

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SESSION DE 1912-1913.

CHEMINS DE FER

ET SERVICES DE L'ÉLECTRICITÉ

MARINE, POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1912

RAPPORTS

présentés aux Chambres législatives

par M. le MINISTRE DES CHEMINS DE FER

et par M. le MINISTRE DE LA MARINE, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES



BRUXELLES

GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

1913

GROUPES DES VOIES ET TRAVAUX

GROUPES DES VOIES ET TRAVAUX

DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

Groupes de Bruxelles-Don d

- de Lège
- de Gand
- de Namur
- de Mons
- de Bruxelles-Midi
- de Charleroi
- de Dinant
- d'Anvers
- d'Amers
- de Hasselt
- de Bruges

Echelle de 1 : 500 000

GROUPES DE L'EXPLOITATION

This map of Belgium illustrates the railway exploitation groups as of 1930. The map is color-coded to show different regions, with major cities and towns labeled. A legend in the bottom left corner identifies the groups, and a scale bar in the bottom center indicates distances in kilometers.

**GROUPES DE L'EXPLOITATION
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE**

Groupes de Bruxelles Nord

- rd de Longe
- rd de Gand
- rd de Tournaï
- rd de Mons
- rd de Bruxelles-Midi
- rd de Charleroi
- rd de Namur
- rd d'Anvers
- rd de Hasselt

Échelle de 1 : 500 000

DISTRICTS DE LA TRACTION
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

- District de Liège
- id de Gand
- id de Bruxelles-Midi
- id de Bruxelles-Quartier Léopold
- id de Mons
- id de Namur
- id de Bruxelles-Nord
- id de Tournai

Échelle de 1 : 500 000

[illegible]

DE FER DE LA BELGIQUE

AU 31 DÉCEMBRE 1912.

Administration des chemins de fer de l'Etat



MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 4^{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 1912.

A ce travail sont joints des renseignements sur les chemins de fer concédés, ainsi que sur les services de l'électricité, pendant le même exercice.

Le Ministre des Chemins de fer,

A. VAN DE VYVERE.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives les renseignements sur les opérations des administrations de la Marine, des Postes et des Télégraphes pendant l'année 1912.

L'arrêté royal du 11 novembre de cette année, qui a créé le *Ministère de la Marine, des Postes et des Télégraphes*, a transféré à ce département les attributions relatives à la marine, aux postes et aux télégraphes, lesquelles ont été distraites du département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

La raison d'être du nouveau ministère réside dans l'excès d'attributions de l'ancien département et dans l'opportunité de donner aux questions maritimes, intimement liées à l'avenir économique du pays, toute l'attention désirable.

Principalement, une revision de la législation en matière maritime s'impose, œuvre vaste et délicate, nécessitant des études méthodiques et approfondies qui, presque à elles seules, peuvent absorber l'activité d'un homme.

Il était impossible pour le chef du département des Chemins de fer d'assumer une tâche aussi lourde, alors surtout que de graves questions de principe intéressant les chemins de fer doivent également être résolues : autonomie budgétaire, extension du réseau dans le nouveau bassin industriel, etc.

*Le Ministre de la Marine,
des Postes et des Télégraphes,*

Paul SEGERS.

PARTIE A



CHEMINS DE FER

1^{re} SECTION

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT

CHAPITRE 1^{er}

I. — Situation financière

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

L'exposé de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1913, état VIII, page 197, renseigne que les capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer s'élèvent à fr. 2,860,458,106 04. Les annexes nos I et IX donnent la décomposition de cette somme qui est résumée comme suit, déduction faite de celle de 201,000 francs retenue sur le prix de rachat des lignes de la compagnie de la Flandre Occidentale, pour le règlement d'indemnités dues à l'État du chef de l'extinction de servitudes concédées illégalement.

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1912.	1911.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'État.	778,556,772 37	759,145,414 55	59,415,557 82
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'État	180,254,145 71	178,580,465 68	1,855,682 05
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	1,009,821,821 00	996,769,500 80	15,052,521 19
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes.	11,552,285 74	10,896,254 89	656,028 85
Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.).	80,358,272 69	77,582,074 54	2,956,198 55
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	21,157,370 75	20,256,975 04	920,595 69
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.	684,554,182 90	674,061,192 88	10,272,990 02
b) racheté aux compagnies	94,282,255 91	94,059,558 95	242,916 96
Montant du capital de premier établissement.	2,860,257,106 04	2,790,909,215 15	69,547,890 91

Les dépenses faites pour le premier établissement du railway en 1912 se sont élevées à fr. 69,548,890.91 (69,347,890.91 + 201,000); elles se décomposent comme suit :

1. Construction de lignes :

Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael fr.	1,532,661 03
Section de Florennes à Jamagne	145,597 48
Bertrix vers Munro	946,099 91
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi)	2,812,830 37
Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles	10,066,865 66
Couillet à Acoz	382,551 55
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois	123,201 62
Stavelot à la frontière prussienne	389,639 26
Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères	9,958 37
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne	58,030 10
Chemins de fer miniers de la Campine	70,357 11
Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital	610,838 74
Total fr.	47,148,631 20

II. Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité; excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz des stations, etc. fr.	29,825,580 00
---	---------------

III. Matériaux acquis en 1912.	fr.	8,450,589 12
--------------------------------	-----	--------------

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

Locomotives fr.	4,008,697 79	}	10,252,155 63
Tenders	154,522 59		
Voitures	595,149 57		
Wagons	4,735,550 07		
Matériel et outillage.	605,565 11		
Installations électriques des services de la traction	156,670 50		

V. Rachat de la ligne	{	voie . . .	3,649,000	»	{	3,891,916 96
de Hasselt à Maeseyck		matériel.	242,916	96		

Ensemble.	. . fr.	69,548,890 91
-----------	---------	---------------

§ 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. 2,860,257,106 04

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution (voir p. 15 et annexe IX) fr. 149,965,105 01

2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe IX) fr. 11,967,503 58

161,950,406 59

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,698,526,699 45

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1911 à 2,654,995,866 57

L'augmentation pendant l'exercice 1912 a été de fr. 43,550,852 88

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

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1912.	1911.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'Etat	655,570,162 21	619,011,557 74	16,558,804 47
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	179,298,858 28	178,255,858 93	1,062,979 55
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	1,004,154,524 76	995,177,280 11	10,957,044 65
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes	11,578,595 55	10,891,115 79	487,481 76
Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc)	80,558,272 69	77,582,074 54	2,956,198 55
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	21,157,570 75	20,256,975 04	920,595 69
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	684,554,182 90	674,061,192 88	10,272 990 02
b) racheté aux compagnies	94,282,255 91	94,059,558 95	242,916 96
Ensemble	2,710,294,005 05	2,667,055,191 78	43,258,811 25
dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc	11,967,505 58	12,059,525 21	— 72,021 65
Reste	2,698,526,699 45	2,654,995,866 57	43,550,852 88

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats définitifs de l'exercice 1911 et les résultats approximatifs de l'exercice 1912 du réseau exploité directement par l'Etat, lequel comprend, depuis le 1^{er} juillet 1912, la ligne de Hasselt à Maeseyck, rachetée à partir du 1^{er} janvier de la dite année et gérée provisoirement par la société pour compte de l'Etat pendant le premier semestre 1912. (Loi du 20 mai 1912.)

Les résultats de cette gestion provisoire font l'objet de l'annexe L.

DESIGNATION.	1912. (Approximatif.)	1911. (Définitif.)	Différences en 1912.
<i>Longueur moyenne exploitée</i>	4,348km 237	4,329km.512	+ 18km.725
(1) Recettes brutes (ann. II et II ^{bis})	Francs. 550,566,591 02	Francs. 515,292,497 27	+ 17,275,895 75
Produits divers (ann. II et II ^{bis})	725,800 71	749,705 75	— 25,905 02
TOTAUX. . .	551,290,191 75	514,042 205 »	+ 17,247,988 75
Recette accidentelle (an. II ^{bis})	49,474 75	»	49,474 75
Ensemble. . .	551,539,666 46	514,042,205 »	+ 17,297,465 46
Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II et II ^{bis}) .	229,672,818 »	210,077,745 54	+ 19,595,072 66
Excédent des recettes sur les dépenses	101 666,848 46	105 964,457 66	— 2,297,606 20

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

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

(1) D'après les droits constatés.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES.

On vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'élève à	fr. 101,666,848 46
De cette somme, il y a lieu de déduire celle restant à recouvrer, ci.	219,110 61
Reste. . fr.	101,447,737 85
Les charges financières se montent à (<i>voir</i> ann. IV) . . .	103,616,663 01
L'exercice a donc laissé un mali de fr.	4,168,925 16

§ 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 1911.	fr. 2,790,909,213 15
Augmentation en 1912 (<i>voir</i> 2 ^e page)	69,548,890 91
Total. . fr.	2,860,458,106 04

A déduire la somme de 201,000 francs retenue sur le prix de rachat des lignes de la société de la Flandre Occidentale pour règlement et indemnités dues à l'État (<i>voir</i> première page)	fr. 201,000 »
Reste <i>capital de premier établissement</i> . . fr.	2,860,257,106 04

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

Recettes brutes de l'exploitation :

Au 31 décembre 1911	fr. 7,570,895,081 61	} 7,701,289,836 75
En 1912 (recouvrements effectués)	» 530,596,755 14	

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

Au 31 décembre 1911	fr. 11,953,063 23	} 12,678,863 96
En 1912	» 723,800 71	

Approvisionnements en dépôt (annexes XVII et XXIX) :

Au 31 décembre 1911	fr. 58,877,289 66	} 66,025,007 14
Augmentation en 1912	» 7,147,717 48	

Total de l'actif . . fr. 10,631,341,254 68

Passif.

Dotation dont le trésor a disposé pour l'amortissement :

a) de la dette consolidée. fr.	329,579,166 92	}	399,866,741 25	}	411,834,044 81
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) fr.	70,287,574 51				
Amortissements indirects fr.	11,967,505 58				
Reste à amortir { de la dette consolidée "	2,118,055,261 99	}	2,448,423,061 23		
{ des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) fr.	550,567,799 24				
Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. fr. 2,860,257,106 04					

Charges financières du capital :

Au 31 décembre 1911 fr.	2,552,569,640 10	}	2,631,147,200 59
Pour l'exercice 1912 (voir annexe IV).	98,577,560 29		

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

Au 31 décembre 1911 fr.	270,124,457 11	}	277,165,539 85
Pour l'exercice 1912 »	7,059,102 72		

Loyer de la ligne de Spa à la frontière fr. 13,501,538 85

Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam. fr. 8,263,480 »

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1911. fr.	4,498,595,843 75	}	4,725,878,843 75
Pour l'exercice 1912 »	227,282,998 »		

Pensions des anciens fonctionnaires et employés :

Au 31 décembre 1911 fr.	28,659,124 »	}	51,028,944 »
Pour l'exercice 1912 »	2,389,820 »		

Total du passif fr. 10,547,240,472 84

Balance.

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

1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886. fr.	11,090,458 79	}	104,100,781 84
2° pour approvisionnements en dépôt.	66,025,007 14		

B. Avoir :

au 31 décembre 1911.	31,154,261 07	} 26,985,555 91	}
Diminution en 1912 .	4,168,925 16		
Total égal à l'actif. fr. 10,651,541,254 68			

(1) 70,287,574.51 + 550,567,799.24 = 400,655,373.55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 206 de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1913.

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

Capital utile engagé fin 1911	fr. 2,654,995,866 57
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile	
en 1912 (voir p. 5) $\left(\frac{45,530,852\ 88}{2} \right)$	fr. 21,665,416 44

Le capital utile moyen pour faire ressortir le revenu de l'année 1912 est donc de fr. 2,676,661,283 01
ce qui établit ce revenu à 3,53 p. c.
En 1911, le revenu était de 5,69 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 1912, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (ann. II ^{bis}) . . .	fr. 550,566,591 02
Produits divers (ann. II ^{bis})	fr. 725,800 71
Ensemble.	fr. 551,290,491 73
Dépenses d'exploitation y compris les pensions (ann. II ^{bis})	229,672,818 »
Le coefficient pour 1912 est donc de $\frac{229.672.818 \times 100}{551,290,491\ 73}$, soit 69.35 p. c.;	

il était de 66.89 p. c. en 1911. Pour les années antérieures, voir l'annexe V, colonne 16.

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

EXERCICE 1912 COMPARÉ A CELUI DE 1911.

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 1912 et 1911 :

		1912. (Approximatif.)	1911. (Définitif.)
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes	fr. 76,189 54	72,555 24
	Dépenses d'exploitation	52,819 75	48,522 11
	Recettes nettes	23,369 79	24,013 15
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	4.1574	4.0584
	Dépenses d'exploitation	2.8685	2.7149
	Recettes nettes	1.2691	1.5455
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	5.4975	5.4290
	Dépenses d'exploitation	2.4247	2.2958
	Recettes nettes	1.0728	1.1552

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

		1912.	1911
Parcours kilométrique des trains (1)	de voyageurs km.	46,049,320	44,678,317
	de marchandises	34,022,630	32,702,068
Parcours moyen des trains	de voyageurs	36.7 kiltres	36.4 kiltres
	de marchandises	43.6 kiltres	43.2 kiltres
Produit par train-kilomètre	de voyageurs fr.	2.4893	2.4461
	de marchandises	6.3466	6.2585

PÉRIODE QUINQUENNALE 1908-1912 ET DERNIÈRE ANNÉE DE LA PÉRIODE PRÉCÉDENTE. — Afin de faciliter les comparaisons sans devoir recourir aux différents comptes rendus, il a paru utile de grouper les principaux résultats dans des tableaux distincts par grande branche de service, savoir :

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

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

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

DÉS I G N A T I O N DES S E R V I C E S.	Fonctionnaires et employés.		Agréés.		Ouvriers.	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Service général	140	124	42	56	87	85
Voies et Travaux	979	961	45	53	15,800	13,500
Traction et Matériel	928	904	303	269	55,542	52,408
Exploitation	7,736	7,658	2,896	2,850	8,680	8,506
Perception des recettes et contrôle	689	857	146	145	94	92
TOTAUX.	10,472	10,462	5,432	5,315	58,005	56,589
Ensemble en 1912. 71,907						
Ensemble en 1911. 70,564						
Augmentation 1,343						

(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).

CAISSE DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1912, comparées aux résultats de l'exercice précédent :

Recettes.

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

	1912.	1911.
1° Intérêts provenant des capitaux se rapportant aux services susdits	42,446 47	60,000 71
2° Subsidés et allocations pour le service des rentes (loi du 24 décembre 1903) et des pensions de retraite :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément)	881,926 57	1,365,882 51
b. se rapportant à l'exercice (1)	5,716,577 58	5,096,691 80
Totaux.	<u>4,610,950 12</u>	<u>4,520,573 02</u>

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

1° Retenues sur salaires	3,642,165 20	3,338,304 50
2° Subsidés du département des chemins de fer, etc. :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément).	»	78,214 92
b. se rapportant à l'exercice (1)	342,318 79	338,481 79
3° Subsidés du département de la guerre.	49,470 33	49,571 73
4° Intérêts des fonds publics	487,490 53	537,927 29
5° Dons de particuliers et produits divers.	25,514 42	20,018 13
Totaux.	<u>4,544,959 07</u>	<u>4,359,518 36</u>

(1) Les chiffres de fr. 3,716,577-38 et fr. 342,318-79, soit au total fr. 4,058,896 17 représentent les subsides et allocations se rapportant à 1912, qui ont été encaissés pendant l'exercice.

Le montant total des subsides et allocations de 1912 est de 4,397,773 85

La différence entre les totaux ci-dessus, soit fr. 338,877 68, reste à encaisser. Cette somme figure comme créance active au bilan.

Dépenses.

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

	1912.	1911.
1° Pensions personnelles des ouvriers du département des chemins de fer, etc. :		
Pensions viagères . . fr.	3,518,235 37	2,742,275 88
— temporaires . .	2,296 85	2,129 57
	<u>3,520,532 22</u>	<u>2,744,405 45</u>
2° Pensions à des agents commissionnés du chef de leurs services comme ouvriers et à leurs ayants droits du même chef . .	57,526 86	64,062 38
3° Pensions accordées à des ouvriers par des compagnies dont les lignes ont été reprises.	50,667 23	54,620 28
Part du Trésor dans les honoraires des médecins soumis au régime de l'abonnement, pour soins donnés, pendant les six premiers mois, aux agents blessés tombant sous l'application de la loi du 24 décembre 1903	(1)	33,457 »
4° Rentes allouées en vertu de la loi sur les accidents du travail (2)	257,292 14	2,634,592 97
5° Secours permanents et secours à d'anciens ouvriers nécessiteux	110,569 93	90,426 11
Totaux. . fr.	<u>5.996,588 38</u>	<u>5,641,564 19</u>

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

	1912.	1911.
1° Pensions viagères :		
Veuves d'ouvriers . . fr.	1,957,465 67	1,807,247 55
Orphelins et ascendants . .	59.192 79	54,712 21
	<u>2,016,658 46</u>	<u>1,861,959 54</u>

(1) Cette part s'élève à 31,241 francs. — Cette somme n'ayant pu être liquidée par suite de l'épuisement des allocations figurant au budget de 1912 est comprise dans celle de fr. 338,877.68 mentionnée au renvoi de la page précédente.

(2) La somme de fr. 257,292.14 représente le versement à la Caisse générale d'épargne et de retraite, chargée à partir du 1^{er} janvier 1912 du service des rentes, du montant de la capitalisation au 31 décembre 1911 de rentes dues en exécution de la loi du 24 décembre 1903 à des victimes d'accidents du travail survenus en 1911 et qui n'ont pu être réglées qu'en 1912.

D'autre part fr.	2,016,638 46	1,861,959 54
2° Pensions temporaires :		
Veuves d'ouvriers	24,351 95	27,525 67
Orphelins et ascendants	300 74	714 43
	24,652 69	28,240 10
3° Secours temporaires en cas de ma- ladie	4,753,460 89	4,637,880 66
4° Frais de traitement (médecins, phar- maciens, etc.)	766,591 31	650,561 18
5° Frais de funérailles	14,070 »	12,870 »
6° Pensions des ouvriers civils du dépar- tement de la guerre	59,594 10	40,967 73
7° Frais généraux et divers	21,011 53	24,123 95
Totaux . . fr.	4,617,618 98	4,256,405 16

BALANCE.

Recettes.

	1912.	1911.
A. Afférentes aux services faits pour le compte du Trésor fr.	4,610,950 12	4,520,575 02
B. Afférentes aux services faits pour le compte propre de la caisse	4 544,959 07	4,539,518 36
Ensemble . . fr.	9,155,909 19	8,880,093 38

Dépenses.

A. Pour compte du Trésor	5,996,388 58	5,644,364 19
B. — de la caisse	4,617,618 98	4,256,405 16
Ensemble . . fr.	8,614,207 56	9,897,969 35
En 1911, excédent des dépenses sur les recettes		1,017,875 97
En 1912, excédent des recettes sur les dépenses	541,701 85	

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

A. Valeur des fonds publics en porte- feuille	13,874,959 65	16,892,835 62
B. Valeur des capitaux représentatifs :		
1° des annuités à payer par l'État du chef de la validation des services du per- sonnel ouvrier repris des lignes concé- dées et du paiement, à charge de la caisse, des pensions allouées par des com- pagnies.	2,523,680 »	2,555,786 »
2° de la valeur actuelle de la contribu- tion supplémentaire à acquitter par les affiliés pour la validation des services dans le passé.		
A reporter . . fr.	18,200,639 65	19,246,621 62

Report. . . fr.	18,200,639 65	19,246,621 62
5° de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils	490,056 »	515,979 »
C. Valeur des allocations budgétaires non encaissées à la clôture des comptes	558,877 68	801,511 07
Total. . . fr.	19,029,573 33	20,564,111 69
En déduisant en 1911 l'excédent des dé- penses sur les recettes fr.	»	1,017,875 97
En ajoutant en 1912 l'excédent des recettes sur les dépenses	541,701 85	»
l'avoir au 31 décembre est de. . . . fr.	19,571,275 16	19,546,235 72

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

A. Pour pensions allouées à d'an- ciens ouvriers du Grand Central Belge, à des ouvriers de la compa- gnie de la Flandre Occidentale, à des ouvriers du département de la guerre, à d'anciens ouvriers deve- nus agents commissionnés, à des veuves, orphelins et ascendants . .	24,238,161 20	22,501,668 73
B. Pour pensions temporaires à des veuves, orphelins et ascendants d'ouvriers	39,795 71	40,964 95
Totaux.	24,277,956 91	22,542,633 68

L'avoir constaté ci-dessus étant de.	19,571,275 16	19,546,235 72
les opérations se traduisent par un excédent de charge de	4,706,681 75	2,996,597 96

L'effectif ouvrier affilié à la caisse a été, en 1912, de 72,042. Ce nombre
comprend les ouvriers du chemin de fer, de la marine, des postes et des
télégraphes, ainsi que les ouvriers civils du département de la guerre.
Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1911 était de 70,431.



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 1912 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael	fr. 48,201,361 18
Ligne de Bertrix vers Muno.	14,083,720 55
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.	16,315,813 01
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles	41,726,356 89
Ligne de Couillet à Acoz.	1,180,149 89
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.	1,363,700 51
Ligne de Stavelot à la frontière prussienne	1,504,663 52
Section de Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères	285,153 10
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne	91,941 64
Chemins de fer miniers de la Campine	225,244 64
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1912	16,728,781 44
Total. . . . fr.	141,706,885 95

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1912 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Travaux d'art	fr. 2,052,751 61
Bâtiments divers	2,765,638 18
Construction et aménagement de stations.	16,488,817 36
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.	2,536,816 05
Extension et amélioration des voies, etc.	14,412,173 86
Total. . . . fr.	58,256,217 06

Ensemble des deux paragraphes. fr. 149,963,103 01

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Au 31 décembre 1911, il y avait, en cours d'exécution, des travaux principaux qui avaient donné lieu à une dépense de fr. 31,308,533-45. Certains de ces travaux ont été livrés à l'exploitation en 1912 et leur coût se monte à fr. 7,475,552-59 y compris la dépense de fr. 2,179,987-13 faite au cours de ce dernier exercice.

II. — Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1912(1).

MÈTRES COURANTS :			
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'Etat	841,009	233,005	1,074,014
{ à forfait pour compte de l'Etat	96,580	618,583	715,163
Lignes rachetées par l'Etat	1,110,024	1,240,792	2,350,816
(*) Longueur des lignes appartenant à l'Etat	2,017,613	2,092,380	4,109,993
(*) Lignes exploitées par l'Etat, moyennant parts des recettes ou loyer	160,515	83,751	244,266
(*) Ligne exploitée sans redevance	»	2,382	2,382
Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'Etat	7,443	4,930	12,372
Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (2)	2,185,570	2,183,443	4,369,013

Dans l'ensemble, 248^{km}.965 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 6,554^{km}. 585

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 4,184^{km}. 440

L'étendue totale, en voies simples, est de 10,739^{km}. 025

(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 5.66 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIV pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser, et par l'existence de joints entre les rails.

(2) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m.433 entre les bords intérieurs du champignon des rails, à l'exception, toutefois, de la ligne vicinale de Mous à Boussu dont l'écartement de la voie est de 1 mètre.

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1912.

La longueur effective du réseau, fin 1911, 4,529^{km}.666

Il a été livré à l'exploitation, en 1912, les sections suivantes :

5 janvier. Gare de Florennes-Central, ainsi que les lignes aboutissantes (Walcourt à Morialmé et Walcourt à Florennes) . . . 18^{km}.451

1^{er} juillet. Reprise de la ligne de Hasselt à Maeseyck 39^{km}.930

16 août et 1^{er} octobre. Raccordements de la ligne stratégique de Hoboken à Vieux-Dieu surélevée à la ligne actuelle d'Anvers (Central) à Lierre, dans les directions respectives de Mortsel et de Bouchout 2^{km}.127

1^{er} octobre. Raccordement de Meirbeke à Gand-Exposition 1^{km}.773

1^{er} décembre. Section de Watermael à Etterbeek (Cinquantenaire) et Etterbeek (Cinquantenaire) à Etterbeek. 4^{km}.402

A ajouter par suite de rectifications d'erreurs. 0^{km}.073

Ensemble 66^{km}.740

A défalquer :

a) par suite de la suppression des anciens raccordements de Walcourt et Morialmé à Florennes-Sud et Florennes-Est 19^{km}.670

b) par suite de la suppression des anciens raccordements de la ligne stratégique de Hoboken à Vieux-Dieu dans les directions de Mortsel et Bouchout. 2^{km}.157

c) par suite de la suppression de l'embranchement de l'Entrepôt à Bruges (Bassins) 0^{km}.989

d) par suite de la suppression de la voie industrielle de Bruges-Maritime à Zeebrugge 5^{km}.188

e) par suite de modifications de voies de la bifurcation du Strop à la gare de Gand-Saint-Pierre 1^{km}.589

Ensemble 27^{km}.393

Soit à ajouter à la longueur du réseau fin 1912. 39^{km}.347

Longueur effective au 31 décembre 1912 (annexe XIII). 4,369^{km}.015

	D'autre part.	4,369 ^{km} .013
Les nouvelles lignes livrées à l'exploitation, de même que la ligne de Hasselt à Maeseyck, n'ayant été exploitées par l'État qu'une partie de l'année, il faut déduire au prorata du temps		
		20 ^{km} .776
<i>La longueur moyenne des lignes exploitées par l'État a donc été de</i>		4,348 ^{km} .237

§ 3. — RAILS.

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

Acier.	1912.	1911.
Voies principales. .	12,984,033	12,634,430
— accessoires .	6,568,294	6,413,551
	19,552,327	18,747,761
<i>Fer.</i>		
Voies principales. .	52,999	52,980
— accessoires .	1,292,812	1,351,270
	1,325,811	1,584,250
Ensemble. . .	20,678,138	20,132,011

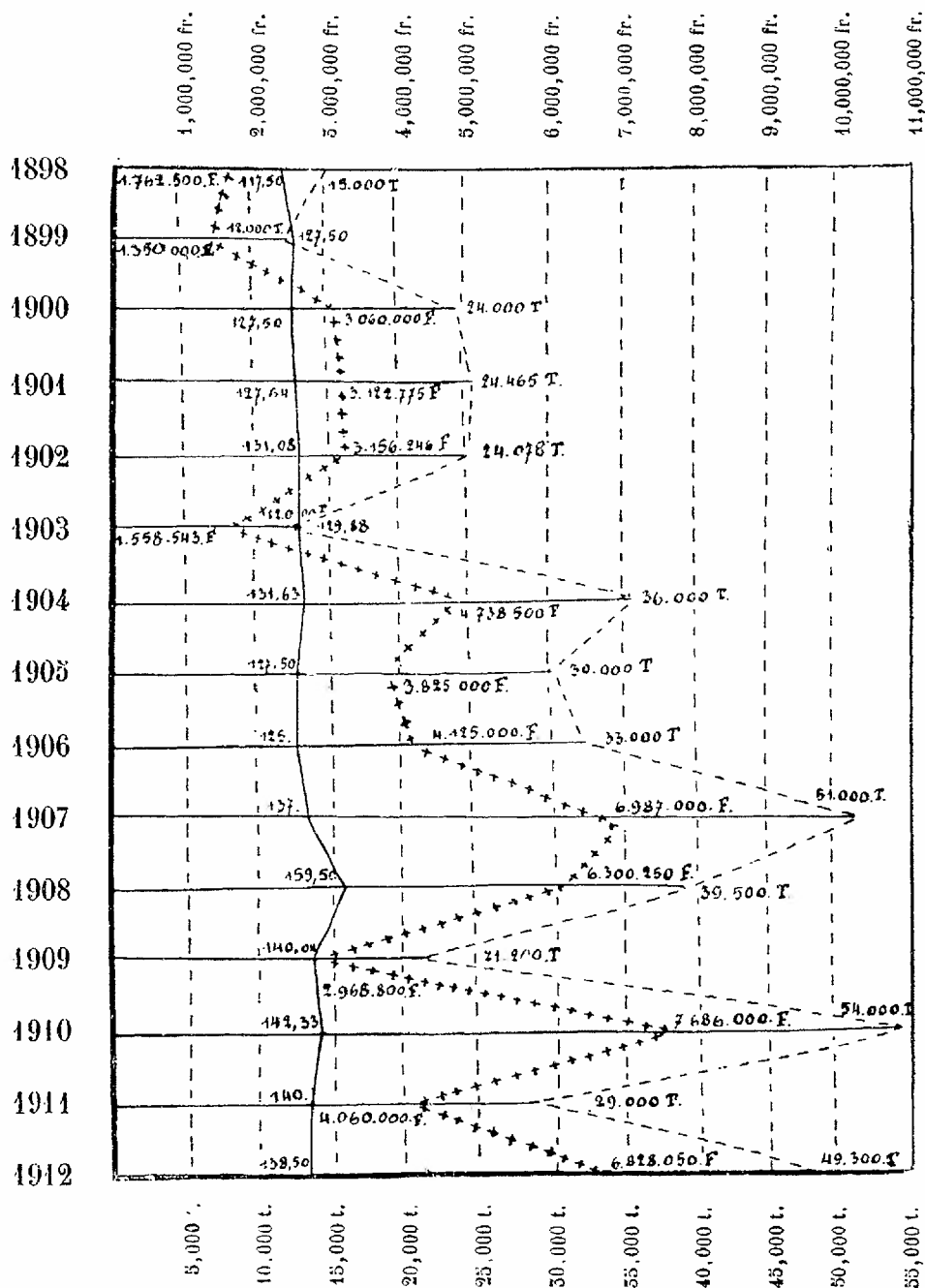
Les 12,984,033 mètres de rails d'acier représentent 99.75 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 6,568,294 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 93.59 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1912 ont une valeur de fr. 138.50 la tonne; ceux *utilisés* en 1911 revenaient en moyenne à 140 francs, soit une diminution de fr. 1.50 à la tonne.

Rails.

Le diagramme ci-après figure, pour les années 1898 à 1912, 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 24 du compte rendu de 1889, et pour celles de 1886 à 1897, voir le diagramme de la page 14 du compte rendu de 1906.

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

		1912	1911
Chêne	voies principales	7,477,895	7,552,917
	— accessoires.	5,711,659	5,574,555
Sapin	voies principales	16,560	23,516
	— accessoires.	145,573	149,843
Hêtre	voies principales	252,506	256,125
	— accessoires	9,704	6,587
Ensemble.		11,613,697	11,545,139

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises pour 1912, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.43	0.67	(1) 6.10
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.26	1.02	6.18

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1912, était de 113,634 mètres.
Fin 1911, cette longueur était de 117,567 —
(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, littera a.

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1914, avaient coûté en moyenne fr. 6,54, créosotage compris.

§ 6. — SIGNAUX.

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

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

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

		1912.	1911.	Différence en 1912.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.	3,137	3,133	+ 4
	par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.	152	149	+ 3
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin	795	785	+ 10
	par une cabine Saxby	170	168	+ 2
C. — Ouverts et non surveillés		2,095	2,125	— 32
Totaux.		6,365	6,578	— 15

Les 3,137 passages à niveau existant fin 1912 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,145 personnes dont 1,883 hommes et 2,260 femmes; 500 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 3 millions 592,126 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

69 pendant	12 heures.	552 pendant	17 heures.
55 —	15 —	504 —	18 —
575 —	14 —	286 —	19 —
525 —	15 —	57 —	20 —
464 —	16 —	892 —	24 —

Il existe 45 nouveaux passages à niveau par suite de la reprise de la ligne de Hasselt à Maeseyck. Il a été supprimé 58 passages à niveau qui sont renseignés à l'annexe XVI.

§ 8. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

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

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Totaux.
Au 1 ^{er} janvier 1912.	1,385	92	1,475
Livrés à l'exploitation pendant l'année	55	5	58
Raccordements régularisés de Hasselt-Maeseyck	3	5	6
	1,439	100	1,539
Supprimés en 1912.	25	2	25
Situation au 31 décembre 1912	1,416	98	1,514

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1912 et 1911 se présentait comme il suit :

	1912	1911
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	131	128
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	94	95
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1912.

Il existait au 31 décembre 1912, dans les dépôts, sections et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 27,275,613 francs, savoir (annexe XVII) :

1 ^o Matériaux en bon état (neuf et remploi) :		
Rails en acier	fr.	6,650,908 »
Rails en fer.		136,482 »
Accessoires de rails		2,865,585 »
Croisements, longrines, traverses, excentriques		3,777,290 »
Billes et bois spéciaux		4,669,470 »
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc.		6,016,384 »
2 ^o Matériaux mis hors d'usage.		2,018,604 »
Total.	fr.	26,154,725 »
Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer		595,906 »
Reste.	fr.	25,740,817 »
3 ^o Approvisionnements à la disposition des sections . . .		1,534,796 »
Ensemble	fr.	27,275,613 »
Pour les approvisionnements du service de la traction et du matériel, voir annexe XXIX.		

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre des années 1912 et 1911 se résume comme suit :

	1912.	1911.
	—	—
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	4,304	4,233
Voitures motrices de la ligne électrique de Mons à Boussu	18	16
Tenders indépendants	3,037	3,043
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	10,582	10,584
Voitures motrices (partie voiture) et voitures remorquées de la ligne électrique de Mons à Boussu. . . .	58	36
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	88,098	86,561

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 1912 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (').	Voitures automobiles.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (*)	marchandises.
Effectif au 31 décembre 1914 (3)	4,217	4,208	32	40,560	86,562
Faits accomplis en 1912.					
{ Mise hors d'usage.	47	26	»	(1) 59	(5) 227
{ Reste	4,200	4,182	32	40,501	86,335
{ Renouvellement (budget ordinaire) . .	35	3	»	27	13
{ Extension (budget extraordinaire) . .	53	45	2	33	1,750
Effectif de fin 1912 (3)	4,288	4,230	34	40,561	88,098
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	4,475	4,535	80	11,369	89,752
On trouve les différences suivantes : En moins.	187	305	46	808	1,654
Il restait à mettre en service au 31 décembre 1912 :					
1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire) . . .	428	89	»	467	4,069
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) . .	3	»	»	»	»

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

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une balance en plus de 1,169,042 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 6,585 kilogrammes (voir annexe XXII), la balance en plus correspond, en réalité, à $\left(\frac{1.169.042}{6,585} \right) = 178$ locomotives.

Les locomotives acquises et améliorées *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 5,950,020 francs de plus que les moteurs retirés du service qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, la balance en plus correspond, fin 1912, à 1,588 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 81,264 1/2 tonnes de chargement.

A raison du nombre moyen de 49 places par voiture et de la capacité moyenne de 12,85 par wagon, cette balance équivaut à 28 voitures à voyageurs et à 6,554 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 le matériel de la ligne électrique de Mons à Boussu.

(4) Déduction faite de 1 véhicule provenant du matériel des trains à marchandises.

(5) Déduction faite de 4 véhicules, savoir :

entré : 4 véhicules provenant de matériel de traction et 1 de tender d'atelier.

sorti : 1 véhicule passé au matériel des trains à voyageurs.

Pour les wagons spéciaux, la balance en moins, estimée en essieux, est de 55.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés et améliorés à titre de renouvellement ont coûté 9,455,988 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation accuse une balance en plus de (5,950,020 + 9,455,988) = 15,586,008 francs.

§ 5. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1911, 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 1,585

En 1912, il en a été agréé 154, et 9 ont été retirés du service, ci 145

L'effectif au 31 décembre 1912 est donc de . . . 1,750

se répartissant comme suit :

- 1,650 wagons-citernes ;
- 50 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 58 wagons à haussottes ;
- 1 truck pour chargement de masses indivisibles ;
- 2 wagons plats dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour transport de pierres de taille ;
- 7 wagons fermés, dont 5 pour transport de meubles, 1 pour transport de bière et 1 pour transport de viande fraîche ;
- 2 boxes pour transport de chevaux.

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

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

	1912.		1911.
Remorquant des trains de voyageurs (1) .	49,926,803	kil.	48,257,057
— — de marchandises .	45,241,875	»	45,738,721
— — de route	717,865	»	559,927
Circulant à vide	7,968,655	»	7,554,585
Faisant des manœuvres	21,854,282	»	21,087,139
Ensemble (1) .	125,689,480	»	121,157,227

(1) Non compris 6,660 kilomètres en 1912 et 11,564 kilomètres en 1911 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 491,829 kilomètres en 1912 et 494,954 kilomètres en 1911 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

	En 1912.	En 1911.
Remorquant des trains de voyageurs . . .	496,673 kil.	497,211 kil.
— — — de marchandises . . .	65,087 »	65,081 »
Circulant à vide	52,393 »	50,257 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble . . .	614,155 »	610,549 »

§ 5. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1912.	En 1911.		
Nombre annuel des trains de l'État	de voyageurs (1)	trains internationaux	59,809	58,915	
		trains ordinaires (2)	1,094,947	1,067,915	
		trains mixtes	59,162	58,651	
		trains du dimanche	6,164	6,488	
		trains spéciaux	15,388	15,255	
		1,195,470	1,167,180		
	de marchandises	779,128	755,688		
	de route	57,052	42,716		
	Ensemble.	2,051,650	1,965,584		
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. {	trains lourds.	42,220,155	40,005,989
			trains légers (5).	2,854,065	5,670,799
		marchandises	55,957,956	52,659,559	
			PARCOURS PRODUCTIFS (3).	79,012,156	76,514,547
		Pour le service de la route.	712,972	558,871	
	b) sur les lignes étrangères. {	voyageurs	697,006	695,575	
		marchandises	388,425	574,415	
	Parcours total des trains de l'État (3)	80,810,559	77,945,006		
	Parcours kilomé- triques des trains étrangers	c) sur le réseau de l'État. {	voyageurs	496,651	497,211
marchandises			64,694	62,509	
PARCOURS PRODUCTIFS		561,325	559,720		
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. P' L'ÉTAT {	voyageurs (5)	45,550,851	44,171,999	
		marchandises	54,022,650	52,702,068	
		Autres parcours.	1,798,405	1,628,859	
	TOTAL GÉNÉRAL (3)	81,571,884	78,502,726		

(1) Les différences en plus constatées en 1912, comparativement à 1911, s'expliquent par la création d'un nombre assez élevé de nouveaux trains et par le fait que l'année 1912 comprenait 566 jours.

La différence en moins pour les trains du dimanche résulte de ce qu'un certain nombre de trains de l'espèce, qui avaient été organisés en 1911 à l'occasion de l'exposition de Charleroy, n'ont pas été établis en 1912.

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

(5) Non compris 6,660 kilomètres en 1912 et 11,564 kilomètres en 1911 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 491,829 kilomètres en 1912 et 494,954 kilomètres en 1911 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 1912.	En 1911.	Différences pour 1912.	
			Nombre.	en %
Transports } Houille et coke.	1,491,559	1,554,425	— 43,064	— 2.81
taxés. } Autresmarchan ^{dises}	4,546,554	4,512,294	+ 234,060	+ 5.43
Transports } Divers	489,716	551,545	+ 158,175	+ 47.71
en service. } Combustibles	171,855	155,790	+ 16,065	+ 10.51
ENSEMBLE	6,699,284	6,554,050	+ 565,234	+ 5.77

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

		En 1912.	En 1911.
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	2 j 95	2 j 92
	en services mixtes et internationaux.	8 j 69	8 j 76
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation.	en service intérieur	5 j 05	5 j 05
	en services mixtes et internationaux.	8 j 98	9 j 12

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1912 et en 1911 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXV.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, briquettes, cokes divers, etc.), a été en 1912 de fr. 16.86 et en 1911 de fr. 14.61.

