrammes déposés en Angleterre et destinés à l'Allemagne et vice versa, mais aussi des télégrammes qui ont transité, à l'intervention de la Belgique :

a) Soit par l'Angleterre, soit par l'Allemagne ;

b) Par l'Angleterre et l'Allemagne.

Les télégrammes spécifiés en « a » émanent d'une des deux contrées y désignées et sont destinés à une contrée sise au delà de la seconde.

Ceux dont il est question en « b » sont originaires et à destination de pays situés d'une part, en dehors de l'Angleterre et, d'autre part, en dehors de l'Allemagne.

(2) Lire renvoi (1) en y substituant respectivement les noms de « France » et « Néerlande » à ceux de « Angleterre » et « Allemagne ».

(3) Indépendamment de quelques télégrammes déposés en Hollande et destinés à ce pays et de télégrammes émanant du Grand-Duché de Luxembourg et à destination de pays autres que la Belgique et vice versa, cette rubrique comprend des télégrammes ayant transité, à l'intervention de la Belgique :

a) Dans un sens, par l'Angleterre ou l'Allemagne ;

b) Dans l'autre sens, par la France ou la Hollande.

N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1908 et 1907.

		1908.	1907.		
Correspondances privées.		Relations intérieures.			
Classification des télégrammes par rapport aux délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination : Proportion pour cent des télégrammes transmis dans un délai de	4' à 15'	73.15	69.32		
	16' à 30'	22.03	24.42		
	31' à 45'	3.96	5.30		
	46' à 60'	0.56	1.03		
	plus d'une heure	0.30	0.18		
		RELATIONS			
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Classification des télégrammes par catégorie : Proportion pour cent des	Télégrammes ordinaires	89.22	86.78	89.34	86.48
	— urgents	4.44	4.75	4.04	4.96
	— spéciaux (1)	9.67	44.47	9.62	44.56
Classification des télégrammes par rapport à leur objet : Proportion pour cent des	Dépêches d'État	4.35	0.44	4.77	0.46
	Nouvelles de bourse	4.45	7.10	2.94	6.76
	Transactions commerciales et industrielles	45.59	69.49	54.05	70.63
	Correspondances de journaux	0.23	0.90	0.33	0.74
	Affaires privées	48.48	22.07	43.94	21.44
Classification des télégrammes par rapport au nombre de mots : Proportion pour cent des télégrammes de	2 à 10 mots	43.54	55.40	42.94	52.40
	11 à 15 —	55.90	25.14	56.84	26.40
	16 à 20 —	18.50	10.73	18.54	11.19
	21 à 30 —	9.06	6.18	9.16	7.26
	31 à 40 —	4.57	4.48	4.64	4.79
	41 à 50 —	0.41	0.47	0.55	0.73
	Plus de 50 mots	0.42	0.60	0.39	0.53
Nombre de mots, en moyenne, par télégramme		45.49	44.76	45.63	42.04

(1) Télégrammes avec reçu de dépôt, télégrammes d'État, télégrammes-mandats et télégrammes avec opérations accessoires.

II. Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements; 4° le mouvement de la nationale (départ et arrivée).

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS							BUREAUX PUBLICS			
	ANNUELS.		TRIMONIAUX.	SEMESTRIELS.		TOTAUX		Différences en 1908.	au 31 décembre 1908.	au 31 décembre 1907.	Différences en 1908.
	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 1908.	des abonnements au 31 décembre 1907.				
Bruxelles, Assche, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-St-Etienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Genval, Grammont, Groenendael, Hal, Nivelles, Overyssehe, Vilvorde, Virginal, Wavre, Wolverthem	»	10,754	11	»	204	10,949	9,754	+1,195	40	59	+ 1
Anvers, Boom, Cappellen, Hove, Lierre, Moll, Turnhout	4,570	190	»	56	17	4,635	4,421	+ 212	20	17	+ 3
Arlon, Baconfof-Tenneville, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Étalle, Florenville, Habay-la-Neuve, Jambouge, Lavaux, Libin, Libramont, Messancy, Nassogne, Neufchâteau, Paliseul, Saint-Hubert, Saint-Léger, Saint-Médard, Sibret, Tintigny, Virton	»	7	525	»	1	551	460	+ 65	4	5	+ 1
Charleroy, Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châtelaineau, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Fosse, Gosselies, La Buisserie, La Louvière, Mettet, Nalinnes, Philippeville, Peissant, Rance, Sivry, Sombreffe, Tamines, Thuillies, Thuin, Walcourt.	»	1,945	»	»	10	1,955	1,748	+ 205	15	15	»
Chimay, Couvin, Mariembourg, Momi-gnies, Seloignes.	»	»	153	»	1	154	152	+ 2	1	1	»
Courtrai, Comines, Dottignies, Harlebeke, Iscghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Staden, Waereghem, Ypres.	»	1	780	»	0	787	671	+ 116	8	8	»
Gand, Aeltre, Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Cruyschauteau, Deynze, Ee-cloo, Gavere, Lemberge, Renaix, Sel-zacte, Sottegem, Thielt	»	1,974	»	»	58	2,052	1,852	+ 180	15	14	+ 1
Landen, Brée, Diest, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Looz, Neerpelt, Orp, St-Trond, Tirlemont, Waremmes, Wychmael	»	1	586	»	4	591	548	+ 45	9	8	+ 1
Liège, Amay, Andenne, Barvaux, Engis, Esneux, Fexhe, Huy, Laroche, Marche, Modave, Ouffet, Roclenge, Seraing, Soheit - Tinlot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé, Wandre.	»	5,721	»	»	80	5,801	5,457	+ 544	18	16	+ 2
Littoral (Bruges, Ostende, Beernem, Blan-kenberghes, Dixmude, Furnes, Ghisteltes, Handzaeme, Heyst, La Panne, Middel-kerke, Nieuport, Oostcamp, Thourout).	»	22	1,286	»	157	1,465	1,314	+ 151	18	16	+ 2
Louvain	»	5	188	»	6	197	180	+ 17	2	2	»
Malines	101	1	»	3	1	106	95	+ 15	1	1	»
Mons, Dour, Écaussinnes, Feluy, Givry, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Rœulx (Le), Roisin, Saint-Ghislain, Sirault, Soignies.	»	1,062	»	»	11	1,075	987	+ 86	8	8	»
Namur, Beauraing, Ciney, Dinant, Gedinne, Gesves, Hastière, Havelange, Haversin, Houyet, Mesnil-Saint-Blaise, Namèche, Naninne, Noville-Taviers, Profonde-ville, Rochefort, Saint-Gérard, Spontin, Vresse, Wellin, Yvoir.	»	25	1,205	»	56	1,262	1,150	+ 126	7	7	»
Termonde, Alost, Lokren, Saint-Nicolas.	»	5	186	»	5	196	171	+ 25	10	10	»
Tournai, Antoing, Ath, Brugelette, Celles, Flobecq, Frasnes-lez-Buissenaal, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Quevaucamps, Taintignies, Templeuve.	»	5	924	»	5	932	840	+ 83	8	8	»
Verviers, Dolhain, Herve, Spa, Stavelot, Theux, Vielsalm	1,222	177	»	25	26	1,430	1,367	+ 85	7	6	+ 1
TOTAUX	5,695	19,867	5,620	84	628	51,892	28,946	+2,946	189	177	+12