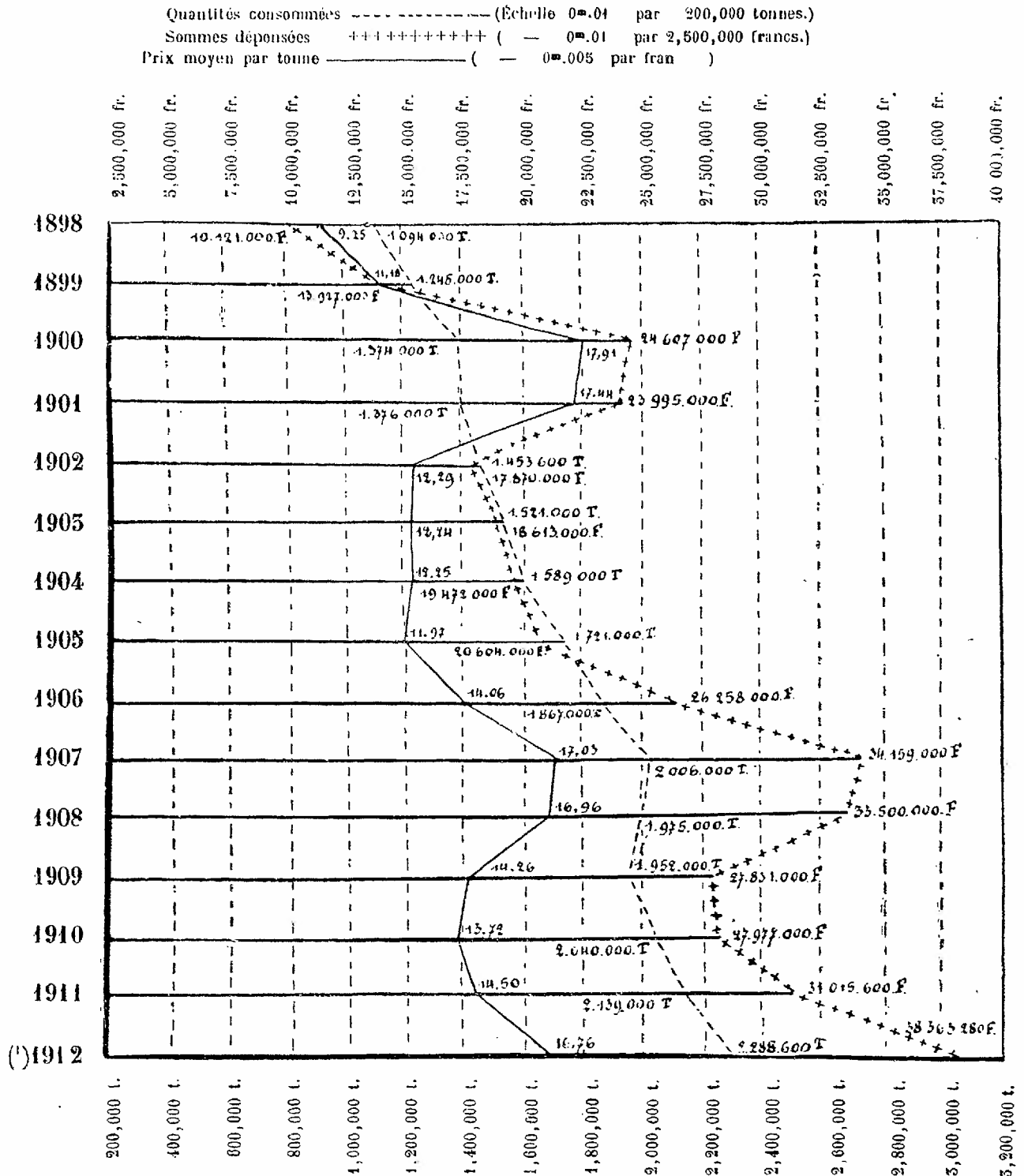
Les prix moyens des différents charbons pour locomotives acquis aux adjudications qui ont eu lieu de 1875 à 1912 sont renseignés au second diagramme ci-après.

§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le premier diagramme ci-contre figure les consommations de charbons, MENUS ET GAILLETEUX, de briquettes et de gailleteries (1), pour les années 1898 à 1912, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

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

Consommation de combustibles.



Pour les années antérieures à 1898, voir les comptes rendus de 1884 page 59, de 1885 page 55 et de 1904 page 26.

(1) Y compris 722,353 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 15,741,350 francs.

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

Diagrammes des prix moyens des charbons pour locomotives.

Legende

----- Charbons galleux.

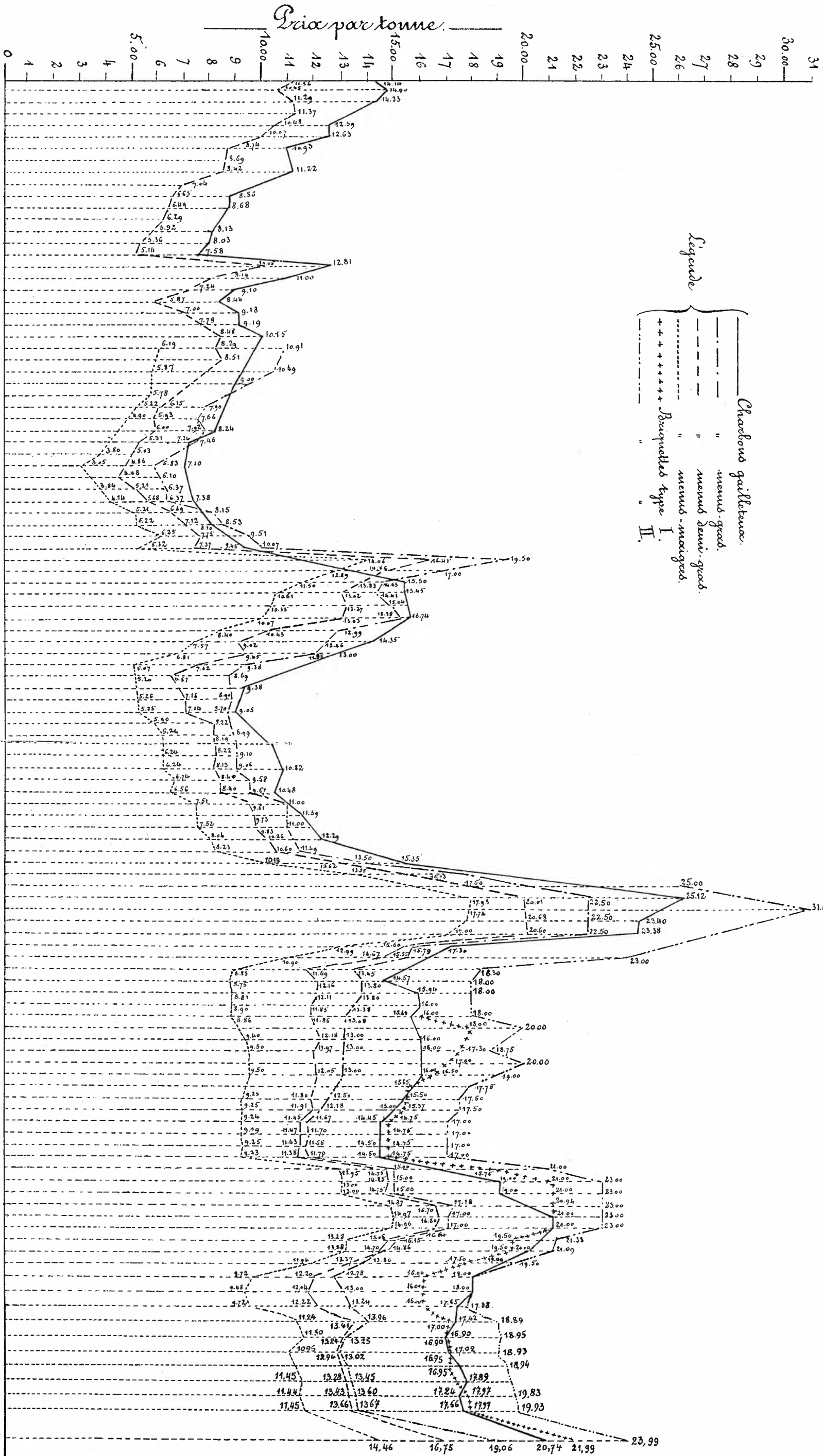
----- menus grad.

----- menus demi-grad.

----- menus-maisés.

+++++ Brûquettes type I.

+++++ Brûquettes type II.



Dates des adjudications.

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

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

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

		En 1912.	En 1911.
Par train-kilomètre ⁽¹⁾ .	Quantité . . .	26 ^k .49	25 ^k .27
	Valeur . . .	0 ^r .459	0 ^r .566
Par locomotive-kilomètre avec train ⁽²⁾ .	Quantité . . .	22 ^k .07	21 ^k .29
	Valeur . . .	0 ^r .570	0 ^r .508
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres ⁽³⁾ .	Quantité . . .	16 ^k .84	16 ^k .26
	Valeur . . .	0 ^r .282	0 ^r .235

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Gaz. — La consommation de gaz pour l'éclairage des stations a été de 4,271,429 mètres cubes; la dépense s'est élevée à fr. 557,090 85, soit fr. 0.125 par mètre cube. (*Voir annexe XXVI.*)

Le nombre de trains éclairés au gaz riche en 1912 était de 605. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 454,422 28, soit fr. 0.228 par mètre cube. (*Voir annexe XXVII.*)

Consommation.

Les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots, ainsi que les dépenses y relatives, sont représentées comme il suit :

	En 1912.		En 1911.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	10,544,925 litres.	F. 1,029,946 07	10,069,540 litres.	F. 725,999 41
Huile de colza épurée.	828,408 kilogr.	698,012 25	818,456 kilogr.	554,012 87
Torches-falots . .	6,744 pièces.	5,774 96	3,725 pièces.	2,010 42
Ensemble. . .		F. 1,754,753 26		F. 1,282,022 70

(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 l'extension du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage.

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1912, il existait 44,600 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,483 calorifères de voitures de trains légers, soit 10,156 chaufferettes de moins et 154 calorifères de plus qu'en 1911.

Par contre, 2,955 voitures étaient équipées pour le chauffage par la vapeur, soit 553 de plus qu'au 31 décembre 1911.

§ 13. — GRAISSAGE.

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

		En 1912		En 1911.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	7,335,315	1,144,272 27	6,996,031	813,450 08
	Suif et graisses.	310,457	259,728 33	293,534	252,172 48
	Totaux. . .	7,645,772	1,404,000 60	7,289,562	1,064,322 56
Graissage des véhicules. . . .	Huiles	(1) 719,889	285,849 07	(2) 614,306	435,862 45
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	600,230	224,114 38	566,859	437,126 07
	Suif et graisses.	21,926	46,714 46	20,605	46,116 32
	Totaux. . .	622,156	237,828 84	587,464	473,242 42
Ensemble. . .		8,987,817	1,927,678 51	8,521,332	1,423,427 47
Soit pour 1912		+ 466,485	+504,251 34	—	—

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

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

Locomotives. — Les locomotives à voyageurs type 10 (Pacific) et à marchandises type 56 (Décapod) ayant continué à donner entière satisfaction, l'administration a commandé, en 1912, 20 locomotives à voyageurs type 10 et 58 locomotives à marchandises type 56.

(1) Non compris 155,889 kilogrammes d'huile de remploi.

(2) — 155,028 — — —

Un nouveau type de moteur a été mis en construction; c'est une machine-tender à 4 cylindres égaux et à vapeur surchauffée, à 6 roues accouplées de 1^m.80 de diamètre, bogie à l'avant et bogie à l'arrière; elle est destinée principalement à remplacer le type 15 dans la remorque des trains de voyageurs à forte charge.

Voitures. — En vue d'améliorer le service international, il a été commandé 89 voitures mixtes 1/2 classes et 6 voitures de 3^e classe à bogies, des types étudiés en 1909.

Wagons. — L'administration a commandé :

50 wagons plats à bogies de 53 tonnes, de 18^m.500 de longueur, pour le transport de pièces longues (rails, poutrelles, etc.);

29 wagons plats de 53 tonnes, courts, à 8 roues, destinés au transport de masses lourdes et peu volumineuses;

48 fourgons à marchandises du type nouveau, lequel offre plus de confort au personnel et une plus grande puissance de freinage.

Elle a continué à faire fournir des wagons à charbon de 20 tonnes, avec frein à vis, d'après le modèle qui a été commandé pour la première fois en 1910 et qui comporte, notamment, une guérite plus spacieuse et pourvue de portes, afin d'améliorer les conditions de travail des serre-freins.

ECLAIRAGE.

1^{re} Stations.

A. Gaz. — L'éclairage au gaz a été étendu dans 75 stations, ateliers, etc. L'extension comporte 981 brûleurs (Auer et ordinaires). Le nombre total de becs de gaz, qui était de 25.254 fin 1911, se chiffre au 31 décembre 1912 à 25,311 (1) (voir détails annexe XXVI).

B. Pétrole. — L'éclairage au pétrole au moyen de lampes belges a été étendu à 95 stations. Il a été placé 531 appareils en extension et 4 en remplacement de lampes ancien modèle à mèche plate.

151 lampes de ce dernier modèle ont été placées en extension dans 57 stations, haltes et points d'arrêt. 102 foyers puissants à incandescence par le pétrole ont été placés en extension dans 18 stations (voir détails annexe XXVI).

2^e Trains.

A. Gaz. — L'éclairage au gaz par brûleurs à incandescence au moyen de manchons droits a été étendu en 1912 dans 201 voitures. Le nombre de véhicules équipés de la sorte est ainsi porté à 1,085.

(1) En ajoutant les 981 brûleurs placés en extension au nombre total de brûleurs en service en 1911, on obtient 26,215 brûleurs; mais ce chiffre doit être diminué de 904 brûleurs par suite de la substitution, dans certaines gares et ateliers, de l'éclairage électrique ou de l'éclairage par incandescence au pétrole à l'éclairage au gaz.

B. *Électricité.* — Fin 1912, l'administration possédait **1,627** voitures appareillées à l'éclairage électrique, savoir :

1,454	voitures	au système	« Stone » ;
161	—	—	« Série parallèle » ;
10	—	—	« Aichelé » ;
1	—	—	« Kull » ;
1	—	—	« Vicarino ».

CHAPITRE IV. EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, pendant les exercices 1912 et 1911, sont résumés dans le tableau suivant :

NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1912.	RECETTES		Différences pour 1912.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
(*) en 1912.	en 1911.		en 1912.	en 1911.		en 1912.	en 1911.	en 1912.	en 1911.

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (1).	305,032	301,451	+ 3,578	2,307,709 33	2,346,521 58	- 38,813 25	Kil. 80.67	Kil. 83.60	Fr. 7.565	Fr. 7.784
2 ^e —	2,361,913	2,281,288	+ 80,625	7,750,332 18	7,315,739 74	+ 434,592 44	51.38	50.20	3.277	3.203
3 ^e —	13,930,090	13,348,863	+ 581,227	12,602,950 07	11,958,972 47	+ 643,977 60	23.91	23.70	0.865	0.896
Totaux et moyennes.	16,600,035	15,931,603	+ 668,432	22,660,991 58	21,621,234 79	+ 1,039,756 79	28.89	28.61	1.365	1.351

b) Billets « aller et retour ».

1 ^{re} classe (1).	493,914	482,618	+ 11,296	2,317,058 10	2,257,150 17	+ 59,907 93	62.52	62.61	4.691	4.694
2 ^e —	6,605,296	6,492,472	+ 112,824	18,505,061 59	17,729,664 77	+ 775,396 82	31.91	31.42	1.628	1.603
3 ^e —	47,244,602	45,891,836	+ 1,352,766	29,174,625 44	28,257,199 95	+ 917,425 49	20.42	20.36	0.618	0.616
Totaux et moyennes.	54,343,814	52,866,926	+ 1,476,888	42,246,744 93	40,943,915 15	+ 1,302,829 78	22.20	22.10	0.777	0.774

c) Ensemble des billets simples et « aller et retour ».

1 ^{re} classe (1).	798,946	784,072	+ 14,874	4,624,767 43	4,613,672 75	+ 11,094 68	69.45	70.45	5.789	5.884
2 ^e —	8,970,231	8,779,750	+ 190,481	18,505,061 59	17,729,664 77	+ 775,396 82	37.01	36.31	2.063	2.019
3 ^e —	61,174,092	59,240,729	+ 1,933,363	41,777,575 51	40,216,172 42	+ 1,561,403 09	21.22	21.11	0.623	0.679
Totaux et moyennes.	70,943,269	68,804,551	+ 2,138,718	64,907,404 53	62,559,509 94	+ 2,347,894 59	33.76	33.61	0.915	0.905

d) Billets à prix réduits.

Militaires, enfants, etc.	1 ^{re} classe (1).	22,000	20,432	+ 1,568	65,567 86	60,532 24	+ 5,035 62	63.55	63.17	2.980	2.962
	2 ^e —	335,098	399,593	- 64,495	461,771 32	483,500 42	- 21,729 10	45.30	42.27	1.381	1.345
	3 ^e —	2,277,176	2,124,310	+ 152,866	1,945,679 56	1,800,409 14	+ 145,270 42	35.21	44.84	0.934	0.848
Abonnés	1 ^{re} classe (1).	795,698	719,454	+ 76,244	1,581,818 11	1,419,167 22	+ 162,650 89	53.79	54.31	2.000	2.000
	2 ^e —	7,610,084	7,172,300	+ 437,784	8,789,753 29	8,315,892 60	+ 473,860 69	44.21	44.57	1.155	1.159
	3 ^e —	15,173,816	14,417,260	+ 756,556	9,181,123 70	8,799,269 56	+ 381,853 14	36.23	36.43	0.609	0.609
d'ouvriers.	1 ^{re} classe (1).	39,230	40,488	- 1,258	11,820 20	11,923 59	- 103 39	16.00	12.71	0.326	0.294
	2 ^e —	2,721,896	2,506,106	+ 215,790	498,504 25	458,396 93	+ 40,107 32	12.68	13.56	0.183	0.185
	3 ^e —	2,750,806	2,507,016	+ 243,790	298,753 49	282,868 48	+ 15,885 01	11.96	11.95	0.109	0.113
Desem et hors gardiens.	3 ^e —	5,331,237	78,304,101	+ 7,972,133	11,178,546 75	10,709,306 23	+ 469,240 52	18.79	18.79	0.131	0.130
Emigrants.	3 ^e —	75,063	76,978	- 1,915	182,008 45	185,923 15	- 3,914 70	50.21	50.33	0.949	0.931
Sociétaires.	1 ^{re} classe (1).	136,703	95,605	+ 41,098	368,556 08	237,907 75	+ 130,648 33	142.63	131.66	2.696	2.458
	2 ^e —	1,581	1,674	- 93	13,207 30	10,564 70	+ 2,642 60	177.25	134.58	8.311	6.311
	3 ^e —	48,089	41,528	+ 6,561	165,075 08	165,590 21	- 514 13	107.67	115.19	3.434	3.674
Trains de plaisir.	1 ^{re} classe (1).	1,273,998	1,387,771	- 113,773	1,395,960 61	1,454,360 25	- 58,400 64	57.97	55.45	1.096	1.078
	2 ^e —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	3 ^e —	17,798	14,718	+ 3,080	53,215 52	46,822 05	+ 6,393 47	93.75	99.75	2.990	3.181
Voyages circulaires.	1 ^{re} classe (1).	111,688	99,130	+ 12,558	189,587 37	187,112 26	+ 2,475 11	89.81	81.86	1.697	1.584
	2 ^e —	41,515	42,101	- 586	322,619 05	331,658 54	- 9,039 49	84.28	85.07	7.712	7.878
	3 ^e —	136,089	134,291	+ 1,798	745,436 23	723,324 11	+ 22,112 12	66.90	65.49	5.478	5.360
Total des billets à prix réduits.	3 ^e —	70,941	70,608	+ 333	251,730 38	224,875 05	+ 26,855 33	97.21	85.29	3.594	3.171
	1 ^{re} classe (1).	896,862	824,151	+ 72,711	1,978,062 52	1,853,842 89	+ 124,219 63	54.13	54.34	2.206	2.240
	2 ^e —	10,870,031	10,231,448	+ 638,583	10,711,737 69	10,191,525 32	+ 520,212 37	38.10	37.82	0.985	0.995
	3 ^e —	107,260,530	99,112,832	+ 8,147,698	21,901,938 39	21,351,041 87	+ 550,896 52	22.41	22.60	0.232	0.234
Totaux et moyennes.		118,967,426	110,168,431	+ 8,798,995	37,682,768 60	35,396,401 08	+ 2,286,367 52	24.08	24.16	0.316	0.320

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe. (1).	1.695,808	1.608,223	+ 87,585	6,602,829 91	6,467,515 64	+ 135,314 27	61.35	62.19	3.894	4.019
2 ^e —	19,840,263	19,011,198	+ 829,065	22,216,819 28	21,921,191 09	+ 295,628 19	37.62	37.12	1.473	1.469
3 ^e —	108,375,212	108,353,561	+ 21,651	66,770,523 90	61,567,704 29	+ 5,202,819 61	21.38	21.98	0.396	0.401
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal.	189,911,293	178,972,982	+ 10,938,311	102,590,173 13	97,955,911 02	+ 4,634,262 11	23.96	23.98	0.540	0.547
Tickets d'entrée dans les stations.				319,596 "	324,481 60	+ 4,885 "	"	"	0.149	0.149
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu.				121,910 25	121,879 60	+ 30 65	"	"	0.150	0.150
} simples	811,255	817,403	+ 6,148	132,992 10	130,133 85	+ 2,858 25	"	"	0.063	0.063
} A et R.	887,204	865,566	+ 21,638	11,836 19	11,971 10	- 134 91	"	"	"	"
} Abonnem.	184,434	184,238	+ 196							
Résultats généraux	191,814,188	180,840,189	+ 10,973,999	103,208,527 67	98,544,377 17	+ 4,664,150 50	23.96	23.98	0.536	0.543

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

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

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

Du tableau qui précède, il résulte que par rapport à 1911, l'année 1912 a produit :

Pour les billets simples	en plus . fr.	1,059,756 79
— « aller et retour »	en plus . .	1,308,137 80
Pour l'ensemble des billets simples et « aller et retour »	en plus . fr.	2,547,894 59
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en plus . .	2,286,567 52
Pour la totalité des transports de voyageurs	en plus . fr.	4,634,262 11 ⁽¹⁾

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

	Billets simples.	Billets « aller et retour ».	Ensemble.
		(20 p. c. de réduction.)	
Nombre.	16,600,055	54,545,814	70,945,869
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circu- laire, des enfants, des militaires, etc., soit		118,967,426	118,967,426
Ensemble.		175,511,240	189,911,295

l'on constate que sur 189,911,295 voyages, 175,511,240, soit 91.26 p. c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion était de 91.10 p. c. en 1911.

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

	Nombre. 1872.	Nombre. 1912.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement	1,251,112	114,420,597	115,189,485
Autres voyages	21,966,511	75,490,698	53,524,187
Ensemble.	23,197,625	189,911,295	166,713,672

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

	1912.	1911.
En première classe	104,035,500	100,010,766
En deuxième classe	746,577,519	705,667,758
En troisième classe	5,700,742,225	5,481,004,929
Ensemble.	4,551,154,844	4,286,683,455
En plus pour 1912.	264,471,591	

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

(2) Voir les transports par abonnement, annexes XXX, XXXI et XXXII.

Recettes moyennes par voyageur embarqué.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865 . . .	1.57	1881 . . .	0.82	1897 . . .	0.62
1866 . . .	1.15	1882 . . .	0.81	1898 . . .	0.59
1867 . . .	1.19	1883 . . .	0.79	1899 . . .	0.56
1868 . . .	1.19	1884 . . .	0.78	1900 . . .	0.551
1869 . . .	1.18	1885 . . .	0.81	1901 . . .	0.548
1870 . . .	1.14	1886 . . .	0.75	1902 . . .	0.550
1871 . . .	1.12	1887 . . .	0.74	1903 . . .	0.544
1872 . . .	0.95	1888 . . .	0.75	1904 . . .	0.544
1873 . . .	0.87	1889 . . .	0.72	1905 . . .	0.553
1874 . . .	0.84	1890 . . .	0.70	1906 . . .	0.534
1875 . . .	0.84	1891 . . .	0.68	1907 . . .	0.551
1876 . . .	0.80	1892 . . .	0.68	1908 . . .	0.546
1877 . . .	0.78	1893 . . .	0.66	1909 . . .	0.552
1878 . . .	0.76	1894 . . .	0.69	1910 . . .	0.587
1879 . . .	0.75	1895 . . .	0.66	1911 . . .	0.545
1880 . . .	0.88	1896 . . .	0.64	1912 . . .	0.556

Sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, comme en 1910, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur, qui s'était légèrement relevée en 1908 et en 1909, continue à fléchir.

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

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES
DE L'ÉTAT, EN 1912. — 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 1912, fait l'objet des tableaux annexes XXXIII à XXXVIII. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

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

§ 5. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

MOUVEMENT.				RECETTES.			
Unité.	1912.	1911.	Différences pour 1912.	1912.	1911.	Différences pour 1912.	
Voyageurs	Voyage.	101,814,188	180,840,189	+ 10,973,999	102,858,931 67	98,219,895 57	+ 4,639,036 10
Tickets d'entrée. .	Coupon.	3,495,960	3,241,816	+ 254,144	349,596 "	324,481 60	+ 25,114 40
Bagages	Quintal.	638,588	622,220	+ 16,368	2,808,833 97	2,740,826 50	+ 68,007 47
Petites marchandises	Id.	7,901,011	7,325,775	+ 575,236	19,824,072 08	18,392,597 01	+ 1,431,475 04
Grosses —	Tonne (1).	66,011,442	61,408,969	+ 4,602,473	202,160,456 49	188,024,927 54	+ 14,135,528 95
Finances	—	— (2)	— (2)	—	307,031 74	284,948 03	+ 22,083 71
Équipages.	Nombre.	6,663	6,161	+ 502	220,825 92	204,787 36	+ 16,038 56
Chevaux et bestiaux.	Expédition.	138,132	128,167	+ 9,965	3,149,729 43	2,917,287 53	+ 232,441 90
Produits extraordin**	—	—	—	—	1,113,086 28	2,182,746 10	— 3,295,832 38
Ensemble.					330,566,391 02	313,292,497 27	+ 17,273,893 75
Produits divers					723,800 71	749,705 73	— 25,905 02
Totaux. . . fr.					331,290,191 73	314,042,203 "	+ 17,247,988 73

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

	1912.				1911.
	SERVICE Intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES Internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	72,423,773 07	17,383,429 78	13,051,728 82	102,858,931 67	98,219,895 57
Tickets d'entrée dans les stations.	349,596 »	»	»	349,596 »	324,481 60
Bagages	1,148,454 60	60,860 58	1,599,518 79	2,808,833 97	2,740,826 50
Petites marchandises	14,108,341 29	844,247 90	4,871,492 80	19,824,072 08	18,392,597 04
Grosses —	109,304,554 35	13,837,994 07	79,017,908 07	202,160,456 49	188,024,927 54
Finances	228,879 61	31,280 01	43,872 12	307,031 74	284,948 03
Équipages	166,917 72	11,723 47	42,184 73	220,825 92	204,787 36
Chevaux et bestiaux	2,644,128 50	111,535 53	394,005 40	3,149,729 43	2,917,287 53
Produits extraordinaires	— 1,113,086 28	»	»	— 1,113,086 28	2,182,746 10
Ensemble . . . fr.	189,261,558 86	32,281,121 43	99,020,710 73	330,566,391 02	313,292,497 27
Produits divers fr.				723,800 71	749,705 73
Total . . . fr.				331,290,191 73	314,042,203 »

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

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

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

	<i>Services : intérieur,</i>	<i>mixtes,</i>	<i>internationaux.</i>
En 1911, de	60.50	9.81	29.69
Elle est, en 1912, de	60.28	9.77	29.95
Différences pour 1912.	— 0.22	— 0.04	+ 0.26

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1912.	En 1911.
Garde de bagages. fr.	190,045 62	180,506 80
Loyer des buffets.	129,585 51	127,805 51
Droit d'affichage	57,159 »	27,717 »
Remise à domicile des articles « bureau restant », 2° remise, 5° remise, etc.	95,694 65	85,595 80
Amendes pour surcharge	17,650 20	15,549 58
Formalités en douane	479,591 76	451,790 18
Dépôt et magasinage	177,555 61	166,659 17
Retard dans le chargement et le déchargement.	1,060,776 68	781,625 54
Location de locomotives, tenders, matériel, etc.	80,970 77	25,995 90
— de tapissières.	559 90	507 20
Déchargement d'office	56,752 02	55,759 86
Entretien et traction sur raccordements.	610,718 45	474,820 91
Redevances pour usage de quais	5,845 59	7,052 67
Location de terrains, produits des vidanges, etc.	152,548 94	115,654 99
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères et du matériel étranger sur les lignes de l'État; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	— 4,752,124 51	— 451,474 40
Surtaux non remboursées	2,259 98	1,556 56
Recettes diverses	544,427 59	157,905 05
Total. . fr. —	<u>1,115,086 58</u>	<u>2,182,746 10</u>

§ 5. — PRODUITS DIVERS.

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

	En 1912.	En 1911.
élevés (<i>voir annexe VII.</i>) à fr.	723,800 71	749,705 75

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

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

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

	En 1912.	En 1911.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,505,552 17	1,445,891 52
Ouvriers allant travailler hors frontière	214,565 34	212,014 55
Détenus et leurs gardiens (1)	182,008 45	185,925 15
Émigrants	568,556 08	257,907 75
Sociétaires	1,574,182 99	1,628,515 16
Trains de plaisir	242,802 89	205,940 91
Transports mili- taires en débet	Hommes 757,121 53 Chevaux 65,855 70 Bagages et matériel de guerre. 149,140 74	688,525 83 80,555 70 122,739 58
Transports mili- taires soldés par les intéressés	Bagages et mobiliers. 8,405 80 Équipages et chevaux 10,220 .	7,182 90 6,758 60
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	départements ministériels 60,056 40 armée et prisons. 154,158 65 divers 6,516 20	54,591 10 156,600 95 6,971 20
Ensemble. fr.	<u>5,295,680 72</u>	<u>5,015,898 50</u>

II. — Stations.

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

	1912.	1911.	Différences en 1912.
Stations (2)	782	775	+ 9
Haltes.	265	264	+ 1
Points d'arrêt (3)	279	275	+ 6
Dépendances	78	76	+ 2
Bureaux intérieurs de ville et bureaux auxiliaires (4)	27	27	—
Ensemble.	<u>1,431</u>	<u>1,415</u>	<u>+ 18</u>

L'année 1912 comprend 5 stations (Asch, Eelen, Genck, Macseyek et Opoc-teren-Dilsen), 1 halte (Bockryck) et 1 point d'arrêt (Rothem) de la ligne de Hasselt-Macseyek, exploitée par l'Etat à partir du 1^{er} juillet.

*
**

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

1^o Il a été créé 2 stations portant respectivement les dénominations de Flo-

(1) Y compris, pour 1912, une somme de fr. 110,768.90 et, pour 1911, une somme de fr. 112,699.80 représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

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

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

rennes (Central) et d'Etterbeek (Cinquantenaire); par contre, celle de Florennes (Sud) a été supprimée ;

2° Les haltes de Hemptinne, La Louvière (Bouvy) et Zulte ont été transformées en stations ;

5° Des points d'arrêt ont été établis à Cuesmes (Route de Ciply), Flénu (Levant), Hoeylaert, Les Epieux, Mont-de-l'Enclus, Tubize (Nord), Hellebecq, Ingene-Immer et Basse-Laloux ;

4° Les points d'arrêt de Saint-Aubin, Melveren, Bissegheem et Het Heike ont été transformés en haltes ;

5° La halte de Morialmé (Minières) a été transformée en dépendance ;

6° Des dépendances ont été créées à Ostende (Avant-Port) et à Gand (Nouveau Bassin) (Darses); par contre, celle de Froimont (Bifurcation) a été supprimée.

* * *

Il existe 20 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'État Belge, ainsi que 16 stations (1) et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

Par suite de la reprise du chemin de fer de Hasselt-Maeseyck, la station de Hasselt a cessé d'être commune.

* * *

Des extensions de service ont été réalisées à la station de Romedenne-Surice, ainsi qu'aux haltes de Morialmé (Bifurcation), Sart-Bernard, Ramsel et Kain.

* * *

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

<i>Il y avait :</i>	<i>Il y a :</i>
Neerlinter.	Drieslinter.
Neerlinter (Village).	Neerlinter.
Moerbeke.	Moerbeke (Waas),

* * *

La halte de Beythem, qui ne relevait d'aucune station, dépend de la station de Ledeghem-Dadizeele.

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

§ 1^{er}. CAMIONNAGE.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile des colis par porteurs et par la poste et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1912 à fr. 2 514,157.70 contre fr. 2,563,807.18 en 1911, soit une augmentation de fr. 150,550.52.

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

Ces dépenses se détaillent comme suit :

	1912	1911
a) Camionnage (déclarations) . . . fr.	2,144,875.83	2,015,872.98
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	69,955.50	64,294.50
c) Remise à domicile des colis par porteurs à Bruxelles	43,956.45	42 666.90
d) Port à domicile des colis exprès dans les autres localités et remise d'avis d'arrivée	250,254.57	218,477.85
e) Remise à domicile par la poste . . .	23,155.55	22,494.95
Totaux . . . fr.	2,514,157.70	2,565,807.18

Un service de camionnage a été instauré à Lebbeke le 1^{er} janvier, à Welkenraedt le 1^{er} mars, à Adinkerke-Panne le 1^{er} juillet, à Bilsen le 1^{er} août et à Looz le 1^{er} septembre 1912.

La dépense occasionnée de ce chef s'est élevée à fr. 7,740.45.

Le surplus de l'augmentation des dépenses, comparativement à 1911, soit r. 142,610.09, est dû au développement des services existants.

§ 2. TRAINS DE VOYAGEURS.

De nombreuses modifications ont été apportées aux horaires des trains de voyageurs en vue d'améliorer leur marche, d'établir de nouvelles correspondances, etc.

Bon nombre de trains nouveaux ont, en outre, été organisés pour satisfaire aux exigences du public et répondre aux besoins du trafic, tant en service intérieur qu'en service international.

En ce qui concerne le service intérieur, les améliorations ci-après sont à mentionner spécialement.

3 janvier et 1^{er} mai.

Réorganisation du service sur les lignes de l'Entre-Sambre-et-Meuse et création d'un service intensif sur la section Senzeille-Philippeville.

1^{er} mai.

Création d'un train entre Herenthals et Hamont et retour, destiné à établir des relations nouvelles de et vers Anvers.

Création d'un train semi-direct entre Bruxelles (Nord) et Arlon.

Établissement de services de voitures directes entre Ostende, Bruxelles et Spa et vice-versa.

*
* *

Les principales améliorations introduites dans le service international sont les suivantes :

1^{er} mai.

Depuis le transfert à Folkestone, au 1^{er} mai 1911, du point d'attache du

bateau qui faisait la traversée de nuit entre Queenboro et Flessingue, la voie d'Ostende se trouvait dans un état d'infériorité comparativement à la voie hollandaise au point de vue des communications entre l'Angleterre, d'une part, le Centre et le Sud de l'Allemagne et les pays au delà, d'autre part.

Afin de rétablir l'équilibre entre les deux voies concurrentes, il a été créé, au départ d'Ostende (Quai), un train rapide qui part à 5 heures 25 et arrive à Liège (Guillemins) à 6 heures 6, où il est réuni au train n° 145 belge / 5 allemand. Paris-Cologne.

Les horaires Londres-Cologne, par les deux voies, sont fixés comme suit :

Londres	D. 9. 0	soir.	Londres	D. 8.55	soir.
Douvres	D. 11. 0	—	Folkestone . . .	D. 10.55	—
Ostende (Quai) .	D. 5.25	—	Flessingue. . . .	D. 4.20	matin.
Liège (Guil.) . .	} A. 6. 6	—	Cologne	A. 9.56	—
		D. 6.16			
Cologne	A. 9.51	matin.			

Il en résulte que la voie d'Ostende a de nouveau une légère avance sur la ligne de Flessingue, puisque le départ de Londres a lieu, par la première, 25 minutes plus tard que par la seconde.

*
* * *

Dans le sens de l'Allemagne vers l'Angleterre, une relation de jour a été établie au départ de Francfort s/M. vers Londres, via Cologne et Ostende, par le dédoublement du train partant de Cologne à 9 heures 10 matin et comportant des voitures directes pour Ostende, Bruxelles et Paris. Ce dédoublement, qui est affecté exclusivement au trafic par la voie d'Ostende, part de Cologne à 10 heures 5 matin, après l'arrivée de la correspondance quittant Francfort s/M. à 5 heures 20 matin. Les voyageurs originaires de Francfort s/M. peuvent ainsi être rendus à Londres le même jour, à 10 heures 6 soir.

*
* * *

Des services nouveaux de voitures directes ont été organisés :

1° Entre Ostende-Milan et retour (voiture de 1^{re} et 2^e classes) dans les trains 10 et 9 (départ d'Ostende (Quai) à 20 heures 47, et de Milan à 9 heures 50) ;

2° Entre Ostende et Gênes (voiture 1^{re} et 2^e classes) dans le train 2 (départ d'Ostende (Quai) à 16 heures 20). Ce service constitue le prolongement du service Ostende-Milan déjà existant ;

3° Entre Bruxelles-Amsterdam et retour (voiture de 3^e classe), dans les trains n°s 217/47, 19, 24, 28/286 (départs de Bruxelles (Nord) à 8 heures 52 et 18 heures 54 ; d'Amsterdam à 8 heures matin et 6 heures 45 soir ;

4° Entre Cologne et Ostende (voiture de 3^e classe) dans le train n° 65 (départ de Cologne à 10 heures 5 matin) ;

5° Entre Paris-Spa et retour (voitures 1^{re} / 2^e classes) dans les trains n°s 179/84/1071 et 85/180 (départ de Paris à 15 heures 45, de Spa à 8 heures 47) ;

6° Entre Cologne, Spa et retour (voiture de 1^{re}/2^e classes) dans les trains n° 71/1408 et 1414/165 (départ de Cologne à 1 heure 42 soir, de Spa à 15 heures 50).

§ 5. — TRAINS DE MARCHANDISES.

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

A. — Ligne du Luxembourg.

Des machines du type 56 ont été substituées :

a) Aux deux machines du type 52 à surchauffeur qui assuraient précédemment la remorque, en tête, des trains réguliers circulant à marche rapide en triple traction sur les lignes d'Arlon à Ronet et à Schaerbeek ;

b) A la machine du type 52 à surchauffeur placée autrefois en tête des 6 derniers trains circulant encore à marche rapide en double traction ; la charge maximum de ces 6 trains a ainsi été augmentée de 50 p. c.

Les machines du nouveau type assurent, en outre, la remorque, sans relais à Namur ni à Jemelle, des trains auxquels elles sont utilisées.

Il en résulte une garantie de régularité très sérieuse pour la marche du service.

B. — Lignes d'Athus à la Meuse et de la Molignée.

Un train direct de Muysen à Athus a été organisé via Louvain-Fleurus-Tamines-Dinant-Bertrix-Virton-Saint-Mard, à la décharge de la ligne du Luxembourg.

C. — Ligne de la Basse-Sambre.

Deux trains de marchandises du bassin du Centre pour Athus ont été détournés via Haine Saint-Pierre-Thuillies-Berzée-Walcourt-Florennes-Ermeton-sur-Biert, à la décharge de la ligne de Luttre à Tamines.

En sens inverse, deux trains d'Athus à Marcinelle ont été dirigés via Ermeton-sur-Biert-Florennes-Walcourt-La Sambre, à la décharge de la ligne de Tamines à Marcinelle.

D. — Ligne de l'Est.

Deux trains de marchandises de Welkenraedt à Anvers (Sud) et retour ont été détournés via Liège (Vivegnis)-Liers-Hasselt-Diest-Lierre, à la décharge de la ligne de l'Est sur laquelle le service devient de plus en plus difficile.

E. — Ligne de Bruxelles à Anvers.

La mise en exploitation de raccords directs de la ligne d'Anvers (Sud) à Vieux-Dieu à celle de Lierre à Anvers, l'un, dans la direction de Mortsel, l'autre, de la direction de Bouchout, a permis de modifier l'organisation du service des trains de façon à supprimer la traversée de la ligne à voyageurs Bruxelles-Anvers par les trains de marchandises à la bifurcation dite de Mortsel.

En outre, les trains de marchandises de la direction de Lierre pour Anvers (Sud) et la ligne de Malines et vice-versa, qui empruntaient encore la section de Vieux-Dieu à ~~Castich~~ (Kazernen), ont été détournés par les courbes nouvelles.

La ligne à voyageurs Bruxelles-Anvers n'est plus ainsi parcourue, pendant les heures de circulation des trains bloes, que par un train de bétail du mercredi et par un train de primeurs mis en marche du 15 juin au 15 septembre seulement.

F. — Sur toutes les lignes.

De nombreuses modifications d'itinéraires et d'horaires ont été réalisées en vue de réduire les escales dans les gares de formation et de supprimer des parcours improductifs de machines seules.

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

G. — Service de nuit.

Le service de nuit a été organisé sur la ligne de Walcourt à Ermeton-sur-Biert, ainsi que dans les gares de Rossignol, Hemptinne, Florennes (Central), Jamioulx, Ransart et La Louvière (gare industrielle).

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

Comme les années précédentes, de nouvelles mesures ont été prises, au cours de l'année 1912, 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 poisson, 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'améliorer les conditions de réexpédition de certaines stations frontières, après accomplissement des formalités en douane, des marchandises en provenance de l'étranger ;

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

6° de dégager autant que possible les trains de voyageurs du transport des marchandises ;

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

En vue de favoriser le développement de la culture maraîchère, les champignons frais, expédiés aux prix et conditions du tarif II, ont été admis au transport par trains de voyageurs.

*
* * *

Au cours des années 1908 à 1912, il a été procédé à l'essai de barrières mobiles dites « du système allemand », destinées à remplacer les barrières roulantes actuellement en usage aux wagons affectés aux transports du petit bétail.

Cet essai ayant fait découvrir certains inconvénients, on recherche quelles sont les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter aux susdites barrières mobiles, en vue de rendre celles-ci d'un usage pratique.

§ 5. — DOCUMENTS HORAIRES.