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 1908.	En 1907.	Différences en 1908.	En 1908.	En 1907.	Différences en 1908.	En 1908.	En 1907.	Différences en 1908.	En 1908.	En 1907.	Différences en 1908.	En 1908.	En 1907.	Différences en 1908.
46,025	59,061	+ 6,962	2,795	2,158	+ 635	525,280	502,468	+ 20,812	2,865	2,242	+ 623	121,627	115,150	+ 6,477
11,787	7,518	+ 4,269	244	256	- 12	170,596	155,504	+ 16,892	645	416	+ 227	124,274	107,450	+ 16,858
899	708	+ 191	466	484	- 18	12,147	10,245	+ 1,904	524	350	- 6	5,258	2,882	+ 356
6,255	5,947	+ 288	1,241	1,461	- 220	94,516	87,455	+ 6,885	911	742	+ 169	15,749	15,065	- 216
86	77	- 11	62	90	- 28	5,049	4,848	+ 201	85	105	- 18	1,149	967	+ 182
1,672	2,261	- 589	462	651	- 169	28,040	24,829	+ 3,211	471	517	- 46	7,748	7,824	- 76
5,427	5,180	+ 247	609	592	+ 17	72,209	66,005	+ 6,204	865	719	+ 146	11,484	11,415	+ 51
1,574	1,511	+ 63	556	545	- 9	22,540	19,997	+ 2,545	414	548	+ 66	1,004	306	+ 408
7,525	5,615	+ 1,910	591	525	+ 68	87,529	82,521	+ 5,008	807	628	+ 179	16,352	14,678	+ 1,654
4,015	5,987	+ 26	798	891	- 101	71,182	68,517	+ 2,865	605	627	- 22	8,056	8,198	- 142
267	259	+ 28	19	2	+ 17	15,894	12,028	+ 1,866	155	109	+ 24	551	519	+ 52
195	150	+ 65	"	"	"	7,649	7,518	+ 131	88	75	+ 15	464	542	+ 122
5,051	2,607	+ 424	591	520	+ 62	56,825	52,408	+ 4,415	505	594	+ 111	4,649	4,265	+ 586
2,118	2,054	+ 64	550	280	+ 50	45,795	59,722	+ 4,071	672	570	+ 102	2,291	2,434	- 145
1,127	971	+ 156	106	86	+ 20	16,151	14,103	+ 2,028	266	255	+ 11	2,275	2,005	+ 268
1,952	1,945	+ 9	791	851	- 40	55,427	28,481	+ 4,916	756	670	+ 86	10,285	8,906	+ 1,577
2,094	1,755	+ 541	155	127	+ 8	52,801	29,826	+ 5,975	511	204	+ 107	14,441	11,705	+ 2,758
95,805	81,569	+ 14,445	9,574	9,274	+ 500	1,071,006	981,251	+ 89,755	10,721	8,947	+ 1,774	543,395	515,281	+ 50,512

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL.

IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1908 et 1907.

PAYS EN RELATION.	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS A TAXE PLEINE.			MONTANT DES PARTS BELGES.			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS.			PARTS TOTALES DE L'ÉTAT BELGE.		
	EN 1908.	EN 1907.	DIFFÉRENCES en 1908.	EN 1908.	EN 1907.	DIFFÉRENCES en 1908.	EN 1908.	EN 1907.	DIFFÉRENCES en 1908.	EN 1908.	EN 1907.	DIFFÉRENCES en 1908.
France	170,729	165,561	+ 7,568	264,996 75	251,445 20	+15,551 55	21,050 »	25,551 25	- 4,501 25	286,026 75	276,976 45	+ 9,050 50
Allemagne . . .	84,085	71,597	+ 13,288	161,798 84	142,029 87	+19,768 07	»	»	»	161,798 84	142,029 87	+19,768 07
Angleterre . . .	15,933	16,012	- 57	105,846 50	108,555 »	- 2,488 50	4,030 »	5,105 »	+ 945 »	107,896 50	109,440 »	- 1,545 50
Hollande	67,688	58,181	+ 9,507	117,161 »	99,507 62	+17,853 58	»	»	»	117,161 »	99,507 62	+17,853 58
Grand-duché de Luxembourg.	4,558	4,350	+ 208	5,765 45	5,252 75	+ 550 72	864 »	864 »	»	6,627 45	6,096 75	+ 550 72
TOTAUX . .	545,595	515,281	+ 30,512	635,566 54	604,550 42	+49,216 12	25,944 »	29,500 25	- 3,556 25	679,510 54	655,850 67	+ 43,659 87

N° V. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1908 et 1907.*

N^o V. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE.		NOMS DES								
		Bruxelles.	Anvers.	Arlon.	Charleroy.	Chimay.	Courtrai.	Gand.	Landen.	
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques.	En 1908	699 70	61 »	118 50	311 95	15 50	117 25	132 25	154 »
		» 1907	537 »	64 »	121 »	567 25	22 50	160 50	151 »	136 25
		Différences	+ 162 70	— 5 »	— 2 50	— 55 30	— 7 »	— 45 25	+ 1 25	— 2 25
	Abonnements.	En 1908	2,947,682 95	1,352,064 85	101,156 09	471,446 70	24,776 76	145,522 78	444,366 15	85,252 51
		» 1907	2,602,251 08	1,065,672 72	87,562 17	421,010 78	24,452 45	122,281 61	599,175 49	72,761 07
		Différences	+ 345,431 85	+ 286,392 13	+ 13,773 92	+ 50,435 92	+ 344 33	+ 21,041 17	+ 45,192 66	+ 10,471 44
	Conversations.	En 1908	11,864 75	5,014 »	253 »	1,635 50	16 50	426 75	1,422 25	583 50
		» 1907	10,058 50	1,920 25	182 75	1,566 25	19 25	581 25	1,572 75	552 50
		Différences	+ 1,826 15	+ 1,095 75	+ 52 25	+ 67 25	— 2 75	— 154 50	+ 49 50	+ 33 »
	Cartes payantes.	En 1908	300 89	40 »	»	»	»	»	42 »	20 »
		» 1907	251 27	7 »	»	»	»	»	145 »	5 »
		Différences	+ 49 62	+ 33 »	»	»	»	»	— 103 »	+ 15 »
SERVICE INTERURBAIN.	Avis téléphoniques.	En 1908	1,007 75	226 55	114 40	519 55	30 25	164 85	305 25	144 90
		» 1907	786 20	145 60	116 »	260 45	56 55	180 95	255 90	121 80
		Différences	+ 221 55	+ 80 95	— 1 60	+ 58 00	— 6 50	— 16 10	+ 49 35	+ 25 10
	Abonnements.	En 1908	15,147 71	13,768 54	»	2,100 »	»	420 »	2,811 25	315 »
		» 1907	16,043 17	10,194 57	»	2,080 »	»	420 »	5,555 »	»
		Différences	— 895 46	+ 5,575 97	»	+ 20 »	»	»	— 743 75	+ 315 »
	Conversations.	En 1908	345,845 »	185,048 »	12,785 »	100,817 50	5,381 50	20,499 »	76,755 50	25,897 »
		» 1907	323,655 »	163,597 »	10,725 50	95,185 50	5,165 »	26,007 50	69,947 50	21,125 »
		Différences	+ 22,190 »	+ 17,451 »	+ 2,061 50	+ 7,634 »	+ 216 50	+ 5,491 50	+ 6,806 »	+ 2,774 »
	Abonnements.	En 1908	25,827 75	5 75	»	»	»	»	112 50	»
		» 1907	29,500 25	»	»	»	»	»	»	»
		Différences	— 3,672 50	+ 5 75	»	»	»	»	+ 112 50	»
Conversations.	En 1908	289,226 95	247,072 90	2,597 80	15,600 05	986 85	6,798 85	15,317 60	1,746 10	
	» 1907	275,255 80	220,985 15	2,282 20	15,952 08	856 10	6,866 55	15,285 15	1,116 65	
	Différences	+ 13,971 15	+ 26,107 77	+ 315 60	— 272 05	+ 150 75	— 67 50	+ 252 47	+ 629 45	
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.	En 1908	100 »	»	»	20 »	100 »	»	»	60 »	
	» 1907	300 »	»	»	20 »	100 »	»	»	60 »	
	Différences	— 200 »	»	»	»	»	»	»	»	
Produits extraordinaires.	En 1908	524 51	157 04	1 25	17 10	»	4 76	15 35	1 50	
	» 1907	511 65	60 50	»	20 15	0 40	»	208 75	1 »	
	Différences	+ 12 66	+ 96 74	+ 1 25	— 5 05	— 0 40	+ 4 76	— 193 40	+ 0 50	
TOTALS.	En 1908 . . . fr.	5,658,225 74	1,799,456 45	116,988 04	592,526 15	51,507 50	180,754 24	541,494 10	109,936 51	
	» 1907. . . . fr.	5,259,087 92	1,402,646 57	100,787 62	551,440 44	50,612 25	156,498 16	490,092 52	95,677 27	
	Différences . . .	+ 379,137 82	+ 396,810 06	+ 16,200 42	+ 57,885 71	+ 695 15	+ 24,256 08	+ 51,401 58	+ 14,239 24	
Taux p. c. des différences . .		ou 11.65 %	ou 23 05 %	ou 16.07 %	ou 10.82 %	ou 2.27 %	ou 15 50 %	ou 10.49 %	ou 14.90 %	

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1908 et 1907.

RÉSEAUX OU GROUPES. (Pour la composition des groupes, voir p. $\frac{C}{11}$.)										TOTAUX.	Taux pour cent des différences.
Liège.	Littoral	Louvain.	Malines.	Mons.	Namur.	Termonde.	Tournai.	Verviers.			
98 75	205 »	4 75	»	148 25	85 25	26 50	200 »	55 75	2,408 40		
82 25	228 15	0 50	»	152 25	70 »	21 50	209 75	31 75	2,555 03		
+ 16 50	- 25 15	+ 4 25	»	+ 16 »	+ 15 25	+ 5 »	- 9 75	+ 2 »	+ 72 75	5 11	
830,012 55	249,018 25	56,760 15	14,171 10	204,436 06	227,372 02	59,299 45	168,772 92	515,828 40	7,660,728 41		
761,105 76	221,825 70	55,720 59	11,979 65	189,581 84	205,487 01	55,819 40	151,807 53	295,864 01	6,695,205 42		
+77,818 59	+27,194 55	+5,048 74	+2,191 47	+17,871 22	+25,885 01	+5,480 05	+ 16,965 59	+17,964 59	+ 967,522 99	14.45	
1,952 »	1,044 »	66 75	49 75	775 25	586 75	505 25	495 »	554 50	24,805 50		
1,452 50	1,054 75	62 25	55 »	665 75	559 75	256 25	496 »	455 »	21,026 75		
+ 499 50	+ 9 25	+ 4 50	+ 16 75	+ 109 50	+ 47 »	+ 47 »	- 1 »	+ 81 50	+ 5,778 75	17.97	
»	2 »	»	»	2 »	»	»	»	»	406 89		
2 »	»	»	»	»	»	»	»	»	410 27		
- 2 »	+ 2 »	»	»	+ 2 »	»	»	»	»	- 5 58	0.82	
282 45	212 25	46 55	50 80	177 25	256 70	95 10	263 55	108 85	5,794 60		
219 80	220 45	58 15	25 55	157 90	200 50	89 25	256 85	71 40	5,141 50		
+ 62 65	- 8 20	+ 8 40	+ 5 25	+ 59 55	+ 56 20	+ 5 85	+ 28 50	+ 57 45	+ 625 30	19 84	
16,136 17	1,180 »	»	»	525 »	1,505 »	»	1,695 42	1,759 50	57,541 59		
15,519 75	1,827 50	»	»	1,155 »	1,204 »	»	2,198 »	1,260 »	55,456 79		
+ 816 42	- 647 50	»	»	- 650 »	+ 501 »	»	- 504 58	+ 479 50	+ 1,884 60	5.40	
95,682 »	76,122 »	14,550 »	8,059 50	58,950 50	46,092 50	17,071 »	55,642 50	54,691 »	1,142,845 50		
88,440 »	72,514 50	12,592 »	7,952 »	54,107 50	41,800 »	14,859 »	50,441 50	28,517 »	1,046,586 50		
+ 5,242 »	+ 5,607 50	+1,958 »	+ 107 50	+ 4,825 »	+4,292 50	+2,232 »	+ 5,198 »	+ 6,374 »	+ 96,459 »	9.22	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	25,944 »		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,500 25		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 5,556 25	12.05	
19,079 40	12,995 25	1,022 60	705 15	4,561 90	2,641 10	4,956 25	9,056 95	17,744 84	655,566 54		
17,727 57	15,415 75	818 07	572 60	4,251 50	2 857 32	5,958 »	8,210 77	14,059 40	604,550 42		
+ 1,951 85	- 422 50	+ 204 55	+ 150 55	+ 550 40	- 196 22	+ 978 25	+ 1,446 18	+ 5,705 44	+ 49,216 12	8.14	
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	580 »		
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	580 »		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 200 »	54.48	
24 69	15 75	»	5 »	11 55	6 98	5 50	1 »	32 42	818 »		
21 51	12 »	1 »	0 40	14 60	7 85	0 25	57 72	27 84	925 40		
+ 5 18	+ 5 75	- 1 »	+ 2 60	- 5 05	- 0 87	+ 3 05	- 56 72	+ 4 58	- 107 40	11.60	
970,967 81	540,790 48	52,459 78	22,997 30	249,807 76	278,524 50	61,752 85	216,727 14	568,715 26	9,575,009 23		
884,759 14	511,076 80	47,232 56	20,545 18	227,029 54	250,146 45	52,083 65	195,640 92	540,064 40	8,457,518 75		
+86,208 67	+29,715 68	+5,227 42	+2,454 12	+22,578 42	+28,577 87	+8,749 18	+ 25,086 22	+28,648 86	+ 1,115,690 48		
ou 9 75 %	ou 9.85 %	ou 11 05 %	ou 11.95 %	ou 9.95 %	ou 11 55 %	ou 10 50 %	ou 11.10 %	ou 8.42 %	ou 15.19 %		

VI. Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1908, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite.