L'affiche-horaire des trains de voyageurs a été réimprimée.

A cette occasion, l'administration a amélioré ce document; elle a imposé à l'adjudicataire l'emploi de caractères nouveaux, d'un œil plus grand, mieux lisibles que ceux utilisés antérieurement.

La contexture des horaires a été entièrement remaniée, de manière à rendre plus aisée la recherche des correspondances.

Les deux cartes, française et flamande, ont été remplacées par une nouvelle carte bilingue donnant l'orientation exacte des lignes et la situation topographique exacte des stations. En vue de faciliter la recherche des horaires, des numéros en chiffres romains rouges ont été placés à côté des numéros en chiffres arabes noirs des lignes : un seul coup d'œil permet ainsi de trouver simultanément : a) le numéro de la feuille contenant le tableau-horaire; b) le numéro de celui-ci.

§ 6. — PUBLICITÉ COMMERCIALE.

Comme antérieurement, on a continué à répandre en Belgique et à l'étranger un grand nombre de publications destinées à faire connaître les principales attractions touristiques du pays : affiches illustrées concernant les plages, la vallée de la Meuse (Namur-Dinant et les grottes de Han), Spa et ses environs, les grottes de Remouchamps, etc.; brochures illustrées publiées par la *Fédération touristique de la vallée de la Meuse et des Ardennes* et par la *Ligue belge de propagande pour attirer les visiteurs étrangers*. D'autre part, il a été procédé à la diffusion d'affiches illustrées destinées à annoncer l'Exposition universelle et internationale de Gand de 1913 et les Florales gantoises.

Le panorama « *Bords de l'Ourthe* » a été réédité et amélioré et la publication d'un nouveau panorama « *Spa et ses environs* » a été mis à l'étude.

La publicité habituelle a annoncé la route maritime « *Ostende- Douvres* »; une nouvelle affiche annonce la mise en service de deux turbiniers : *Stad Antwerpen* et *Ville de Liège*, en construction.

Enfin, l'administration a mis à l'étude la confection de tableaux grou-

pant des reproductions de chefs-d'œuvre des musées et des églises de Belgique.

Ce matériel de luxe complètera utilement celui que possède déjà l'administration et qui consiste en vues de sites et monuments. Il s'adressera surtout à l'élite des voyageurs cosmopolites pour qui l'attrait des chefs-d'œuvre justifie un voyage à l'étranger au moins autant que le plaisir de contempler un site parfois surfait par la réclame. Les nouveaux tableaux, d'un prix plus élevé que celui du modèle adopté jusqu'à présent, ne seront naturellement confectionnés qu'en nombre restreint et placés à bon escient dans les grands hôtels de Paris, Londres, Berlin, Amsterdam, etc.

§ 7. — TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Services intérieur et mixte.*

Publication :

1^o d'un 2^e et d'un 3^e suppléments au tarif mixte État Belge-Chimay et Nord-Belge. Relations nouvelles et modifications;

2^o d'un 2^e supplément aux conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages en services intérieur et mixte : octroi de la gratuité de transport, pour le compte du département de l'industrie et du travail, aux électeurs pour les conseils des prud'hommes;

3^o d'un 3^e et d'un 4^e suppléments aux dites conditions réglementaires : octroi de la réduction de 50 p. c., sur le prix des billets simples, aux agents subalternes des douanes, aux officiers pensionnés, aux officiers de la garde civique active, aux agents pensionnés des départements des chemins de fer et de la marine, postes et télégraphes, ainsi qu'aux médecins agréés de ces départements.

Majoration des prix des abonnements valables pendant cinq jours sur toutes les lignes belges.

b) *Services internationaux.*

Publication :

1^o d'un 1^{er} supplément au tarif belge-français : additions et modifications diverses;

2^o d'un 2^e supplément au tarif anglo-belge-néerlandais : établissement de relations nouvelles avec le Great central railway;

3^o d'un nouveau tarif belge-allemand : modifications diverses;

4^o d'un nouveau tarif entre l'Angleterre, la France et la Belgique, d'une part, le Danemark, la Suède, la Norwège et la Finlande, d'autre part, via Herbesthal et Esschen;

5^o d'une nouvelle édition des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicule 2), et d'un supplément à ce recueil;

6^o d'un tarif avec la Chine et le Japon par la Sibérie.

Extension, de 15 à 50 jours, de la durée de validité des billets « aller et retour » entre la Belgique et Douvres et vice-versa.

Création d'un tarif spécial pour le transport de sociétaires entre la Belgique et la Hollande et réglementation de la délivrance de billets de sociétaires dans les relations internationales.

§ 8. — 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.

6 mars.	Classification des <i>déchets (débris) de briques à bâtir de toute espèce</i> , à la 4 ^e classe et aux tarifs spéciaux n ^{os} 5 et 24.
—	Classification des <i>déchets (débris) de produits réfractaires de toute espèce (briques, carreaux, dalles, cornues, creusets, cazettes, etc.) à base d'argile, de silice, de magnésite et de bauxite ou à base d'argile et de graphite (y compris les déchets de creusets de verreries débarrassés ou non du verre y adhérent)</i> , à la 4 ^e classe et aux tarifs spéciaux n ^{os} 5 et 24.
1 ^{er} mars.	Classification des <i>bois européens et bois de sapin, de toute provenance, grossièrement équarris à la hache</i> , à la 4 ^e classe.
1 ^{er} juin.	Modifications à la classification des <i>appareils de levage et des pièces de machines ou de mécaniques</i> .
—	Classification des <i>déchets de jute</i> à la 3 ^e classe.
—	Classification des <i>matériaux de construction en plâtre, en stuc ou en stuff, non dénommés (carreaux, claveaux, panneaux, planches)</i> , à la 3 ^e classe.
1 ^{er} juin.	Classification des <i>ornements en plâtre, en stuc ou en stuff (moulages, etc.)</i> , à la 1 ^{re} classe.
1 ^{er} juillet.	Modification à la classification des <i>mitrailles</i> .
24 juillet.	Classification des <i>graisses de foulage (graisses régénérées provenant du dégraissage des laines)</i> à la 2 ^e classe.
—	Modifications à la classification de la <i>craie brute (phosphatée ou non) en morceaux ou en poudre</i> .
1 ^{er} août.	Classification des <i>mandrins en bois</i> à la 2 ^e classe.
—	Classification des <i>résidus de fabrication du borax</i> à la 4 ^e classe et aux tarifs spéciaux n ^{os} 2, 5, 24, 36 et 37.
25 août.	Classification du <i>sel égrugé</i> à la 4 ^e classe et au tarif spécial n ^o 16.
2 septembre.	Classification des <i>minerais de chrome (chromate de fer, etc.)</i> à la 4 ^e classe et au tarif spécial n ^o 23.
7 septembre.	Admission des <i>déchets de corne</i> au tarif spécial n ^o 62.
14 septembre.	Admission des <i>douves</i> au tarif spécial n ^o 21.
12 octobre.	Classification des <i>radiateurs en fonte et des tuyaux à ailettes</i> à la 2 ^e classe et aux tarifs spéciaux n ^{os} 9 et 56.
17 octobre.	Classification des <i>caroubes secs</i> à la 3 ^e classe.
—	Classification des <i>terres kaoliniques</i> à la 4 ^e classe et aux tarifs spéciaux n ^{os} 2 et 5.

28 octobre.	Classification de l'eau oxygénée (bioxyde d'hydrogène, peroxyde d'hydrogène) à la 2 ^e classe.
11 novembre.	Classification des farines lactées, du lait condensé et du lait en poudre, à la 1 ^{re} classe et au tarif spécial n° 30.
—	Déclassement des limonades de la 1 ^{re} à la 2 ^e classe.
—	Admission du sucre interverti liquide au tarif spécial n° 30.
15 novembre.	Classification des panneaux en bois pour plaques tournantes à la 2 ^e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 13.

1 ^{er} juin.	Extension du tarif à la gare de Diest.
1 ^{er} novembre.	Extension du tarif à la gare de Deschâssis.

Tarif spécial n° 20.

1 ^{er} février.	Suppression de la 3 ^e catégorie du tarif applicable aux transports de houille, coke, déchets de coke et briquettes de charbon (1).
--------------------------	---

Tarif spécial n° 21.

20 juillet.	Extension du tarif à la station de Neufvilles.
-------------	--

Tarif spécial n° 22.

24 juin.	Extension du tarif à la station de Zee-Brugge.
----------	--

Tarif spécial n° 28.

1 ^{er} juin.	Modification à la formule d'engagement faisant l'objet du § 1 des dispositions spéciales de ce tarif.
-----------------------	---

Tarif spécial n° 32.

10 janvier.	Suppression du tarif.
-------------	-----------------------

Tarif spécial n° 61 (1).

1 ^{er} février.	Création du tarif applicable en service intérieur de l'État et en service commun à l'État et aux chemins de fer du Nord Belge, de Malines à Terneuzen, de Gand à Terneuzen, de Hasselt à Maeseyck et de Chimay aux expéditions de houille,
--------------------------	--

(1) En exécution d'une décision ministérielle, la mise en vigueur de cette mesure, qui devait sortir ses effets le 1^{er} février 1912, a été provisoirement ajournée à une date qui sera fixée ultérieurement.

coke, déchets de coke, briquettes de charbon et boulets de houille, comportant 60,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, effectuées au départ des gares desservant les charbonnages, les fours à coke et les usines à gaz belges.

Tarif spécial n° 61^{bis} (1).

1^{er} février. Création du tarif applicable aux transports de *houilles, cokes, déchets de coke et briquettes de charbon à effectuer, par quantités de 60,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, au départ de Bascoup (fosse n° 5) vers certaines stations du Tournaisis.*

Tarif spécial n° 62.

1^{er} janvier. Création du tarif en service intérieur de l'Etat et en service commun avec les chemins de fer concédés du Nord-Belge, de Chimay, de Maeseyck, de Malines à Terneuzen et de Gand à Terneuzen, aux expéditions par charges complètes de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, de *chlorure de potassium, guano, nitrate de chaux, nitrate de soude (salpêtre du Chili), noir animal pour engrais, poudre de corne, sels de potasse bruts destinés à l'amendement des terres, sulfate d'ammoniaque et sulfate de potasse.*

Tarif spécial provisoire H.

20 août. Extension du tarif aux points tarifés de Jumet-Brûlotte (Charbonnages du Centre de Jumet). Jumet-Brûlotte (Verreries de Jumet) et Jumet-Brûlotte (Verreries nationales).

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

1^{er} février. Suppression du tarif.

Tarif exceptionnel provisoire n° 51.

1^{er} février. Retrait du bénéfice de ce tarif aux transports de *houille, coke, déchets de coke et briquettes de charbon au départ des gares desservant les charbonnages, les fours à coke et les usines à gaz belges (1).*

17 octobre. Extension du tarif aux *terres kaoliniques.*

Tarif exceptionnel provisoire n° 51^{quater}.

1^{er} février. Suppression du tarif (1).

(1) En exécution d'une décision ministérielle la mise en vigueur de cette mesure, qui devait sortir ses effets le 1^{er} février 1912, a été provisoirement ajournée à une date qui sera fixée ultérieurement.

Tarif exceptionnel provisoire n° 42.

1^{er} août. Extension du tarif aux transports de *charpentes en fer ou en acier*, à effectuer par quantités d'au moins 150,000 kilogrammes, dans les relations qui y sont reprises.

Tarif exceptionnel provisoire n° 84.

18 janvier. Suppression du tarif.

Tarif exceptionnel provisoire n° 87.

2 mars. Création d'un tarif applicable aux transports de *bois en grume* à effectuer par chargements d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Gand (Port) à destination de Baesrode (Nord).

1^{er} janvier. Majoration de 2 kilomètres de distances d'application prévues pour les *haltes* dans les tarifs intérieur et mixte.

17 juin. Mise en vigueur de la mesure concernant la perception des frais d'enregistrement et d'avis d'arrivée pour les voitures de déménagement vides fournies par les expéditeurs et transportées gratuitement sur les chemins de fer belges, pour les wagons-réservoirs et pour les autres wagons agréés, vides, appartenant à des particuliers et transportés dans les mêmes conditions.

26 août. Perception d'une taxe supplémentaire uniforme de 50 francs par train spécial pour les chargements de marchandises et animaux — à transporter par train spécial — effectués après 19 heures et avant l'heure d'ouverture des gares fixée par l'article premier des conditions réglementaires des tarifs intérieur et mixte.

7 septembre. Modification à la tarification des envois à transférer dans le port d'Anvers, soit de la gare à un quai ou vice-versa, soit d'un quai à un autre de la même gare.

28 septembre. Application des frais de désinfection aux animaux transportés en cages ou en voitures spéciales de l'expéditeur chargées sur wagon plat.

B. — SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Conditions réglementaires.

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

Classification des marchandises.

6 février.	Classification du <i>sulfure de sodium</i> à la 3 ^e section.
—	Classification du <i>sulfure de sodium sec, en plaques opaques</i> , à la 2 ^e section.
29 février.	Classification des <i>cossettes de betteraves non torréfiées</i> au tarif spécial n° I.
15 avril.	Classification des <i>déchets de dolomie frittée</i> aux tarifs spéciaux n°s II et XXIV.
—	Classification de la <i>dolomie brute</i> et de la <i>dolomie frittée</i> aux tarifs spéciaux n°s II et XXIV.
—	Classification de la <i>dolomie frittée et goudronnée</i> au tarif spécial n° II.
—	Suppression de la rubrique <i>dolomie-4^e section</i> .
10 juin.	Classification des <i>ardoises en tables</i> à la 3 ^e section.

Tarifs spéciaux.

Tarifs spécial n° IV.

29 juillet.	Extension du tarif à la gare de Weiwerd.
1 ^{er} novembre.	Extension du tarif à la gare de Bisseghem.

Tarif spéciaux n°s VII, XII et XIV.

31 juillet.	Extension de ces tarifs au point de Leyde (Heerensingel).
-------------	---

Tarif spécial n° XV.

10 juin.	Extension du tarif à la relation d'Anvers (Bassins et Entrepôt) local et transit à Swalmen.
----------	---

Tarif spécial n° XXIV.

15 avril.	Extension du tarif à la gare de Gorinchem.
1 ^{er} novembre.	Extension du tarif à la gare de Deventer.

Tarif spécial n° XXXI.

7 octobre.	Création du tarif applicable aux transports de <i>pommes de terre</i> effectués, par expéditions d'au moins 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, au départ de Dronrijp, Francker, Groningue, Harlingen, Hoogezand-Sappemeer, Leeuwarden et Stiens à destination d'Alost (Est), Gand (Fst), Gand (Rabot), Gand (Saint-Pierre), Gand (Entrepôt) et Courtrai.
------------	---

*
* * *

5 décembre.	Application des frais d'enregistrement et d'avis d'arrivée aux wagons réservoirs et autres wagons agréés, vides, appartenant
-------------	--

à des particuliers et transportés gratuitement, ainsi qu'aux voitures de déménagement vides, fournies par les expéditeurs et transportées dans les mêmes conditions.

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGES-LUXEMBOURGEOIS.

1^{er} août.

Abaissement de la surtaxe pour *wagons-allonges* et modification des conditions réglementaires relatives au transport des wagons de chemin de fer destinés à l'exportation maritime.

— Extension aux *crevettes fraîches ou bouillies* du régime de faveur prévu pour le transport des poissons à grande vitesse accélérée.

— Admission au transport en wagons-citerne des *eaux de lessivage contenant de la glycérine et des eaux glycéreuses*.

— Admission des *os non nettoyés* et des *charcuteries cuites, non fumées*, parmi les marchandises pouvant être chargées dans des wagons appartenant à des particuliers.

— Extension du tarif spécial de petite vitesse par charges incomplètes aux articles ci-après : *azote condensé, hydrogène condensé, plaques et barres de nickel et d'alliages de nickel, ainsi que déchets de ces produits; oxygène condensé; tubes isolants pour conduites électriques*.

— Introduction dans la classification des marchandises des nouveaux produits ci-après : *Alun potassique* (tarif spécial I de la Belgique vers l'Allemagne et réinscription à la frontière en sens inverse, tarif exceptionnel n° 4 pour l'exportation maritime), *déchets d'objets neufs en asbeste* (tarif spécial III), *objets coulés en bois-pierre* (tarif exceptionnel n° 4); *déchets de brasserie liquides* (tarif spécial III); *déchets de l'extraction et du travail de la stéatite* (tarif spécial III); *eaux provenant de sources salées ou de salines, non concentrées* (tarif spécial III); *eaux provenant de sources salées ou de salines, non rangées* au tarif spécial III (tarif spécial I); *phonolithe* (tarif spécial III); *superphosphate obtenu au moyen d'os pulvérisés* (tarif spécial III); *cylindres de laminoirs* (tarif spécial II); *déchets du travail du fer et de l'acier comprimés sous forme de briquettes* (tarif spécial III); *fûts en carton* (tarif spécial II); *huiles de goudron de houille* (tarif exceptionnel n° 4); *linters bruts* (tarif spécial II); *ordures ménagères et de la rue* (tarif spécial III); *briques et autres pièces réfractaires à base d'argile ou de silice* : a) pesant isolément 100 kilogrammes et moins (tarif spécial III); b) pesant isolément plus de 100 kilogrammes (tarif exceptionnel n° 4 pour le trafic local et tarif spécial III pour l'exportation maritime); *briques et autres pièces réfractaires de revêtement à base de magnésite ou de bauxite pour fours, hauts-fourneaux, verreries, etc.* (tarif

exceptionnel n° 4 pour le trafic local et tarif spécial III pour l'exportation maritime); *poêles et fourneaux en faïence* (tarif spécial I pour le trafic local et tarif exceptionnel n° 2 pour l'exportation maritime); *rhubarbe* (tarif exceptionnel n° 4 pour le trafic local et tarif spécial III pour l'exportation maritime); *sulfate de baryte précipité en mélange avec au moins 1 p. c. de poussier de charbon* (tarif spécial III); *tubes isolants pour conduites électriques* (tarif spécial I pour le trafic local et tarif exceptionnel n° 2 pour l'exportation maritime.) Les *carbures d'hydrogène provenant de la fabrication du gaz d'huile* sont déclassés de tarif spécial I au tarif exceptionnel n° 4.

SERVICE BELGE-NORD ALLEMAND.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles gares.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} mars. Extension à de nouvelles stations du tarif exceptionnel n° 10. Modification des prix du tarif exceptionnel n° 25^I.
- 1^{er} septembre. Extension à de nouvelles stations des tarifs exceptionnels n°s 10, 11^I, 11^{II}, 12, 16^I, 18, 19^I, 19^{II}, 21^{III}, 22, 23^I, 23^{II}, 25, 26^I, 29^{II}, 36 et 39.
- Limitation, à un nombre plus restreint de produits, des prix du tarif exceptionnel n° 29^I.
- Modification des conditions d'application du tarif exceptionnel pour le transport des véhicules de chemin de fer.
- Modification des prix du tarif exceptionnel n° 36.
- 1^{er} décembre. Extension à de nouvelles stations des tarifs exceptionnels n°s 10, 12, 21^I, 21^{III}, 25^I, 23^{II} et 36.
- Modification des prix des tarifs exceptionnels n°s 6, 7, 10, 12, 16^{II}, 19^I, 19^{II}, 21^I, 21^{II}, 22, 23^I, 23^{II} et 36.

Tarif exceptionnel belge-nord allemand pour charbons.

Extension du tarif à de nouvelles stations allemandes.

SERVICE BELGE-SUD-OUEST ALLEMAND.

Tarif général.

- Extension du tarif à de nouvelles stations.
- 1^{er} août. Réimpression du fascicule 5^a. (Relations entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, et les gares des chemins de fer du Palatinat, d'autre part.)
- Réimpression du fascicule 5^b. (Relations entre les stations belges, d'une part, et les gares des chemins de fer du Palatinat, d'autre part.)

Tarifs exceptionnels.

- Extension de certains tarifs exceptionnels à de nouvelles stations.
- 1^{er} mars. Suppression des taxes exceptionnelles pour *certaines marchandises* à transporter entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, et des gares des chemins de fer du Palatinat, de l'Etat de Bade et de l'Etat de Wurtemberg, d'autre part.
- 14 mars. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport des *fils de coton pour tissage emballés* et des *tissus de coton* , par quantités de 5 et 10 tonnes, de Bâle vers les ports de mer belges et celui de Terneuzen.
- 15 avril. Création d'un tarif exceptionnel pour le transport des marchandises par charges incomplètes en grande vitesse accélérée entre Stuttgart et Ostende (transit).
-
- Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport du *salpêtre du Chili (nitrate de soude)* entre Anvers (transit) et certaines gares wurtembergeoises.
- 1^{er} mai. Modifications des taxes exceptionnelles pour les *scories phosphoreuses brutes (scories Thomas)* transportées en wagons découverts entre les stations belges et celle de Terneuzen, d'une part, et certaines gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, d'autre part (trafics local et de transit).
-
- Extension à de nouveaux articles des tarifs exceptionnels pour le transport des *fers et aciers* entre des gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, d'une part, et les stations belges et celle de Terneuzen, d'autre part (trafics local et de transit).
-
- Extension aux *pyrites grillées (résidus de pyrites)* et *résidus de minerais de cuivre (purple ore), déchets ferrifères de minerais d'arsenic et déchets ferrifères provenant de la fabrication des produits chimiques,* du tarif exceptionnel pour le transport des minerais entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, et des gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, d'autre part.
- 19 septembre. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport, entré Bâle et les ports de mer belges et celui de Terneuzen, de l' *acide oxalique* destiné à l'exportation vers des pays situés hors d'Europe.
-
- Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport de *blanc de zinc* et de *l'huile de graine* de certaines stations belges vers Bâle.

Tarifs exceptionnels pour combustibles minéraux.

- Extension des tarifs exceptionnels à de nouvelles stations.
- 1^{er} avril. Publication d'un nouveau tarif exceptionnel pour les transports à effectuer de la Belgique vers Bâle.
- 1^{er} novembre. Suppression des prix par 600 tonnes dans le tarif exceptionnel avec Bâle et mise en vigueur de nouveaux prix réduits par expéditions de 10 ou de 250 tonnes.

Tarif pour animaux vivants.

Extension du tarif à de nouvelles stations.

Tarif exceptionnel pour minerais de fer, etc.

(Relations entre certaines gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg, d'une part, et des stations belges, d'autre part).

Extension du tarif à de nouvelles stations.

SERVICE BELGE-PRINCE HENRI.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations.

Tarifs exceptionnels.

- Extension des tarifs à de nouvelles stations.
- 1^{er} août. Relèvement des taxes exceptionnelles pour le transport du guano de toute espèce et du nitrate de soude (*salpêtre du Chili*).
- Extension à de nouveaux articles du tarif exceptionnel pour le transport des fers et aciers.
- 1^{er} août. Extension aux *pyrites grillées (résidus de pyrites)* et *résidus de minerais de cuivre (purple ore)*, *déchets ferrifères de minerai d'arsenic* et *déchets ferrifères provenant de la fabrication des produits chimiques*, du tarif exceptionnel pour le transport des minerais à l'importation par les ports de mer belges et celui de Terneuzen.

Tarifs exceptionnels pour combustibles minéraux, minerais de fer, etc.

Extension des tarifs exceptionnels à de nouvelles stations.

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

Extension du tarif général et des tarifs exceptionnels à de nouvelles gares.

SERVICE NÉERLANDO-PRINCE HENRI.

- Extension du tarif général et des tarifs exceptionnels à de nouvelles gares.
- 31 janvier. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport des *fontes brutes* de Steinfort à destination des Pays-Bas.

SERVICE BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

- 1^{er} mars. Introduction de nouvelles taxes dans le tarif exceptionnel n° 54, catégorie A, pour les envois de *pétrole raffiné* au départ de l'Autriche.

SERVICE BELGE-BAVAROIS.

- 1^{er} février. Publication d'un 8^e supplément à la 2^e partie, annulant et remplaçant le fascicule 2 de la 2^e partie (trafic avec Lindau), et comprenant notamment l'introduction de nouvelles stations bavaoises dans le tarif général et dans les tarifs exceptionnels n° 15 (*pour minerais, terres, etc.*) et n° 16 (*pour engrais*); tarification directe des envois de *fûts à bière vides en retour*, chargés dans les wagons spéciaux des brasseries.

SERVICES FRANCO-BELGES.

Tarif franco-belge-nord.

Marchandises.

- 1^{er} janvier. Mise en vigueur des dispositions nouvelles concernant la tarification des transports de dimensions exceptionnelles et des modifications apportées à la tarification des marchandises faisant l'objet du tarif spécial n° 62 des tarifs intérieur et mixtes belges. Au départ de la Belgique, l'emploi de wagons de 20 tonnes est rendu obligatoire pour les marchandises jouissant sur le parcours belge de tarifs spéciaux applicables par 50 tonnes au moins. Ce dernier minimum est, par voie de conséquence, relevé à 60 tonnes.
- 1^{er} janvier. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 au départ de la Belgique.
- 1^{er} juin. Majoration de 2 kilomètres des distances prévues sur le parcours belge pour les haltes.
- 28 juin. Introduction dans le tarif exceptionnel P.V. n° 10 — fascicule V du tarif — d'une taxe réduite de fr. 1.90 par tonne pour *sable* par expédition d'au moins 120 tonnes, de Mont-Saint-Guibert à Erquelinnes (frontière).

Houilles.

1^{er} août. Introduction de nouvelles taxes applicables au départ des ports de mer belges et tarification de Marchienne (Zone).

Tarif franco-belge-Est.

Marchandises.

1^{er} mai. Mise en vigueur des dispositions nouvelles concernant la tarification des *transports de dimensions exceptionnelles* et des modifications apportées à la tarification des marchandises faisant l'objet du tarif spécial n° 62 des tarifs intérieur et mixtes belges. Au départ de la Belgique, l'emploi de wagons de 20 tonnes est rendu obligatoire pour les marchandises jouissant sur le parcours belge de tarifs spéciaux applicables par 50 tonnes au moins. Ce dernier minimum est, par voie de conséquence, relevé à 60 tonnes.

— Majoration de 2 kilomètres des distances prévues sur le parcours belge pour les haltes et introduction de nouveaux points d'expédition.

— Réduction à 525 kilomètres du parcours minimum de 400 kilomètres exigé en France pour l'application des prix des barèmes I à X figurant page 41 du fascicule V du tarif.

14 novembre. Les dits barèmes I à X rendus applicables seulement au trafic de Delle (frontière) et des points frontières franco-allemands aux points frontières de Vireux, Givet, Lamorteau et Athus.

Houilles.

1^{er} août. Mise en vigueur de nouvelles conditions d'application des taxes réduites par 60 et 100 tonnes sur le parcours belge. Emploi obligatoire de wagons de 20 tonnes.

— Introduction de nouvelles taxes au départ des ports de mer belges.

— Tarification de Marchienne (Zone) et de plusieurs gares françaises.

SERVICE BELGE-SUISSE.

Tarif avec la Suisse Orientale.

1^{er} septembre. Insertion dans le fascicule II du tarif d'un tarif exceptionnel n° 27 pour *broderies de coton et tissus de coton* d'Alstätt, Arbon, Rebstein-Marbach, Rorschach et Saint-Gall pour l'exportation vers les pays extra-européens.

— *Fascicule III du tarif* : Changement de dénomination et d'affectation de certaines gares belges et suisses, et modifications de certaines taxes directes, conséquence de l'ouverture de nouvelles voies ferrées en Suisse.

Tarif exceptionnel belge-suisse pour combustibles

- 1^{er} avril. Publication d'un nouveau tarif direct pour *houilles* belge-suisse tenant compte des prix plus réduits obtenus par la France.
- 1^{er} novembre. Mise en vigueur d'un supplément provisoire au tarif susdit tenant compte de nouvelles réductions concédées sur les lignes françaises.

SERVICE BELGE-ITALIEN.

Tarif belge-italien par le Saint-Gothard.

1^o Fascicule I :

- 1^{er} mars. Introduction dans la nomenclature des marchandises des articles ci-après : *carreaux et dalles en ciment ; compteurs à eau ; compteurs à gaz et pour moulins ; ferro-silicium ; manomètres, tachimètres ; tubes isolants en papier pour conduites électriques, etc. ; tuiles en ciment.*
- 17 avril. Introduction dans la dite nomenclature des articles ci-après : *feuilles de laurier, plantes et arbustes fruitiers et d'ornement, sulfate d'ammoniaque impur pour engrais.*
- 16 mai. Introduction du *papier d'émeri d'acier.*
- 31 décembre. Introduction de Gand (Exposition) et Gand (Nouveau Bassin) (Darses).

2^o Fascicule II :

- 1^{er} mars. Introduction de taxes pour les envois en grande vitesse (minimum par wagon de 10,000 kilogrammes) classe B (trafic de transit).
- Introduction de taxes, pour Charleroy (Sud), pour *locomotives*, etc.
- Introduction de taxes, pour Huy (Corphalie), pour le *zinc en feuilles, en saumons*, etc.
- Introduction de taxes, pour Overpelt (Usines), pour le *zinc en feuilles, en saumons*.
- Introduction de taxes nouvelles (petite vitesse) sur le parcours italien, classes 1 à 23 et les différents tarifs exceptionnels.

Tarif exceptionnel du 1^{er} avril 1905 pour le transport accéléré des denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie vers la Belgique.

- 27 août. Introduction de gares italiennes.
- 31 décembre. Introduction de Gand (Nouveau Bassin) (Darses).

Tarif exceptionnel, du 1^{er} septembre 1900, pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon.

- 1^{er} mars. Introduction de taxes pour Floreffe (Charbonnages de la Basse Sambre).
— Réimpression du tableau B, prix applicables sur le parcours italien.

SERVICE DES COLIS POSTAUX.

- 15 août. Publication d'un 2^e supplément au tarif de l'Union postale universelle contenant des modifications aux prix et conditions de transport applicables sur le parcours étranger, ainsi que des additions nécessitées par la création de nouvelles relations postales.

SERVICE INTERNATIONAL DES PETITS PAQUETS.

- 15 avril. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du *Recueil des tarifs internationaux* applicables aux colis dits « *petits paquets* » échangés entre la Belgique et l'étranger.

TARIFS COMBINÉS AVEC DES SERVICES DE NAVIGATION.

- 10 juin. Modification des frets figurant dans le tarif avec la « *Johnston Line* » (pour les ports du Levant).

§ 9. — ARRANGEMENTS DE SERVICE ENTRE LES ADMINISTRATIONS
DE CHEMINS DE FER.

Gand (Sud), Gand (Est), Gand (Porte d'Anvers), Wondelgem et ligne entre la station de Gand (Sud) et la bifurcation vers Eecloo et vers Selzaete.

L'exécution d'importants travaux de voie dans la région des installations maritimes de Gand et les modifications qu'a subies l'affectation de certaines stations desservant cette ville ont rendu nécessaire la revision des arrangements réglant l'usage en commun, entre l'administration des chemins de fer de l'Etat et la société anonyme du chemin de fer de Gand à Terneuzen, des diverses installations de chemin de fer indiquées ci-dessus.

Le projet de convention nouvelle, qui a été soumis à la société anonyme du chemin de fer de Gand à Terneuzen, a reçu l'approbation de celle-ci. Il reste, toutefois, un point de détail à régler préalablement à la passation de l'arrangement dans sa forme définitive.

*Ligne de Welkenraedt à Aix-la-Chapelle (Ouest)
par Bleyberg.*

L'administration des chemins de fer de l'Etat Belge effectue tout le service des trains sur la partie allemande de cette ligne.

L'accord est complet au sujet de la convention à intervenir pour régler l'exécution de ce service. Seules quelques petites divergences, dues à la traduction du projet, retardent la conclusion définitive de l'arrangement.

Station de Hazebrouck.

La convention intervenue entre la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale et la compagnie du chemin de fer du Nord continue à régler l'usage en commun de cette gare, en attendant qu'un accord s'établisse au sujet d'un nouvel arrangement.

Section internationale de Lamorteau à Ecouviez.

Afin de faciliter le service, la double voie a été établie entre ces deux stations, et la compagnie des chemins de fer de l'Est a été chargée, à partir du 1^{er} octobre 1912, d'exécuter tout le service des trains sur cette section, moyennant les rémunérations d'usage.

L'accord entre les deux administrations intéressées étant complet sur cette question, il ne reste plus qu'à passer l'arrangement dans sa forme définitive.

Stations de Comines et de Menin.

Les conventions conclues par la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale avec la compagnie du chemin de fer du Nord, pour régler la communauté de ces stations, continuent à être appliquées. De nouveaux arrangements seront proposés dès qu'une question générale concernant toutes les stations communes à l'Etat et à la compagnie aura reçu une solution.

*Sections internationales de Gouvy à Trois-Vierges
et de Sterpenich à Luxembourg.*

Les conventions relatives :

1° au service des trains sur la section de Sterpenich à Luxembourg ;

2° au service des trains sur la section de Gouvy à Trois-Vierges ;

3° à l'usage par l'administration des chemins de fer de l'Etat Belge de la station de Trois-Vierges, expiraient le 31 décembre 1912.

Pour ce qui concerne l'usage de la station de Trois-Vierges, l'administration des chemins de fer de l'Etat Belge a notifié à l'administration allemande qu'il n'entrait pas dans ses intentions de prendre un nouvel arrangement. Cette décision est motivée par le fait que l'administration belge a reconnu qu'il serait préférable, au point de vue de son service et des intérêts du Trésor, de reporter à Gouvy au lieu de Trois-Vierges, les opérations qui se font actuellement à cette dernière gare pour le compte de l'Etat Belge.

En attendant que les négociations entamées avec l'administration allemande, à l'effet de conclure de nouvelles conventions, soient terminées, le service continue à être effectué aux conditions des anciens arrangements.

Ligne nouvelle de Stavelot à Malmédy.

Des pourparlers sont engagés avec l'administration des chemins de fer de l'Etat Prussien dans le but d'arrêter l'organisation du service des trains sur cette ligne, laquelle, selon les prévisions, pourra être mise en exploitation au début de 1914.

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 ;
5. 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 1903 à 1912.

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.			
1903	33	75,9	688,628	79	50,9	230,761	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	65	62,1	448,884	121	33,4	591,841	40	"	4
1907	61	66,6	660,824	99	41,1	326,987	160	25,4	454,262	37	"	"
1908	81	52,9	529,543	61	70,2	522,894	142	30,2	521,553	37	44	3
1909	60	72 "	704,777	65	66,5	483,426	125	34,6	589,675	34	"	"
1910	62	69,8	702,299	86	50,3	373,791	148	29,3	511,409	34	1	2
1911	51	81,9	866,296	114	38 "	291,214	165	26,2	468,967	42	"	4
1912	58	75 "	785,391	100	43,5	346,709	158	27,5	507,744	33	"	2
Moyennes des dix années.	59	72,6	711,707	81	53,4	395,523	140	30,2	521,083	37		

Les causes des collisions et déraillements de trains survenus pendant les années 1911 et 1912 sont indiquées en détail dans l'annexe XL. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1891 à 1912.

Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	3,241	3,247	3,250	3,200	3,270	3,302
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	67,432	68,516	70,970	71,775	76,937	82,677
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	22,930	22,881	22,955	23,960	24,810	25,509
{ Voyageurs et marchandises. . (—).	40,232	39,934	40,568	41,287	42,633	44,544
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	17	14	11	11	15	14
{ de marchandises	50	52	34	54	19	27
Ensemble	67	66	45	45	32	41
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	26	30	26	8	29	17
{ de marchandises	65	49	56	16	55	27
Ensemble	91	79	62	24	64	44
Total général des collisions et déraillements de trains.	158	145	107	69	96	85

	1891	1892	1893	1894	1895	1896
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	3,241	3,247	3,250	3,200	3,270	3,302
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	67,432	68,516	70,970	71,775	76,937	82,677
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	22,930	22,881	22,955	23,960	24,810	25,509
{ Voyageurs et marchandises. . (—).	40,232	39,934	40,568	41,287	42,633	44,544
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	17	14	11	11	15	14
{ de marchandises	50	52	34	54	19	27
Ensemble	67	66	45	45	32	41
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	26	30	26	8	29	17
{ de marchandises	65	49	56	16	55	27
Ensemble	91	79	62	24	64	44
Total général des collisions et déraillements de trains.	158	145	107	69	96	85

Causes des collisions et déraillements. —

Voie.	Rails cassés	D.	1	2	3	"	"	2
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	{ C.	1	"	"	"	"	"
		{ D.	2	"	"	"	2	2
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	"	2	1	"	2	"
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	{ C.	"	"	"	"	"	1
		{ D.	"	"	"	1	5	1
Matériel roulant.	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	1	4	1	1	5	1
	Attelages rompus ou défauts	{ C.	2	3	8	4	2	5
		{ D.	4	5	1	"	1	1
	Avaries aux essieux	D.	5	7	12	5	4	5
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	{ C.	"	"	"	"	1	5
		{ D.	4	7	4	"	2	5
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	D.	16	2	10	5	15	5
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	D.	"	"	"	"	"	"
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	D.	2	5	1	1	"	"
	Autres défauts ou avaries au matériel roulant	{ C.	"	1	1	"	"	"
Exécution du service.		{ D.	1	4	4	2	1	1
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	{ C.	18	22	9	9	6	5
		{ D.	28	35	21	7	15	13
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	{ C.	11	19	17	14	14	13
		{ D.	"	1	"	"	"	"
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	{ C.	5	1	4	5	"	"
		{ D.	"	"	"	"	1	1
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	{ C.	2	"	2	5	"	5
		{ D.	"	"	2	"	1	"
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	{ C.	14	10	5	4	1	6
		{ D.	"	"	1	"	"	1
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt ou arrêt tardif.	{ C.	5	"	5	"	5	1
		{ D.	1	1	"	"	"	"
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	{ C.	5	2	1	5	5	5
		{ D.	"	"	"	"	5	"
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente	C.	10	18	5	6	"	4
	Autres négligences	{ C.	11	11	5	4	5	1
		{ D.	4	7	1	2	2	1
	Causes diverses et indéterminées	{ C.	1	"	1	"	2	5
		{ D.	18	5	4	5	10	7
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	{ C.	8	9	5	5	5	2
		{ D.	10	4	"	"	5	"

C : Collision.

D : Déraillement.

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

1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
3,311 91,360	3,693 101,938	4,011 111,838	4,031 123,710	4,020 124,454	4,021 127,110	4,024 132,603	4,008 136,410	4,019 143,472	4,036 132,238	4,064 161,185	4,283 160,520	4,319 161,913	4,329 173,313	4,530 180,840	4,548 191,814
26,784 46,691	29,500 50,874	32,260 55,851	33,726 58,312	33,974 59,185	35,053 61,891	36,020 64,540	37,364 65,675	38,333 68,672	39,833 71,613	40,310 72,682	42,164 74,061	42,287 75,696	43,543 75,689	44,181 77,580	45,353 80,224
8 29	19 27	20 32	20 27	18 24	26 31	19 56	13 23	18 20	27 34	12 44	32 27	22 25	27 56	18 56	17 41
37	46	52	47	42	57	55	38	58	61	56	50	47	63	74	58
32 33	22 27	28 35	31 32	30 33	33 31	34 43	31 34	40 48	29 31	49 55	49 54	58 40	53 50	53 58	41 39
67	49	65	63	65	66	77	83	88	60	101	83	78	83	91	100
104	93	113	110	103	125	132	125	126	121	160	142	123	148	163	138

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

1	»	»	»	2	1	3	2	2	4	4	4	6	6	2	8
»	»	»	1	»	»	3	4	4	2	8	3	5	5	2	1
»	»	»	»	»	»	1	2	6	»	1	1	»	1	»	3
2	2	»	1	1	1	1	1	6	5	2	3	»	»	»	1
2	»	»	1	1	6	5	1	»	4	5	3	5	3	3	»
3	2	2	5	3	6	3	3	3	3	3	5	3	1	8	3
»	»	»	»	»	»	»	2	1	1	»	»	»	»	»	1
8	7	9	9	9	9	12	16	14	9	5	10	6	7	6	10
1	1	1	»	»	»	1	»	»	»	1	2	»	»	»	1
2	2	1	2	1	2	1	4	»	»	»	»	2	1	2	2
8	4	13	6	8	12	3	8	3	3	8	5	6	6	5	7
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»
1	1	2	1	1	3	1	2	2	1	1	3	»	2	1	6
1	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	»	»	»
1	3	4	2	4	»	3	3	1	2	4	6	7	7	11	3
2	9	3	13	8	12	11	5	12	6	12	9	8	10	12	13
18	12	14	13	14	20	23	22	21	13	33	16	27	16	18	17
9	13	13	9	16	21	13	16	16	19	16	21	19	19	19	11
1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»
2	1	3	1	»	9	8	4	7	8	9	16	8	9	5	7
1	1	»	1	»	»	1	1	1	1	»	2	1	»	2	»
»	1	»	1	»	2	»	1	2	4	2	2	1	3	2	»
»	1	»	1	»	1	2	»	1	»	»	1	»	»	»	1
7	7	12	10	3	7	6	4	»	10	10	8	8	6	16	19
»	»	»	»	»	1	»	2	»	»	1	1	1	»	»	»
5	8	6	3	4	9	13	11	3	14	9	7	9	20	16	7
»	»	»	1	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
1	3	4	2	1	2	6	»	2	7	3	9	6	3	1	4
»	»	»	4	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	»	2	»	2	3	4	4	1	9	3	6	8	11	8	»
3	4	2	3	1	9	22	11	13	30	18	33	21	4	9	11
»	»	2	1	2	1	3	4	8	6	11	16	13	5	4	1
19	18	17	22	19	12	21	16	22	12	33	19	13	29	37	41
8	3	13	1	3	11	3	5	4	13	9	13	6	3	8	3
2	2	»	1	»	6	1	4	»	2	2	»	1	2	2	1

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

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

Des 158 collisions et déraillements de trains constatés en 1912, 55 ont fait des victimes, savoir (annexe XL) :

		1912.	1911.
Voyageurs . . .	{ Tués	»	»
	{ Blessés	55	108
	{ Contusionnés	92	15
	Totaux.	<u>127</u>	<u>121</u>
Agents du chemin de fer	{ Tués	2	4
	{ Blessés	26	52
	{ Contusionnés	54	15
	Totaux.	<u>62</u>	<u>69</u>
Ensemble. . . .		<u>189</u>	<u>190</u>

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

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

	1912.	1911.
Tués	9	12
Blessés	21	12
Contusionnés	300	255
Totaux.	<u>330</u>	<u>279</u>

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

	1912.	1911.
Tuées	45	28
Blessées.	27	24
Contusionnées.	42	37
Totaux.	<u>114</u>	<u>89</u>

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

	1912.	1911.
Tués.	70	78
Blessés	54	54
Contusionnés	451	595
Totaux.	<u>555</u>	<u>527</u>

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

	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Dans les stations . . .	7	6	12	14	22	12	10	16	28	25
Dans les ateliers . . .	1	"	"	"	1	"	"	"	"	1
En accrochant des véhicules	2	"	2	5	5	3	4	5	6	5
En décrochant des véhicules	"	"	"	1	"	"	1	5	1	"
Gardes-barrières . . .	"	1	1	1	2	1	5	2	5	5
Gardes-route	1	2	5	5	"	"	4	4	2	4
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	"	"	"	"	2	1	1	1	"	1
Autres agents des trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	2	5	5	5	8	4	4	7	9	12
Agents atteints en dehors de tout service.	10	7	10	10	20	11	9	19	11	11
En réparant les voies et les bâtiments. . . .	4	7	7	7	5	7	5	9	16	8
Agents d'autres administrations.	5	2	"	1	5	2	1	5	2	"
Ensemble . .	50	28	40	45	66	41	42	69	78	70

Résumé pour 1912.