Année.	MONTANT du capital engagé.	MONTANT		DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
		des dépenses.	des recettes.		
1908	fr. 47,766.504 87	fr. 7,253,996 50	fr. 7,790,036 79 (1)	+ fr. 534,040 29	(1) Comprend une somme de fr. 187,974 », montant du produit des remaniages.

(1)

PARTIE D

MARINE

(2)

MARINE

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine est indiqué ci-après :

	Fin 1908.	Fin 1907.	DIFFÉRENCES pour 1908.
Bateaux à vapeur	23	23	—
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	33	33	—
Garde-pêche et navires-école	4	4	—
Embarcation à vapeur	4	4	—
TOTAUX.	64	64	—
Canots	243	230	+ 13
Radeaux de sauvetage	48	48	—

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1908.	Fin 1907.	Différences pour 1908.
Fonctionnaires, employés et agents	1,481	1,468	+ 13
Messagers et gens de service	15	15	—
Ouvriers	231	237	— 6
TOTAUX	1,727	1,720	+ 7

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I, p. D. Le mouvement des passagers s'est élevé, en 1908, à 155,578 unités, soit une augmentation de 2,732 unités sur le chiffre de l'année précédente.

En rapprochant les chiffres des différents facteurs du trafic, on constate que les voyages aller et retour, à prix normaux, accusent, en 1908, une dépression assez sensible (7,818 unités), tandis que les transports à prix réduits de 2^e classe sont en augmentation de 9,530 unités.

Ce fait déjà constaté l'an dernier, n'a pas, au point de vue du rendement de la ligne, l'importance que les données ci-dessus semblent lui attribuer. En effet, cette fluctuation résulte de ce que les billets Londres-Ostende et retour, valables 17 jours, dont la vogue s'est encore accrue, sont ajoutés, au relevé ci-joint, à la rubrique « billets à prix réduits », tout en ne comportant, en 1^{re} et 2^e classes, aucune réduction sur la quote-part belge. Il a été débité, en 1908, 10,522 billets de l'espèce, contre 6,673 en 1907, soit une différence de 3,849 billets représentés au dit relevé par 7,698 unités de voyage. Il y a donc à peu près compensation.

Le relevé des billets vendus accuse :

En trafic anglo-belge : 114,357 passagers ;

En trafic de transit : 41,221 passagers.

En comparant ces chiffres à ceux de l'exercice précédent, on trouve en trafic anglo-belge une augmentation de 528 unités, et en trafic de transit, une plus-value de 2,204 unités.

Cette répartition par trafic ne reflète qu'imparfaitement la situation, attendu que, à défaut d'un moyen pratique de ventilation, il est forcément attribué au trafic anglo-belge une grande quantité de billets entre Ostende et Douvres délivrés à des voyageurs internationaux porteurs de billets de transit du Verein ou d'agences de voyages.

I, p. D. Il a été émis 55,555 billets de 1^{re} classe et 102,043 billets de 2^e classe ; mais, comme il a été distribué, à bord des malles et dans les bureaux d'agences, 75,558 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, il y a eu, en réalité, 126,893 passagers en 1^{re} classe et 28,685 seulement en 2^e classe.

I, p. D. La recette encaissée pour le transport des voyageurs et des bagages s'est

élevée à fr. 1,171,445.55, en augmentation de fr. 17,012.15 sur celle de l'année précédente.

* * *

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis de messagerie, il a donné pour l'année 1908 une recette de fr. 277,270.02, supérieure de fr. 24,751.90 à celle de 1907.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1908 présentent sur ceux de 1907 les différences suivantes :

NATURE DES ENVOIS.	MOUVEMENT.				RECETTES			
	NOMBRE DE COLIS		POIDS		en plus.	en moins.		
	en plus.	en moins.	en plus.	en moins.				
Colis postaux	de 5 kilogrammes et moins . . .	9,607	—	28,821	—	2,401 75	—	
	de plus de 5 à 5 kilogrammes. . .	—	740	—	2,220	—	370	
Petits paquets.	Express	de 5 kil. et moins . . .	318	—	954	—	420 25	—
		de plus de 5 à 10 kil . . .	7	—	49	—	—	12 95
		de plus de 10 kil . . .	—	—	72,447	—	10,265 58	—
	Grande vitesse.	—	—	—	71,610	—	—	2,000 62
	Tarif réduit anglo-belge-suisse . .	—	—	15,885	—	5,120 11	—	

Il résulte de ce tableau que l'ensemble du trafic des colis postaux et des colis petits paquets a sensiblement augmenté.

Les transports de chevaux et de finances accusent respectivement des diminutions de fr. 1,967.55 et fr. 439.60, dues aux fluctuations ordinaires du trafic.

I, p. D.

Pour les journaux, il existe une augmentation de recettes de fr. 19.50.

I, p. D.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1908, à 2,192, et leur durée moyenne a été :

Pour le paquebot <i>Princesse Elisabeth</i>	3	heures	15	minutes ;
Pour les paquebots <i>Princesse Clémentine, Marie-Henriette</i> et <i>Léopold II</i>	3	—	36	—
Pour les paquebots <i>Rapide</i> et type <i>Princesse Henriette</i>	3	—	37	—
Pour les paquebots type <i>Flandre</i>	3	—	53	—

Les frais d'exploitation ont été diminués de fr. 26,864.72. L'économie provient d'une réduction dans le prix et dans la consommation du combustible; elle eût été notablement plus élevée sans le radoub de la malle *Princesse Clémentine*, qui a été la conséquence de l'installation de nouvelles chaudières à bord de ce steamer et qui a grevé le budget de 1908 d'une dépense considérable.

II, p. D.

En 1908, chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1,520.38 et a procuré

une recette directe de fr. 665.50; en 1907, ces chiffres avaient été fr. 1,531.24 et fr. 644.90.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit, pour 1908, par une plus-value de fr. 65,902.62.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	1908.	1907.	Différences pour 1908.
Coût par kilomètre fr.	13.22	13.31	— 0.09
Produit direct.	5.77	5.61	+ 0.16

Le nombre des canots de sauvetage a été porté de 6 à 8 sur chacun des paquebots *Marie-Henriette* et *Léopold II*.

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

Dans l'intérêt des ouvriers habitant la rive gauche de l'Escaut, le premier départ de cette rive, qui avait lieu à 5 heures en été et à 5 h. 50 en hiver, a été fixé uniformément à 5 heures pour toute l'année, sauf le vendredi, où le service fonctionne dès 5 h. 50.

Les trois bateaux affectés au service ont été pourvus de l'éclairage électrique.