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

	Tués.	Blasés.	Contusionnés	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .				
dans les collisions et déraillements de trains.	"	55	92	127
par leur imprudence, par la faute des agents de l'administration ou par suite de défauts d'installations ou de défauts au matériel	9	21	500	550
Employes et ouvriers du chemin de fer atteints . . .				
dans les collisions et déraillements de trains	2	26	54	62
dans les stations, ateliers ou sur la voie par leur imprudence, défaut de précaution, manquement aux instructions, par suite de causes qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir, défaut d'installation, d'outillage ou de défauts au matériel	70	54	451	555
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	45	27	42	114
Ivresse, folie et suicide	50	"	"	50
Ensemble pour l'année 1912. . .	156	163	899	1.218

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLII.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES (1)				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tué.	blessé.	contusionné.	atteint, en général
1903	58	283	766	1,107	1,109,308	227,349	83,995	58,121
1904	56	345	939	1,340	1,172,725	268,051	69,939	52,962
1905	67	134	921	1,125	1,024,955	512,477	74,320	61,042
1906	86	169	944	1,199	832,707	421,744	75,881	59,727
1907	101	176	846	1,123	719,623	412,060	85,912	64,721
1908	129	192	1,392	1,713	574,113	385,732	53,204	43,234
1909	71	163	895	1,131	1,038,159	446,723	82,357	65,172
1910	120	217	709	1,046	630,738	348,795	106,754	72,360
1911	122	250	713	1,085	634,258	309,516	108,527	71,318
1912	126	163	899	1,188	636,695	491,169	89,237	67,528
Moyenne pour 10 années.	94	199	903	1,196	837,328	382,752	83,911	61,619

(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 225 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 126 voyageurs et 97 agents de l'administration (annexe XLII).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 285 voyageurs et 2,873 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,648 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres, etc. ; 1,100 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1912, l'annexe XLI donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1912, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 1404 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	216
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	6
FausseS déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	9
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	134
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	281
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	115
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	35
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	608
Total. . . .	1,404

Les contraventions constatées en 1911 étaient au nombre de 1,151.



$$\frac{A}{66}$$

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation ⁽¹⁾.

La situation des chemins de fer exploités par des compagnies a subi en 1912 la modification suivante.

La concession du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck a été reprise par le Gouvernement en exécution d'une convention conclue entre celui-ci et la société concessionnaire le 28 mars 1912; cette convention a été approuvée par une loi du 20 mai suivant. En vertu de ce contrat, le chemin de fer a été exploité du 1^{er} janvier au 30 juin 1912 par la société pour le compte de l'État, et celui-ci l'a incorporé définitivement dans son réseau le 1^{er} juillet.

Le mouvement, les produits et les dépenses du premier semestre 1912 se rapportant à cette ligne sont indiqués séparément à l'annexe XLVII et le compte de la gestion assurée par la société pour l'État fait l'objet de l'annexe L.

Les renseignements ci-après concernent les autres compagnies, et aux fins de pouvoir les comparer à ceux de l'exercice 1911, il a été éliminé de ces derniers tous les éléments se rapportant à la ligne de Hasselt à Maeseyck.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1912 ⁽¹⁾.

MÈTRES COURANTS.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Chimay	59,685	"	59,685
Gand à Terneuzen	26,488	14,590	41,078
Malines à Terneuzen	44,146	23,586	67,732
Nord-Belge	168,242	3,769	171,981
Taviers à Embresin ⁽²⁾	9,433	"	9,433
Longueur totale exploitée (voir annexe XLIII)	307,964	41,945	349,909

⁽¹⁾ Il n'est pas tenu compte des tronçons de lignes de Menin à la frontière vers Tourcoing (1,200 mètres) et de Comines à la frontière vers Lille (1,050 mètres), exploités par la Compagnie du chemin de fer Nord-Français, ni des lignes d'Autelbas à Clémency (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.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1912 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	306,001	99.36	41,945	100	347,946	99.44
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	1,963	0.64	"	"	1,963	0.56
Totaux . . .	<u>307,964</u>	<u>100</u>	<u>41,945</u>	<u>100</u>	<u>349,909</u>	<u>100</u>

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 158,529 mètres, représentant 45.50 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 191,580 mètres, représentant 54.70 p. c. de cette longueur. §

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

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres.	
		En 1911.	En 1912.
Voies principales.	Sections belges	496,765	456,196
	Prolongements sur territoire étranger . .	52,242	52,242
	Ensemble. . .	<u>549,005</u>	<u>508,458</u>
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		270,712	272,995
Totaux. . .		<u>819,717</u>	<u>781,451</u>

Les voies principales parcourues par les trains représentent 65.06 p. c. et les voies accessoires 34.94 p. c. du réseau exploité en 1912.

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

L'annexe XLIV indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1912.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1911 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1911	1912	1911	1912	1911	1912	Différences pour 1912
Stations	79	78	41	41	90	89	— 1
Haltes	44	43	»	»	44	43	— 1
Points d'arrêt.	44	43	»	»	44	43	— 1
Totaux	137	134	11	11	148	145	— 3

Les 89 stations existant fin 1912 comprennent 39 (1) *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLIV montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés à la fin de l'année 1912.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1911	1912	Différences pour 1912.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	41	41	»
Établissements reliés aux stations des compagnies	89	90	+ 1
Totaux	130	131	+ 1

Ces établissements se trouvent en Belgique; il y a en outre trois raccordements industriels reliés à la section étrangère du chemin de fer de Gand à Terneuzen et deux reliés à la section étrangère du chemin de fer de Malines à Terneuzen.

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

Il y avait, au 31 décembre 1912, 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 1911.

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

II.

Situation du matériel roulant.

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

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

	En 1911.	En 1912.	Différences pour 1912.	
Locomotives	247	250	+	3
Tenders.	155	154	+	4
Véhicules { à voyageurs	515	516	+	1
{ à bagages	175	209	+	34
{ à marchandises	8,075	8,580	+	505
{ pour services divers	52	37	+	5
Ensemble des véhicules.	8,597	9,142	+	545

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

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1911.	En 1912.
Matériel de traction.	Locomotives	0.71	0.71
	Tenders	0.44	0.44
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs	0.90	0.90
	Fourgons à bagages	0.50	0.60
	Wagons à marchandises	25.08	24.52
	Véhicules divers	0.09	0.11
Ensemble.		24.57	26.15

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVI montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1912, 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 1911. . .	2,736,839	"	2,736,839
	En 1912. . .	2,754,869	"	2,754,869
Différences pour 1912		+ 18,030	"	+ 18,030
Trains de marchandises . . .	En 1911. . .	2,043,312	14,316	2,057,628
	En 1912. . .	2,122,263	12,044	2,134,307
Différences pour 1912		+ 78,951	+ 728	+ 79,679
Trains mixtes.	En 1911. . .	434,787	33,580	468,367
	En 1912. . .	426,746	33,672	460,418
Différences pour 1912		— 8,041	+ 92	— 7,949
TOTAUX.	En 1911. . .	5,214,938	44,896	5,259,834
	En 1912. . .	5,303,878	45,746	5,349,624
Différences pour 1912		+ 88,940	+ 850	+ 89,790

IV.

Mouvement et recette des transports ⁽¹⁾.

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

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1912 et en 1911, se résument ainsi (voir annexe XLVII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1912.	1911.	Différences pour 1912.	1912.	1911.	Différences pour 1912.	1912.	1911.	Différences pour 1912.
1 ^{re} classe	443,950	420,092	+ 23,858	901,336	802,795	+ 98,541	2.030	1.911	+ 0.119
2 ^e —	2,585,413	2,538,889	+ 46,514	2,038,605	1,940,114	+ 98,491	0.796	0.764	+ 0.032
3 ^e —	16,203,559	14,911,744	+ 1,291,815	4,964,189	4,765,393	+ 198,796	0.306	0.320	— 0.014
Ensemble	19,232,932	17,870,735	+ 1,362,197	7,924,130	7,508,302	+ 415,828	0.412	0.420	— 0.008

En 1912, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté respectivement de 7,62 et de 5,54 p. c. par rapport aux données correspondantes de 1911.

Le nombre de voyageurs a progressé en 1912 sur tous les railways concédés; l'augmentation a été de 1,109,254 voyageurs sur le Nord-Belge, de 205,476 sur Malines-Terneuzen, de 29,742 sur Gand-Terneuzen, de 16,589 sur le chemin de fer de Chimay et de 1,136 sur Tavier-Embresin.

Les recettes se sont accrues sur ces chemins de fer : Nord-Belge (de 352,459 francs), Malines-Terneuzen (de 49,401 francs), Gand-Terneuzen (de 25,552 francs), Chimay (de 8,164 francs), Tavier-Embresin (de 472 francs).

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1912	54,966	22,646 25
En 1911	51,073	21,457 87
Différence pour 1912	+ 3,893	+ 1,188 38

(¹) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes concédées exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 41,945 mètres, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1912.	En 1911.	En 1912.	En 1911.
1 ^{re} classe	2.31 p. c.	2.35 p. c.	11.37 p. c.	10.69 p. c.
2 ^e —	13.44 —	14.21 —	25.98 —	25.84 —
3 ^e —	84.25 —	83.44 —	62.65 —	63.47 —
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 22.50 p. c. du produit total de l'exploitation en 1912 et 22.38 p. c. en 1911.

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1912.	1911.	Différence pour 1912.	1912.	1911.	Différence pour 1912.
Transports	taxés au minimum (colis).	8,569	8,595	— 26	389,407	372,714	+ 16,693
	— au poids (quintaux).	125,838	120,353	+ 5,485			

Le produit de ces transports s'est accru, en 1912, de 16,693 francs ou de 4.48 p. c. ; il entre pour 1.11 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1912 comme en 1911.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1912.	1911.	Différence pour 1912.	1912.	1911.	Différence pour 1912.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	84,994	82,343	+ 2,651	2,510,775	2,107,594	+ 203,181
	— au poids (quintaux). . .	1,874,513	1,494,675	+ 379,838			

La recette produite par cette catégorie de transports a augmenté en 1912 de 203,181 francs ou de 9.64 p. c. ; elle forme 6.56 p. c. de la recette totale en 1912 et 6.28 p. c. en 1911.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

MOUVEMENT.				RECETTE.		
1912.	1911.	Différences pour 1912.		1912.	1911.	Différence pour 1912.
taxées au minimum (nombre).	14,967	13,623	+ 4,544	21,438,734	20,425,056	+1,015,678
— au poids . . (tonnes).	21,237,906	19,311,809	+1,926,007			

La recette provenant des grosses marchandises en 1912 présente donc une augmentation de 1,015,678 francs ou de 5.05 p. c. comparativement au chiffre correspondant de 1911.

Les accroissements de produits accusés pour 1912 sont : Nord-Belge (768,000 francs), Gand à Terneuzen (158,869 francs), Malines à Terneuzen 97,447 francs), Tavers à Embresin (7,989 francs) et Chimay (3,570 francs).

* . *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 60.02 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1912 et 59.98 p. c. en 1911.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1912.	1911.	Différence pour 1912	1912.	1911.	Différence pour 1912
Groups	106,375	102,667	+ 3,708	25,752	23,224	+ 2,528

La recette des articles de finances correspond à 0.07 p. c. du produit total de l'exploitation en 1912 comme en 1911.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

MOUVEMENT.				RECETTE.		
				1912.	1911.	Différence pour 1912
				1912.	1911.	Différence pour 1912
Équipages {	transportés à grande vitesse	"	"	"	"	"
	— à petite —	4,953	4,648	+ 305	44,011	40,843 + 3,168
Ensemble		4,953	4,648	+ 305	44,011	40,843 + 3,168

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.42 p. c. de la recette générale en 1912 comme en 1911.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

MOUVEMENT.				RECETTE.				
1912.				1911.	Différences pour 1912	1912.	1911.	Différences pour 1912
Transports effectués (1)	A grande vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	315	249	+ 67	5,838	4,604	+ 1,234
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	A petite vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	4,051	3,874	+ 177	78,903	76,446	+ 2,457
		— par tête (animaux)	15,600	15,500	+ 100			
Ensemble : Transports			4,367	4,123	+ 244	84,741	81,050	+ 3,691
/ — par tête (animaux)			15,600	15,500	+ 100			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.24 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1912 comme en 1911.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1912, à	fr. 3,502,175
	en 1911, à	3,295,606
Augmentation en 1912		fr. 6,569

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

Les produits extraordinaires forment 9.38 p. c. de la recette totale en 1912 et 9.82 p. c. en 1911.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1912.	En 1911.	Différences pour 1912.
Voyageurs fr.	7,924,130	7,508,302	+ 415,828
Bagages	589,407	572,714	+ 16,695
Marchandises { petites	2,310,775	2,107,594	+ 203,181
grosses	21,138,751	20,123,036	+ 1,015,675
Finances	25,752	25,224	+ 528
Équipages.	44,011	40,845	+ 3,168
Chevaux et bestiaux	84,741	81,030	+ 3,691
Ensemble fr.	51,917,547	50,256,783	+ 1,660,764
Produits extraordinaires	5,502,175	3,295,606	+ 2,206,569
Totaux fr.	55,219,722	53,552,389	+ 1,667,333

Les recettes totales opérées en 1912 ont ainsi augmenté de 1,667,333 francs ou de 4.97 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1911.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1912 présentent, par rapport aux produits perçus en 1911, les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1912.	
	EN 1912.	EN 1911.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	1,045,515	1,025,798	+ 19,715	+ 1.95
Gand-Terneuzen.	967,389	789,421	+ 177,968	+ 22.54
Malines-Terneuzen	2,656,905	2,421,648	+ 235,259	+ 8.89
Nord-Belge.	50,509,351	29,265,610	+ 1,243,741	+ 4.28
Taviers-Embresin	62,564	55,914	+ 6,650	+ 16.04
TOTAUX.	55,219,722	53,552,589	+ 1,667,333	+ 4.97

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation en 1912 se sont accrus sur toutes les lignes concédées.

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

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

	En 1912.		En 1911.
Voyageurs	22.50	} 100. "	22.38
Bagages.	1.11		1.11
Marchandises { petites.	6.56		6.28
{ grosses.	60.02		59.98
Finances	0.07		0.07
Équipages	0.12		0.12
Chevaux et bestiaux	0.24	} 100. "	0.24
Produits extraordinaires.	9.38		9.82

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1912.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1911 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1912.	
	EN 1912.	EN 1911.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	583,600	556,246	+ 29,354	+ 5.28
Gand-Terneuzen	650,000 ⁽¹⁾	503,516	+ 446,454 ⁽¹⁾	+ 29.08 ⁽¹⁾
Malines-Terneuzen	1,561,544	1,439,247	+ 122,297	+ 8.50
Nord-Belge.	11,752,267	11,313,884	+ 438,383	+ 3.87
Taviers-Embresin	38,955	37,210	+ 1,745	+ 4.69
TOTAUX.	14,388,366	13,850,433	+ 738,233	+ 5.33

Ainsi que le montre ce tableau, l'augmentation totale des dépenses en 1912, par rapport à celles de 1911, est de 738,233 francs ou de 5.33 p. c.

Les frais d'exploitation ont augmenté en 1912 sur tous les chemins de fer concédés.

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

⁽¹⁾ Chiffre approximatif.

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1912 par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont, ci-dessous, comparés à ceux de l'exercice 1911 :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1912.	
	En 1912.	En 1911.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	457,915	467,552	— 9,659	— 2.06
Gand-Terneuzen	517,589 ⁽¹⁾	285,875	+ 51,514 ⁽¹⁾	+ 11.02 ⁽¹⁾
Malines-Terneuzen	1,075,561	982,599	+ 92,962	+ 9.46
Nord-Belge.	18,757,084	17,949,726	+ 807,558	+ 4.50
Taviers-Embresin.	25,609	16,704	+ 6,905	+ 41.54
TOTAUX. . .	20,651,556	19,702,256	+ 929,100	+ 4.72

L'accroissement total des recettes nettes en 1912, en comparaison de celles de 1911, est de 929,100 francs ou de 4,72 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1912 ont augmenté, par rapport au rendement de l'exploitation en 1911, sur les railways concédés : Nord-Belge (de 807,558 francs), Malines à Terneuzen (de 92,962 francs), Gand à Terneuzen (de 51,514 francs), Taviers à Embresin (de 6,905 francs); ils ont diminué sur la ligne de Chimay (de 9,659 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a été la plus forte pour la ligne de Taviers à Embresin (41.54 p. c.); elle a été de 11.02 p. c. pour la ligne de Gand-Terneuzen, de 9.46 p. c. pour celle de Malines-Terneuzen et de 4.50 p. c. pour le Nord-Belge. Le chemin de fer de Chimay accuse une diminution de 2.06 p. c.

(1) Chiffre approximatif.

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation en 1912 est indiqué à l'annexe XLVII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1911 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFERENCES POUR 1912.	
	En 1912.	En 1911.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	56.41	54.55	1.78	»
Gand-Terneuzen	67.19 (1)	65.79	3.40	»
Malines-Terneuzen	59.22	59.45	»	0.21
Nord-Belge.	58.52	58.66	»	0.14
Taviers-Embrésin	62.26	69.02	»	6.76
Réseaux réunis. . .	41.42	41.28	0.14	»

D'après les chiffres de ce tableau, le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1912, comparativement aux résultats de l'exercice 1911, a augmenté sur deux lignes : Gand à Terneuzen (de 3.40 p. c.), Chimay (de 1.78 p. c.); il a diminué sur les chemins de fer de Taviers à Embrésin (de 6.76 p. c.), Malines à Terneuzen (de 0.21 p. c.) et Nord-Belge (de 0.14 p. c.).

Pour l'ensemble de ces chemins de fer, il a augmenté de 0.14 p. c.

(1) Chiffre approximatif.

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1912, comparés à ceux de l'exercice 1911, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1912.	En 1911.	Différences pour 1912.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	549km.909	549km.909	»
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLVI).	5,549,594 ^{km}	5,256,854 ^{km}	+ 92,760 ^{km}
Recettes brutes (voir annexe XLVII). . fr.	55,219,722	53,552,589	+ 1,667,355
Dépenses d'exploitation (—) . . .	14,588,366	15,850,155	+ 758,255
Recettes nettes (—) . . fr.	20,651,556	19,702,256	+ 929,100
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes. . .	41.42 p. %.	41.28 p. %	+ 0.14 p. %.

Par unité de trafic, ces résultats donnent en 1912, 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	47,484	9,812	7,672	2.6418	1.4825	1.1593
Gand à Terneuzen	23,550	15,824 ⁽¹⁾	7,726 ⁽¹⁾	3.9887	2.6304 ⁽¹⁾	1.3086 ⁽¹⁾
Malines à Terneuzen	38,932	23,055	15,877	4.0951	2.4254	1.6700
Nord-Belge.	177,400	68,335	109,065	7.5740	2.9175	4.6565
Taviers à Embresin	6,833	4,130	2,503	1.5641	0.9739	0.5902
Pour l'ensemble des lignes. { En 1912. . .	100,654	41,692	58,962	6.8836	2.7270	3.8566
{ En 1911. . .	95,889	39,582	56,307	6.3826	2.6347	3.7479
Différences en 1912 . .	+ 4,765	+ 2,110	+ 2,655	+ 0.2010	+ 0.0923	+ 0.1087

IX.

Personnel.

L'annexe XLVIII présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1912.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1911 :

	En 1912.	En 1911.	Différences pour 1912.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,185	1,150	+ 35
Agents divers et ouvriers	3,679	3,577	+ 102
Totaux.	4,864	4,727	+ 137

(1) Chiffre approximatif.

X.

Accidents.

L'annexe XLIX donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes en 1912 sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1911, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service collisions et déraillements	Voyageurs	»	»	»
	Agents des compagnies	2	1	3
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs	»	»	»
Ensemble.	En 1912. . .	2	1	3
	En 1911. . .	1	1	109
Différences pour 1912. . .		+ 1	»	— 109
B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.)	Voyageurs	2	6	5
	Agents des compagnies	1	17	33
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.	5	3	3
Ensemble.	En 1912. . .	8	26	41
	En 1911. . .	12	35	21
Différences pour 1912. . .		— 4	— 9	+ 20
TOTAUX . .	En 1912. . .	10	27	41
	En 1911. . .	13	36	130
Différences pour 1912. . .		— 3	— 9	— 89

XI.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1912 et 1911 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1912.	En 1911.
1° Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	11	12
2° Entraves apportées à la circulation des trains	»	»
3° Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	»	2
4° Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	1	»
5° Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers	17	24
6° Voyageurs descendus des trains ou montés sur des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	8	7
7° Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public	»	1
8° Voyageurs ayant fumé dans des compartiments réservés aux non-fumeurs ou ayant ouvert, malgré les protestations des autres voyageurs, des glaces de portières du côté d'où venait le vent.	2	5
9° Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	2	5
10° Fausses déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées par chemin de fer	2	1
Totaux	<u>43</u>	<u>55</u>
Diminution pour 1912.	12	

XII.

Améliorations et innovations.

CHIMAY, GAND A TERNEUZEN, NORD-BELGE, MALINES A TERNEUZEN ET TAVIERS A EMBRESIN.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1912 dans les divers services des lignes concédées sont mentionnées ci-après :

Comme précédemment, les compagnies de Chimay, Gand à Terneuzen, Nord-Belge et Malines à Terneuzen ont généralement apporté à leur tarif intérieur les modifications, qui les intéressaient, apportées par l'administration des chemins de fer de l'État à ses propres tarifs et elles ont adhéré, également pour ce qui les concernait, aux modifications faites aux tarifs mixtes et internationaux.

Parmi ces modifications, on peut citer, pour ce qui concerne les tarifs de voyageurs, la réduction de 80 p. c. sur le prix des billets simples accordée par les compagnies de Chimay, Gand-Terneuzen, Nord-Belge et Malines-Terneuzen aux officiers de la garde civique active voyageant isolément, et la même réduction accordée par les compagnies de Gand à Terneuzen et de Malines à Terneuzen aux officiers pensionnés, aux agents subalternes des douanes en activité de service et aux fonctionnaires et agents pensionnés des départements des chemins de fer et de la marine, des postes et des télégraphes.

La compagnie du Nord a, en outre, apporté des simplifications à sa comptabilité des billets de voyageurs et elle a mis en usage des billets passe-partout avec souche (aller et retour et abonnements d'ouvriers).

La même compagnie a mis en vigueur un tarif spécial n° 17 pour le transport de déchets de carrières.

CHIMAY.

Achèvement aux stations de Momignies et de Chimay de l'installation de lampes « Lux » à l'incandescence par le pétrole ordinaire pour l'éclairage des voies.

Installation à la station de Chimay d'une sonnerie répétitrice du contrôle de disque à distance vers Lompret.

Pose à la station de Romerée d'un pont à peser de 40 tonnes avec tablier métallique de 6 mètres de longueur.

La substitution d'essieux renforcés, en acier, à ceux en fer du matériel roulant, a été continuée.

GAND A TERNEUZEN.

Construction de 506^m.50 de voies accessoires à Ertvelde et de 145^m.50 de mêmes voies à Langerbrugge.

MALINES A TERNEUZEN.

Substitution, sur une longueur de 8828 mètres courants de voie, de rails de 40^k.650 aux rails type « Nord » de 50 kilogrammes existants.

Renouvellement de nombreux excentriques, croisements et liaisons, en rails de 40^k.650.

Renouvellement du ponceau établi à la cumulée 59^k.800.

Construction d'un viaduc au Graaf-Jansdijk.

Modifications à la maisonnette du passage à niveau n° 96.

Construction de nouvelles maisonnettes aux passages à niveau nos 99 et 105.

Prolongement sur une longueur de 742 mètres de la voie provisoire établie sur la contre-digue du canal, à Terneuzen.

Installation de l'éclairage électrique à la gare de Tamise et renforcement de l'éclairage à l'acétylène de la gare de La Clinge.

Creusement à La Clinge d'un puits artésien filtrant de 42 mètres de profondeur.

Suppression du passage à niveau n° 91 de la station d'Axel.

Etablissement de barrières métalliques roulantes à plusieurs passages à niveau.

Acquisition de 7 locomotives, de 2 wagons-réservoirs, de 15 wagons plats de 15 tonnes, de 281 wagons à coke de 20 tonnes et de 64 nouvelles bâches.

NORD-BELGE.

Exploitation.

Ouverture pendant toute l'année, au lieu de la période d'été, de la halte de Waulsort-Village.

Transfert, à la station d'Engis, de la responsabilité et de la gestion de la gare privée de La Mallicue.

Suppression du point d'arrêt du Petit-Bourgogne.

Maintien, pendant la période d'hiver, du train d'été n° 55 express circulant le dimanche et partant de Namur pour Liège à 20 h. 15.

Transfert de Flémalle-Haute à Statte du point de départ du train-tramway n° 219 arrivant à Liège-Longdoz à 6 h. 56, afin de donner plus de facilité aux ouvriers se rendant dans le bassin de Seraing.

Octroi d'arrêts nouveaux :

du train-tramway n° 75, au point d'arrêt de Flône,

id. n° 214, id. de la rue de la Meuse,

id. n° 88, id. de la rue du Chêne,

id. n° 208, à Kinkempois,

id. n° 60, à Hermalle,

id. n° 219, au pont du Val-St-Lambert,

du train n° 1 à Sclaigneaux (usine à plomb), pour les ouvriers des établissements Dumont.

Voies et Travaux.

Liège-Longdoz. — Amélioration du service de secours contre l'incendie.

Kinkempois. — Amélioration de l'éclairage diurne de l'atelier des machines. Installation d'abris pour les postes d'aiguillage B et G. Etablissement d'un robinet d'eau alimentaire et substitution d'un dallage en ciment au pavage en grès dans le magasin de la 2^e division.

Ougrée. — Agrandissement de la cour aux marchandises. Modification du quai à bestiaux et construction d'un mur de soutènement; améliorations diverses de voies, signaux, etc.

Flémalle-Haute. — Installation d'une pompe dans la buanderie du chef de gare. Etablissement d'inscriptions indicatrices sur les quais à voyageurs. Construction d'une maison double pour sous-chefs de gare.

Sclèsin. — Reconstruction avec élargissement du passage inférieur sous les Vignes. Kil. 4.296.

Hermalle. — Extension des voies accessoires.

Stalle. — Construction d'une maison double pour sous-chefs de gare.

Andenne. — Agrandissement du vestibule du bâtiment des voyageurs. Installation du chauffage central dans ce bâtiment. Allongement de la première voie de garage de gauche.

Namèche. — Agrandissement du bâtiment des voyageurs et construction d'un bâtiment-annexe.

Sclaigneaux. — Etablissement d'un abri sur le quai à voyageurs de gauche.

Point d'arrêt de Béguines. — Allongement des quais à voyageurs.

—	<i>Hauts-Fourneaux.</i>	—	—
—	<i>Espérance.</i>	—	—
—	<i>Marihaye.</i>	—	—
—	<i>Pont du Val.</i>	—	—
—	<i>Chemin de la Meuse.</i>	—	—
—	<i>Chokier.</i>	—	—
—	<i>Aigremont.</i>	—	—
—	<i>La Mallieue.</i>	—	—
—	<i>Waulsort (Village)</i>	—	— vers Namur

et construction d'un quai à bagages.

Point d'arrêt de Houx. — Etablissement d'abris pour les voyageurs.

Jambes. — Exécution de divers travaux de voies en vue de la réception de la ligne vicinale Huy-Andenne-Samson.

Dave. — Installation de l'eau potable dans le logement du chef, d'une borne-fontaine à l'usage du public et d'une bouche d'incendie.

Lustin. — Etablissement d'un corps de garde et d'une remise de pompe.

Tailfer. — Construction d'une annexe pour le logement du chef de halte.

Saint-Martin. — Construction d'un dortoir pour les mécaniciens. Agrandissement du bureau des chefs d'ateliers. Amélioration des locaux du service médical.

Hourpes. — Allongement du quai de droite.

Fontaine-Valmont. — Amélioration des salles d'attente.

Solre-sur-Sambre. — Etablissement d'une citerne.

Erquelinnes. — Installation d'une grue hydraulique. Aménagement d'un local pour le service sanitaire.

Charleroy à Erquelinnes. — Substitution de tabliers en acier à une seule travée aux tabliers à deux travées de différents ponts sur la Sambre.

Frameries. — Installation d'une fosse à descendre les roues.

Genty. — Construction d'une salle d'attente.

Quévy. — Aménagement d'un local pour le service sanitaire.

Traction et Matériel.

Démolition. — Une locomotive Mammoth avec son tender.

Améliorations. — Les chaudières d'une locomotive à quatre essieux accouplés avec tender et d'une locomotive tender à quatre essieux accouplés, timbrées respectivement à 8^k.5 et à 7^k., ont été remplacées par des chau-

dières timbrées à 10 k. Les réservoirs à eau du tender de la première ont été agrandis.

Une locomotive à quatre essieux accouplés à tender séparé a été transformée en locomotive tender.

56 fourgons, lestés 20 tonnes à deux essieux, sur châssis de 6 mètres munis d'un frein à huit sabots fonctionnant par le vide ou sous l'action d'un appareil de serrage à contrepoids à vis et à cric avec déclenchement par le mécanicien, ont été construits en remplacement d'un même nombre de fourgons à marchandises de 8 tonnes arrivés à la limite d'usure.

199 wagons couverts de 20 tonnes, à portes roulantes et à deux freins à main ont été construits en augmentation d'effectif.

53 wagons-tombereaux de 20 tonnes, à 2 freins à main, ont été construits en augmentation d'effectif.

256 bâches ont été fournies en augmentation d'effectif.

Services électriques.

Ougrée. — Installations électriques de contrôle de signaux par suite de la création d'une entrée directe pour les trains impairs.

Saint-Martin. — Contrôle électrique des aiguilles 35a, 35c, 35d de la cabine I.

Jemeppe. — Installation au poste D d'une cabine téléphonique type Brouillard.

Kinkempois—Saint-Martin—Erquelinnes. — Installations de lampes électriques pour les manœuvres.

Mons à Quévy. — Déplacement du passage supérieur 153.

Charleroy à Erquelinnes. — Installation d'un poste sémaphorique n° 144^{bis} au passage à niveau n° 124.

Installation d'une relation téléphonique entre Huy et Aampsin.

Huy. — Contrôle électrique du nouvel indicateur tournant manœuvré du poste X.

Eclairage des gares.

Hermalle et Amay. — Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au pétrole.

Namur à Liège. — Installation de l'éclairage électrique à 14 passages à niveau de la ligne.

Lobbès. — Installation de 2 lampes Washington.

Heer-Agimont, Solre-sur-Sambre, point d'arrêt de Houx. — Amélioration de l'éclairage au moyen de lampes belges n° 1.

Namur à Givet. — Remplacement des poteaux-supports de réverbères en bois par des supports en fer dans quelques gares de la ligne.

TAVIERS A EMBRESIN.

Remplacement de 963 traverses métalliques par des traverses en chêne sur la voie principale.

Recouvrement en rubéroïde d'un toit de fourgon à bagages.

ANNEXES
DE LA PARTIE A

ACTIF.

N° I. -- *Bilan général*

I. — Premier établissement.			
A. — Lignes construites directement par l'État :			
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif fr.	623,402,858 65	}	778,556,772 37
b) — en construction (voir page 13).	111,706,885 95		
c) Travaux en cours d'exécution	31,479,724 21		
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc	11,967,305 58		
B. — Lignes construites à forfait :			
a) Lignes en exploitation	156,007,124 10	}	180,234,145 71
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	23,291,714 18		
— en cours d'exécution	955,307 45		
C. — Lignes rachetées :			
a) Coût des lignes (voir détails annexe IX)	818,102,538 94	}	1,009,821,821 99
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	186,031,985 82		
— en cours d'exécution	5,687,497 23		
D. — Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :			
a) Parachèvement effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	11,578,595 55	}	11,532,283 74
— en cours d'exécution	155,688 19		
E. — Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité : signaux, excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.			80,538,272 69
F. — Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier et frais de bureau, etc.			21,137,370 75
G. — Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :			
Commandé par l'État	684,534,182 90	}	778,616,458 81
Repris aux compagnies.	94,282,235 91		
Ensemble du capital de premier établissement fr.			2,860,257,106 04
II. Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1) .			11,090,438 79
III. Recettes.			
a) Recettes brutes de l'exploitation. (Recouvrements effectués)			7,701,289,836 75
b) Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer			12,678,865 96
IV. Approvisionnements en dépôts. (Annexes XVII et XXIX.)			66,025,007 14
Total de l'actif fr.			10,651,341,254 68

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

au 31 décembre 1912.

PASSIF.

I. Capital.		
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement (annexe IV) :		
a) de la dette consolidée fr.	529,579,166 92	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1).	70,287,574 51	
	599,866,741 25	411,854,044 81
Amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.) (annexe VII)	11,967,505 58	
Reste à amortir :		
a) de la dette consolidée	2,418,055,261 99	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1)	550,567,799 24	2,418,425,061 25
Montant du capital de premier établissement. . . . fr.		2,860,257,106 64
II. Charges financières du capital. (Annexe IV).		
Intérêts et amortissement		2,651,147,200 59
III. Redevances et loyers. (Annexe IV.)		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes		277,165,559 85
Loyer de la ligne de Spa à la frontière		15,501,558 85
Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam		8,265,480 »
IV. Dépenses. (Annexe V)		
Dépenses d'exploitation.		4,725,878,845 75
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique		51,028,944 »
Total du passif fr.		10,547,240,472 84
Pour balance. { Parachèvement sur compte d'exploitation fr. 11,090,458 79		
{ Approvisionnements en réserve dans les dépôts 66,025,007 14		104,100,781 84
{ Solde actif fin 1912 26,985,555 91		
Ensemble fr.		10,651,341,254 68

(1) 70,287,574 51 + 550,567,799 24 = 620,855,373 75 montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 206 de la Situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1915.

(1) Y compris la part du chemin de fer dans les dépenses du service d'électricité, liquidées à charge des crédits du chapitre I^{er}.
- administration centrale - du budget.

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

(3) Y compris un transfert d'allocation de fr. 77 22 provenant d'exercices clos.

(4) Y compris un transfert d'allocation de fr. 2.401.772.69 provenant d'un exercice clos.

Produits de l'exploitation (droits constatés).		
Recettes du trafic.	Voyageurs	98,210,805 37
	Tickets d'entrée dans les stations	524,481 60
	Bagages	2,740,820 50
	Petites marchandises	18,592,597 04
	Grosses marchandises	188,024,927 54
	Finances	284,948 05
	Equipages	204,787 50
	Chevaux et bestiaux	2,017,987 53
	Produits extraordinaires	2,182,740 40
		515,292,497 27
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) .		749,705 75
Total. fr.		314,042,203 .

DÉPENSES.

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

Chapitres et articles du budget			
Services communs.			
7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	708,400	»
8	Salaires des ouvriers	473,276	»
9	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau	1,372,062	»
10	Subsides aux caisses d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge et de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale	375,500	»
11	Secours exceptionnels aux ouvriers, etc.	200,147	»
12	Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales; congrès des chemins de fer.	15,819	»
		2,841,904	»
Voies et travaux.			
43	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés { entretien . . . fr.	3,026,161	»
	{ construction	(1) 610,838	»
44	Salaires des agents de surveillance et de police de la route	41,427,604	»
45	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	7,320,788	»
46	Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc.	(2) 16,889,537	»
		39,274,928	»
Traction et matériel.			
17	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	3,735,900	»
18	Salaires des ouvriers	37,450,000	»
19	Primes d'économie et de régularité	4,884,278	»
20	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois	40,058,500	»
21	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	(3) 35,850,900	»
		418,979,578	»
Transports.			
22	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	23,989,264	»
23	Salaires des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvres par chevaux	45,729,040	»
24	Primes de régularité	4,429,500	»
25	Frais d'exploitation.	(1) 5,515,556	»
26	Publicité commerciale	310,880	»
27	Pertes et avaries	7,350,000	»
28	Primes pour constatation de fausses déclarations	10,000	»
		51,364,240	»
Perception des recettes et contrôles.			
29	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2,894,700	»
30	Salaires des ouvriers	141,513	»
		3,036,213	»
Direction de l'électricité.			
53	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés (part du chemin de fer).	165,683	»
54	Salaires des ouvriers et autres agents subalternes, etc. (part du chemin de fer) . .	709,786	»
55	Fournitures de bureau, impressions, etc. (part du chemin de fer).	21,390	»
56	Entretien et réparation des installations électriques et des usines à gaz riche; entretien et renouvellement des voies et bâtiments de la ligne vicinale Mons- Bousu (part du chemin de fer)	2,269,025	»
		3,165,784	»
Traitements de disponibilité.			
VI. 57	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer). fr.	87,481	»
Caisse des ouvriers.			
IX. 60	Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) fr.	4,133,348	»
X. 61	Exécution des obligations résultant de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail (part du chemin de fer) . fr.	2,007,357	»
	Ensemble. fr.	227,893,836	»
	A déduire pour être reporté au capital. fr.	610,838	»
	Reste pour les dépenses approximatives de 1912 fr.	227,282,998	»
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique fr.	2,389,820	»
	Ensemble des dépenses. fr.	229,672,818	»
	Excédent des recettes sur les dépenses. fr.	101,666,848	46
	Total. fr.	331,339,666	46

(1) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget ordinaire, est déduite ci-dessous du compte d'exploitation pour être rattachée au capital de premier établissement auquel elle incombe.
(2) Y compris un transfert d'allocation de 81,448 fr. provenant d'exercices clos.
(3) Y compris un transfert d'allocation de 55,686 fr. provenant d'un exercice clos.
(4) Y compris un transfert d'allocation de 1,265 francs provenant d'un exercice clos.

l'exploitation. — Exercice 1912.

RECETTES.

Produits de l'exploitation (droits constatés).		
Recettes du trafic.	Voyageurs	fr. 102,858,931 67
	Tickets d'entrée dans les stations.	349,596 »
	Bagages.	2,808,833 97
	Petites marchandises.	19,824,072 08
	Grosses marchandises	202,160,456 49
	Finances	307,031 74
	Equipages.	220,825 92
	Chevaux et bestiaux	3,149,729 43
	Produits extraordinaires.	— 4,143,086 28
		330,566,391 02
Produits divers : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer. (Voir annexe VII) .		723,800 74
Total.		331,290,191 73
Recette accidentelle de la Trésorerie.		
Produit net de l'exploitation du chemin de fer de Hasselt à Manseycck, pour compte de l'Etat, par la société concessionnaire pendant le 1 ^{er} semestre 1912 (voir annexe L)		49,474 73
Recettes totales.		331,339,666 46

DOIT.

N° III. — *Compte de profits et pertes. — Exercice 1912.*

AVOIR.

		Réseau exploité par l'État.		
Dépenses approximatives de l'exploitation (annexe II ^{bis}). . . fr.		227,282,998 »	Produits de l'exploitation (recouvrements effectués) . . . fr.	330,347,280 41
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique . . . fr.		2,389,820 »	Produits divers (annexe II ^{bis}).	723,800 71
Charges financières (Annexe IV)	Intérêts		Produit net de l'exploitation de la ligne de Hasselt à Maeseyck pendant le 1 ^{er} semestre 1912 par la société concessionnaire pour compte de l'Etat	49,474 73
	de la dette consolidée. . fr.	65,655,252 58		
	des annuités de rachat . fr.	12,033,504 23		
		77,688,756 81		
	Amortissements.			
	de la dette consolidée. . fr.	16,537,239 02		
	des annuités de rachat . fr.	4,351,564 46		
		20,888,803 48		
Parts des recettes des sociétés dont l'État exploite les lignes et loyer de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducal . . . fr.		7,039,402 72		
Ensemble des dépenses et des charges . . fr.		335,289,481 01		
Mali (approximatif de l'exercice.) .		4.168.925 16		
Total. . fr.		331,120,555 85	Total. . fr.	331,120,555 85

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

ANNÉES.	1	2	3	4	A LA DETTE CONSOLIDÉE.		AUX INTÉRÊTS ET ANNUITÉS.		9
					Amor-	Total.	Intérêts.	Amor-	Total.
1835	11 911 148 02	4 39	121 902 98	1 032 82	1 032 82	125 888 80	661 633 31	10 686 66	672 330
1836	13 158 488 20	4 39	143 801 11	10 907 28	11 007 28	144 898 49	661 633 31	11 227 67	672 861
1837	20 300 070 01	4 39	217 801 11	14 801 11	14 949 22	217 801 11	661 633 31	11 793 93	672 861
1838	30 274 614 81	4 39	327 801 11	21 793 93	21 991 04	327 801 11	661 633 31	12 360 20	672 861
1839	40 274 614 81	4 39	427 801 11	28 786 06	29 072 27	427 801 11	661 633 31	12 926 47	672 861
1840	50 274 614 81	4 39	527 801 11	35 779 21	36 066 42	527 801 11	661 633 31	13 492 74	672 861
1841	60 274 614 81	4 39	627 801 11	42 772 36	43 059 57	627 801 11	661 633 31	14 058 01	672 861
1842	70 274 614 81	4 39	727 801 11	49 765 51	50 052 72	727 801 11	661 633 31	14 624 28	672 861
1843	80 274 614 81	4 39	827 801 11	56 758 66	57 045 87	827 801 11	661 633 31	15 190 55	672 861
1844	90 274 614 81	4 39	927 801 11	63 751 81	64 038 92	927 801 11	661 633 31	15 756 82	672 861
1845	100 274 614 81	4 39	1 027 801 11	70 744 96	71 032 07	1 027 801 11	661 633 31	16 323 09	672 861
1846	110 274 614 81	4 39	1 127 801 11	77 738 11	78 025 22	1 127 801 11	661 633 31	16 889 36	672 861
1847	120 274 614 81	4 39	1 227 801 11	84 731 26	85 018 37	1 227 801 11	661 633 31	17 455 63	672 861
1848	130 274 614 81	4 39	1 327 801 11	91 724 41	92 011 52	1 327 801 11	661 633 31	18 021 90	672 861
1849	140 274 614 81	4 39	1 427 801 11	98 717 56	99 008 67	1 427 801 11	661 633 31	18 588 17	672 861
1850	150 274 614 81	4 39	1 527 801 11	105 710 71	106 000 82	1 527 801 11	661 633 31	19 154 44	672 861
1851	160 274 614 81	4 39	1 627 801 11	112 703 86	113 002 01	1 627 801 11	661 633 31	19 720 71	672 861
1852	170 274 614 81	4 39	1 727 801 11	119 697 01	120 003 16	1 727 801 11	661 633 31	20 286 98	672 861
1853	180 274 614 81	4 39	1 827 801 11	126 690 16	127 004 31	1 827 801 11	661 633 31	20 853 25	672 861
1854	190 274 614 81	4 39	1 927 801 11	133 683 31	134 005 46	1 927 801 11	661 633 31	21 419 52	672 861
1855	200 274 614 81	4 39	2 027 801 11	140 676 46	141 006 61	2 027 801 11	661 633 31	21 985 79	672 861
1856	210 274 614 81	4 39	2 127 801 11	147 669 61	148 007 76	2 127 801 11	661 633 31	22 552 06	672 861
1857	220 274 614 81	4 39	2 227 801 11	154 662 76	155 008 91	2 227 801 11	661 633 31	23 118 33	672 861
1858	230 274 614 81	4 39	2 327 801 11	161 655 91	162 010 06	2 327 801 11	661 633 31	23 684 60	672 861
1859	240 274 614 81	4 39	2 427 801 11	168 649 06	169 011 21	2 427 801 11	661 633 31	24 250 87	672 861
1860	250 274 614 81	4 39	2 527 801 11	175 642 21	176 012 36	2 527 801 11	661 633 31	24 817 14	672 861
1861	260 274 614 81	4 39	2 627 801 11	182 635 36	183 013 51	2 627 801 11	661 633 31	25 383 41	672 861
1862	270 274 614 81	4 39	2 727 801 11	189 628 51	190 014 66	2 727 801 11	661 633 31	25 949 68	672 861
1863	280 274 614 81	4 39	2 827 801 11	196 621 66	197 015 81	2 827 801 11	661 633 31	26 515 95	672 861
1864	290 274 614 81	4 39	2 927 801 11	203 614 81	204 016 96	2 927 801 11	661 633 31	27 082 22	672 861
1865	300 274 614 81	4 39	3 027 801 11	210 607 96	211 018 11	3 027 801 11	661 633 31	27 648 49	672 861
1866	310 274 614 81	4 39	3 127 801 11	217 601 11	218 019 26	3 127 801 11	661 633 31	28 214 76	672 861
1867	320 274 614 81	4 39	3 227 801 11	224 594 26	225 020 41	3 227 801 11	661 633 31	28 781 03	672 861
1868	330 274 614 81	4 39	3 327 801 11	231 587 41	232 021 56	3 327 801 11	661 633 31	29 347 30	672 861
1869	340 274 614 81	4 39	3 427 801 11	238 580 56	239 022 71	3 427 801 11	661 633 31	29 913 57	672 861
1870	350 274 614 81	4 39	3 527 801 11	245 573 71	246 023 86	3 527 801 11	661 633 31	30 479 84	672 861
1871	360 274 614 81	4 39	3 627 801 11	252 566 86	253 025 01	3 627 801 11	661 633 31	31 046 11	672 861
1872	370 274 614 81	4 39	3 727 801 11	259 560 01	260 026 16	3 727 801 11	661 633 31	31 612 38	672 861
1873	380 274 614 81	4 39	3 827 801 11	266 553 16	267 027 31	3 827 801 11	661 633 31	32 178 65	672 861
1874	390 274 614 81	4 39	3 927 801 11	273 546 31	274 028 46	3 927 801 11	661 633 31	32 744 92	672 861
1875	400 274 614 81	4 39	4 027 801 11	280 539 46	281 029 61	4 027 801 11	661 633 31	33 311 19	672 861
1876	410 274 614 81	4 39	4 127 801 11	287 532 61	288 030 76	4 127 801 11	661 633 31	33 877 46	672 861
1877	420 274 614 81	4 39	4 227 801 11	294 525 76	295 031 91	4 227 801 11	661 633 31	34 443 73	672 861
1878	430 274 614 81	4 39	4 327 801 11	301 518 91	302 033 06	4 327 801 11	661 633 31	35 010 00	672 861
1879	440 274 614 81	4 39	4 427 801 11	308 512 06	309 034 21	4 427 801 11	661 633 31	35 576 27	672 861
1880	450 274 614 81	4 39	4 527 801 11	315 505 21	316 035 36	4 527 801 11	661 633 31	36 142 54	672 861
1881	460 274 614 81	4 39	4 627 801 11	322 498 36	323 036 51	4 627 801 11	661 633 31	36 708 81	672 861
1882	470 274 614 81	4 39	4 727 801 11	329 491 51	330 037 66	4 727 801 11	661 633 31	37 275 08	672 861
1883	480 274 614 81	4 39	4 827 801 11	336 484 66	337 038 81	4 827 801 11	661 633 31	37 841 35	672 861
1884	490 274 614 81	4 39	4 927 801 11	343 477 81	344 039 96	4 927 801 11	661 633 31	38 407 62	672 861
1885	500 274 614 81	4 39	5 027 801 11	350 470 96	351 041 11	5 027 801 11	661 633 31	38 973 89	672 861
1886	510 274 614 81	4 39	5 127 801 11	357 464 11	358 042 26	5 127 801 11	661 633 31	39 540 16	672 861
1887	520 274 614 81	4 39	5 227 801 11	364 457 26	365 043 41	5 227 801 11	661 633 31	40 106 43	672 861
1888	530 274 614 81	4 39	5 327 801 11	371 450 41	372 044 56	5 327 801 11	661 633 31	40 672 70	672 861
1889	540 274 614 81	4 39	5 427 801 11	378 443 56	379 045 71	5 427 801 11	661 633 31	41 238 97	672 861
1890	550 274 614 81	4 39	5 527 801 11	385 436 71	386 046 86	5 527 801 11	661 633 31	41 805 24	672 861
1891	560 274 614 81	4 39	5 627 801 11	392 429 86	393 048 01	5 627 801 11	661 633 31	42 371 51	672 861
1892	570 274 614 81	4 39	5 727 801 11	399 423 01	399 049 16	5 727 801 11	661 633 31	42 937 78	672 861
1893	580 274 614 81	4 39	5 827 801 11	406 416 16	407 050 31	5 827 801 11	661 633 31	43 504 05	672 861
1894	590 274 614 81	4 39	5 927 801 11	413 409 31	414 051 46	5 927 801 11	661 633 31	44 070 32	672 861
1895	600 274 614 81	4 39	6 027 801 11	420 402 46	421 052 61	6 027 801 11	661 633 31	44 636 59	672 861
1896	610 274 614 81	4 39	6 127 801 11	427 395 61	428 053 76	6 127 801 11	661 633 31	45 202 86	672 861
1897	620 274 614 81	4 39	6 227 801 11	434 388 76	435 054 91	6 227 801 11	661 633 31	45 769 13	672 861
1898	630 274 614 81	4 39	6 327 801 11	441 381 91	442 056 06	6 327 801 11	661 633 31	46 335 40	672 861
1899	640 274 614 81	4 39	6 427 801 11	448 375 06	449 057 21	6 427 801 11	661 633 31	46 901 67	672 861
1900	650 274 614 81	4 39	6 527 801 11	455 368 21	456 058 36	6 527 801 11	661 633 31	47 467 94	672 861
1901	660 274 614 81	4 39	6 627 801 11	462 361 36	463 059 51	6 627 801 11	661 633 31	48 034 21	672 861
1902	670 274 614 81	4 39	6 727 801 11	469 354 51	470 060 66	6 727 801 11	661 633 31	48 600 48	672 861
1903	680 274 614 81	4 39	6 827 801 11	476 347 66	477 061 81	6 827 801 11	661 633 31	49 166 75	672 861
1904	690 274 614 81	4 39	6 927 801 11	483 340 81	484 062 96	6 927 801 11	661 633 31	49 733 02	672 861
1905	700 274 614 81	4 39	7 027 801 11	490 333 96	491 064 11	7 027 801 11	661 633 31	50 299 29	672 861
1906	710 274 614 81	4 39	7 127 801 11	497 327 11	498 065 26	7 127 801 11	661 633 31	50 865 56	672 861
1907	720 274 614 81	4 39	7 227 801 11	504 320 26	505 066 41	7 227 801 11	661 633 31	51 431 83	672 861
1908	730 274 614 81	4 39	7 327 801 11	511 313 41	512 067 56	7 327 801 11	661 633 31	51 998 10	672 861
1909	740 274 614 81	4 39	7 427 801 11	518 306 56	519 068 71	7 427 801 11	661 633 31	52 564 37	672 861
1910	750 274 614 81	4 39	7 527 801 11	525 299 71	526 069 86	7 527 801 11	661 633 31	53 130 64	672 861
1911	760 274 614 81	4 39	7 627 801 11	532 292 86	533 071 01	7 627 801 11	661 633 31	53 696 91	672 861
1912	770 274 614 81	4 39	7 727 801 11	539 286 01	540 072 16	7 727 801 11	661 633 31	54 263 18	672 861
1913	780 274 614 81	4 39	7 827 801 11	546 279 16	547 073 31	7 827 801 11	661 633 31	54 829 45	672 861
1914	790 274 614 81	4 39	7 927 801 11	553 272 31	554 074 46	7 927 801 11	661 633 31	55 395 72	672 861
1915	800 274 614 81	4 39	8 027 801 11	560 265 46	561 075 61	8 027 801 11	661 633 31	55 962 00	672 861
1916	810 274 614 81	4 39	8 127 801 11	567 258 61	568 076 76	8 127 801 11	661 633		

charges financières depuis l'origine.

CAPITAUX CORRESPONDANT			Parts des compagnies conces- sionnaires.	Loyer de la ligne de Spa à la frontière.	Loyer de la ligne Amers-Rotterdam.	Total général.	ANNÉES.
ENSEMBLE.							
Intérêts.	Amor- tissement.	Total.					
10	11	12	13	14	15	16	17
121,962 98	1,925 84	123,888 80	"	"	"	123,688 80	1835
303,860 13	11,801 14	315,661 27	"	"	"	315,661 27	1836
371,802 84	40,967 28	412,770 12	"	"	"	412,770 12	1837
1,137,690 22	80,932 86	1,218,623 08	"	"	"	1,218,623 08	1838
2,101,247 11	121,982 15	2,223,229 26	"	"	"	2,223,229 26	1839
3,285,855 50	172,762 14	3,458,617 64	"	"	"	3,458,617 64	1840
4,995,521 08	217,027 6	5,212,548 74	"	"	"	5,212,548 74	1841
5,504,153 33	329,972 06	5,834,125 39	"	"	"	5,834,125 39	1842
6,337,156 76	401,722 07	6,738,878 83	"	"	"	6,738,878 83	1843
6,483,558 70	453,629 21	6,937,187 91	"	"	"	6,937,187 91	1844
6,710,115 00	488,568 81	7,198,683 81	"	"	"	7,198,683 81	1845
6,975,610 96	517,656 11	7,493,267 07	"	"	"	7,493,267 07	1846
7,203,335 12	552,001 11	7,755,336 23	16,368 32	"	"	7,801,708 68	1847
7,400,067 83	580,187 01	7,980,254 84	119,890 58	"	"	8,136,145 47	1848
7,520,811 74	607,219 12	8,128,030 86	305,519 87	"	"	8,433,550 73	1849
7,580,969 20	633,915 29	8,214,884 49	589,155 61	"	"	8,804,040 10	1850
7,583,937 87	655,782 55	8,239,720 42	402,976 40	"	"	8,642,696 80	1851
7,620,229 11	676,788 61	8,297,017 72	121,031 15	"	"	8,418,048 87	1852
7,611,825 72	700,212 71	8,312,038 43	607,769 61	"	"	8,919,808 07	1853
7,115,721 40	724,898 29	7,840,619 69	589,853 61	"	"	8,430,473 30	1854
7,586,675 02	758,250 19	8,344,925 21	1,201,137 75	"	"	9,546,062 96	1855
7,711,112 81	793,939 37	8,505,052 18	1,111 123 00	"	"	9,616,176 08	1856
8,156,883 64	810,564 62	8,967,448 26	1,509,089 71	"	"	10,476,538 97	1857
8,553,831 72	871,681 15	9,425,512 87	1,683,006 08	"	"	11,111,518 95	1858
8,599,512 57	910,122 95	9,509,635 52	1,767,652 77	"	"	11,277,288 29	1859
8,636,215 42	910,016 71	9,546,232 13	1,800,671 68	"	"	11,346,903 81	1860
8,760,192 11	975,455 67	9,735,647 78	1,900,516 15	"	"	11,636,163 96	1861
8,959,163 47	1,019,161 80	9,978,325 27	2,000,911 10	"	"	11,979,236 37	1862
9,218,331 98	1,068,079 39	10,286,411 37	2,117,171 22	"	"	12,403,582 59	1863
9,430,388 59	1,120,379 29	10,550,767 88	2,237,171 18	"	"	12,787,938 76	1864
9,712,131 55	1,170,038 67	10,882,170 22	2,350,108 31	"	"	13,232,278 56	1865
10,191,179 27	1,232,628 75	11,423,808 02	3,039,150 11	"	"	14,501,229 13	1866
10,631,006 11	1,313,231 58	11,944,237 69	3,372,306 88	"	"	15,316,544 50	1867
10,858,587 89	1,378,363 51	12,236,951 40	3,671,291 68	"	"	15,908,243 11	1868
11,015,687 43	1,432,812 05	12,448,499 48	3,562,595 18	"	"	16,011,094 66	1869
11,291,355 50	1,490,133 10	12,781,488 60	3,473,132 97	"	"	16,254,621 57	1870
12,827,507 26	1,589,190 31	14,416,697 57	8,917,687 76	"	"	23,364,385 36	1871
13,229,892 25	1,718,226 43	14,948,118 68	9,568,503 31	116,538 83	"	25,783,150 82	1872
17,291,111 "	2,215,965 72	19,507,076 72	10,933,325 51	500,000 "	"	30,970,732 23	1873
22,577,019 55	2,616,812 16	25,193,831 71	10,214,315 02	50,000 "	"	36,608,177 03	1874
25,510,979 34	2,791,389 57	28,302,368 91	11,240,308 29	500,000 "	"	39,043,677 20	1875
26,176,558 19	2,935,071 72	29,111,629 91	10,031,735 73	500,000 "	"	39,613,365 64	1876
35,332,863 05	3,729,297 79	39,062,160 84	3,261,685 19	500,000 "	"	42,323,846 03	1877
36,715,719 24	3,929,523 50	40,645,242 74	3,161,183 63	500,000 "	"	43,806,426 37	1878
38,638,997 51	4,229,794 58	42,868,792 09	3,620,121 41	500,000 "	"	46,488,913 50	1879
38,181,159 18	4,174,112 45	42,355,271 63	4,501,122 30	500,000 "	208,690 "	47,063,083 90	1880
40,709,616 57	4,771,531 27	45,481,147 84	4,590,590 83	500,000 "	197,560 "	50,271,238 67	1881
42,748,662 22	5,129,585 55	47,878,247 77	4,210,716 28	500,000 "	197,560 "	53,777,963 85	1882
41,263,311 87	5,171,606 06	46,434,917 93	4,283,359 31	500,000 "	197,560 "	55,016,110 21	1883
45,011,379 51	5,737,977 02	50,749,356 53	4,138,796 97	600,000 "	197,560 "	55,885,153 50	1884
45,393,383 18	6,111,637 97	51,505,021 15	3,920,998 11	50,000 "	197,560 "	55,723,119 26	1885
45,105,091 12	5,611,117 56	50,716,208 68	3,821,382 30	500,000 "	197,560 "	55,537,590 98	1886
42,177,315 09	6,089,553 19	48,266,868 28	1,031,734 73	500,000 "	197,560 "	53,614,101 30	1887
42,720,110 91	6,319,020 11	49,039,130 02	1,100,921 43	500,000 "	197,560 "	54,167,535 75	1888
42,892,751 92	6,557,651 12	49,450,403 04	1,385,906 14	500,000 "	197,560 "	54,831,115 68	1889
43,321,065 78	6,803,051 59	50,124,117 37	1,576,115 53	500,000 "	197,560 "	55,703,115 90	1890
43,188,512 18	7,073,355 81	50,261,868 02	1,653,867 91	500,000 "	197,560 "	56,915,366 23	1891
43,661,768 31	7,347,216 58	51,008,984 89	1,105,223 91	500,000 "	197,560 "	56,505,013 83	1892
43,869,881 51	7,633,945 95	51,503,827 46	1,789,356 27	500,000 "	197,560 "	57,293,183 76	1893
41,252,291 11	7,915,962 83	49,168,253 94	5,079,797 30	219,600 "	197,560 "	57,388,051 24	1894
41,003,220 89	8,255,116 52	49,258,337 41	6,083,513 98	219,600 "	197,560 "	55,014,281 19	1895
41,001,621 81	8,518,982 52	50,309,604 33	5,290,080 33	219,600 "	197,560 "	56,517,084 66	1896
51,065,436 80	10,086,087 31	61,151,524 11	5,282,707 09	219,600 "	"	66,634,231 23	1897
51,825,111 10	10,766,628 21	62,591,739 31	5,130,533 56	219,600 "	"	67,722,272 87	1898
53,205,89 71	11,011,760 34	64,217,650 05	5,530,318 11	219,600 "	"	69,747,968 16	1899
55,591,216 18	11,739,716 80	67,330,932 98	4,725,318 56	219,600 "	"	72,056,251 54	1900
57,033,310 72	12,222,011 12	69,255,321 84	4,595,566 56	219,600 "	"	74,140,518 40	1901
58,006,512 92	12,879,878 67	70,886,391 59	4,663,391 73	219,600 "	"	76,549,783 32	1902
60,085,790 67	13,169,789 75	73,255,580 42	4,787,811 97	21,500 "	"	78,043,392 39	1903
61,629,781 91	13,972,698 91	75,602,480 82	5,035,622 07	219,600 "	"	81,638,102 95	1904
63,266,885 91	14,733,055 98	77,999,941 89	5,125,208 11	219,600 "	"	83,341,719 13	1905
61,738,819 02	15,101,046 30	76,839,865 32	5,209,512 96	219,600 "	"	82,049,378 28	1906
60,110,358 59	17,262,965 12	77,373,323 71	5,712,625 65	2)	"	92,121,819 36	1907
76,760,126 77	17,518,510 11	94,278,636 88	5,736,147 31	"	"	97,019,844 35	1908
72,797,319 53	18,311,377 16	91,108,696 69	5,836,168 02	"	"	97,019,844 35	1909
74,580,291 13	19,163,819 47	93,744,110 60	6,511,590 24	"	"	100,255,701 21	1910
76,180,116 95	2,160,151 50	98,340,268 45	6,801,112 71	"	"	102,091,412 90	1911
77,089,750 81	20,888,865 49	97,978,616 29	7,029,102 72	"	"	103,619,682 01	1912
2,231,260, 59 14	30,546,711 23	2,261,807, 30 39	27,165,559 83	13,501,335 83	8,263,189 "	2,930,075, 379 05	

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

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

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.)	RECOUVREMENTS		PARTS	ENSEMBLE	DÉPENSES	PENSIONS.	ENSEMBLE.
		effectués au profit du Trésor.		DES REVENUES versées aux sociétés conces- sionnaires.	ou recettes brutes.	D'EXPLOITATION.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1815	11.5	269,097 50	365 "	"	269,362 50	168,847 44	"	168,847 44
1816	35.7	825,132 83	461 16	"	825,594 01	431,135 67	"	431,135 67
1817	90.8	1,416,882 94	892 24	"	1,417,875 18	1,189,988 72	"	1,189,988 72
1818	202.6	3,097,855 50	434 26	"	3,098,289 76	2,768,616 61	"	2,768,616 61
1819	273.3	4,249,825 01	31,061 82	"	4,282,886 86	3,082,991 23	"	3,082,991 23
1820	324.7	5,335,167 05	20,779 31	"	5,355,946 38	3,077,991 08	"	3,077,991 08
1821	340.5	6,226,333 66	55,475 43	"	6,281,809 09	4,469,387 95	"	4,469,387 95
1822	398.5	7,458,774 29	43,088 20	"	7,501,862 49	4,496,399 13	"	4,496,399 13
1823	465.5	8,994,439 33	34,302 54	"	9,028,821 87	5,393,851 52	"	5,393,851 52
1824	559.8	11,236,310 87	21,149 88	"	11,247,460 75	5,977,027 03	80 "	5,977,107 03
1825	559.8	12,401,750 22	19,099 99	"	12,420,850 21	6,306,285 15	826 "	6,307,111 15
1826	559.8	13,572,373 03	26,998 19	"	13,599,571 22	7,153,278 78	1,263 "	7,154,541 78
1827	569.6	14,650,367 30	79,632 48	46,368 32	14,776,388 10	9,290,956 09	1,319 "	9,292,275 09
1828	591.0	12,077,885 03	75,050 68	149,890 58	12,302,826 29	8,857,512 47	1,768 "	8,859,280 47
1829	621.6	12,935,920 91	50,096 75	305,510 87	13,291,528 53	8,164,106 73	1,920 "	8,166,026 73
1830	624.0	14,063,025 10	47,250 06	388,155 61	15,099,030 77	9,194,867 39	4,113 "	9,198,980 39
1831	624.6	15,835,488 47	49,826 62	402,976 40	16,338,291 49	8,608,922 94	5,831 "	8,614,753 94
1832	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
1833	631.4	19,070,468 26	67,683 16	607,760 61	19,745,912 05	10,013,360 08	5,327 "	10,018,687 08
1834	636.6	21,767,885 50	80,835 20	899,853 64	22,748,571 52	11,292,448 49	5,281 "	11,297,720 49
1835	652.4	23,230,743 73	114,083 72	1,201,437 75	24,546,265 20	13,058,256 70	4,759 "	13,063,015 70
1836	713.1	23,061,688 25	126,548 41	1,424,423 90	24,612,160 59	14,638,388 67	7,325 "	14,645,613 67
1837	744.6	24,143,081 94	91,327 42	1,509,080 71	25,743,490 07	15,520,858 79	21,449 "	14,542,307 79
1838	745.7	25,621,238 99	102,880 30	1,683,906 08	27,407,124 47	14,961,971 94	27,050 "	14,989,021 94
1839	745.7	26,313,346 93	97,069 40	1,767,652 77	28,177,469 10	14,505,769 13	27,773 "	14,533,542 13
1840	747.2	27,760,104 15	84,026 45	1,800,374 68	29,644,505 28	14,272,624 50	28,163 "	14,300,787 50
1841	748.6	30,919,514 04	81,927 03	1,990,516 15	32,991,957 22	14,633,661 37	31,901 "	14,655,562 37
1842	748.6	30,588,840 21	113,455 61	2,000,941 10	32,703,236 92	15,209,536 36	32,349 "	15,241,905 36
1843	748.6	31,721,284 37	107,978 72	2,147,171 22	33,976,414 31	15,783,963 70	40,317 "	15,824,280 70
1844	748.6	33,741,551 40	239,914 32	2,357,471 18	36,329,916 90	17,373,116 15	43,410 "	17,416,526 15
1845	749.2	35,608,687 78	104,866 80	2,480,408 34	38,193,962 02	19,762,285 54	53,519 "	19,815,804 54
1846	780.8	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
1847	862.7	36,814,562 40	165,165 72	3,372,306 88	40,352,035 "	24,242,467 65	81,936 "	24,324,343 65
1848	862.7	38,191,890 83	135,492 58	3,671,291 68	42,001,675 09	24,075,064 05	79,526 "	24,151,590 05
1849	862.1	39,849,772 91	122,274 75	3,562,505 18	43,534,642 84	24,681,372 77	78,391 "	24,759,763 77
1850	866.7	41,825,030 89	68,195 36	3,473,132 97	45,366,359 22	25,470,738 87	87,294 "	25,558,032 87
1851	1,422.2	57,172,814 33	64,498 47	8,947,687 76	66,185,030 56	35,305,235 06	91,907 "	35,397,142 06
1852	1,469.6	58,428,535 16	172,988 04	9,989,803 31	68,590,317 51	42,629,106 65	91,199 "	42,720,305 65
1853	1,871.1	61,780,273 05	153,769 14	10,933,325 51	72,867,366 73	54,622,667 29	102,232 "	54,724,899 29
1854	1,925.1	77,182,405 81	125,874 43	10,914,315 02	88,222,555 26	60,576,364 07	102,451 "	60,678,515 07
1855	1,966.5	76,393,950 69	107,889 78	11,240,308 29	87,742,149 76	58,788,881 59	121,562 "	58,908,463 59
1856	2,053.2	80,470,104 97	109,735 42	10,034,785 75	90,514,686 14	57,946,882 91	127,747 "	58,074,629 91
1857	2,144.7	87,179,918 82	107,656 99	3,261,885 10	90,549,240 91	55,346,139 29	143,941 "	55,580,080 29
1858	2,435.3	90,909,890 56	98,791 68	3,464,453 63	94,473,169 17	56,291,548 37	168,130 "	56,479,678 37
1859	2,552.0	96,187,004 40	105,708 99	3,620,424 41	99,913,197 86	58,660,393 71	193,161 "	58,853,553 71
1860	2,724.0	109,347,042 72	88,786 01	4,504,122 39	113,999,951 12	68,657,314 40	193,316 "	68,850,660 40
1861	2,869.5	108,953,600 62	102,343 69	4,590,590 83	113,646,535 14	71,661,551 55	202,845 "	71,867,399 55
1862	3,004.0	115,133,863 74	90,131 37	4,210,746 28	119,434,741 39	74,808,998 32	217,030 "	75,025,938 32
1863	3,074.1	117,999,308 14	101,086 62	4,283,350 31	121,983,751 07	73,571,033 27	258,207 "	73,829,240 27
1864	3,129.0	116,099,536 77	90,285 39	4,138,796 97	120,328,619 13	72,424,791 77	296,529 "	72,721,320 77
1865	3,173.1	115,700,015 10	104,474 24	3,920,958 44	119,725,457 78	70,551,673 50	309,240 "	70,763,913 50
1866	3,199.9	113,467,191 40	89,887 36	3,824,282 90	117,391,461 66	65,916,550 15	351,731 "	66,288,281 15
1867	3,216.6	120,145,735 50	79,981 89	4,054,734 73	124,290,452 12	66,847,567 41	353,876 "	67,201,443 41
1868	3,226.8	127,221,757 71	87,505 41	4,130,024 43	131,439,288 55	69,985,250 66	386,182 "	70,371,412 66
1869	3,235.4	132,469,463 73	64,714 47	4,385,006 14	136,920,681 34	74,714,532 80	437,617 "	75,152,149 80
1870	3,248.6	136,614,780 22	60,923 32	4,576,115 53	141,251,819 07	84,045,523 46	461,579 "	84,510,102 46
1871	3,269.4	135,056,302 "	80,314 40	4,633,657 91	142,320,314 40	84,221,514 76	482,550 "	84,707,061 76
1872	3,275.8	136,268,975 10	89,247 92	4,495,228 91	140,853,451 93	82,480,428 76	509,296 "	82,989,721 76
1873	3,278.7	140,735,730 88	62,857 08	4,789,356 27	145,587,864 23	81,593,514 69	533,238 "	82,126,752 68
1874	3,288.6	147,811,249 50	84,829 18	5,079,797 30	152,975,875 98	85,307,962 42	561,209 "	85,869,171 42
1875	3,298.8	149,543,634 71	67,853 73	5,083,513 98	154,695,007 42	90,831,177 25	615,012 "	91,446,189 25
1876	3,502.1	155,079,703 21	86,617 29	5,290,680 33	160,456,430 83	91,590,429 18	675,629 "	92,266,058 18
1877	3,931.6	174,754,436 78	68,639 86	5,282,707 09	180,105,783 73	103,006,859 60	724,113 "	103,730,792 60
1878	4,003.9	182,910,902 13	80,477 47	5,120,533 56	188,111,913 16	108,141,324 68	764,366 "	108,905,690 68
1879	4,039.6	198,993,969 97	88,418 62	6,550,318 14	205,612,736 73	120,871,091 30	809,395 "	121,680,486 30
1880	4,060.1	204,334,675 83	101,571 41	4,725,848 56	209,162,095 80	141,634,470 39	919,630 "	141,954,099 39
1881	4,048.5	201,114,952 23	138,249 98	4,505,565 56	207,846,788 77	140,488,210 86	906,299 "	141,391,590 86
1882	4,019.3	210,716,113 33	226,212 74	4,633,394 73	215,985,720 80	135,304,918 60	960,387 "	136,265,315 60
1883	4,032.0	220,094,070 03	312,594 47	4,787,811 97	225,194,506 47	134,225,878 78	1,170,769 "	135,394,667 78
1884	4,038.0	227,379,145 31	468,414 74	5,035,622 07	232,783,182 12	138,472,607 92	1,256,390 "	139,728,997 92
1885	4,046.5	242,443,523 36	567,371 33	5,125,208 14	248,136,102 83	153,963,908 33	1,375,016 "	155,338,924 33
1886	4,061.1	253,424,407 15	716,420 24	5,469,512 96	259,550,370 35	164,109,137 31	1,497,869 "	165,607,006 31
1887	4,339.2	263,233,246 44	760,796 17	5,742,625 65	269,736,668 26	183,004,443 74	1,576,317 "	184,580,760 74
1888	4,300.8	262,822,603 56	802,725 16	5,736,407 31	269,361,739 36	180,700,643 34	1,600,127 "	182,300,770 34
1889	4,319.4	274,995,683 35	838,617 32	5,846,168 62	281,740,486 69	188,101,470 02	1,862,279 "	189,963,749 02
1890	4,329.1	302,085,243 06	897,020 51	6,514,590 24	309,496,883 81	200,980,661 05	2,081,717 "	203,072,380 05
(1) 1911	4,329.5	306,453,941 53	749,705 73	6,801,112 71	313,412,203 "	207,794,060 31	2,283,685 "	210,077,745 31
(2) 1912	4,348.2	320,357,632 42	723,500 71	7,025,102 72	331,129,555 85	227,352,068 "	2,380,830 "	229,672,818 "
		1,444,126,276 92	12,678,865 96	177,163,559 83	7,713,998,792 71	4,725,878,843 75	31,028,914 "	4,756,907,767 75

(1) Chiffres définitifs. — (2) Chiffres provisoires. — (3) Y compris le produit net de l'exploitation du chemin de fer de Hasselt à Maseyck, pour compte de l'État, par la société concessionnaire pendant le premier semestre 1912 (voir annexe L, fr. 49, 174,75).

les recouvrements effectués depuis 1835 jusque fin 1912. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

RECETTES NETTES.	CHARGES FINANCIÈRES. (Voir annexe IV.)	SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.		COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.		
10	11	12	13	14	15	16	17
100,515 06	123,888 80	"	23,373 74	"	23,373 74	62 08	1835
394,458 34	418,601 27	"	24,202 93	"	47,576 67	52 22	1836
227,886 46	915,800 12	"	687,913 66	"	733,490 33	83 91	1837
329,651 02	1,518,623 08	"	1,188,972 06	"	1,921,462 39	89 36	1838
1,109,892 63	2,226,269 29	"	1,026,376 66	"	2,950,839 05	71 98	1839
2,277,952 30	3,465,817 64	"	1,187,665 34	"	4,138,504 39	57 47	1840
1,812,421 11	4,643,351 74	"	2,830,930 60	"	6,969,434 99	71 15	1841
3,003,463 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	"	1,048,247 96	"	16,731,436 82	52 "	1846
5,484,113 01	7,801,708 68	"	2,317,595 67	"	19,049,032 29	59 94	1847
3,443,545 82	8,136,145 47	"	4,692,599 65	"	23,741,631 91	69 94	1848
5,125,501 80	8,433,572 05	"	3,308,070 25	"	27,049,702 19	60 09	1849
5,900,050 38	8,603,030 80	"	2,702,990 42	"	29,752,692 61	69 03	1850
7,723,537 55	8,642,696 60	"	919,159 05	"	30,671,851 66	51 28	1851
8,907,395 97	8,721,049 20	185,446 77	"	"	30,855,304 89	47 46	1852
9,727,224 98	8,649,800 07	777,424 91	"	"	29,708,079 98	49 57	1853
11,450,845 03	9,043,474 03	2,407,371 "	"	"	27,300,708 08	48 52	1854
11,483,249 50	9,546,362 96	1,935,886 54	"	"	25,364,822 44	51 71	1855
9,966,546 92	9,961,796 08	4,750 84	"	"	25,359,071 69	58 02	1856
11,201,182 28	10,806,528 97	394,653 31	"	"	24,964,418 29	54 53	1857
12,418,102 53	11,111,518 95	1,306,583 58	"	"	23,657,831 71	53 25	1858
13,643,926 97	11,277,618 29	2,366,308 68	"	"	21,291,526 01	50 07	1859
15,343,717 78	11,366,636 84	3,977,080 94	"	"	17,314,445 09	47 57	1860
18,336,394 85	11,726,463 96	6,609,930 89	"	"	10,704,514 20	43 74	1861
17,461,331 56	11,979,269 37	5,482,062 15	"	"	5,222,432 01	45 80	1862
18,152,133 61	12,433,582 59	5,718,551 02	"	496,099 01	"	46 11	1863
18,913,390 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	"	87,487 54	11,420,042 28	"	60 78	1866
16,027,691 35	15,316,604 40	711,085 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 36	1868
18,774,879 07	16,061,064 66	2,733,814 41	"	16,803,845 57	"	56 30	1869
19,808,326 35	16,257,941 63	3,550,384 72	"	20,354,230 29	"	55 65	1870
30,787,888 50	23,964,685 36	7,423,203 14	"	27,777,433 43	"	52 41	1871
25,870,011 86	25,763,460 82	86,551 04	"	27,863,981 47	"	60 57	1872
18,142,467 44	30,970,722 23	"	12,828,264 79	15,035,719 68	"	72 01	1873
27,543,740 19	36,608,177 03	"	9,054,436 81	5,971,282 81	"	69 66	1874
28,833,685 17	38,045,657 20	"	9,211,972 03	"	3,210,689 19	63 75	1875
32,549,956 23	39,946,715 57	"	7,406,659 34	"	10,647,348 53	63 83	1876
34,969,210 62	42,814,756 14	"	7,843,545 52	"	18,492,894 05	61 25	1877
37,993,490 80	44,609,732 07	"	6,616,241 27	"	25,109,135 32	59 66	1878
41,039,643 15	46,880,216 53	"	5,820,573 38	"	30,929,708 70	58 68	1879
45,030,290 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
44,408,803 07	53,077,593 85	"	8,668,790 78	"	52,095,918 16	62 59	1882
48,154,513 80	55,016,110 24	"	6,861,596 44	"	58,967,514 60	60 26	1883
47,607,298 36	55,885,053 50	"	8,277,756 14	"	67,245,269 74	60 16	1884
48,961,574 28	63,723,819 89	"	6,762,245 61	"	73,997,515 35	58 96	1885
51,113,183 51	55,842,721 38	"	4,720,537 87	"	78,727,053 22	56 92	1886
57,079,608 71	53,619,403 30	3,459,605 41	"	"	75,267,447 81	54 07	1887
61,067,855 89	54,167,585 75	6,900,270 14	"	"	68,367,177 67	53 44	1888
61,767,934 54	54,634,115 68	6,934,818 86	"	"	61,433,358 81	54 89	1889
56,741,716 61	55,703,145 90	1,038,570 71	"	"	60,394,788 10	59 87	1890
58,113,249 64	56,213,366 23	1,889,883 41	"	"	58,434,901 69	59 31	1891
57,863,727 17	56,505,043 83	1,358,683 34	"	"	57,136,221 25	59 27	1892
63,461,111 54	57,290,883 76	6,170,227 78	"	"	50,965,993 57	56 40	1893
67,106,704 56	57,965,451 54	9,141,253 02	"	"	41,824,740 55	56 13	1894
63,248,813 17	55,044,281 19	8,204,551 98	"	"	31,830,208 57	59 20	1895
68,190,372 65	56,517,084 66	11,673,287 99	"	"	21,946,920 58	57 51	1896
76,374,991 13	66,653,831 23	9,721,159 90	"	"	12,235,760 64	60 87	1897
79,206,222 48	67,934,872 87	11,271,319 61	"	"	934,411,07	56 37	1898
82,932,250 43	69,970,403 26	12,961,847 17	"	12,007,436 10	"	60 47	1899
67,207,996 41	72,188,411 54	"	4,980,415 13	7,427,020 97	"	67 68	1900
66,452,278 91	74,140,518 40	"	7,658,239 49	"	661,218 52	68 05	1901
79,340,405 30	76,369,416 32	2,970,986 98	"	2,309,770 46	"	63 23	1902
89,799,839 59	78,562,962 39	11,236,876 30	"	13,546,616 76	"	60 12	1903
93,054,184 20	80,955,612 95	12,098,571 25	"	25,645,218 01	"	60 03	1904
92,797,178 50	83,344,749 13	9,452,429 37	"	33,097,647 38	"	62 60	1905
93,943,364 04	85,759,065 28	8,174,298 76	"	43,271,946 14	"	61 81	1906
85,155,907 52	92,121,849 36	"	6,965,911 84	35,306,004 30	"	69 18	1907
86,970,969 02	94,015,374 35	"	7,044,405 33	29,261,598 97	"	67 74	1908
91,776,739 67	97,019,894 73	"	5,213,155 66	24,018,443 91	"	67 46	1909
106,424,503 72	100,258,701 24	6,165,802 49	"	30,184,246 40	"	65 61	1910
103,964,457 66	102,994,442 99	973,014 67	"	31,154,281 07	"	66 89	1911
101,447,737 85	105,616,663 61	"	4,188,025 16	29,983,335 91	"	69 33	1912
2,957,060,014 06	2,930,075,579 05	200,426,704 81	173,441,458 90				