II, p. D. Nonobstant cette dernière amélioration, l'accroissement de dépenses en 1908 n'a été que de fr. 13,940.33.

Le mouvement des transports, résumé dans le tableau comparatif ci-après, témoigne d'une augmentation notable dans les relations entre Anvers et la rive gauche du fleuve :

	1908.	1907.	Différences pour 1908.
Passagers	2,819,321	2,751,001	+ 88,520
Animaux	134,458	134,603	— 145
Colis.	2,187	2,591	— 404
Véhicules	185,017	165,232	+ 17,785
Coupons délivrés	<u>5,138,983</u>	<u>5,055,427</u>	<u>+ 105,556</u>
Suppléments	20,112	17,808	+ 2,054
Abonnements.	207	211	— 4

II, p. D. La recette a progressé de fr. 125,282.65 en 1907 à fr. 130,958.05.

§ 5. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

De même que les bateaux du service de la Tête-de-Flandre, le vapeur *Baron Prisse* a été pourvu de la lumière électrique.

II, p. D. Des réfections importantes du matériel flottant avaient été exécutées en 1907; l'absence de travaux de l'espèce en 1908 a permis de réduire de fr. 9,507.21 les frais d'exploitation.

§ 4. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, entrées et sorties, représenté par les navires astreints à prendre un pilote, a été de 12,352, soit 349 navires de moins qu'en 1907.

Le tonnage général pour Anvers, qui avait été de 22,406,410 tonneaux en 1907, est descendu à 22,078,259 tonneaux.

Les recettes, dans les différents ports du pays, ont été en diminution de fr. 129,153.83, comparativement à l'exercice précédent, conséquence du ralentissement de la navigation sur Anvers. II, p. D.

La dépense a été ramenée de fr. 3,873,579.68 en 1907 à fr. 3,726,420.26. II, p. D.
La différence résulte : 1° d'une diminution du chiffre des remises accordées aux pilotes, dont les appointements suivent les fluctuations de la recette ; 2° de ce que l'exercice 1908 a été exempt de charges exceptionnelles, alors que le précédent avait eu à supporter notamment l'acquisition d'un dandy-cutter pour Flessingue.

Le nouveau perfectionnement de l'éclairage de l'Escaut, dont il a été question dans les deux derniers comptes rendus, et qui a pour objet de permettre aux vapeurs de grandes dimensions de pratiquer le fleuve la nuit, est en voie d'achèvement.

Le bateau-pilote adjudgé en 1906 pour la station des Bouches de l'Escaut est entré en service au commencement de 1908.

Un troisième vapeur, destiné à coopérer à la police de la navigation de l'Escaut, a été mis en construction. Ce renforcement de matériel s'impose par l'accroissement qu'a pris le service de la rivière et par la nécessité d'assurer d'une façon incessante, la nuit et le jour, la libre circulation des grands navires dans les deux rades d'Anvers et d'Austruweel, ainsi que dans les passes navigables du fleuve.

Une embarcation à moteur a été mise en adjudication ; elle assurera à la fois le pilotage et le sauvetage à la station de Zeebrugge.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

La recette de la remorque a baissé de fr. 2,215.03. II, p. D.

D'autre part, le coût du service est tombé de fr. 99,594.05 en 1907 à 94,000.36 en 1908, par suite d'une diminution du prix du combustible. II, p. D.

§ 6. POLICE MARITIME.

Ce service a produit fr. 202,956.37, somme sensiblement égale à celle de 1907. II, p. D.

La dépense est également restée à peu près au même niveau (fr. 114,388.87 en 1908, pour fr. 115,126.97 en 1907). II, p. D.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

H. p. D. En 1907, l'entretien de l'éclairage de l'Escaut et de la côte de Flandre avait coûté fr. 258,877.09 ; les frais ont été réduits de fr. 4,770.31 en 1908.

§ 2. ECOLES DE NAVIGATION

Par arrêté royal du 26 mars 1908, le programme d'enseignement, ainsi que celui des connaissances exigées pour l'obtention des diplômes de 1^{er} lieutenant au long cours et de capitaine au cabotage, ont été modifiés en ce qui concerne les méthodes de détermination de la latitude et de la longitude.

L'expérience ayant démontré que les candidats au diplôme de capitaine au long cours éprouvent des difficultés à acquérir les six mois de navigation au long cours dans la fonction de 1^{er} lieutenant, exigés par les règlements, un arrêté royal du 8 décembre 1908 a remplacé cette disposition par l'obligation, pour les récipiendaires, de justifier d'un terme de six mois de mer en qualité de premier ou de second lieutenant au long cours postérieurement à l'obtention du brevet de premier lieutenant. — Cette modification s'explique par la nécessité de ne pas entraver sans nécessité réelle la carrière de nos officiers de marine.

Le nombre des élèves ayant fréquenté les cours s'est élevé à 255, soit 40 de plus qu'en 1907. Il a été accordé trente-neuf bourses et deux demi-bourses d'études, contre cinquante-une bourses et quatorze demi-bourses l'année précédente.

Nombre de diplômes conférés :

	1908.	1907.
Long cours	92	69
Cabotage	15	10
Patron-pêcheur	29	13

Le cours de navigation institué pour les pêcheurs à Nieuport a été suivi par huit élèves ; il y en avait eu sept en 1907.

En vue de renforcer les cours spéciaux de machines à vapeur marines, le nombre des leçons a été doublé ; il en a été institué quatre par semaine, au lieu de deux. Ces cours ont été suivis par 78 élèves, soit 2 de plus qu'en 1907. Il a été délivré quatre diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur, et cinq de mécanicien de 2^e classe.

H. p. D. La dépense des écoles et cours en question qui était de fr. 42,199.23 en 1907, a subi une augmentation de fr. 1,617.21.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Comme par le passé, cette surveillance a été effectuée, d'une manière presque permanente, alternativement par l'avis « Ville d'Anvers » et le trois-mâts goélette « Ville d'Ostende ».

Les élèves de l'école des mousses ont pris part aux croisières de ces bâtiments, à bord desquels ils ont été embarqués par brigade de 30.

A titre d'essai, des appareils récepteurs de signaux phoniques sous-marins ont été installés à bord de l'avis *Ville d'Anvers*, afin de faciliter à ce vapeur en temps de brume l'entrée des ports qu'il fréquente.

La dépense est inférieure de fr. 44,801.07 à celle de l'exercice 1907. La diminution résulte de ce que celui-ci avait été grevé de frais exceptionnels, ainsi que le mentionne le compte rendu de l'an passé.

II, p. D.

§ 4. SAUVETAGE.

A Ostende, le personnel des secours maritimes a ramené à terre cinq hommes formant l'équipage d'un bateau de pêche qui s'est brisé sur la plage Ouest du port.

Les sauveteurs de Blankenberghe ont recueilli un pêcheur qui montait une chaloupe venue à la côte.

L'équipe de Knocke a pris la mer pour porter assistance au patron d'une embarcation de pêche qui allait en dérive.