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

ANNÉES.	Soldes eff. lrs, to des dépenses et charge liquidées.		TAUX D'INTÉRÊT.	BALANCE du COMPTE D'INTÉRÊTS.		SOLDE en tenant compte des intérêts		
	ANNUELS.					ANNUELS.		ACCUMULÉS
	ACTIF.	PASSIF.		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF	PA-SIF.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1895	>	23,373 74	4.39	2,206 31	"	"	21,167 43	21,167 43
1896	"	21,202 93	4.39	7,729 10	"	"	16 473 83	37,641 26
1897	"	687,913 66	4.39	3,349 66	"	"	681,561 "	722,305 26
1898	"	1,188,972 06	4.32	"	21,078 81	"	1,213,050 87	1,935,256 13
1899	>	1,026,976 66	4.32	"	57,685 38	"	1,081 662 01	3,019,318 17
1890	>	1,187,665 31	4.88	"	91,760 69	"	1,279,426 03	4,298,744 20
1891	>	2,830,930 60	4.89	"	165,891 82	"	2 996 825 49	7,295,569 69
1892	>	2,827,762 02	4.89	"	283,269 78	"	3,111,031 80	10,406,601 49
1893	>	3,104,212 08	4.90	"	420,866 77	"	3,525,078 85	13,931,680 34
1894	>	1,666,814 19	4.66	"	526,317 06	"	2,193,231 25	16,121,911 69
1895	>	1,114,975 38	4.66	"	608,970 76	"	1,723,946 14	17,848,857 73
1896	>	1,018,237 96	4.66	"	681,687 58	"	1,729,825 54	19,578,683 27
1897	>	2,317,595 67	4.67	"	787,353 17	"	3,104,948 81	22,683,632 11
1898	>	4,692,599 63	4.71	"	990,833 49	"	3,683,433 14	28,367,065 25
1899	>	3,308,070 25	4.71	"	1,222,577 98	"	4,530,648 23	32,897,713 48
1890	>	2,702,990 42	4.71	"	1,419,677 17	"	37,026,381 07	39,510 800 85
1891	>	919,159 05	4.71	"	1,571,260 73	"	2,490,419 78	41 938,537 07
1892	186,316 77	>	4.73	"	1,668,229 31	"	915,853 68	41,195,668 15
1893	777,424 91	>	4.73	"	1,723,278 59	"	"	40,895,667 82
1894	2,407,371 >	"	4.51	"	1,661,502 08	742,868 92	"	42,533,674 10
1895	1,936,886 54	>	4.54	"	1,636,886 21	300,000 33	"	43,859,634 60
1896	4,750 84	>	4.54	"	1,662,757 12	"	1,658,006 28	44,289,044 12
1897	324,553 31	>	4.51	"	1,700,613 81	"	1,305,960 50	43 652,361 35
1898	1,306,583 58	"	4.51	"	1,735,393 10	"	429,409 52	41,338,599 52
1899	2,366,308 08	"	4.51	"	1,729,625 91	636,682 77	"	36,227,756 47
1890	3 977,080 94	"	4.51	"	1,663 319 11	2,313,761 83	"	32,033,784 05
1891	6,609,330 89	"	4.52	"	1 439 087 84	5,119,813 05	"	27 403 851 05
1892	5,482,662 19	"	4.52	"	1,288,089 77	4,193,972 42	"	22,274,102 93
1893	5,718,531 02	"	4.53	"	1,088,618 02	4,629,933 "	"	17 907 755 93
1894	5,996,150 99	"	4.53	"	866,402 87	5,129,718 12	"	18,549 697 16
1895	5,015,279 82	"	4.53	"	618,932 82	4,366,347 "	"	18,591 044 81
1896	"	87,487 54	4.53	"	554,453 69	"	641,941 23	16,963 045 21
1897	711,085 95	"	4.52	"	532,434 63	158,652 32	"	14,654 031 21
1898	1,938,901 53	"	4.52	"	510,902 30	1,427 939 63	"	11,398,133 73
1899	2,733,811 41	"	4.51	"	421,803 41	2,309 011 "	"	3,296,442 11
1890	3,550,581 72	"	4.51	"	291,481 26	3,256 900 46	"	3,735,313 80
1891	7,423,203 14	"	4.50	"	21 511 50	7,401,691 61	"	16 579,912 45
1892	86,531 01	>	4.51	171,577 27	"	261,128 31	"	26,009,651 36
1893	>	12,828,261 79	4.29	"	16,333 86	"	12,841 598 65	35,970,784 49
1894	>	2,961,436 81	4.29	"	365,302 07	"	2,429,738 91	41 418,577 42
1895	>	9,511,952 06	4.29	"	719,161 10	"	9,961,153 13	53,522,912 04
1896	>	7,496,659 34	4.29	"	1,071,133 59	"	8,477,792 93	61 683,458 29
1897	"	7,845 545 52	4.26	"	1 228,789 10	"	9,074,334 62	69,331,978 21
1898	>	6,616,211 27	4.23	"	1 514,305 68	"	8,160,546,95	74,497,359 57
1899	"	5,820,973 38	4.23	"	1,827,945 84	"	7,648,519 22	86 021,283 44
1890	>	3,207,613 30	3.96	"	1 938,367 86	"	5,163,381 16	97,326,268 04
1891	>	9,290,465 38	3.96	"	2,233,518 69	"	11,523,924 07	107,242,456 76
1892	"	8,668,730 78	3.94	"	2,630,193 82	"	11,304,984 60	118 978,891 17
1893	"	6,861,596 44	3.93	"	3,654,592 28	"	9,916,188,72	129 690,166 68
1894	>	8,277,755 14	3.93	"	3,158,679 27	"	11,736 434 41	138,585,163 32
1895	>	6,762,215 61	3.93	"	3 889 029 88	"	10,651,275 49	139,168,175 67
1896	>	4,729,557 87	3.91	"	4,225,458,79	"	8 554 996 66	136,255,529 84
1897	3,439,665 41	"	3.87	"	4,042,617 76	"	583,012 35	133,186,563 53
1898	6,900,270 14	"	3.87	"	3 987,624 31	2,912,645 83	"	136,007,263 12
1899	6,933,618 86	"	3.96	"	3 864,857 60	3,068,961 26	"	138,022,190 93
1890	1,038,570 71	"	3.57	"	3,859,265 25	"	2,820,694 54	138 411,447 69
1891	1,899,833 41	"	3.53	"	3,914,811 22	"	2,014,927 81	133 080,830 30
1892	1,358,683 31	"	3.53	"	3,965,490 52	"	2,606,867 18	128,189,775 75
1893	6,170,227 78	"	3.52	"	3,952,677 36	2,217,530 42	"	119,600,594 97
1894	9,141,253 02	"	3.52	"	3,810,635 61	5,330,617 39	"	112,546,359 01
1895	8,204,531 28	"	3.16	"	3,313,477 43	4,891,054 55	"	103,657,356 18
1896	11,673,287 29	"	3.16	"	3,084,107 21	5,589,180 78	"	92,747,731 23
1897	9,721,159 90	"	3.15	"	2,666,923 97	7,654,235 93	"	92,672,391 48
1898	11,271,349 61	"	3.13	"	2,382,346 75	8,889,002 86	"	109,547 493 52
1899	12,961,847 17	"	3.13	"	2,052,222 22	10,909,624 95	"	108,815,841 67
1900	"	4,380,415 13	3.13	"	1,944,245 12	"	6 924,660 25	99,651 253 24
1901	"	7,688,239 49	3.13	"	2,166,862 55	"	9,855,192 04	89,289,354 34
1902	2,970,988 98	"	3.125	"	2,259,337 13	711 651,55	"	81,253,940 05
1903	11,236,876 30	"	3.12	"	2,072,292 87	9,164,583 43	"	74,233,352 60
1904	12,098,571 25	"	3.113	"	1,736 667 83	10,361,963 40	"	82,272,384 73
1905	9,452,429 37	"	3.11	"	1,417,014 58	8,035,414 79	"	90,611,847 24
1906	8,174,298 76	"	3.11	"	1 153,711 40	7,020,587 38	"	97,338 862 36
1907	"	6,965,211 84	3.108	"	1,073 090 20	"	8,039,632 04	92,650,016 21
1908	"	7 044,403 33	3.109	"	1,295,057 18	"	8,339,462 51	93,54,980 98
1909	"	5,243,155 06	3.113	"	1,483,860 06	"	6,727 015 12	92,654,446 84
1910	6,163,802 49	"	3.112	"	1,476,956 31	4,653,546 15	"	
1911	970,611 67	"	3.11	"	1 374 979 44	"	404 964 77	
1912	>	4,168,925 16	3.11	"	1,130,540 70	"	5,599,465 66	
	200,426,794 21	173,111,452 26		187,362 31	175 927 645 09	136 084,401 75	234 738 848 59	

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

1835-1912

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaliers.	COLIS par expéd. (secours intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux.)	FINANCES.	EQUIPAGES.	CHEVAUX.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1833	268,997 58	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,399,988 58	"	16,994 36	"	"	"	"	"	"
1838	2,915,817 73	"	103,421 39	"	"	"	"	"	"
1839	3,636,544 24	"	132,511 48	"	"	"	"	68,597 50	"
1840	4,016,950 33	"	132,253 60	"	"	"	4,577 61	123,978 "	"
1841	4,113,751 78	"	127,349 40	"	"	"	25,113 97	130,718 80	"
1842	4,682,131 61	"	297,570 89	"	"	"	28,607 "	176,932 "	"
1843	5,451,906 16	"	339,131 17	"	"	5,601 12	29,289 05	170,515 97	"
1844	6,166,548 91	"	394,731 12	"	"	33,088 95	38,616 90	20,731 "	"
1845	6,393,300 20	"	421,545 21	"	"	59,360 34	43,000 60	192,379 "	"
1846	6,893,047 61	"	481,136 65	"	"	46,721 64	41,338 07	201,650 30	"
1847	6,835,748 14	"	530,050 37	"	"	91,891 98	48,047 65	170,988 "	"
1848	6,007,225 "	"	415,786 88	"	"	105,300 22	43,935 06	91,188 45	"
1849	6,461,472 "	"	486,182 "	"	"	71,258 21	55,076 01	71,978 "	"
1850	7,312,524 57	"	609,915 99	"	"	62,593 49	58,344 57	88,828 89	"
1851	8,233,619 12	"	691,798 46	"	"	95,015 29	72,121 52	81,750 30	"
1852	8,288,339 49	"	617,793 34	"	"	128,624 61	76,863 79	60,389 30	"
1853	8,763,022 "	"	611,399 "	"	"	172,169 36	75,495 "	57,503 "	17,831 65
1854	9,248,630 "	"	608,193 50	"	"	183,631 37	121,034 25	34,956 "	31,775 10
1855	9,735,749 32	"	670,516 42	"	"	223,131 10	121,601 "	35,783 "	60,530 05
1856	10,130,181 18	"	633,796 21	"	"	286,784 "	121,933 96	24,608 "	61,766 45
1857	10,429,321 47	"	627,043 21	"	"	323,725 34	142,456 20	21,703 80	88,037 85
1858	10,458,462 86	"	536,392 61	"	"	319,062 01	144,465 53	18,173 20	88,179 90
1859	10,721,142 36	"	519,707 31	"	"	332,207 32	145,558 81	19,331 50	87,917 07
1860	11,315,873 53	"	516,015 36	"	"	380,418 93	169,338 38	19,231 60	103,160 70
1861	11,908,810 88	"	522,992 01	"	"	328,426 39	144,713 91	16,869 50	124,345 40
1862	12,401,172 44	"	518,592 61	"	"	417,491 36	113,376 39	14,919 30	114,535 55
1863	12,888,147 28	"	541,136 59	"	"	457,996 95	131,976 93	16,879 30	112,250 84
1864	13,477,795 79	"	557,492 99	"	"	462,010 87	146,920 05	17,925 60	119,436 97
1865	14,583,813 79	"	598,940 05	"	"	491,055 91	156,625 10	15,900 70	47,091 20
1866	13,335,386 33	"	508,092 19	"	"	498,918 09	198,969 40	12,256 91	51,129 06
1867	15,013,197 "	"	628,740 01	"	"	523,458 84	217,874 40	11,741 69	40,274 27
1868	15,233,140 76	"	640,300 14	"	"	578,100 25	267,445 13	14,696 14	46,325 30
1869	16,025,449 95	"	653,261 93	"	"	613,230 32	271,501 75	15,233 17	45,161 14
1870	16,139,976 72	"	676,397 77	"	"	693,795 14	313,548 92	16,784 87	66,525 91
1871	20,468,185 91	"	961,298 94	"	"	1,111,950 07	334,721 87	24,483,22	75,212 68
1872	21,648,313 43	"	805,543 45	"	"	854,305 23	311,900 12	18,117 37	60,166 04
1873	23,255,092 83	"	749,774 53	"	"	600,148 47	377,488 30	338,427 74	16,480 05
1874	27,895,549 16	"	881,514 84	"	"	752,942 22	575,014 61	323,684 23	24,074 38
1875	29,263,933 54	"	878,118 28	"	"	822,139 42	1,021,714 47	317,529 19	21,650 03
1876	29,604,665 55	"	853,295 62	"	"	823,125 50	961,727 72	339,457 01	18,969 "
1877	29,152,970 10	"	801,630 96	"	"	818,972 47	673,201 10	302,271 17	18,285 67
1878	29,581,415 61	"	831,821 21	"	"	867,906 66	374,436 81	262,022 40	22,080 48
1879	30,176,152 61	"	831,692 76	"	"	915,317 39	372,916 36	244,457 75	21,364 41
1880	37,767,012 38	"	902,272 28	"	"	961,981 "	1,179,855 59	228,500 82	38,311 69
1881	36,168,888 33	"	900,808 56	"	"	951,504 83	1,337,959 39	235,045 73	43,605 27
1882	38,707,890 01	"	917,051 03	"	"	973,648 88	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20
1883	39,425,171 50	"	967,797 45	14,272 "	1,084,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,821 77	154,197 25
1884	39,491,765 99	"	1,022,363 52	21,619 59	1,080,904 10	1,735,226 21	203,298 11	53,679 49	130,574 14
1885	41,725,313 05	"	1,013,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	157,575 05
1886	38,731,149 66	99,549 50	974,131 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,434 18	206,733 29	45,011 36	170,669 22
1887	47,003,119 46	121,377 10	993,135 20	35,829 50	1,011,089 07	1,843,681 78	198,611 24	45,780 21	167,756 59
1888	41,132,743 83	131,665 20	1,030,112 56	32,535 50	1,031,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,318 91	133,414 93	1,023,981 26	35,115 "	1,063,687 29	1,974,706 40	218,493 50	47,545 60	173,570 39
1890	41,939,855 56	151,100 69	1,089,345 90	41,728 "	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	184,413 62
1891	46,093,527 15	135,870 61	1,108,914 92	43,064 "	1,149,377 70	2,030,088 78	234,978 73	57,994 46	178,744 98
1892	46,313,215 46	153,516 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	68,150 47	177,646 98
1893	47,123,591 81	167,308 70	1,306,902 77	61,638 70	1,191,019 39	2,185,174 90	234,478 59	69,061 51	191,931 55
1894	51,369,612 14	170,231 40	1,541,511 91	72,516 61	1,231,810 05	2,234,600 97	179,463 30	72,403 30	202,263 06
1895	50,411,359 43	171,233 90	1,633,394 68	63,910 07	1,235,118 21	2,063,577 76	256,026 72	63,387 03	198,708 76
1896	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,291,551 58	2,046,974 76	269,436 18	66,433 82	207,833 96
1) 1897	57,160,274 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
2) 1898	53,977,619 84	208,134 60	1,896,252 30	77,804 03	1,559,965 "	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63	243,950 85
1899	64,531,370 72	222,201 30	2,078,675 "	86,137 20	1,719,613 52	2,703,921 69	340,981 73	86,817 86	271,292 12
1900	62,360,602 61	233,310 70	2,157,523 51	88,326 09	1,723,534 69	2,984,816 98	336,261 78	88,830 62	277,212 73
1901	63,512,252 93	231,209 10	2,032,531 36	87,882 15	1,722,231 44	2,961,239 99	354,825 50	88,463 64	288,926 73
1902	70,083,212 59	236,513 10	2,069,718 96	91,514 67	1,757,312 73	3,312,875 22	368,692 57	91,901 76	302,507 21
1903	72,181,916 31	241,064 20	1,993,838 54	95,910 11	1,841,191 16	3,470,597 92	383,959 89	95,211 91	313,227 82
1904	71,270,290 46	249,374 99	2,025,499 61	99,350 60	1,978,090 99	3,619,091 31	397,258 55	99,582 82	331,092 86
1905	81,573,381 22	261,939 30	2,146,196 62	104,943 11	1,938,983 63	3,958,615 63	418,063 59	105,094 16	352,691 09
1) 1906	81,421,974 67	271,602 60	2,231,084 12	111,424 22	2,106,363 99	4,297,819 20	441,442 63	111,843 70	359,201 01
2) 1907	83,750,012 43	281,126 60	2,346,794 74	113,652 79	2,143,373 45	4,382,744 91	452,330 13	113,894 61	370,275 31
3) 1908	87,690,490 55	291,991 60	2,482,866 73	113,575 33	2,165,030 72	4,204,636 88	455,704 65	114,559 90	383,409 11
4) 1909	89,460,531 31	293,704 90	2,541,156 24	132,138 95	2,094,719 12	3,493,935 56	258,492 75	184,497 54	324,335 30
1910	103,101,931 65	336,073 "	3,009,501 65	185,555 84	2,249,447 78	3,752,022 40	275,729 78	107,688 89	333,415 96
1911	98,219,895 57	321,451 60	2,740,616 50	505,796 42	2,313,216 86	3,908,426 87	281,948 03	204,787 37	360,014 07
1912	102,828,931 67	319,596 "	2,808,833 97	515,161 08	2,525,596 78	4,212,915 32	307,431 71	230,895 02	"
1913	103,480,630 01	319,082 30	2,977,515 75	1,719,136 87	58,065,790 72	102,628,183 15	15,921,313 36	184,021 63	9,560,284 "

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

trains de voyageurs et trains de marchandises.

1912.

TRAINS DE MARCHANDISES.							ENSEMBLE. (Col. 12 + 17)	Années. 19
PRODUITS extraordinaires	TOTAL. (Col. 2 à 11.)	MESSAGERIES. (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL. (Col. 13 à 16.)		
11	12	13	14	15	16	17	18	19
"	268,997 60	"	"	"	"	"	268,997 60	1835
"	823,132 85	"	"	"	"	"	823,132 85	1836
"	1,416,982 94	"	"	"	"	"	1,416,982 94	1837
"	3,039,430 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 74	92,448 22	908,287 51	17,199 40	9,471 38	1,027,407 51	6,335,167 05	1840
"	4,396,876 55	310,015 09	1,446,078 27	42,960 50	412 83	1,829,496 71	6,226,333 66	1841
"	5,183,211 33	408,161 41	1,758,017 41	54,171 35	51,110 85	2,273,329 70	7,458,774 29	1842
"	5,998,846 41	612,052 01	2,266,951 71	85,660 48	30,918 12	2,995,501 9	8,994,339 33	1843
"	6,839,319 51	846,439 10	3,284,112 84	121,810 "	107,539 02	4,396,990 96	11,226,310 87	1844
"	7,109,614 38	919,718 32	4,131,203 11	87,621 85	13,512 51	5,292,115 81	12,401,750 22	1845
"	7,636,934 10	950,540 96	4,672,771 33	91,801 90	200,682 74	5,915,678 9	13,572,573 03	1846
"	7,676,726 14	940,511 12	5,781,612 76	98,974 "	178,902 60	7,020,009 48	14,696,735 62	1847
20,350 "	6,886,975 61	715,990 10	6,679,959 54	98,038 67	46,881 60	5,510,890 "	12,227,775 61	1848
18,240 "	7,162,204 23	322,028 75	6,359,913 "	129,791 "	67,494 77	6,079,227 55	13,241,441 78	1849
14,285 "	8,155,392 82	572,910 65	6,097,302 23	133,517 "	92,628 "	6,896,387 89	13,051,780 71	1850
14,610 "	9,188,927 69	578,102 93	6,207,597 49	148,908 14	104,937 63	7,049,537 18	16,248,644 87	1851
13,092 30	9,187,104 46	621,303 63	7,216,662 46	146,056 28	146,111 86	8,150,114 23	17,337,238 69	1852
14,790 "	9,732,635 01	828,219 51	8,769,355 "	161,789 35	186,230 "	9,915,593 88	19,678,228 90	1853
12,760 "	10,241,000 22	1,013,617 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,759 01	22,047,730 21	1854
13,097 50	10,873,438 39	1,134,492 90	11,981,451 "	239,151 95	288,582 60	13,636,678 25	24,510,116 74	1855
14,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,682,312 "	190,904 55	341,413 84	13,341,988 08	24,578,540 38	1856
21,910 "	11,634,270 90	1,111,310 44	12,085,996 62	205,152 68	400,927 28	11,853,386 42	23,507,617 32	1857
16,980 "	11,601,716 11	1,237,979 09	13,717,131 69	201,528 28	519,588 93	13,676,209 96	27,277,926 01	1858
16,629 90	11,894,527 27	1,300,285 37	14,128,704 20	253,551 24	301,931 32	16,186,472 42	28,080,999 70	1859
23,200 55	12,519,639 05	1,294,321 86	14,966,608 60	247,101 97	471,320 90	17,082,355 33	29,601,994 38	1860
23,263 "	13,069,222 82	1,506,794 19	17,430,585 97	283,472 60	529,841 64	19,810,407 37	32,910,040 19	1861
10,995 35	13,628,085 23	1,618,757 95	16,409,538 52	290,382 43	692,501 67	18,920,180 53	32,548,265 76	1862
10,161 90	14,191,519 79	2,013,958 30	16,759,099 87	296,159 91	607,672 72	19,676,885 80	33,868,435 59	1863
11,092 "	14,789,214 27	2,086,81 86	18,063,165 06	352,014 11	808,197 25	21,309,758 31	36,099,602 58	1864
10,914 90	15,919,136 76	2,088,608 53	18,616,023 80	426,896 92	1,276,791 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865
10,939 90	14,840,396 61	1,836,196 95	19,766,880 06	480,249 79	1,265,260 91	23,318,577 74	38,188,974 36	1866
12,404 50	16,763,201 18	2,073,214 48	19,566,661 00	415,539 10	1,153,774 09	23,238,191 77	40,001,392 95	1867
13,441 60	17,118,722 45	2,458,704 11	20,538,401 77	471,491 33	1,262,011 32	24,733,698 53	41,882,330 08	1868
17,162 "	17,966,513 04	2,456,438 41	20,704,245 18	454,614 71	1,895,423 50	25,420,741 80	43,387,254 90	1869
25,264 60	18,265,650 09	2,452,424 09	22,136,638 03	481,939 54	1,949,827 36	27,020,829 22	43,306,679 28	1870
22,190 31	23,544,132 44	3,189,641 06	33,609,821 87	644,230 62	4,929,440 30	43,364,126 85	60,905,259 29	1871
21,224 74	24,245,852 41	3,012,996 67	38,574,121 70	615,168 65	3,216,195 03	41,418,456 05	69,664,388 46	1872
68,612 45	25,476,401 60	3,755,853 87	40,960,646 80	580,011 89	1,871,680 47	47,168,173 03	72,614,574 61	1873
176,944 5	31,015,424 25	3,761,871 84	49,041,687 50	749,166 70	2,638,041 78	56,181,767 81	87,209,192 06	1874
187,374 35	32,613,633 83	3,991,446 91	49,930,672 21	835,224 88	1,731,017 95	56,510,794 98	89,124,945 81	1875
220,404 6	32,921,755 32	3,989,870 15	50,926,391 31	823,931 33	1,838,972 71	57,598,167 52	90,519,922 84	1876
232,802 09	32,343,004 59	4,008,959 29	50,858,582 12	887,819 72	2,221,249 12	57,756,640 21	90,409,704 81	1877
236,815 67	32,508,221 65	4,094,335 69	53,713,810 78	875,349 39	2,333,974 67	61,637,690 56	94,205,915 14	1878
235,852 51	33,209,916 30	4,918,395 25	58,175,819 75	855,622 07	1,910,813 42	60,215,650 08	99,429,586 39	1879
274,682 28	41,174,689 22	4,697,766 15	61,366,188 32	1,061,230 32	2,126,016 09	72,352,191 7	113,829,881 "	1880
380,183 30	40,154,065 00	4,915,535 52	65,536,716 17	1,094,185 07	1,675,681 47	73,149,117 9	113,801,183 53	1881
317,770 90	42,801,823 61	5,156,598 52	68,596,237 11	1,012,970 75	1,716,012 26	76,181,798 9	119,283,622 31	1882
372,309 77	44,429,861 06	5,204,355 93	69,276,702 66	1,114,858 91	1,838,818 88	77,452,860 3	121,682,667 45	1883
410,252 31	44,209,683 37	5,703,919 65	67,269,807 29	1,109,724 87	1,946,098 59	76,028,630 37	120,238,334 74	1884
458,931 21	46,553,670 92	5,219,017 98	61,848,711 44	1,086,111 20	1,913,472 "	73,067,142 62	119,621,913 54	1885
413,196 36	44,900,561 51	5,331,610 78	61,175,169 31	1,176,364 90	2,038,646 39	72,724,811 2	116,825,022 80	1886
470,716 2	44,924,118 40	5,437,896 63	70,365,527 41	1,136,81 13	2,326,558 61	79,276,271 83	124,208,470 23	1887
466,675 71	47,182,773 70	5,508,500 26	75,022,381 91	1,159,668 21	2,418,458 02	81,169,008 44	131,351,782 14	1888
470,716 25	48,297,581 57	5,565,815 30	79,065,600 35	1,196,361 69	2,739,980 96	88,587,788 30	136,855,369 87	1889
468,748 25	50,160,989 58	5,826,231 94	81,070,947 11	1,271,160 34	2,871,626 11	91,039,905 7	141,190,895 75	1890
448,011 57	51,506,022 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,025 35	3,019,505 52	91,229,588 38	142,736,211 33	1891
442,850 90	51,976,126 66	6,188,880 "	77,961,755 87	1,224,460 21	2,881,879 11	87,960,975 11	139,937,101 68	1892
418,124 85	51,067,582 83	6,229,583 41	81,816,771 18	1,341,596 83	3,058,604 74	92,179,556 0	145,517,135 92	1893
461,491 19	57,538,744 98	6,449,553 31	84,828,963 46	1,394,130 58	2,679,654 47	95,352,301 8	152,891,046 80	1894
439,109 17	56,547,883 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,369,618 12	3,337,454 84	97,862,403 61	151,406,287 37	1895
416,918 21	59,132,887 24	7,089,583 03	90,006,157 44	1,432,542 74	2,696,581 25	101,191,764 41	160,547,651 70	1896
431,010 62	65,910,968 58	7,360,757 71	91,778,292 55	1,507,148 05	2,787,833 41	106,431,031 75	170,315,000 37	1897
445,551 52	67,294,348 37	8,147,346 73	103,050,988 97	1,684,170 26	3,709,565 26	116,389,171 2	183,793,309 39	1898
444,021 76	72,546,232 90	8,981,155 03	113,738,901 37	1,869,924 26	3,986,520 48	128,596,504 28	201,141,737 16	1899
451,776 85	76,935,435 93	9,032,971 19	117,799,075 23	1,918,930 11	3,409,955 71	132,160,932 25	209,096,568 07	1900
459,053 77	76,729,912 01	8,994,827 95	117,035,924 01	1,910,733 02	2,975,832 83	130,917,217 86	207,647,259 87	1901
467,230 11	78,726,022 46	9,178,206 28	123,205,423 02	1,991,473 69	2,173,351 15	136,348,465 14	215,271,477 62	1902
761,291 92	81,337,085 37	9,616,127 76	129,122,181 34	2,085,079 85	2,624,434 67	141,514,823 63	224,881,912 "	1903
467,580 49	83,528,237 61	9,866,231 05	134,044,961 67	2,158,972 74	2,716,364 51	148,786,529 7	232,313,767 38	1904
532,224 74	90,771,765 18	10,388,014 67	142,266,032 28	2,282,110 36	1,860,808 83	156,796,996 32	247,578,731 50	1905
524,108 97	91,875,541 81	11,001,065 92	152,161,158 16	2,430,879 78	1,361,203 41	166,940,407 20	258,834,950 11	1906
543,840 29	96,490,171 01	11,194,338 04	154,883,237 78	2,475,850 73	174,183 85	168,389,262 70	264,879,433 71	1907
546,947 16	98,266,098 83	11,307,573 57	152,389,531 31	2,483,255 12	3,845,955 12	170,666,315 12	268,352,413 90	1908
480,542 16	99,567,878 58	10,401,300 18	164,427,894 89	2,351,088 79	3,980,945 19	181,161,239 05	280,729,105 13	1909
413,577 31	111,145,113 6	11,169,540 73	177,310,282 08	2,511,794 90	3,421,092 98	194,454,719 69	308,590,833 30	1910
421,625 11	109,287,430 18	11,633,156 89	188,021,927 54	2,844,841 57	1,761,120 99	204,005,046 90	313,292,497 27	1911
430,264 56	111,638,892 01	12,546,708 "	198,190,495 49	2,789,715 36	1,563,350 81	215,927,529 01	320,796,291 62	1912
16,848,737 31	2,552,723,016 10	431,409,283 28	1,307,642,304 61	69,213,950 47	118,596,540 80	1,829,836,579 17	7,619,159,595 27	

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

Années

ANNÉES.	AMORTISSEMENTS INDIRECTS soustraits du capital.			LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides, cessions de bâtiments à d'autres administrations, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	Total.	de terreins	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.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1845	"	"	"	"	"	"	"	"	365 "	"	"
1846	"	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	"
1847	"	"	"	812 25	"	"	"	"	"	"	"
1848	"	"	"	25 "	"	"	"	"	"	409 26	"
1849	"	"	"	1,170 69	"	"	"	"	30,997 90	893 24	"
1850	"	"	"	11 258 65	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1851	"	15,043 31	15,043 31	19,894 11	"	"	"	"	21,314 93	11,266 31	"
1852	"	28,515 77	28,515 77	23,571 91	"	"	"	104 "	17,189 81	2,220 48	"
1853	"	319,862 07	311,862 07	21,531 91	"	"	"	70 "	3,110 49	6,667 13	"
1854	"	63,318 53	64,338 53	16,051 59	"	15 "	"	56 31	2,256 65	2,769 39	"
1855	"	137,624 05	137,624 05	15,377 37	"	52 "	"	350 16	50 "	3,270 46	"
1856	"	305,630 90	305,630 90	13,511 40	"	26 "	"	306 50	208 "	2,580 18	"
1857	"	70,619 61	70,619 61	18,988 45	"	22,851 46	"	782 24	2,272 80	3,683 90	"
1858	"	59,911 38	59,911 38	17,025 86	"	22,158 47	"	712 18	12,839 70	3,479 20	"
1859	"	86,651 54	86,651 54	9,904 61	"	13,611 93	9,815 98	509 84	3,077 53	94 "	2,810 65
1860	"	38,985 90	38,985 90	9,050 78	"	12,899 "	6,117 60	582 50	1,125 50	1,137 10	661 10
1861	"	25,591 17	25,591 17	8,787 65	"	12,221 37	8,908 15	583 "	3,938 25	2,660 32	3,450 25
1862	"	2,743 54	2,743 54	8,700 15	"	27,021 87	11,555 45	612 50	5,749 35	7,848 28	3,935 83
1863	"	775 "	775 "	8,817 69	"	26,815 60	7,731 35	561 50	2,997 20	2,000 65	5,090 "
1864	"	4,531 22	4,531 22	8,879 49	"	26,738 65	10,734 10	577 "	5,371 80	3,146 70	4,947 68
1865	"	9,130 30	9,130 30	9,078 14	"	28,234 65	10,791 15	617 50	4,962 50	8,705 40	47,557 25
1866	"	6,385 50	6,385 50	10,314 62	86 50	28,270 65	12,708 15	833 "	11,526 40	1,156 20	51,189 50
1867	(2) 1,361,892 99	18,769 74	1,380,662 73	13,463 68	355 "	26,870 90	12,088 32	813 "	13,243 70	5,119 70	13,884 50
1868	"	43,187 92	43,187 92	11,173 32	371 81	28,145 63	10,394 05	919 "	2,151 56	4,171 50	7,130 55
1869	258,399 24	39,003 13	317,402 37	10,185 07	241 67	29,435 58	9,288 30	1,931 "	2,893 70	3,773 40	8,819 11
1870	"	34,119 02	34,119 02	9,658 12	3,759 "	30,328 75	11,789 30	1,984 "	199 "	3,429 89	3,975 50
1871	"	26,593 03	26,593 03	9,149 66	877 25	31,251 05	11,460 13	2,151 "	2,161 70	3,234 93	3,894 50
1872	"	1,301 11	1,301 11	8,006 14	2,113 31	30,912 98	12,256 61	1,108 61	17,910 90	1,990 "	5,975 50
1873	104,000 "	1,935 83	105,935 83	12,051 57	1,155 93	9,117 76	1,015 "	1,015 "	18,218 30	3,812 20	5,237 20
1874	3,000 "	51,111 28	56 114 28	9,320 19	1,247 78	20,003 57	10,661 25	1,101 50	11,381 40	3,808 30	3,236 50
1875	"	13,396 60	13,396 60	10,960 02	913 33	30,211 31	12,553 38	1,396 "	9,438 75	4,145 65	6,511 27
1876	744 14	6,241 39	6,025 53	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,730 "	1,261 "	8,068 10	6,127 95	3,359 50
1877	5,138 50	19,063 13	24,201 62	11,538 98	980 "	54,841 56	10,638 06	1,241 50	37,591 "	9,777 "	4,755 54
1878	"	2,805 33	2,805 33	9,914 40	1,445 "	53,726 61	7,433 46	1,219 37	28,759 19	12,088 25	2,927 50
1879	"	129,118 73	129,118 73	19,559 05	2,129 68	51,653 08	7,463 50	1,321 50	7,670 10	9,092 75	6,761 "
1880	"	14,250 69	14,250 69	19,970 23	1,852 88	"	8,991 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,369 "
1881	"	15,308 40	15,308 40	11,235 57	1,351 18	"	13,364 53	3,879 50	9,106 "	13,457 76	11,089 70
1882	"	5,344 09	5,344 09	11,823 27	20,295 61	"	15,321 41	2,609 26	9,138 30	16,029 03	7,730 40
1883	"	2,423 48	2,423 48	11,417 02	9,218 47	"	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,371 70	5,511 80
1884	"	11,229 65	11,229 65	12,733 79	9,641 29	"	12,394 21	3,086 65	11,977 71	40,552 67	8,926 "
1885	"	71,573 50	71,573 50	12,251 23	16,815 03	"	14,156 74	2,094 68	6,882 40	23,150 50	10,911 80
1886	"	195,708 65	195,708 65	13,867 69	19,456 69	"	13,400 61	2,628 15	4,127 "	26,898 15	5,481 72
1887	"	43,231 89	43,231 89	24,138 77	20,115 79	"	13,294 95	1,723 83	16,214 "	22,347 10	7,101 41
1888	"	227,271 63	227,271 63	31,057 75	18,206 43	"	21,729 18	2,316 20	5,807 "	11,314 80	5,495 85
1889	"	190,957 16	190,957 16	18 230 64	16,388 91	"	21,418 50	2,163 20	16,386 "	12,114 30	7,248 51
1890	"	123,263 86	123,263 86	20,262 65	15,175 52	"	18,536 11	2,122 45	6,338 50	8,880 25	5,171 85
1891	"	235,192 01	235,192 01	29,062 87	13,260 13	"	16,288 27	1,979 50	17,617 30	15,474 "	7,590 16
1892	"	194,263 53	194,263 53	27,595 89	14,094 "	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,623 86
1893	"	111,470 57	111,470 57	28,077 19	18,324 39	"	14,518 05	2,554 "	16,172 45	16,036 20	3,206 91
1894	"	77,558 36	77,558 36	21,598 10	16,525 35	"	13,238 95	314 34	16,172 45	18,139 10	10,721 50
1895	"	80,212 78	80,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,318 41	"	16,822 21	16,600 70	10,575 85
1896	"	69,833 21	69,833 21	26,219 55	15,292 91	"	13,137 56	"	10,811 50	15,507 30	6,085 70
1897	"	161,563 43	161,563 43	24,984 41	14,429 95	"	11,365 95	"	11,812 "	12,175 20	4,004 70
1898	"	111,471 39	111,471 39	21,326 38	11,039 19	"	11,673 34	"	15,707 84	18,437 98	5,982 61
1899	"	80,079 63	80,079 63	22,137 88	4,743 07	"	10,659 96	"	10,559 96	12,215 73	2,950 50
1900	"	64,168 35	64,168 35	20,976 68	6,364 56	"	7,460 51	"	5,100 "	15,120 42	2,161 50
1901	"	44,780 79	44,780 79	19,781 25	7,129 27	"	7,424 75	"	19,508 62	15,824 "	6,433 "
1902	356,970 24	37,165 85	394,136 12	21,442 90	6,921 87	"	7,501 85	"	6,415 "	19,543 35	23,071 16
1903	"	49,479 95	49,479 95	19,171 57	6,797 85	"	8,309 61	"	7,566 15	12,545 91	5,160 83
1904	209,409 37	52,571 56	261,980 93	19,529 27	7,157 43	"	6,781 45	"	6,781 45	18,290 31	6,832 06
1905	"	17,517 11	19,617 11	18,430 40	7,575 15	"	7,432 92	"	4,973 "	13,783 94	11,916 70
1906	1,886,198 22	68,017 78	1,954,216 "	28,531 30	10,844 92	"	6,964 82	"	12,097 40	15,326 99	7,817 75
1907	"	19,706 38	19,706 38	20,796 14	7,977 42	"	5,923 10	"	11,526 "	12,737 50	6,556 20
1908	"	59,613 02	59,613 02	20,229 65	12,223 20	"	6,101 47	"	16,180 90	13,785 01	7,372 20
1909	"	30,724 11	30,724 11	20,263 60	11,014 58	"	4,968 32	"	9,930 30	24,191 23	14,380 23
1910	(1) 1,361,892 99	19,874 40	1,381,767 39	18,709 49	7,619 64	"	4,133 67	"	18,171 32	21,763 "	26,551 50
1911	41,639 84	51,267 64	95,907 48	19,594 53	30,932 23	"	3,581 88	"	29,276 "	26,775 40	19,244 40
1912	81,475 95	27,206 36	111,682 31	21,474 61	146,241 81	"	2,912 63	"	14,756 14	24,902 52	10,469 36
1913	99,607 20	85,739 55	185,346 75	23,157 11	216,608 68	"	3,038 56	"	31,518 90	21,614 39	10,568 88
1914	144,134 49	69,877 79	214,012 28	117,674 11	267,323 23	"	5,438 49	"	28,500 50	21,198 16	23,125 21
1915	157,609 76	69,284 "	226,893 76	31,259 98	429,341 82	"	3,326 62	"	59,922 10	24,174 83	11,545 85
1916	26,973 93	281,586 60	308,560 53	31,530 42	542,931 05	"	2,411 35	"	81,068 80	28,626 73	23,316 80
1917	2,291,418 44	61,053 54	2,352,471 98	31,853 85	196,033 78	"	3,121 45	"	81,873 12	30,991 32	29,768 12
1918	16,137 59	512,722 51	528,860 10	39,948 06	691,304 01	"	2,235 29	"	123,402 12	29,969 75	30,276 40
1919	5,911 23	39,814 61	45,725 84	56,624 19	639,615 95	"	3,417 87	"	74,363 87	25,082 20	34,089 63
1920	121,216 83	62,655 21	183,872 04	54,993 12	687,582 41	"	3,032 30	"	97,734 60	23,552 19	18,910 60
1921	918,876 18	31,388 1	961,264 19	61,673 15	601,615 33	"	2,175 82	"	31,422 40	30,481 06	10,726 95
1922 (1)	5,297 39	66,233 77	71,531 16	58,629 75	527,583 76	"	2,019 61	"	75,280 61	32,019 59	10,674 55
TOTAL	6,748,222 07	5,297,781 51	12,046,003 58	57,268 73	5,655 151 03	700,895 42	6 8,829 10	58,940 83	1,512,557 16	991,794 91	695,801 07

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

(2) Cession de la section Landen-Saint-Trond, laquelle a été reprise en 1903 en suite du rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(3) Chiffres provisoires.

encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer.
1835 à 1912.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage. (1)	Excédents de droits d'ancien sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Reste- vances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Droits de magasinage. (1)	Ac-comptes versés par la ville de Gand ou rembour- sement d'avances.	Ensemble des produits indirects portés en recette au C.R. (col. 5 à 19).	TOTAUX. (col. 4 et 20).	ANNÉES.
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
"	"	"	"	"	"	"	365 "	365 "	1835
"	"	"	"	"	"	"	461 16	461 16	1836
"	"	"	"	"	"	"	892 24	892 24	1837
"	"	"	"	"	"	"	434 26	434 26	1838
"	"	"	"	"	"	"	33,061 82	33,061 82	1839
"	"	"	"	"	"	"	20,779 33	20,779 33	1840
"	"	"	"	"	"	"	55,475 43	70,518 74	1841
"	"	"	"	"	"	"	43,086 20	291,603 07	1842
"	"	"	"	"	"	"	34,382 54	345,244 61	1843
"	"	"	"	"	"	"	21,149 88	84,488 41	1844
"	"	"	"	"	"	"	19,099 99	176,724 04	1845
"	"	"	"	"	10,465 11	"	26,998 19	332,629 09	1846
"	"	"	"	"	31,171 64	"	79,653 48	150,272 09	1847
"	"	2,245 44	"	"	16,589 83	"	75,050 68	134,984 06	1848
"	"	48 42	"	"	10,771 36	"	50,096 75	136,748 29	1849
178 59	"	124 81	"	"	15,073 08	"	47,250 06	89,215 96	1850
87 79	"	101 84	"	"	9,023 "	"	49,826 62	76,417 79	1851
"	"	"	"	"	5,376 05	"	70,829 46	73,571 96	1852
285 77	"	"	"	"	14,381 "	"	67,483 16	68,458 16	1853
146 87	"	"	"	"	20,493 08	"	80,835 29	85,388 51	1854
"	"	"	"	"	9,575 13	"	114,083 72	123,214 02	1855
615 75	"	"	"	"	7,082 67	"	126,548 44	132,933 94	1856
228 60	"	"	"	"	9,300 02	"	91,427 42	1,471,930 15	1857
2,089 81	"	"	"	"	30,437 10	"	102,880 30	146,068 22	1858
673 46	"	"	"	"	29,222 11	"	96,469 40	413,771 77	1859
992 96	"	"	"	"	17,910 02	"	84,026 45	118,165 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	"	107,978 72	213,884 55	1863
1,087 56	"	"	"	"	19,988 24	140,000 "	230,914 32	287,074 40	1864
279 95	"	"	"	"	9,276 13	20,000 "	104,169 80	118,173 40	1865
666 59	1,425 60	"	"	"	730 06	20,000 "	117,961 64	123,930 17	1866
1,160 60	13,468 85	"	"	"	189 63	20,000 "	165,165 72	189,367 34	1867
1,509 70	16,296 55	"	"	"	122 64	"	135,492 58	135,297 91	1868
1,976 24	19,398 85	"	"	"	48 "	"	122,274 75	261,423 48	1869
772 73	"	"	"	"	"	"	68,193 36	86,446 05	1870
511 43	"	"	"	"	"	"	64,498 47	79,806 96	1871
2,930 74	"	"	"	"	"	"	172,988 04	178,332 13	1872
2,601 60	"	"	7,483 80	"	"	"	153,768 14	156,191 62	1873
1,325 27	"	"	22,223 97	"	"	"	125,434 43	137,094 08	1874
2,010 99	"	"	22,508 42	"	"	"	107,869 76	179,463 28	1875
1,899 94	"	"	21,915 47	"	"	"	109,735 42	215,444 07	1876
2,628 51	"	"	"	"	"	"	107,656 99	152,890 88	1877
1,547 47	"	"	"	"	"	"	98,794 08	326,066 31	1878
1,556 90	"	"	"	"	"	"	105,708 99	205,766 15	1879
3,265 87	"	"	"	"	"	"	88,786 01	212,049 87	1880
1,271 46	"	"	"	"	"	"	102,343 69	337,446 74	1881
1,765 67	"	"	"	"	"	"	90,131 37	194,399 90	1882
2,177 43	"	"	"	"	"	"	101,096 62	222,517 19	1883
2,779 05	"	"	"	"	"	"	90,295 39	167,883 75	1884
2,738 65	"	"	"	"	"	"	104,474 24	184,687 02	1885
1,919 23	"	"	"	323 61	"	"	89,887 30	159,740 57	1886
1,947 86	"	"	"	371 80	"	"	79,981 89	241,550 32	1887
1,802 40	"	"	"	487 27	"	"	87,906 41	198,980 80	1888
1,482 95	"	"	"	563 88	"	"	84,714 47	150,794 10	1889
2,127 26	"	"	"	912 36	"	"	69,923 32	124,091 67	1890
2,210 32	"	"	"	2,031 34	"	"	80,344 49	124,125 28	1891
2,939 69	"	"	"	1,409 06	"	"	89,247 92	483,321 04	1892
2,345 95	"	"	"	979 21	"	"	82,857 08	112,337 03	1893
3,176 48	"	"	"	732 73	"	"	84,829 18	346,810 11	1894
3,065 10	"	"	"	678 46	"	"	87,853 73	87,170 84	1895
1,781 68	"	"	"	282 43	"	"	88,647 29	2,020,803 29	1896
3,827 18	"	"	"	296 32	"	"	68,639 86	88,346 24	1897
3,723 25	"	"	"	859 78	"	"	89,477 47	130,492 49	1898
2,931 82	"	"	"	782 51	"	"	88,418 62	119,146 75	1899
4,064 33	"	"	"	1,036 46	"	"	101,571 41	1,340,447 18	1900
3,940 49	"	"	"	2,927 03	"	"	136,269 94	232,173 45	1901
3,356 88	"	"	"	2,068 66	"	"	226,212 74	337,895 08	1902
2,749 19	"	"	"	2,338 82	"	"	312,594 47	407,941 22	1903
3,077 24	"	"	"	2,375 80	"	"	468,414 74	672,426 02	1904
3,360 23	"	"	"	1,439 90	"	"	561,371 33	794,355 09	1905
4,217 48	"	"	"	1,284 61	"	"	716,420 24	7,024,080 77	1906
3,485 96	"	"	"	2,127 96	"	"	760,186 17	3,113,901 15	1907
3,660 74	"	"	"	2,932 04	"	"	802,728 46	1,331,568 58	1908
3,153 02	"	"	"	2,200 59	"	"	833,637 32	904,393 16	1909
4,982 34	"	"	"	673 05	"	"	897,636 51	989,922 55	1910
5,504 94	"	"	"	201 26	"	"	749,705 73	1,700,949 76	1911
4,115 72	"	"	"	1,597 79	"	"	733,800 71	631,779 08	1912
133,760 62	50,689 85	2,320 51	74,131 66	31,895 73	342,637 42	200,000 "	12,678,865 96	21,641,169 54	

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECouvreMENTS	
	RECETTES	Parts des lignes	RESTE	AU COURS	APRÈS LA FIN
	de l'exploitation. (a)	concedées et exploitées par L'ÉTAT. (b)	pour le Trésor (a)	de l'exercice.	de l'exercice.
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	1,221,245 06	189,737 88
1838	3,097,833 40	"	3,097,833 40	2,786,801 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	6,225,333 66	"	6,225,333 66	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	8,989,284 17	55,155 16
1844	11,226,310 87	"	11,226,310 87	11,119,913 60	106,397 27
1845	12,401,730 22	"	12,401,730 22	12,321,653 18	79,077 04
1846	13,572,573 03	"	13,572,573 03	13,572,573 03	"
1847	14,698,735 62	40,368 32	14,658,367 30	14,587,601 70	62,673 60
1848	12,227,775 61	149,890 58	12,077,885 03	11,923,332 43	154,552 60
1849	13,241,431 78	305,510 87	12,935,920 91	12,591,467 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	19,678,238 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	341,453 49
1854	22,667,739 23	899,853 61	21,767,885 59	21,266,610 90	501,235 69
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,802,380 83	426,298 16
1856	24,578,540 38	1,414,423 90	23,154,116 48	22,453,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 32	1,509,080 71	23,998,536 61	23,061,930 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,683,006 08	25,594,919 93	24,559,007 73	1,062,230 36
1859	28,080,989 70	1,767,652 77	26,313,336 93	25,661,874 37	651,472 56
1860	29,601,991 38	1,800,374 69	27,801,616 70	26,606,046 32	1,154,037 83
1861 (c)	32,810,030 19	1,990,516 15	30,819,514 04	29,744,328 64	1,175,185 40
1862	32,548,265 76	2,000,941 10	30,547,324 66	29,095,673 79	1,452,651 42
1863	33,858,435 59	2,147,171 22	31,711,264 37	30,212,274 77	1,478,989 60
1864	36,099,002 65	2,357,471 18	33,741,531 47	32,396,931 "	1,344,600 40
1865	38,318,780 18	2,480,408 34	35,838,371 84	33,714,008 25	1,894,679 53
1866	38,188,974 36	3,080,420 11	35,108,554 25	32,788,830 61	1,902,707 30
1867	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 65	38,181,039 30	35,614,965 73	1,579,925 10
1869	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,577 82	2,975,185 09
1870	45,306,459 28	3,473,132 97	41,833,326 31	38,413,318 69	3,411,712 20
1871	66,906,259 29	8,947,687 78	57,958,571 51	49,965,954 42	7,206,889 91
1872	69,664,288 46	9,985,803 31	59,678,485 15	51,163,427 34	4,265,098 82
1873	72,644,574 63	10,933,323 51	61,711,251 12	51,995,558 99	6,784,714 09
1874	87,300,192 06	10,914,315 02	76,385,877 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	2,848,444 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	3,261,626 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	86,705,476 35	4,204,414 51
1879	99,425,586 39	3,620,424 41	95,805,161 98	91,428,519 79	4,758,544 67
1880	113,826,891 "	4,504,122 39	109,322,758 61	105,123,670 82	4,193,317 90
1881	113,303,183 53	4,590,590 83	108,712,592 70	103,765,692 19	5,187,908 43
1882	119,283,622 31	4,210,746 28	115,072,876 03	111,375,879 68	3,758,184 06
1883	121,382,667 45	4,283,359 31	117,599,308 14	113,676,564 36	3,922,743 78
1884	120,238,333 74	4,138,796 97	116,099,536 77	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,621,013 54	3,920,998 44	115,700,015 10	113,260,619 62	2,439,395 48
1886	116,325,402 80	3,823,382 90	112,501,019 90	110,619,693 83	2,847,500 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 43	4,130,024 43	127,221,757 71	123,524,097 90	2,697,659 81
1889	136,855,369 87	4,385,908 14	132,469,463 73	128,548,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,895 75	4,576,115 63	136,614,780 22	133,479,651 31	3,135,128 88
1891	142,736,211 33	4,653,667 91	138,082,543 42	135,333,210 13	2,753,091 87
1892	139,937,101 88	4,495,228 91	135,441,872 97	133,113,332 31	3,125,942 79
1893	145,517,138 99	4,789,256 27	140,727,882 72	137,133,511 61	3,602,209 27
1894	152,891,046 80	5,079,797 30	147,811,249 50	145,330,059 62	2,481,189 88
1895	154,400,287 37	5,083,513 98	149,316,773 39	146,097,265 71	3,446,369 "
1896	160,347,651 70	5,290,089 33	155,057,571 37	151,469,754 74	3,609,918 47
1897 (d)	180,177,173 39	5,282,707 09	174,894,466 30	171,060,574 28	3,693,562 50
1898	191,427,029 81	5,120,533 55	186,306,496 25	177,679,365 46	5,231,536 87
1899	201,142,737 10	5,530,348 14	195,672,385 96	195,176,238 88	4,517,731 09
1900	209,096,368 07	4,725,848 56	204,370,519 51	201,175,634 86	3,139,040 97
1901	207,647,259 87	4,505,568 56	203,051,693 31	199,783,376 46	3,331,575 77
1902	215,274,477 63	4,663,394 73	210,611,082 89	206,198,518 48	4,517,391 85
1903	224,881,912 "	4,787,841 97	220,094,070 03	216,828,410 21	3,265,659 82
1904	232,316,767 38	5,035,622 07	227,279,145 31	223,994,115 90	3,281,999 41
1905	247,568,731 50	5,125,208 14	242,443,523 36	239,677,216 20	2,766,307 16
1906	258,834,950 11	5,409,542 96	253,424,407 15	250,280,857 18	3,143,549 97
1907 (e)	268,975,872 09	5,742,625 65	263,233,246 44	258,834,354 84	4,308,391 60
1908 (f)	264,537,413 95	5,736,407 31	268,801,006 61	260,770,981 "	2,051,622 56
1909 (g)	289,881,661 37	5,876,168 02	274,995,683 35	272,685,999 11	2,409,684 24
1910	308,849,835 30	6,511,590 24	302,085,245 06	297,506,912 96	4,578,330 10
1911	313,202,497 27	6,504,132 74	306,698,364 53	304,839,440 62	1,648,923 91
1912 (h)	330,615,867 75	7,039,102 72	323,576,765 03	322,399,306 89	969,345 54
	7,701,508,072 186	277,161,559 81	7,424,346,587 53		

sement des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES à RÉCOUVRER.	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	1,091,130 35	"	1,091,130 35	1836	
1,416,982 91	2,511,113 29	"	2,511,113 29	1837	
3,097,833 40	5,608,946 69	"	5,608,946 69	1838	
4,249,815 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 66	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	
18,070,468 26	181,271,082 79	"	181,271,082 79	1853	
21,707,885 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	249,330,909 36	170,863 49	249,501,763 85	1856	
24,143,081 94	273,473,982 30	26,318 16	273,500,300 46	1857	
25,621,238 09	299,095,230 39	"	299,095,230 39	1858	
26,313,346 93	325,408,567 32	"	325,408,567 32	1859	
27,760,104 15	353,168,671 47	41,515 55	353,210,187 02	1860	
30,919,514 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	229,684 86	515,978,193 33	1865	
34,691,537 91	550,440,047 18	646,700 40	551,087,747 58	1866	
36,814,592 40	587,254,609 58	461,224 07	587,715,833 65	1867	
38,194,890 83	625,449,690 41	447,372 54	625,896,062 95	1868	
39,849,772 91	665,299,273 32	422,259 35	665,721,532 67	1869	
41,825,030 89	707,124,304 21	430,574 77	707,554,878 98	1870	
57,172,814 33	764,297,148 54	1,216,301 97	765,513,450 51	1871	
58,428,526 16	822,725,674 70	2,163,360 95	823,888,035 66	1872	
61,780,273 08	884,505,947 78	2,391,237 "	885,900,181 78	1873	
77,182,405 81	961,688,353 59	1,467,708 23	963,188,061 82	1874	
76,393,950 69	1,038,082,304 28	2,987,495 06	1,041,069,799 34	1875	
80,470,164 97	1,118,552,469 25	3,002,467 18	1,121,554,946 43	1876	
87,179,948 82	1,205,732,418 07	2,870,338 10	1,208,602,956 17	1877	
90,909,890 86	1,291,612,308 93	2,702,078 75	1,294,314,087 68	1878	
96,187,061 46	1,392,829,373 39	2,330,476 27	1,395,169,849 66	1879	
109,317,042 72	1,502,116,416 11	2,325,892 16	1,504,442,308 27	1880	
108,953,600 62	1,611,100,016 73	2,084,884 24	1,613,184,900 97	1881	
115,134,863 74	1,726,233,860 47	2,023,896 53	1,728,257,757 "	1882	
117,509,308 14	1,845,835,188 61	2,023,896 53	1,847,859,085 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	2,075,132,740 48	2,023,896 53	2,077,155,637 01	1885	
113,467,194 40	2,189,099,931 88	1,057,722 03	2,190,157,659 91	1886	
120,115,735 59	2,309,245,670 38	1,057,722 03	2,310,305,392 41	1887	
127,221,757 71	2,426,467,428 09	1,057,722 03	2,427,525,150 12	1888	
132,469,463 73	2,568,938,891 82	1,057,722 03	2,569,996,613 85	1889	
136,614,780 22	2,705,551,672 04	1,057,722 03	2,706,609,394 07	1890	
138,086,302 "	2,843,637,974 01	1,051,963 45	2,844,691,937 49	1891	
136,268,975 19	2,979,906,949 14	226,881 32	2,980,133,830 46	1892	
140,735,150 88	3,120,642,700 02	248,903 16	3,120,891,603 18	1893	
147,811,249 50	3,268,453,949 52	248,903 16	3,268,702,852 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	
171,754,136 78	3,747,831,721 22	140,029 52	3,747,971,753 74	1897	
182,910,902 13	3,930,742,628 35	3,353,623 64	3,934,096,251 99	1898	
198,983,949 97	4,119,736,594 32	154,042 63	4,120,890,638 95	1899	
204,334,675 83	4,334,071,272 15	159,885 31	4,334,231,158 46	1900	
203,114,952 24	4,537,186,221 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	4,967,995,407 74	21,596 95	4,968,017,004 69	1903	
237,279,145 31	5,195,275,538 05	21,596 95	5,195,297,130 "	1904	
242,443,523 36	5,437,719,076 41	21,596 95	5,437,740,673 36	1905	
243,424,407 15	5,691,143,481 56	21,596 95	5,691,165,080 51	1906	
263,233,246 44	5,964,376,730 "	21,596 95	5,964,398,326 95	1907	
262,822,603 56	6,217,199,333 56	"	6,217,199,333 56	1908	
274,906,681 36	6,492,195,016 91	"	6,492,195,016 91	1909	
302,081,243 06	6,794,280,259 97	"	6,794,281,259 97	1910	
306,189,364 53	7,100,768,624 50	"	7,100,768,624 50	1911	
323,357,652 42	7,424,436,276 02	210,110 61	7,424,646,387 53	1912	

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 Mons à Namur.

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-Ecclloo-Bruges et Grand Central Belge). Voir page 106 du Compte général des Finances pour les années 1898, 1899 et 1900.

e) Y compris le versement de fr. 4,096,458 38 effectué par la société 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.

f) Y compris les versements de 50,000 et de 153,000 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.

g) Y compris les soldes des produits nets de l'exploitation des lignes de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, pour compte de l'État, par les sociétés concessionnaires, respectivement fr. 27,927 87 et fr. 21,817 87.

h) Y compris le produit net de l'exploitation de la ligne de Hasselt à Maeseyck pendant le 1^{er} semestre 1912 pour compte de l'État par la société concessionnaire, fr. 49,474 75.

**N° IX. — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement
des lignes exploitées moyennant
Pour les années antérieures à 1901,**

	1901	1902	1903	1904	1905
A. Lignes construites directement par l'Etat:					
Lignes } Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation	426,221,440 21	435,221,943 99	446,003,019 94	452,929,784 31	486,733,158 56
exploitées. } Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 22,104,644 73	(a) 21,771,368 04	(a) 28,963,329 51	(a) 38,401,909 74	(a) 26,651,918 33
Lignes en construction	(a) 16,279,888 70	(a) 18,400,168 65	(a) 20,918,705 94	(a) 30,302,072 40	(a) 37,965,072 "
Ensemble pour lignes construites directement par l'Etat.	464,607,973 64	479,393,180 68	495,884,653 39	521,633,766 45	551,350,148 89
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat.					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 31 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{re} 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	15,265,006 01	15,641,379 16	16,273,443 73	17,039,028 87	17,864,465 16
chèvement. } -- d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 27,504 74	(a) 98,680 62	"	(a) 29,600 86	(a) 60,085 95
Ensemble pour lignes construites à forfait	171,299,634 85	171,747,183 88	172,280,569 83	173,075,753 83	173,931,675 21
C. Lignes rachetées					
Mons à Manège capital représentatif des annuités (1)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27
Peplinster à Spa	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Melsbroel	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "
Lierre à Turuhout	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
Marbehan à Virton et à Lamortoux, 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 Houilliers (capital représentatif des annuités) (2)	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "
Luxembourg	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
Auvers à Gand par Saint-Nicolas	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "
Liégeois-Limbourgeois	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50
Gand-Ecloo	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "
Grand Central Belge	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27
Plateaux de Herbe	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25
Sichein à Montaigu	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26
Liège à Visé	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20
Landen à Ciney (capital représentatif des annuités)	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "
Saint-Trond-Hasselt idem	4,180,600 "	4,180,600 "	4,180,600 "	4,259,166 08	4,259,166 08
Flandre Occidentale	"	"	"	"	"
Termonde à Saint-Nicolas idem	"	"	"	"	"
Hasselt à Maeseyck	"	"	"	"	"
Para- } Travaux prévus lors du rachat	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38
chèvement. } Autres travaux livrés à l'exploitation	79,609,984 44	87,012,003 50	93,567,791 40	100,891,943 08	111,484,023 84
Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	(a) 2,192,325 76	(a) 2,457,084 34	(a) 2,075,159 87	(a) 3,185,387 73	(a) 2,482,926 26
Ensemble pour lignes rachetées	553,808,433 13	561,475,210 77	567,649,074 20	576,162,020 42	586,051,639 11
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :					
Para- } Travaux livrés à l'exploitation	8,316,528 20	8,449,208 48	8,724,595 42	9,073,281 11	9,444,483 67
chèvement. } -- non achevés à fin d'exercice	(a) 13,640 62	(a) 88,667 59	"	"	"
Ensemble pour lignes louées par l'Etat	8,330,168 82	8,537,876 47	8,724,595 42	9,073,281 11	9,444,483 67
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc. réservoirs candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.					
	49,615,724 60	52,014,985 20	53,291,186 43	51,798,877 03	57,566,643 97
F. Dépenses générales pour études de projets de construction.					
	13,614,834 79	14,014,308 31	14,725,966 69	15,365,878 49	15,796,113 30
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers dépôts, etc.).					
1 ^{re} Commande par l'Etat	357,215,341 83	395,260,630 37	432,590,684 97	464,249,092 76	491,005,314 38
2 ^{re} Repris aux compagnies (3)	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63
Ensemble pour le matériel roulant, etc.	447,388,606 46	485,433,895 "	522,763,949 60	554,423,357 39	581,178,579 01
Total du capital de premier établissement.	2,008,665,376 29	2,072,646,940 36	2,135,233,997 56	2,204,532,834 72	2,275,319,283 16
Pour faire ressortir le capital engagé dans le domaine exploité, il faut déduire :					
1 ^{re} Pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés voir littéra G. ci-dessus	40,620,004 55	46,815,969 24	51,957,795 32	71,918,970 73	67,160,002 54
2 ^{re} Pour aliénation d'immuebles, subsides, etc. Amortissements directs	6,940 883 56	7,052,565 90	7,237,912 65	7,441,923 93	7,668,907 69
Reste capital utile fr.	1,961,104,488 18	2,018,778,405 21	2,076,038,289 59	2,125,171,940 06	2,200,490,372 93

(1) Déduction faite d'une somme de fr. 2,698,349-24 afférente au matériel et comprise au littéra G. 2^o.
(2) Déduction faite des bonifications dues par la compagnie en vertu de l'article 37 de la convention du 1^{er} juin 1877, soit fr. 5,819,700, et de la somme de 13,600,000 francs montant du capital représentatif de l'annuité de 612,000 francs due pour rachat de matériel et comprise au litt. G. 2^o (voir *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1913, page 206.)

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 1903.

[illegible]

(3) Y compris une somme de fr. 2,698,37 24, montant de la partie du capital représentatif de l'annuité de rachat de la ligne de Mons à Manage afférente au matériel et 13,690,000 francs, montant du capital représentatif de l'annuité de 612,000 francs due pour rachat de matériel aux Bassins Houilliers.

(4) Dédaction faite d'une somme de 201,000 francs, retenue sur le prix de rachat pour le règlement des indemnités dues à l'Etat du chef de l'extinction des servitudes et autres irrégularités commises illégalement sur les biens de la Société. Celle-ci a en plus versé 50,000 francs du même chef dans la caisse de l'Etat pour être rattachée au budget pour ordre à fonds de liquidation.

**N° X. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1908-1912)
et de la dernière année (1907) de la période précédente.**

			1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, au 31 décembre.		double voie.	1,909,285	2,010,448	2,016,043	2,140,088	2,160,180	2,185,570	
		simple voie.	2,191,891	2,285,979	2,275,993	2,190,208	2,169,486	2,185,445	
		Ensemble.	4,101,174	4,296,427	4,292,038	4,330,296	4,329,666	4,369,015	
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes appartenant à l'État		double voie.	1,741,711	1,845,440	1,879,037	1,972,151	1,992,223	2,017,615	
		simple voie.	2,072,919	2,195,628	2,183,642	2,099,912	2,078,425	2,092,580	
		Ensemble.	3,814,630	4,039,068	4,064,679	4,072,063	4,070,648	4,109,995	
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.			4,092,157	4,283,478	4,519,422	4,529,153	4,529,512	4,518,257	
Mètres courants de rails	en acier	voies principales.	de 57 kilog. par mètre	6,197	60,142	78,637	155,572	241,941	371,470
			de 52 — —	2,927,861	2,944,254	2,957,704	2,880,815	2,785,529	2,681,006
			de 50 — —	»	»	»	»	75,024	659,699
			de 40.6 — —	4,025,474	4,786,620	5,270,674	6,059,526	6,552,141	5,904,555
			de 38 kilog. —	4,424,552	4,278,572	5,999,759	5,425,278	5,097,055	5,550,957
			de 35 kilog. et moins par mèt.	126,408	102,682	108,528	102,882	82,962	55,468
		voies de garage, de chargement et de déchargement.	de 32 kilog. par mètre	41,871	61,982	95,742	118,177	156,729	209,755
			de 50 — —	»	»	»	»	»	6,992
			de 40.6 — —	171,007	168,098	201,557	265,565	328,405	597,756
			de 38 kilog. —	4,398,404	4,660,479	4,959,207	5,129,492	5,501,823	5,464,489
	en général.	de 35 kilog. et moins par mèt.	241,052	555,894	542,062	554,098	526,574	289,522	
		de 57 kilog. par mètre	6,197	60,142	78,637	155,572	241,941	371,470	
		de 52 — —	2,969,752	5,006,216	3,055,446	2,998,992	2,942,058	2,891,611	
		de 50 — —	»	»	»	»	75,024	646,691	
		de 40.6 — —	4,194,481	4,954,718	5,472,051	6,522,891	6,680,544	6,502,509	
		de 38 kilog. —	8,820,750	8,958,851	8,958,966	8,552,770	8,598,858	8,815,426	
		de 35 kilog. et moins par mèt.	567,460	458,576	450,590	456,980	409,556	524,790	
		voies principales de 38 kilog par mètre.	95,107	87,245	62,987	46,112	52,980	52,999	
		voies de garage, de chargement et de déchargement	1,715,675	1,626,555	1,562,595	1,455,527	1,351,270	1,292,812	

Consommation annuelle de rails d'acier	{	quantités totales (tonnes)	51,000	50,500	21,200	54,000	29,000	49,500	
		sommes totales dépensées	6,987,000	6,500,250	2,968,800	7,686,000	4,060,000	6,828,050	
		prix moyen par tonne.	157.00	159.50	140.04	142.35	140.00	158.50	
Nombre de billes en bois existant dans les voies	{	chêne	voies principales	6,650,950	6,996,265	7,210,194	7,555,115	7,552,917	7,477,895
			voies accessoires.	3,041,058	3,144,052	3,552,661	3,459,490	3,574,555	3,711,659
			Ensemble.	9,671,988	10,140,515	10,562,855	10,792,605	10,927,270	11,189,554
	{	sapin	voies principales.	16,537	42,020	57,424	50,205	25,516	16,566
			voies accessoires.	179,753	184,022	172,758	165,559	149,845	145,575
			Ensemble.	196,270	226,042	210,182	195,764	175,159	161,935
	{	hêtre	voies principales.	155,552	151,827	157,188	197,105	256,125	252,506
			voies accessoires.	2,682	2,270	4,722	6,656	6,587	9,704
			Ensemble.	158,234	154,097	161,910	203,761	262,710	262,210
	Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0m,28 sur 0m,14 acquises dans l'année			6.35	6.58	6.56	6.47	6.54	6.10
Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques	{	voies principales (mètres courants)	27,709	15,599	12,747	10,701	10,249	9,475	
		voies accessoires (—)	127,020	122,986	117,676	115,205	107,518	104,161	
		Ensemble (—)	154,729	138,585	130,423	125,906	117,567	113,654	
Longueur des lignes armées	{	du block-system (—)	1,492,950	1,555,176	1,552,062	1,652,406	1,689,729	1,807,501	
		de grosses sonneries (—)	612,557	605,079	605,079	605,079	584,879	410,269	
		munis de barrières manœuvrées sur place et à la main.	5,254	5,422	5,388	5,557	5,502	5,509	
Nombre de passages à niveau.	{	— — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	841	926	959	950	951	965	
		ouverts et non surveillés.	2,024	2,145	2,156	2,125	2,125	2,095	
		Ensemble.	6,099	6,495	6,465	6,410	6,578	6,565	
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau			5,051,077	5,175,069	5,142,629	5,547,128	5,553,470	5,592,126	
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année			52	50	51	58	25	58	
Nombre de raccordements et gares privées			1,355	1,368	1,400	1,440	1,475	1,514	
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État			105	114	121	125	128	151	
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales			91	92	94	94	95	94	
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux			24,895,199	24,869,081	19,512,465	19,946,867	25,002,167	27,275,615	

N° XI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1908-1912)
et de la dernière année (1907) de la période précédente.*

	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Nombre de locomotives.	3,638	3,913	4,048	4,177	4,217	4,288
— de voitures automotrices.	25	30	29	20	16	16
— de tenders (indépendants de la locomotive).	2,518	2,814	2,888	2,993	3,043	3,037
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	7,079	7,464	7,039	7,923	8,013	7,990
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, voitures postales, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.).	2,196	2,268	2,574	2,516	(*) 2,571	2,592
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	16	16	16	16	16	18
— de voitures remorquées —	20	20	20	20	20	20
— de wagons à marchandises	74,565	78,664	80,130	82,469	(*) 84,166	85,615
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,632	1,636	2,172	2,212	(*) 2,395	2,485
— de bâches.	28,297	27,472	27,933	27,719	27,708	31,617
Parcours kilométri- que des locomotives de l'État	productifs de recettes. { trains de voyageurs	43,830,661(*)	46,074,369(*)	46,585,343(*)	47,727,446(*)	48,237,037(*)
	{ trains de marchandises	39,600,842	39,183,361	39,825,479	41,492,746	43,738,721
	{ pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	26,561,976	27,083,170	26,877,437	27,879,833	29,181,449
Consommation de charbon des locomotives .	{ quantités (tonnes)	1,841,984	1,819,070	1,783,038	1,873,500	1,969,810
	{ prix moyen par tonne.	16,99	16,89	14,16	13,64	14,47
	{ dépenses	31,288,326	30,719,510	25,277,268	25,587,442	28,504,046
Consommation de charbon par locomotive- kilomètre en général.	{ quantités (kilogr.)	16,75	16,20	15,76	16,02	16,26
	{ dépenses	0,284	0,274	0,223	0,219	0,233

Nombre annuel de trains	{ de voyageurs	1,075,092	1,126,958	1,159,237	1,153,112	1,167,180	1,195,470
	{ de marchandises	746,402	725,082	723,442	745,585	755,688	779,128
	{ de service	51,588	28,524	51,165	35,710	42,716	57,052
Parcours des trains, productifs de recettes .	{ voyageurs	40,228,074 ⁽¹⁾	42,003,868 ⁽¹⁾	42,149,298 ⁽¹⁾	45,567,010 ⁽¹⁾	44,171,999 ⁽¹⁾	45,550,851 ⁽¹⁾
	{ marchandises	51,710,864	51,528,619	50,851,075	51,588,805	52,702,068	54,022,650
Parcours des trains de service		718,449	654,564	652,254	652,016	558,871	712,972
Éclairage	{ nombre d'installations	59	62	67	75	(2) 81	88
	{ — de lampes à arc	3,156	3,441	3,598	3,768	5,455	5,764
	{ — de lampes à incandescence	9,118	10,564	10,878	15,741	14,751	18,992
	{ — total de lampes	12,254	13,805	14,476	17,509	18,184	22,756
	{ puissance totale des lampes en kilowatts	1,987	2,075	2,201	2,545	2,058	2,569
	{ nombre de becs	26,447	26,566	26,874	26,188	25,254	25,511
	{ gaz						
	{ consommation totale, en mètres cubes	4,788,198	4,786,250	4,070,296	4,006,796	4,120,985	4,271,129
	{ dépense totale	579,197	589,275	515,455	505,550	525,259	557,091
	{ pétrole						
	{ quantités consommées, en litres	8,340,567	8,881,611	9,002,659	9,468,025	10,069,540	10,541,925
	{ dépense totale	750,654	949,444	705,855	662,762	725,999	1,029,946
	{ huile de colza épurée						
	{ quantités consommées, en kilog.	805,857	825,109	842,476	847,259	818,456	828,108
	{ dépense totale	588,488	709,438	598,852	535,879	554,015	698,012
Graissage (huiles, suif et graisses).	{ consommation totale, en kilog.	6,958,552	7,294,911	7,565,266	7,946,404	8,521,552	8,987,817
	{ dépense totale	1,845,487	1,888,785	1,556,297	1,455,879	1,425,427	1,927,679
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel .		34,823,802	37,839,751	34,809,655	55,691,037	55,815,125	58,749,594

(1) Non compris 6,660 kilomètres en 1912, 11,564 en 1911, 16,202 en 1910, 5,191 en 1908 et 9,872 en 1907 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal; 491,829 kilomètres en 1912, 494,954 en 1911, 493,652 en 1910, 493,088 en 1909, 495,125 en 1908 et 495,890 en 1907 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(2) Chiffres rectifiés.

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

		UNITÉ.	1902		1903.	
			MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur. . .	Voyages.	139,658,675	39,798,917 85	158,995,100	61,944,751 53
	— mixtes . . .	"	14,069,020	14,477,250 09	15,686,250	14,177,911 57
	— internationaux.	"	5,682,539	11,215,861 75	5,805,579	11,211,088 79
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu.		"	1,704,209	258,002 16	1,852,665	266,756 06
Ensemble. . .		"	161,184,533	85,750,012 43	160,319,594	87,600,490 55
Bagages.	service intérieur . . .	Quintaux	510,854	951,229 96	537,676	1,015,187 50
	— mixtes . . .	"	27,607	75 881 02	20,928	58,454 57
	— internationaux . . .	"	195,755	1,519,685 76	201,199	1,561,221 86
Ensemble. . .		"	532,194	2,346,794 74	559,803	2,432,866 73
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	4,515,841	12,516,746 97	4,850,858	12,674,279 15
	— mixtes.	"	551,718	1,104,857 51	251,898	911,920 47
	— internationaux . . .	"	1,029,515	1,582,744 91	1,116,516	1,204,656 88
Ensemble. . .		"	5,897,072	17,834,329 19	6,202,182	17,790,836 50
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	29,222,688	84,058,959 57	29,166,120	86,288,859 53
	— mixtes.	"	6,109,907	15,846,179 24	5,515,640	11,428,482 80
	— internationaux . . .	"	17,680,455	56,988,118 97	16,499,658	51,672,209 16
Ensemble . . .		"	53,013,048	154,893,237 78	50,981,418	152,389,531 31
Finances.	service intérieur . . .	Groups	(1)	565,895 79	(1)	575,549 15
	— mixtes	"	(1)	20,041 58	(1)	16,541 05
	— internationaux . . .	"	(1)	68,592 96	(1)	65,645 57
Ensemble. . .		"	(1)	452,330 13	(1)	455,704 65
Equipages.	service intérieur . . .	Voitures.	6,287	86,029 71	5,112	88,511 90
	— mixtes	"	126	5,616 40	102	2,985 01
	— internationaux . . .	"	575	24,248 41	114	25,262 99
Ensemble. . .		"	6,786	113,894 61	5,328	114,559 90
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	72,545	2,029,114 50	82,014	2,082,942 56
	— mixtes.	"	10,774	94,028 71	9,054	77,610 25
	— internationaux . . .	"	16,525	711,908 49	17,768	682,977 62
Ensemble . . .		"	99,642	2,835,051 79	108,864	2,843,530 43
Autres produits.	Tickets d'entrée dans les stations.	—	"	284,126 60	"	291,991 60
	Produits extraordinaires.	—	"	569,656 44	"	4,452,902 28
	Produits divers	—	"	760,796 17	"	802,728 46
Ensemble. . .		—	"	1,414,579 21	"	5,527,622 34
Recettes totales. . .		Francs.	"	265,640,229 88	"	269,155,142 41
Recette brute kilométrique		"		64,914 79		62,855 65
Dépense d'exploitation kilométrique.		"		44,908 75		42,565 51
Recette nette kilométrique.		"		20,006 04		20,270 54
Recette moyenne par voyageur embarqué		"		0 551		0 546
Parcours moyen d'un voyageur		Kilom.		25 51		25 75
Produit moyen par tonne de grosses marchand.		Francs.		2 92		2 99
Parcours moyen d'une tonne de grosses marchandises		Kilom.		80.7		79.4
Stations, haltes, points d'arrêt, etc. au 31 déc.		Nombre.		1,555		1,592

(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.
(1908-1912) et de la dernière année (1907) de la période précédente.*

1900.		1910.		1911.		1912.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
159,968.550	62,615.832 74	150,500,505	69,595,665 19	157,060,538	68,825,924 58	166,770,599	72,135,014 55
14,090.585	14,065.979 91	15,654,429	16,799,847 85	15,798,709	16,620,835 52	16,825,295	17,585,429 78
6,048,237	11,926,105 80	7,556,609	16,658,154 20	6,115,755	12,509,155 52	6,515,405	15,051,728 82
1,806,070	256,501 86	1,821,206	258,514 56	1,867,207	265,984 55	1,902,895	268,758 54
161,913,242	89,460,530 31	175,312,540	103,109,981 66	180,840,189	98,219,895 57	191,814,188	102,858,931 67
354,452	1,045,476 56	581,009	1,126,509 60	585,925	1,117,671 27	595,691	1,148,454 60
20,947	57,958 91	25,485	65,542 18	21,154	59,816 05	21,526	60,860 58
214,607	1,440,720 77	252,069	1,810,650 07	217,141	1,565,559 20	225,571	1,599,518 79
590,046	2,544,156 24	659,161	3,000,501 85	622,220	2,740,826 50	638,588	2,808,833 97
5,119,260	12,084,926 14	5,496,550	12,885,525 46	5,560,518	15,055,510 62	6,017,800	14,108,341 29
270,020	721,660 58	270,551	750,719 62	287,525	798,412 29	504,011	841,257 99
1,185,172	5,652,537 09	1,505,420	4,020,555 67	1,477,952	4,558,844 15	1,579,200	4,871,492 80
6,572,452	16,442,143 81	7,070,321	17,656,576 75	7,325,775	18,392,597 04	7,901,011	19,824,072 08
50,907,557	95,628,119 59	55,185,211	99,829,208 08	55,570,204	100,991,467 95	56,552,256	109,504,554 55
5,652,984	11,877,988 20	5,659,894	12,505,124 20	5,998,168	15,086,860 22	6,542,090	15,857,994 07
17,484,687	58,921,787 10	19,261,700	65,214,949 80	21,810,597	75,916,599 59	23,557,116	79,017,908 07
54,025,008	164,427,894 89	58,086,805	177,349,282 08	61,408,969	188,024,927 54	66,011,442	202,160,456 49
(¹)	196,055 74	(¹)	209,058 59	(¹)	211,472 52	(¹)	228,879 61
(¹)	29,424 61	(¹)	50,482 72	(¹)	52,419 27	(¹)	54,280 01
(¹)	52,714 40	(¹)	56,208 47	(¹)	41,056 41	(¹)	45,872 12
(¹)	258,192 75	(¹)	275,729 78	(¹)	284,948 03	(¹)	307,031 74
5,417	142,978 42	5,827	152,448 05	5,895	154,222 90	6,580	166,917 72
108	10,062 96	108	10,424 82	115	11,087 11	122	11,725 47
121	51,456 16	155	54,815 84	151	59,477 55	161	42,484 75
5,646	184,497 54	6,068	197,688 69	6,161	204,787 36	6,663	220,825 92
86,942	2,264,908 18	95,549	2,414,915 42	94,455	2,445,051 03	102,202	2,644,128 50
9,594	95,789 21	9,606	99,255 80	10,217	105,558 07	10,802	111,595 55
18,827	295,800 51	20,740	525,179 98	25,517	568,718 45	25,128	594,005 40
115,363	2,654,497 90	123,695	2,839,329 20	128,167	2,917,287 53	138,132	3,149,729 43
"	295,704 90	"	556,075 "	"	524,481 60	"	549,596 "
"	4,461,487 29	"	5,854,670 29	"	2,182,746 10	"	— 1,115,086 28
"	858,657 52	"	897,050 51	"	749,705 75	"	725,800 71
"	5,615,829 51	"	5,067,793,80	"	3 256,933 43	"	— 39,689 57
"	281,587,742 95	"	309,496,883 81	"	314 042,203 "	"	331,290,191 73
65,191 07		71,491 62		72,555 24		76,189 54	
45,977 25		46,908 50		48,522 11		52,819 75	
21,215 82		21,585 52		24,015 15		25,569 79	
0 552		0 557		0 545		0 556	
25 95		24 82		25 95		25 96	
5 04		5 05		5 06		5 06	
79.6		80.2		85.2		84.1	
1,406		1,407		1,415		1,451	

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	1912.			1911.
			DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A Lignes construites directement par l'État . . .		—	811,009	(1) 233,005	1,044,014	1,038,411
B — — — à forfait pour son compte		—	96,580	618,583	715,163	715,163
Mons à Manage.		1 janv. 1857	24,358	"	24,358	24,358
Luxembourg		1 janv. 1873	277,455	30,834	308,289	308,289
Bassins-Houillers. . . .		1 janv. 1871	257,508	348,354	605,862	605,840
Pepinster à Spa		16 sept. 1872	11,987	"	11,987	11,987
Dendre-et-Waes (2) . . .		1 mai 1876	100,405	1,626	102,031	102,031
Lignes des Flandres . .		1 janv. 1878	27,882	196,913	224,795	224,795
Saint-Ghislain à 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	916	31,096	32,012	32,012
Lierre à Turnhout . . .		1 mars 1882	21,054	17,583	38,637	38,637
C. Lignes rachetées	Anvers à Gand (3) . . .	1 janv. 1896	14,937	33,657	(1) 48,594	(1) 48,594
	Gand à Eccloo (5) . . .	1 janv. 1897	34	13,865	13,899	13,899
	Grand Central Belge (6) .	1 janv. 1897	257,729	165,096	422,825	429,033
	Liégeois-Limbourgeois (7)	1 janv. 1896	36,301	65,519	101,820	101,820
	Sichem à Montaigu . . .	1 juillet 1898	"	3,594	3,594	3,594
	Plateaux de Herve (8) . .	7 sept. 1897	"	32,729	32,729	32,729
	Landen-Ciney (9) . . .	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 (10)	1 juillet 1900	"	17,801	17,801	17,801
	Flandre Occidentale (11).	1 janv. 1906	34,635	141,398	176,033	176,033
	Termonde à St-Nicolas (12)	1 janv. 1907	"	17,328	17,328	17,328
	Hasselt à Maeseyck (13) .	1 janv. 1912	"	39,930	39,930	"
Longueur totale des lignes appartenant à l'État .			1,110,024	1,210,792	2,350,816	2,317,072
			2,017,613	2,092,380	4,109,993	4,070,646
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	55,404	"	55,404	55,404
	Jonction belge-prussienne.	29 juillet 1872	16,134	2,420	18,554	18,554
	Spa à la frontière grand- ducale.	16 sept. 1872	"	54,773	54,773	54,773
Eccloo à Bruges (14) . . .		1 janv. 1897	"	26,558	26,558	26,558
			160,515	83,751	244,266	244,266
E. Raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité sans redevance		29 oct. 1881	"	2,382	2,382	2,382
F. Tronçons de voies appartenant à des compa- gnies et exploités en commun avec l'État (15).			7,412	4,930	12,372	12,372
Longueur totale exploitée par l'État			2,185,570	2,183,443	4,369,013	4,329,666

(1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k.286, donnée en jouissance en 1836 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central Belge, pour compte de l'État, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898 et directement par l'État jusqu'au 1^{er} juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.