Les charrettes à deux roues, dont étaient pourvus la plupart des postes du littoral, étant devenues insuffisantes pour transporter à la fois tout le matériel de secours — canot, boîtes à médicaments, civière, mortier porte-amarre, appareil complet de va-et-vient —, il a été procédé au remplacement de ces véhicules par des camions à quatre roues.

La dépense a atteint fr. 71,933.91, supérieure de fr. 10,260.97 à celle de 1907. L'augmentation s'explique, notamment, par l'acquisition de matériel nouveau, et par le chiffre plus élevé des sommes qui ont été allouées aux sauveteurs du chef de veilles par gros temps, etc.

II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les recettes effectuées, en 1908, par les divers services de la marine ont atteint fr. 6,149,837.89, en diminution de fr. 86,236.75 sur les résultats de l'exercice précédent.

II, p. D.

§ 2. DÉPENSES.

- II, p. D. Les dépenses, fr. 8,096,653.56, sont inférieures de fr. 215,416.01 à celles de 1907.
- II, p. D. Les résultats généraux, en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 129,159.26 en faveur de 1908.



N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1908 et 1907.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1908.	ANNÉES.		Différences pour 1908.	ANNÉES.		Différences pour 1908.		
	1908.	1907.		1908.	1907.		1908.	1907.			
	1908.	1907.	1908.	1907.	1908.	1907.	1908.				
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	19,003	19,960	- 957	170,851 70	178,698 "	- 7,836 30
		2 ^e —	"	"	"	34,948	32,297	+ 2,651	241,400 60	222,653 20	+ 18,747 40
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	1,208	930	+ 278	5,651 95	4,367 20	+ 1,284 75
		2 ^e —	"	"	"	2,683	2,345	+ 338	9,360 70	8,205 40	+ 1,155 30
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	9,156	12,164 ⁽¹⁾	- 3,006	68,227 10	90,621 80	- 22,394 70
		2 ^e —	"	"	"	19,872	24,644 ⁽¹⁾	- 4,812	111,263 20	138,230 40	- 26,947 20
Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	24,168	25,456 ⁽¹⁾	- 1,290	129,475 70	129,252 25	+ 2,206 55	
	2 ^e —	"	"	"	44,540	35,010 ⁽¹⁾	+ 9,530	184,223 65	140,096 10	+ 44,127 55	
Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Location de matras spéciales	14	13	+ 1	"	"	"	80	70	+ 10		
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	70,689	61,491	+ 6,198	"	"	"	176,722 50	161,227 50	+ 15,495		
1/2 id. id.	2,659	2,851	- 182	"	"	"	3,336 25	3,563 75	- 227 50		
Petites cabines	848	849	- 1	"	"	"	5,936	5,943	- 7		
Grandes cabines	4,455	4,577	- 122	"	"	"	62,370	64,078	- 1,708		
Cabines spéciales	81	125	- 43	"	"	"	2,296	3,599	- 1,294		
— de luxe	34	43	- 9	"	"	"	2,550	3,225	- 675		
Vélos	350	372	- 12	"	"	"	648	669 80	- 21 60		
Bagages	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Ensemble	—	—	—	155,576 ⁽²⁾	152,816 ⁽²⁾	+ 2,732	1,171,443 35	1,154,431 20	+ 17,012 15		
Chevaux	40	89	- 49	"	"	"	1,606	3,573 35	1,967 35		
Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Voitures	2	2	"	"	"	"	160 70	160 70	"		
Finances: Groups	667	1,568	- 901	"	"	"	347 50	787 10	- 439 60		
Journaux	"	"	"	75,610	74,960	+ 650	2,268 30	2,218 50	+ 19 50		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins	437,884	428,277	+ 9,607	1,313,652	1,284,631 ⁽³⁾	+ 28,621	109,471	107,089 25	+ 2,361 75	
		28,351	29,091	- 740	85,053	87,273 ⁽³⁾	- 2,220	14,175 50	14,545 50	- 370	
Petits colis.	Tarif normal. Express.	de 5 kilog. et moins	29,340	29,022	+ 318	88,020	87,066 ⁽³⁾	+ 954	9,337 03	8,907 80	+ 429 23
		de plus de 5 à 10 kilog.	12,717	12,710	+ 7	89,019	88,970 ⁽⁴⁾	+ 49	8,785	8,798 95	- 12 95
		de plus de 10 kilog.	"	"	"	1,627,588	1,557,141 ⁽⁵⁾	+ 72,447	88,642 90	69,417 52	+ 19,265 38
	Grande vitesse. — Poids taxé.	"	"	"	719,960	791,570	- 71,610	24,977 66	27,068 28	- 2,090 62	
	Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.	"	"	"	60,520	44,635	+ 15,885	1,403 30	909 91	+ 493 39	
Dito	"	"	"	"	"	"	20,436 63	15,800 91 ⁽⁶⁾	+ 4,635 72		
Produits extraordinaires	"	"	"	"	"	"	851 90	1,192 60	- 338 70		
Totaux	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
	1,453,949 77	1,414,911 87	+ 39,037 90								

(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° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1908 et 1907.

SERVICES.	1908.	1907.	Différences par 1908.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,453,949 77	1,414,911 87	+ 39,037 90
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	130,938 03	123,282 63	+ 5,655 38
Pilotage	4,337,552 90	4,466,706 75	- 129,153 85
Écluses.	3,853 04	4,116 45	- 263 41
Remorque sur la côte de Flandre.	20,587 78	22,802 81	- 2,215 03
Police maritime	202,956 37	202,274 11	+ 682 26
Écoles de navigation . . . . .	.	.	.
Pêche maritime . . . . .	.	.	.
Sauvetage . . . . .	.	.	.
Totaux fr.	6,149,837 89	6,236,094 64	- 86,256 75

DÉPENSES.

	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	769,652 08	2,563,015 73	3,332,667 81	768,651 58	2,590,850 95	3,359,532 53	- 26,864 72
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.	81,758 25	109,930 49	191,688 74	81,923 05	95,825 36	177,748 41	+ 13,940 33
entre Anvers et { le Pays de Waes.	27,113 30	33,953 62	61,066 92	24,994 63	45,579 50	70,574 13	- 9,507 21
Pilotage	3,332,162 51	394,257 75	3,726,420 26	3,439,963 32	435,616 36	3,875,579 68	- 149,159 42
Phares, { Éclairage et signaux	29,431 55	30,037 76	59,469 31	29,048 62	30,188 38	59,237 "	+ 232 31
fanoux et { de la côte	133,123 58	61,513 89	194,637 47	133,652 "	63,989 09	199,640 09	- 5,002 62
signaux. { Éclairage de l'Escaut.	72,192 36	21,808 "	94,000 36	74,531 16	25,062 89	99,593 05	- 5,593 69
Remorque sur la côte de Flandre.	95,347 82	19,241 05	114,588 87	96,198 07	18,928 90	115,126 97	- 578 10
Écoles de navigation.	29,574 28	14,242 18	43,816 46	28,463 58	13,735 67	42,199 25	+ 1,617 21
Surveillance de la pêche maritime, École des mousses, etc.	157,576 69	48,792 76	206,369 45	165,254 17	85,910 35	251,164 52	- 44,801 07
Sauvetage.	48,518 77	23,415 14	71,933 91	46,038 16	15,634 78	61,672 94	+ 10,260 97
Totaux fr.	4,776,445 19	3,320,208 37	8,096,653 56	4,889,718 31	3,423,351 23	8,312,069 57	- 215,416 01
Recettes totales . . fr.	6,149,837 89			6,236,094 64			- 86,256 75
Dépenses —	8,096,653 56			8,312,069 57			- 215,416 01
Excédent { de dépenses . . . fr.	1,946,815 67			2,075,974 93			- 129,159 26
{ de recettes . . . fr.	.			.			.

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

	PAGES
Note préliminaire.	1

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

Annexes à consulter.

I. — Situation financière.

§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	i et IX de la partie A.
§ 2. Capital utile	A, 3	IX »
§ 3. Compte approximatif d'exploitation	A, 4	II, II ^{bis} , V et LI à LVIII
§ 4. Ressources et charges	A, 5	III, IV, V et V ^{bis} »
§ 5. Bilan	A, 5	I
§ 6. Revenu du capital utile engagé dans le réseau exploité par l'État	A, 7	
§ 7. Coefficient d'exploitation	A, 7	IV

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

Produits par unité de trafic en 1908 et en 1907.	A, 8	
Principaux résultats des services des voies et travaux, de la traction et du matériel, de l'exploitation et des recettes, pen- dant la période quinquennale 1904-1908 et année 1903	A, 8	X, XI et XII
Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroisse- ment des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.	A, 8	LIX
Personnel	A, 9	
Caisse des ouvriers	A, 9	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1 ^{er} . Lignes en cours de construction	A, 15
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 15

II. — Situation des lignes en exploitation.

			PAGES
XIII de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1908	A, 14
	§ 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1908	A, 13
XIV	§ 3.	Rails	A, 16
XIV	§ 4.	Billes et traverses	A, 18
XV	§ 5.	Profil et courbes	A, 18
XV	§ 6.	Signaux	A, 19
XVI	§ 7.	Passages à niveau	A, 19
	§ 8.	Raccordements industriels et gares privées	A, 19
	§ 9.	Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 20
XVII	§ 10.	Approvisionnements au 31 décembre 1908 (Service des voies et travaux)	A, 20

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XVIII, XX à XXI ^{bis}	§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport	A, 21
XIX, XXIII et XXIV	§ 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 21
	§ 5.	Wagons de particuliers	A, 25
XXV	§ 4.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 25
	§ 3.	Nombre et parcours des trains	A, 24
	§ 6.	Utilisation du matériel à marchandises	A, 25
	§ 7.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXVI	§ 8.	Achat de combustibles. — Diagramme des prix moyens des charbons pour locomotives, acquis de 1875 à 1908	A, 25
XXVI	§ 9.	Consommation de combustibles. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1908	A, 25
XXVI	§ 10.	Combustible consommé par les locomotives (charbons et briquettes).	A, 27
XXVII à XXIX	§ 11.	Éclairage.	A, 27
	§ 12.	Chauffage des trains	A, 28
	§ 13.	Graissage.	A, 28
XXX	§ 14.	Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 28

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel A, 28

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

VI, XII, XXXI à XXXIII	§ 1 ^{er} .	Voyageurs (Mouvement et recette)	A, 33
------------------------	---------------------	--	-------

	PAGES	Annexes à consulter.
§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1908. — Parcours moyen	A, 55	XXXIV à XL de la partie A.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 56	VI, VII, VIII et XII »
§ 4. Produits extraordinaires	A, 57	VI »
§ 5. Produits divers	A, 57	VII »
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 57	
II. — Stations		
	A, 58	
III. — Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.		
§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 40	
§ 2. Trains de voyageurs.	A, 40	
§ 5. Trains de marchandises.	A, 45	
§ 4. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 46	
§ 5. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 47	
§ 6. Tarifs pour marchandises	A, 49	
IV. — Accidents. — Statistique comparative.		
§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 59-61	XLI »
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 62	XLI et XLIII »
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 62	XLII et XLIII »
§ 4. Personnes tuées depuis 1855	A, 64	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 1908	A, 67	XLIV »
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 68	
§ 5. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 68	XLV »
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 69	XLV »
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 69	

II.

Situation du matériel roulant	A, 70	XLVI »
---	-------	--------

III.

Parcours des trains	A, 71	XLVII »
-------------------------------	-------	---------

IV.

Annexes à consulter.	Mouvement et recette des transports.	PAGES
XLVIII de la partie A.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 72
XLVIII »	§ 2. Bagages	A, 75
XLVIII »	§ 3. Petites marchandises	A, 74
XLVIII »	§ 4. Grosses marchandises	A, 74
XLVIII »	§ 5. Finances	A, 75
XLVIII »	§ 6. Équipages.	A, 75
XLVIII »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 75
XLVIII »	§ 8. Produits extraordinaires	A, 76
XLVIII »	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 76

V.

XLVIII »	Dépenses d'exploitation.	A, 77
----------	---	-------

VI.

XLVIII »	Produits nets de l'exploitation.	A, 78
----------	---	-------

VII.

XLVIII »	Coefficients de l'exploitation	A, 79
----------	---	-------

VIII.

XLVIII »	Résultats généraux de l'exploitation. . . .	A, 80
----------	--	-------

IX.

XLIX »	Personnel	A, 80
--------	----------------------------	-------

X.

L »	Accidents	A, 81
-----	----------------------------	-------

XI.

	Contraventions	A, 82
--	---------------------------------	-------

XII.

	Améliorations et innovations	A, 82
--	---	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N ^o 1.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1908	A, 88-89
» 2.	Compte définitif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1907	A, 90-91
» 2 ^{bis} .	Compte approximatif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1908	A, 92-93
» 3.	Compte de profits et pertes. — Exercice 1908	A, 94

N°	IV. Capital de premier établissement et charges financières depuis l'origine.	A, 96-97
»	V. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusqu'à fin 1908. — Coefficient d'exploitation.	A, 98-99
»	V ^{bis} . (Pour mémoire). — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer	A, 100
»	VI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises (années 1855 à 1908).	A, 102-105
»	VII. Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (Années 1855 à 1908)	A, 104-105
»	VIII. Répartition et encaissement des recettes brutes. Droits constatés et recouvrements effectués . . .	A, 106-107
»	IX. Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. — Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts des recettes ou loyer. Années 1897 à 1908. A, 108-109	
»	X. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1904-1908) et de la dernière année (1905) de la période précédente	A, 110-111
»	XI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1904-1908) et de la dernière année (1905) de la période précédente	A, 112-113
»	XII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1904-1908) et de la dernière année (1905) de la période précédente	A, 114-115
»	XIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 116
»	XIV. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1908 et 1907.	A, 117
»	XV. a. — Profil et courbes des voies principales. — b. Signaux de différents systèmes.	A, 118
»	XVI. Relevé des passages à niveau supprimés en 1908 . . .	A, 119-120
»	XVII. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1908. — Service des voies et travaux	A, 121

» XVIII.	Effectif du matériel de traction et de transport.	A, 122-125
» XIX.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement	A, 124-125
» XX.	Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes	A, 126-127
» XXI.	Situation du matériel pour trains de marchandises au point de vue du tonnage utilisable	A, 128-129
» XXII.	Importance du matériel de traction en 1908	A, 130
» XXII ^{bis} .	Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile	A, 131
» XXIII.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 152
» XXIV.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent »	A, 155
» XXV.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A,	154
» XXVI.	Achats et consommation de combustibles.	A, 156-157
» XXVII.	Prix de revient de l'énergie électrique produite dans les usines du chemin de fer en 1908	A, 158-159
» XXVIII.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances	A, 140
» XXIX.	Éclairage des trains au gaz riche	A, 140
» XXX.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.	A, 141
» XXXI.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours	A, 142
» XXXII.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours	A, 145
» XXXIII.	Mouvement et recettes des abonnements d'ouvriers. A,	144-145
» XXXIV.	Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1908. A,	146-150
» XXXV.	Mouvement général de certaines grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1908	A, 151-171

- N° XXXVI. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1908 A, 172
 » XXXVII. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1908 . . A, 174-175
 » XXXVIII. 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 1908 A, 176-177
 » XXXIX. Mouvement général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées, pendant l'année 1908, par les chemins de fer de l'État Belge A, 179-182
 » XL. Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 5, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1908 A, 183
 » XLI. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1908 et 1907 A, 184-185
 » XLII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1908 A, 186-188
 » XLIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855 A, 190-194
 » XLIV. Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

- » XLIV. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1908. A, 192
 » XLV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. Situation au 31 décembre 1908. A, 195
 » XLVI. Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1908. — Comparaison des années 1908 et 1907 A, 194
 » XLVII. Parcours kilométrique des trains en 1908. — Comparaison des années 1908 et 1907 A, 195
 » XLVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1908 A, 196-197
 » XLIX. Personnel. — Effectif au 31 décembre 1908. — Comparaison des années 1908 et 1907. . . . A, 198-199

N°	I.	Accidents survenus aux personnes.— Année 1908. — Comparaison des années 1908 et 1907.	A, 200-201
»	LI.	Chemins de fer de la Flandre Occidentale.—Compte de liquidation pour les années 1906 et 1907	A, 202
»	LII.	Chemins de fer de la Flandre Occidentale. — Pre- mier compte relatif à la gestion assurée par la société pendant les années 1906 et 1907.	A, 205
	LIII.	Chemins de fer de la Flandre Occidentale. — Premiers résultats de la gestion assurée par la société	A, 204
»	LIV.	Chemins de fer de la Flandre Occidentale. — Compte au 31 décembre 1908 de la gestion assurée par la société pendant les années 1906 et 1907	A, 205
»	LV.	Chemins de fer de la Flandre Occidentale. — Compte de clôture, au 15 mars 1909, de la gestion assurée par la société pendant les années 1906 et 1907	A, 206
»	LVI.	Chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas. — Compte de liquidation pour les années 1907 et 1908	A, 207
»	LVII.	Chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas. — Pre- mier compte relatif à la gestion assurée par la société pendant les années 1907 et 1908	A, 208
»	LVIII.	Chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas. — Deuxième et dernier compte relatif à la gestion assurée par la société pendant les années 1907 et 1908	A, 209

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

		PAGES.
Annexes à consulter.	§ 1 ^{er} . Service international	B, 3
	§ 2. Service intérieur	B, 3

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie B.	§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4
III	» § 2. Lettres ordinaires	B, 5
III	» § 3. Lettres recommandées	B, 6
II et III	» § 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée	B, 6
III	» § 5. Envois exprès	B, 6

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

Annexes à consulter.

	PAGES.	
<i>A. Mandats et bons de poste.</i>		
§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur)	B, 7	II et III de la partie B.
§ 2. Bons de poste	B, 7	II et III >
§ 5. Mandats (service international)	B, 7	II et III >
<i>B. Effets de commerce.</i>		
§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8	II et III >
§ 2. Encaissement	B, 8	II et III >
<i>C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.</i>	B, 8	II et III >
<i>D. Quittances (service intérieur)</i>	B, 8	II et III >
<i>E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger</i>	B, 9	II et III >
<i>F. Abonnements aux journaux.</i>	B, 9	II et III >
<i>G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances</i>	B, 10	
<i>H. Permis de pêche</i>	B, 11	II, III et VI >
<i>I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés</i>	B, 11	
<i>J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse</i>	B, 11	

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES B, 11

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 12
§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

PERSONNEL B, 15

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	B, 15
§ 2. Dépense.	B, 15

ANNEXES DE LA PARTIE **B.**

I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1908	B, 16
II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Comparaison des années 1908 et 1907.	B, 18

N° III. Renseignements statistiques du mouvement postal. —
 Comparaison des années 1908 et 1907 B, 20

IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des
 années 1908 et 1907. B, 22

V. Relevé des valeurs postales d'affranchissement vendues.
 — Comparaison des années 1908 et 1907 B, 22 et 23

VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des
 années 1908 et 1907 B, 24

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Relations internationales. C, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1. Télégrammes privés :

 a. Services réunis C, 4

 b. Service intérieur C, 4

 c. Service international C, 5

2. Télégrammes de service C, 5

III.

**BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
 ET APPAREILS.**

§ 1. Bureaux. C, 6

§ 2. Développement du réseau C, 7

§ 3. Appareils en service C, 8

§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra-
 phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). . C, 8

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

A. Téléphonie locale C, 9

B. Téléphonie à grande distance interne C, 10

C. Téléphonie internationale C, 10

 Renseignements statistiques C, 10, 11, 12 et 13

CHAPITRE III.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

PERSONNEL. C, 14

II.

RÉSULTATS FINANCIERS.

	PAGES.
§ 1. Recettes	C, 15
§ 2. Dépenses.	C, 16, 17 et 18

ANNEXES DE LA PARTIE C.

° 1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1908 et 1907	C, 20
° II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques.—Comparaison des années 1908 et 1907.	C, 21
° III. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun des groupes belges en 1908 et en 1907.	C, 22 et 25
° IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1908 et 1907.	C, 24
° V. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les exercices 1908 et 1907	C, 26 et 27
° VI. Tableau indiquant sommairement pour 1908 les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite	C, 28

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 3
§ 2. Personnel	D, 3

II.

Annexes à consulter

SERVICES D'EXPLOITATION.

I ^{er} et II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres	D, 4
II	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6
II	§ 3. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	D, 6
II	§ 4. Pilotage	D, 7
II	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7
II	§ 6. Police maritime	D, 7

III.

SERVICES DIVERS.

II	§ 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 8
II	§ 2. Écoles de navigation	D, 8
II	§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses.	D, 9
II	§ 4. Sauvetage	D, 9

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

II	§ 1 ^{er} . Recettes	D, 9
II	§ 2. Dépenses.	D, 10

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

n ^o 1.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1908 et 1907	D, 11
n ^o 2.	Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1908 et 1907	D, 12