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

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

(4) Non compris 455 mètres de passage d'eau.

(5) Exploité pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, pendant le 1^{er} semestre 1897.

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

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

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

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

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

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

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

(13) — pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire du 1^{er} janvier au 30 juin 1912.

(14) — moyennant part des recettes, par la Société de Gand-Eccloo, pour compte de l'État, pendant le 1^{er} semestre 1897.

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

N° XIV. — *Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1912 et 1911.*

A. Rails et billes.

		1912.			1911.	
		Voies principales	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 57 kilog.	371,470	»	371,470	241,941
		» de 52 »	2,681,906	209,753	2,891,641	2,942,058
		» de 50 »	639,699	6,992	646,691	75,024
		» de 40.6 »	5,904,555	397,756	6,302,309	6,680,544
		» de 38 »	5,350,957	5,464,489	8,815,426	8,598,858
		Hilff de 29 kilog.	756	124,451	125,187	129,978
		divers de 7, 18, 25, 30, 35, 34 et 35 kilog.	54,712	161,891	199,603	279,558
		Ensemble.	12,984,053	6,568,294	19,552,327	18,747,761
	Rails en fer.	52,909	1,292,812	1,325,811	1,584,250	
	Total		13,017,052	7,661,106	20,678,158	20,152,011
Nombre de billes	en chêne	7,477,895	5,711,659	11,189,554	10,927,270	
		16,560	145,375	161,935	175,159	
		252,506	9,704	262,210	242,710	
	Total.		7,746,961	5,866,756	11,615,697	11,545,159

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1912.			1911.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff.	12	54,078	54,090	55,594	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	141	141	141	
Traverses De Soignies	»	1,059	1,059	1,059	
— Wautherin	4,728	55,164	59,892	41,550	40k.17 par traverse.
— A en acier, mod. Post.	4,105	9,991	14,096	14,557	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	628	10,915	11,541	11,466	Type néerl. 76 k. par traverse.
— C — Bernard.	»	569	569	550	Type néerl. 105 k. par traverse.
Types divers : G.C.B; L L; etc. .	»	12,446	12,446	15,070	
ENSEMBLE. . .	9.475	104,161	115,654	117,567	

(1) Mètres courants de voie simple.

No XV. — a. *Profil et courbes des voies principales.*

			Longueur.	En p. c.
Pentes et rampes . . .	{	de 1 à 5 millimètres par mètre	5,117,160	47.55
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	1,136,816	17.65
		10 — 15 — — . . .	593,174	9.06
		15 — 20 — — . . .	337,983	5.16
	au-dessus de . . .	20 — 30 — — . . .	49,932	0.76
	{	au-dessus de 30 millimètres par mètre.	78,634	1.20
Paliers			1,220,265	18.62
			6,554,584	100. »
Alignements droits			4,985,025	63.24
Courbes à rayon . . .	{	de 200 mètres et moins	41,448	0.65
		200 à 300 mètres.	88,813	1.36
		300 à 500 —	493,371	7.55
		500 à 700 —	261,728	4.04
	de plus de . . .	700 mètres	1,382,999	21.20
			6,554,584	100. »

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

DÉSIGNATION DES GROUPES	Longueur des lignes armées			Nombre de stations, bifur- cations et traversées vicinales pourvues de		NOMBRE DE			NOMBRE DE LEVIERS		
	du block system	de grosses sonneries de route	de nouveaux signaux franchis- sables	signaux non enclenchés	signaux enclenchés	signaux d'aiguilles	dromoscopes	dromopédants	Cabines Saxby Siemens et G. C. B.	Postes de terre ground appar- atus et tous systèmes	Enclenchements directs ou similaires
	kilom.	kilom.	kilom.								
Anvers	141,542	»	36,501	26	110	2	3	15	636	270	75
Arlon	224,039	49,915	»	26	42	16	8	16	581	42	155
Bruges	4,870	»	»	38	54	6	5	10	135	266	128
Bruxelles-Midi . . .	183,249	33,403	37,092	32	51	42	7	21	1,888	176	120
Bruxelles-Nord . . .	221,965	95,742	104,642	51	64	17	5	21	2,258	221	66
Charleroy	63,968	18,334	4,600	10	110	14	10	16	1,606	662	147
Gand	240,087	34,300	9,012	36	103	5	6	13	1,177	245	134
Hasselt	63,443	13,346	12,342	20	51	7	4	1	208	65	121
Liège	149,391	12,852	95,420	42	86	41	12	19	581	108	505
Mons	106,352	47,933	29,905	6	143	51	13	14	1,575	675	266
Namur	317,952	»	2,930	68	70	16	8	25	1,201	537	196
Tournai	146,465	84,242	»	68	66	8	12	28	1,070	235	179
	1,867,301	410,269	330,242	425	952	225	95	201	12,796	5,518	2,068

N° XVI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1912.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE	DES PASSAGES À NIVEAU.	
1	Mortsel à Lierre	Mortsel et Bouchout .	N° 2A, chemin d'explo- itation.	—
2	Berchem à Anvers (Sud) .	Bifurcation de Mortsel et Vieux-Dieu.	N° 2, route militaire .	—
3	Anvers (Waes) à Gand . .	Becele (Nord)	N° 37. —	—
4	Libramont à Gouvy	Wideumont et Rosières.	N° 16. —	204.00
5	Marbehan à Virton	Rthe et Virton	N° 24. —	—
6	Ostende à Ypres	Langemarek et Boesinghe	N° 137bis. —	—
7	Furnes à la frontière fran- çaise.	Furnes et Adinkerke- Panue.	N° 52. —	—
8	Courtrai à Poperinghe . .	Station de Comines. .	N° 59. —	—
9	Id.	Id.	N° 60. —	—
10	Courtrai à Bruges	Station de Thourout .	N° 47. —	—
11	Bruxelles (Nord) à Alost. .	Ternath et Esschene- Lombeek.	N° 55. —	—
12	Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Q. L.) .	Bruxelles (rue Royale) et Bruxelles (rue Rogier).	N° 2, rue Montagne aux Cailloux.	5,111.25
13	Malines à Termonde . . .	Station à Capelle-au-Bois	N° 21, digue du canal .	2,926.95
14	Id.	Id.	N° 22.	2,707.53
15	Id.	Id.	N° 23, chemin d'explo- itation.	1,958.75
16	Id.	Id.	N° 23, id. . . .	1,755.75
17	Charleroy à Berzée	Station de Mont-sur- Marchienne.	N° 110, sentier de Zone.	—
18	Id.	Station de Montignies- le-Tilleul.	N° 116, sentier de Mon- tignies-le-Tilleul à Mont- sur-Marchienne.	—
19	Walcourt à Florennes (Cen- tral). .	St-Aubin à Emptinne .	N° 31, sentier public .	437.18
20	Id.	Id.	N° 32, chemin com- munal.	495.18
21	Id.	Ancien point d'arrêt de de St-Aubin.	N° 33, chemin de Hemp- tinne à Florennes. .	522.34
22	Id.	Ancien point d'arrêt de St-Aubin et ancienne sta- tion de Florennes (Sud)	N° 34, chemin com- munal.	495.18
23	Id.	Id.	N° 35, chemin de vi- dange.	—
24	Id.	Id.	N° 36, id. . . .	—
25	Id.	Id.	N° 37, id. . . .	—
26	Charleroy à Vireux	Neuville (Sud) et Ma- riembourg.	N° 206, chemin d'explo- itation.	456.68
27	Id.	Faltemprise et Cerfon- taine.	N° 185, id. . . .	320 »
28	Id.	Id.	N° 181, id. . . .	—
29	Id.	Id.	N° 182. —	—
A reporter . . . fr.				15,427.21

N° XVI (suite). — Relevé des passages à niveau supprimés en 1912.

N° D'ORDRE.	SITUATION		DÉSIGNATION	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE	DES PASSAGES À NIVEAU.	
30	Charleroy à Vireux . . .	Walcourt et Gerlimpont.	Report . . fr. N° 151, chemin d'ex- ploitation.	15,427.21
31	Id.	Id.	N° 153, id. . . .	—
32	Id.	Gerlimpont et Silenrieux.	N° 153, id. . . .	—
33	Id.	Id.	N° 156, id. . . .	—
34	Id.	Id.	N° 157, id. . . .	—
35	Id.	Id.	N° 158, id. . . .	—
36	Id.	Silenrieux et Falemprise.	N° 166, id. . . .	—
37	Id.	Id.	N° 167, id. . . .	—
38	Id.	Id.	N° 168, id. . . .	—
39	Id.	Id.	N° 169, id. . . .	—
40	Id.	Id.	N° 170, id. . . .	—
41	Id.	Falemprise et Cerfon- taine.	N° 180, id. . . .	—
42	Id.	Senzeille et Neuville (Sud).	N° 192, id. . . .	—
43	Id.	Id.	N° 195, id. . . .	—
44	Id.	Id.	N° 195, id. . . .	—
45	Id.	Id.	N° 196, id. . . .	—
46	Denderleeuw à Courtrai. .	Rooiborst et Sottegem .	N° 51, chemin commu- nal n° 13.	1,365.10
47	Gand à Bruges.	Gand (Sud) et Gand (Saint-Pierre). . . .	P. N. de la chaussée de Gand à Ottergem .	2,569.97
48	Id.	Id.	P. N. de la chaussée de Gand à Zwijnaerde.	5,085.18
49	Id.	Id.	P. N. de la chaussée de Gand à Courtrai.	5,085.18
50	Id.	Id.	P. N. de la rue de la Prairie.	2,668.15
51	Gand (Eecloo) à Bruges . .	Station de Balgerhoecke.	N° 54, passage privé .	—
52	Tirlemont à Ans	Station de Landen . .	N° 9, route de Landen à Hannut.	—
53	Id.	Station de Bierset-Awans.	N° 54, chemin d'Awans à Hollogne.	—
54	Frameries à Saint-Ghislain .	Nonsville et St-Ghislain.	N° 7, sentier du com- missaire, à Hornu.	—
55	Tamines à Dinant. . . .	Warnant et Aubée . .	N° 22, chemin d'explo- itation.	—
56	Courtrai à Mouscron . . .	Station de Courtrai (for- mation).	N° 103	1,660.75
57	Ath à Grammont.	Papegnies et Rebaix . .	N° 120	—
58	Id.	Station de Papegnies . .	Sentier n° 23	—
TOTAL FR. . .				35,861.54

N° XVII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1912.*

Service des voies et travaux.

DESIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	QUANTITE ou TONNAGE.	VALEUR.		
1° Matériaux en bon état: (neuf et remploi).					
Rails	en acier	de 57 kilog . . .	tonne	7,695	887,469
		de 52 — . . .	id.	9,473	4,010,389
		de 50 — . . .	id.	22,150	2,515,448
		de 40.6 — . . .	id.	6,631	730,364
		de 38 — . . .	id.	23,611	4,507,838
		en fer	id.	1,623	136,482
Billes en bois	pièce	806,193	4,297,335		
Traverses métalliques.	tonne	966	52,124		
Bois spéciaux	mètre cube	6,957	372,435		
Voies système Hilff.	Rails	tonne	287	48,417	
	Longrines	id.	408	5,834	
Croisements et traversées	en rails de 52 kil. .	pièce	4,294	384,509	
		en rails de 40.6 kil.	id.	3,335	4,447,876
		ordinaires.	id.	3,207	774,668
Excen- triques	en rails de 52 kil.	id.	469	316,531	
		id. de 40.6 kil.	id.	2,205	679,037
		id. ordinaires	id.	4,837	374,294
Lattes de calage.	id.	498	3,330		
Plaques tournantes.	id.	245	789,184		
Ponts à peser	id.	39	49,875		
Accessoires de rails, tels que boulons, écli- ses, tire-fonds, ver- rous d'ancienche- ment, etc.	p ^r rails de 57 k.	tonne	2,929	547,362	
		— 52 k.	id.	7,353	844,342
		— 50 k.	id.	3,252	526,725
		— 40.6 k.	id.	5,351	780,310
		ordinaires. .	id.	4,992	469,846
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, con- trepois, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	"	"	"	256,752	
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussi- nets pour rails, croisements, ex- centriques, etc., etc.	"	"	"	4,917,243	
2° Matériaux mis hors d'usage . .	"	"	"	2,018,604	
En dépôt fin 1912.	"	"	"	26,434,723	
Vendu	restant à livrer fr.	"	"	393,906	
		livré (p ^r mémoire). 4,318,756	"	"	"
A la disposition de l'administration fin 1912	"	"	"	25,740,847	
3° Approvisionnements à la disposition des sections	"	"	"	4,534,796	
Ensemble fr.				27,275,613	

N° XVIII. — Effectif du matériel

		1912.	1911.
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	1,155 1,127
		" mixtes (types 28, 50, 52 et 55)	
		munies du frein Westinghouse (1).	1,056 1,056
		" à marchandises	1,575 1,527
		" de gare	397 598
	Total.		4,161 4,088
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	25 27
		" tenders type 11	102 102
		Voitures à vapeur (partie « moteur »).	10 10
		" électriques automotrices (id. id.).	6 6
	Total.		143 145
Ensemble des moteurs (2) (3)		4,304	4,235
Tenders indépendants (3)		5,057	3,045
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Salons et de 1 ^{re} classe	65 67
		Voitures (4). { 2 ^e classe	1,859 1,871
		3 ^e —	4,501 4,518
		mixtes.	556 555
		Fourgons à bagages.	1,454 1,424
		— chaudières	2 2
		Voitures. { cellulaires	22 22
		funéraires	10 10
		postales	80 80
		Wagons fermés pour petits colis.	415 396
		Trucks et wagons fermés pour équipages	157 157
		Boxes et wagons pour chevaux	415 417
		Wagons pour le transport de gaz riche	50 50
		Wagon dynamomètre	1 1
	Total. (5)		9,545 9,548
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. { 1 ^{re} classe	8 9
		2 ^e —	177 177
		3 ^e —	555 551
		mixtes	126 122
		fourgons	117 117
		Fourgons à bagages indépendants.	17 17
		— — adhérents aux locomotives.	25 27
		Voitures à vapeur (partie « voiture »)	10 10
		" électriques automotrices (partie « voiture »)	6 6
	Total (5).		1,039 1,056
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5) (6)		10,582	10,584
Matériel de la ligne électrique de Mons à Boussu.	Voitures motrices (partie « moteur » et partie « voiture »).		18 16
	Voitures remorquées		20 20
	Ensemble.		58 56

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

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

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

(4) Y compris 4 voitures pour malades.

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

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

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1912.	1911.
Fourgons	1 1/2	1,785	1,795
	5	125	125
Wagons fermés	10	10,595	10,427
	15	10,991	10,284
— pour coton et laine	10	805	805
— — — — —	12	529	527
— — — — —	15	202	202
— pour coke, laine et minerais	10	1,888	1,894
— — — — —	12	1,136	1,147
— — — — —	15	759	759
— pour charbon	10	19,555	19,416
— — — — —	5	5	5
— — — — —	12	7,577	7,582
— — — — —	15	14,555	14,528
— — — — —	20	8,424	7,818
— plats à 4 roues	10	2,625	2,692
— — — — —	15	2,665	2,541
— — 6 — — — — —	15	9	9
— — 6 — — — — —	20	10	11
— — 8 — — — — —	20	1,899	1,878
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	55	50	50
— — 8 — — — — —	40	10	10
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.)	8	5	5
— pour transports spéciaux	10	8	8
— p ^r le transp. de plaques tournantes.	10	15	14
Total pour le service commercial (1)		85,615	84,166

Wagons pour services divers.

Wagons pour embranch ^{ts} de charbonnages. (2)	7 1/2	999	1,002
— pour l'entretien de la route	(2) 7 1/2	889	855
— — — — — de roues	5	5	5
— — — — — transp ^t de combust. en paniers (2)	10	154	154
— — — — — vérification de ponts à peser. "	7 1/2	52	52
— bâches à eau	"	16	17
— de secours et leurs wagons annexes. "	"	55	50
— citernes pour pétrole.	"	107	82
— freins pour les plans inclinés	10	48	48
— pour expéditions d'approvisionnement entre les ateliers, dépôts et stations	"	57	57
	40	181	175
Total pour les services divers (1)		2,485	2,595
ENSEMBLE DES WAGONS (1) (2)		88,098	86,561

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS

98,718 97,181

Bâches pour couvrir les chargements (1) 31,617 27,708

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

(2) Tonnage moyen.

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

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

ANNÉES. Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					Augmentation ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUELEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUELEMENT.			TOTAL.	A RENOUELER.		TOTAL.	Existant.		Devant EXISTER.	En plus.	En moins.	
	Extensions.	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	1,788	1,764	24	»
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+	112	1,923	1,936	»	13
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+	51	2,430	2,144	46	»
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+	27	2,457	2,142	45	»
1897	78	»	41	»	119	»	19	»	19	+	100	2,257	2,220	37	»
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+	314	2,571	2,578	»	7
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+	46	2,617	2,664	»	44
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+	73	2,690	2,774	»	81
1901	176	»	26	»	202	47	36	»	53	+	140	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	114	»	29	»	140	»	22	»	22	+	118	3,427	3,617	»	190
1907	193	»	32	»	225	»	14	»	14	+	211	3,638	3,810	»	172
1908	284	»	3	»	287	»	12	»	12	+	275	3,913	4,094	»	181
1909	141	»	21	»	162	»	27	»	27	+	135	4,048	4,235	»	187
1910	148	»	6	»	154	»	25	»	25	+	129	4,177	4,383	»	206
1911 (1)	39	»	21	»	60	»	20	»	20	+	40	4,247	4,422	»	205
1912	53	»	35	»	88	»	17	»	17	+	71	4,238	4,475	»	187
Tenders (*).															
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	—	19	1,201	1,269	»	68
1890	19	»	94	»	113	»	8	»	8	+	105	1,304	1,373	»	69
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+	51	1,511	1,539	»	28
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+	60	1,571	1,604	»	33
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+	107	1,678	1,676	2	»
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+	274	1,952	2,018	»	66
1899	82	»	11	»	93	»	61	»	61	+	32	1,984	2,100	»	116
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+	93	2,077	2,229	»	152
1901	154	»	31	»	185	20	30	»	59	+	126	2,203	2,354	»	151
1902	208	»	50	»	258	1	61	»	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	+	183	2,763	3,101	»	338
1906	63	»	38	»	101	»	25	»	25	+	76	3,341	3,666	»	325
1907	175	»	13	»	218	»	24	»	24	+	194	3,535	3,841	»	306
1908	360	»	»	»	360	»	20	»	20	+	340	3,875	4,201	»	326
1909	138	»	2	»	140	»	20	1	21	+	119	3,994	4,339	»	345
1910	138	»	40	»	178	»	27	2	29	+	140	4,143	4,477	»	334
1911	13	»	77	»	90	»	21	4	25	+	65	4,208	4,490	»	282
1912	45	»	3	»	48	»	22	4	26	+	22	4,210	4,535	»	305

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

(1) Chiffres rectifiés.

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

ANNÉES	ENTRÉES.					SORTIES.					AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER.	En plus.	En moins
	Extensions.	Changement de classification.	MATÉRIEL			Changement de classification.	MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.							
Pour les années antérieures à 1893. voir C. R. de 1896, ann. XVIII.															

Voitures automotrices (à vapeur et électriques).															
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+	1	14	44	»	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	+	5	59	54	5	»
1899	12	»	»	»	12	»	»	»	»	+	12	71	66	5	»
1900	»	»	»	»	»	»	5	»	»	—	5	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	»	34
1906	»	»	»	»	»	»	1	»	1	—	1	39	71	»	32
1907	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	39	71	»	32
1908	7	»	»	»	7	»	»	»	»	+	7	46	78	»	32
1909	»	»	»	»	»	»	1	»	1	—	1	45	78	»	33
1910	»	»	»	»	»	»	9	»	9	—	9	36	78	»	42
1911	»	»	»	»	»	»	4	»	4	—	4	32	78	»	46
1912	2	»	»	»	2	»	»	»	»	+	2	31	80	»	46

Véhicules pour trains de voyageurs.															
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	—	1	4,192	4,068	124	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+	51	4,726	4,665	61	»
1895	171	»	193	»	364	»	21	2	23	+	341	5,623	5,306	317	»
1896	317	»	60	»	377	»	76	»	76	+	301	5,924	5,623	301	»
1897	400	»	2	44	446	»	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	+	741	8,226	8,477	»	231
1903	387	»	»	»	387	»	136	22	158	+	929	8,455	8,864	»	409
1904	225	»	»	»	225	»	111	7	118	+	107	8,562	9,089	»	527
1905	401	»	»	1	402	»	86	9	95	+	367	8,869	9,490	»	621
1906	53	»	»	29	82	»	59	4	65	+	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	+	450	9,669	10,401	»	732
1909	325	»	32	»	357	»	72	»	72	+	288	9,954	10,726	»	772
1910	447	»	56	4	507	»	68	»	68	+	439	10,393	11,173	»	780
1911	163	»	38	1	202	»	35	»	35	+	167	10,560	11,336	»	776
1912	33	»	27	1	61	»	60	»	60	+	1	(1) 10,361	11,369	»	808

Véhicules pour trains de marchandises.															
1885	1	»	104	6	111	»	593	»	593	—	482	44,414	42,844	»	1,400
1890	761	»	100	24	885	»	411	9	420	+	468	43,523	44,586	»	1,063
1895	583	»	1,156	3	1,742	»	498	»	498	+	1,244	46,390	45,517	873	»
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	+	1,168	47,558	46,718	840	»
1897	2,148	»	4,497	55	3,400	»	628	65	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	»
1898	8,914	»	740	»	9,654	»	621	»	621	+	9,033	59,298	57,780	1,518	»
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	825	»	825	+	1,250	60,548	59,852	696	»
1900	3,627	»	621	13	4,261	»	587	»	587	+	3,674	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	68,343	»	4,484
1904	2,731	»	»	10	2,741	»	700	»	700	+	2,041	69,900	72,074	»	2,174
1905	2,724	»	»	47	2,771	»	421	»	421	+	2,320	72,220	74,793	»	2,578
1906	997	»	494	152	1,633	»	493	25	518	+	1,143	73,335	75,195	»	2,460
1907	2,897	»	130	7	3,034	»	472	»	472	+	2,862	76,197	78,692	»	2,495
1908	4,259	»	»	2	4,261	»	458	»	458	+	1,103	80,300	82,951	»	2,651
1909	4,793	»	420	8	2,221	»	219	»	219	+	2,002	82,302	84,744	»	2,442
1910	2,028	»	563	2	2,593	»	214	»	214	+	2,379	84,631	86,772	»	2,091
1911	1,230	»	864	9	2,403	»	222	»	222	+	1,881	86,362	88,002	»	1,440
1912	1,750	»	43	5	1,768	»	231	1	232	+	1,536	88,098	89,752	»	1,654

(1) Non compris 25 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 34 « parties voitures » de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

ANNÉES.	ENTRÉES : PLACES OFFERTES.					SORTIES : PLACES OFFERTES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel.				Matériel		
			neuf.	trans-formé.				démoli.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875. . . .	9,316	»	2,740	»	12,056	»	3,035	97	3,132
1876. . . .	2,304 94	»	4,175	»	6,767 94	»	3,065	»	3,065
1877. . . .	2,776	»	1,358	»	4,114	»	2,687	»	2,687
1878. . . .	7,454 517	»	4,785	»	12,217 517	»	1,389	»	1,389
1879. . . .	7,544	»	1,315	»	8,857	»	2,435	»	2,435
1880. . . .	9,045 47	»	11,960 47	»	21,005 94	»	2,265 47	24	2,289 47
1881. . . .	428	»	»	34	462	»	2,702	40	2,742
1882. . . .	3,253	34	»	340	3 629	»	1,805 47	396	2,199 47
1883. . . .	2,611	»	52	»	2,663	»	1,226	97	1,323
1884. . . .	»	»	34	»	34	»	2,916	»	2,916
1885. . . .	2,533	105	383 33	»	3,113 33	»	1,991	»	1,991
1886. . . .	597 325	»	186 15	»	583 340	»	2,152	1,654	3,766
1887. . . .	1,116 345	»	4,135	»	5,271 345	»	1,812	»	1,812
1888. . . .	14,880 45	102	100	»	15,142 45	»	700	»	700
1889. . . .	8,232	»	714	2,964	11,910	»	1,418	2,949	4,367
1890. . . .	2,524	»	3,206 212	2,075	7,803 212	»	1,968	2,286	4,254
1891. . . .	2,240	»	»	88	2,328	»	1,108	96	1,204
1892. . . .	9,072	»	»	290	9,562	»	452	208	640
1893. . . .	»	»	15,572	56	15 428	»	1,153	68	1,206
1894. . . .	9,148	»	»	51	9,202	»	982	»	982
1895. . . .	5,064	»	10,802	»	15,866	»	284	48	352
1896. . . .	12,635	»	725	24	13,402	»	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	1,203
1901. . . .	22,526	»	»	16	22,542	»	3,081	»	3,081
1902. . . .	32,280	»	»	1,029	33,309	»	1,478	»	1,478
1903. . . .	15,496	»	»	77	15,573	»	2,412	»	2,412
1904. . . .	5,292	»	»	1,142	6,434	»	2,652	»	2,652
1905. . . .	17,096	»	»	70	17,166	»	1,150	»	1,150
1906. . . .	1,860	»	»	526	2,386	»	1,015	342	1,357
1907. . . .	15,700	»	»	6,166	21,866	»	438	5,720	6,158
1908. . . .	12,565	»	448	2,285	15,096	»	662	1,927	2,589
1909. . . .	9,801	»	1,521	706	12,024	»	1,198	656	1,854
1910. . . .	17,456	»	1,454	»	18,870	»	1,076	»	1,076
1911. . . .	6,440	»	588	40	7,068	»	1,158	54	1,192
1912. . . .	1,066	»	420	»	1 486	»	2,055	»	2,055

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

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

au point de vue des places offertes.

Augmentation ou diminution du PARC.	EFFECTIF AU 31 DECEMBRE		BALANCE de renouvellement en places offertes.		Observations.
	EXISTANT (1).	devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2).	En plus.	En moins.	
11	12	13	14	15	16
n	71,540	69,475	1,865	»	
+ 8,924	80,264	78,791	1,475	»	Cette situation comprend les voitures à vapeur et électriques qui sont représentées par les chiffres en italiques.
+ 3,702	85,986	84,385	2,381	»	
+ 94	94	94		»	
+ 1,427	85,595	84,161	1,252	»	
+ 94	94	94		»	
+ 10,628	96,021	91,595	4,426	»	
+ 517	611	611		»	
+ 6,424	102,445	99,159	3,506	»	
+ 611	611	611		»	
+ 18,716	121,161	108,184	12,977	»	
+ 47	658	658		»	
- 2,280	118,881	108,612	10,269	»	
+ 658	658	658		»	
+ 1,450	120,311	111,901	8,565	»	
+ 47	611	658		»	
+ 1,540	121,651	114,512	7,092	»	
+ 611	611	658		»	
- 2,882	118,769	114,512	4,210	»	
+ 611	611	658		»	
+ 1,122	119,891	117,242	2,653	»	
+ 53	664	658		»	
- 5,183	116,708	117,659	»	910	
+ 340	1,004	983		»	
+ 5,459	120,167	118,755	1,455	»	
+ 345	1,349	1,328		»	
+ 14,442	154,609	155,757	895	»	
+ 45	1,394	1,373		»	
+ 7,543	142,152	141,989	204	»	
+ 1,394	1,394	1,373		»	
+ 5,549	145,701	144,495	1,441	»	
+ 212	1,606	1,373		»	
+ 1,124	146,825	146,755	325	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 8,722	155,547	155,805	»	25	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 12,222	167,769	155,805	12,197	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 8,220	175,989	164,955	11,269	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 15,614	191,605	170,057	21,799	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 11,179	202,782	182,690	20,525	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 2,514	205,096	186,864	18,465	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 15,874	218,970	205,956	15,247	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 7,617	226,587	212,793	14,027	»	
+ 1,606	1,606	1,373		»	
+ 11,108	257,945	225,104	12,824	»	
+ 1,356	1,356	1,373		»	
+ 19,281	257,778	247,450	9,759	»	
+ 784	784	1,373		»	
+ 51,831	289,781	279,710	9,510	»	
+ 612	612	1,373		»	
+ 11,161	501,069	295,206	6,975	»	
+ 485	485	1,373		»	
+ 5,802	504,958	298,498	5,485	»	
+ 418	418	1,373		»	
+ 16,056	520,974	515,594	4,425	»	
+ 418	418	1,373		»	
+ 1,029	522,026	517,454	5,594	»	
+ 395	395	1,373		»	
+ 15,708	537,754	531,454	5,602	»	
+ 395	395	1,373		»	
+ 12,507	550,241	543,817	5,746	»	
+ 395	395	1,373		»	
+ 10,200	560,441	555,521	6,142	»	
+ 395	395	1,373		»	
+ 17,794	578,235	570,757	6,500	»	
+ 395	395	1,373		»	
+ 5,876	589,548	584,741	3,005	»	
+ 540	540	2,144		»	
- 549	388,799	585,807	1,588	»	
+ 540	540	2,144		»	

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.				Matériel.		
			neuf.	transformé			démoli.	transformé.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875. . .	48,775 1/4	»	7,481 1/2	»	56,254 3/4	1,264 1/4	2,096 3/4	20	5,581
1876. . .	11,567 1/2	»	5,880	10	17,237 1/2	»	4,519 1/4	»	4,519 1/4
1877. . .	5,190	»	7,676 1/4	»	12,866 1/4	60	4,890 5/4	»	4,950 5/4
1878. . .	10,940	»	2,460	»	13,400	»	5,786	50	5,816
1879. . .	10,101 1/2	»	5,200	»	15,501 1/2	»	3,861 1/2	10	5,871 1/2
1880. . .	54,811	»	75	3	54,889	»	5,000 1/2	690	5,690 1/2
1881. . .	55,856	»	602 1/2	1,210	55,668 1/2	»	2,028 1/2	527 1/2	2,556
1882. . .	59,048	»	»	217 1/2	59,265 1/2	»	5,151 1/2	520	5,471 1/2
1883. . .	4,651 1/2	»	4,240	»	8,891 1/2	»	4,515	55	4,550
1884. . .	2,000	»	5,860	785	8,645	»	5,512 1/4	»	5,512 1/4
1885. . .	»	»	1,540	»	1,540	»	4,950	55 1/2	4,985 1/2
1886. . .	»	»	2,075	172 1/2	2,247 1/2	»	5,761	140	5,901
1887. . .	»	»	»	400	400	»	5,490 1/2	72 1/2	5,565
1888. . .	2,700	»	17,500	100	20,100	»	2,411	157 1/2	2,548 1/2
1889. . .	7,064 1/2	»	2,525	125 1/2	9,715	»	2,281 1/2	1,157 1/2	5,399
1890. . .	7,665 1/2	»	1,000	240	8,905 1/2	»	5,415 1/2	472 1/2	5,888
1891. . .	»	»	»	5,515	5,515	»	2,752	2,967 1/2	5,719 1/2
1892. . .	190	»	7,547 1/2	2,500	9,857 1/2	»	2,759 1/2	1,801 1/2	4,541
1893. . .	1,650	»	1,142 1/2	1,664	4,458 1/2	»	5,859	1,762 1/2	5,601 1/2
1894. . .	1,060	»	18,025	525	19,610	»	5,264 1/2	410	5,674 1/2
1895. . .	6,689	»	15,159 1/2	500	22,528 1/2	»	4,924	470	5,594
1896. . .	16,040	»	9,551 1/2	25,619	49,190 1/2	»	8,107	1,165	9,272
1897. . .	29,997	»	14,102	2,212 1/2	46,511 1/2	»	6,421	650	7,051
1898. . .	94,758	»	11,100	»	105,858	»	5,775 1/2	»	5,775 1/2
1899. . .	25,720	»	50	»	25,750	»	8,250	»	8,250
1900. . .	51,554	»	9,200	»	60,554	»	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	6,640
1905. . .	42,069	»	»	100	42,169	»	5,777	»	5,777
1906. . .	11,159 1/4	»	4,620	27,646	45,425 1/4	»	4,519	27,550	52,049
1907. . .	45,064 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	85,820	»	1,560	15,098 1/2	15,258 1/2
1909. . .	28,664 1/2	»	8 5/8	7,768	44,805 1/2	»	1,959 1/2	8,506	10,265 1/2
1910. . .	51,446	»	10,600	4,044 1/2	49,090 1/2	»	2,058	4,092	6,150
1911. . .	20,850 1/2	»	12,710	9,527	45,087 1/2	»	2,157	5,025	5,182
1912. . .	28,842 1/2	»	195	1,415	50,450 1/2	»	2,214	1,777	5,991

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

(2) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées

merchandises 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 2-5-7 (2).	En plus.	En moins.	
12	13	14	15		
»	211,022	196,812	14,210	»	
+ 32,875 3/4	263,893 3/4	244,321	19,574 3/4	»	
+ 12,738 1/2	276,634	255,688 1/2	20,945 1/2	»	
+ 7,915 1/2	284,549 1/2	260,818 1/2	23,731	»	
+ 7,584	292,133 1/2	271,758 1/2	20,375	»	
+ 11,430	305,563 1/2	281,860	21,703 1/2	»	
+ 31,198 1/2	334,762	316,671	18,091	»	
+ 35,312 1/2	368,074 1/2	330,527	17,547 1/2	»	
+ 35,794	405,868 1/2	389,575	14,293 1/2	»	
+ 4,541 1/2	408,410	394,226 1/2	14,183 1/2	»	
+ 5,352 1/2	411,742 1/2	396,226 1/2	15,516	»	
- 3,445 1/2	408,299	396,226 1/2	12,072 1/2	»	
- 3,655 1/2	404,645 1/2	396,226 1/2	8,419	»	
- 5,165	401,482 1/2	396,226 1/2	5,256	»	
+ 17,551 1/2	419,034	398,926 1/2	20,107 1/2	»	
+ 6,316	425,350	405,991	19,359	»	
+ 5,017 1/2	430,367 1/2	415,656 1/2	16,711	»	
- 2,404 1/2	427,963	415,656 1/2	14,506 1/2	»	
+ 5,296 1/2	433,259 1/2	415,846 1/2	19,415	»	
- 1,165	432,094 1/2	415,476 1/2	16,618	»	
+ 15,955 1/2	448,050	416,556 1/2	31,493 1/2	»	
+ 16,954 1/2	464,964 1/2	425,225 1/2	41,739	»	
+ 59,918 1/2	501,883	439,265 1/2	65,617 1/2	»	
+ 59,260 1/2	544,143 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	»	
+ 34,587	814,465 1/2	764,805 1/2	49,660	»	
+ 38,592	852,857 1/2	806,874 1/2	45,983	»	
+ 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	32,222 1/2	»	
+ 54,540	1,020,626	962,528	58,098	»	
+ 42,940 1/2	1,065,566 1/2	996,974	66,592 1/2	»	
+ 57,885 1/2	1,101,452	1,017,804 1/2	83,647 1/2	»	
+ 26,439 1/2	1,127,911 1/2	1,046,647	81,264 1/2	»	

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

dans les colonnes 2 et 5 et en en retranchant celles de la colonne 7.

N° XXII. — Importance du matériel de traction en 1912.

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

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL.					ENSEMBLE.			
	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs.	à cinq essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives- tenders.	Totaux ou moyennes.	
Nombre d'unités (1)	808	3,064	346	66	3,091	1,193	4,284	
Nombre d'essieux moteurs	1,616	9,192	1,384	330	8,873	3,649	12,522	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	3,874,121	20,183,273	2,785,927	1,366,200	22,221,750	5,987,771	28,209,521
	Par locomotive. . .	4,758	6,587	8,052	20,700	7,189	5,019	6,585
	Par essieu moteur .	2,379	2,196	2,013	4,140	2,504	1,641	2,253
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	24,867,135	126,232,500	21,903,220	5,794,800	128,500,865	50,296,790	178,797,655
	Par locomotive. . .	30,776	41,199	63,304	87,800	41,573	42,160	41,736
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	36,210,255	120,100,145	17,074,080	6,197,400	133,722,715	45,859,165	179,581,880
	Par locomotive. .	44,815	39,197	49,347	93,906	43,262	38,440	41,919
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	40,876,020	134,069,700	21,948,180	6,877,200	146,093,970	57,679,130	203,773,100
	Par locomotive. . .	50,592	43,756	63,434	104,200	47,264	48,348	47,566

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.		3,037
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	46,390,850
	Par tender	15,275
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	97,364,170
	Par tender	32,059

(1) Non compris 16 voitures automotrices, 4 locomotives électriques de gare et 18 voitures électriques de la ligne vicinale de Mons à Bousu.

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 frein Westinghouse au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à surchauffe au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives Compound au 31 décembre.	NOMBRE de chevaux-heures utiles développés par les locomotives pendant l'exercice considéré.
1889	1 811	Kg. 4,618	Kg. 37,236	»	682	»	»	308,763,478
1890	1,925	4,709	37,330	»	698	»	»	320,119,150
1891	2,016	4,815	37,643	»	729	»	»	331,360,000
1892	2,037	4,826	37,877	»	736	»	»	320,374,783
1893	2,051	4,830	37,970	»	786	»	»	320,780,453
1894	2,079	4,828	38,120	»	818	»	»	326,177,391
1895	2,130	4,834	38,150	»	821	»	»	347,946,956
1896	2,137	4,900	38,309	»	827	»	»	361,268,261
1897	2,237	4,988	38,611	»	860	»	»	399,802,174
1898	2,371	5,070	39,016	5	950	»	»	420,642,608
1899	2,617	5,084	38,892	5	942	»	»	504,322,174
1900	2,690	5,009	39,160	60	1 001	»	»	558,105,217
1901	2,834	5,091	39,808	148	1,147	»	»	558,468,261
1902	2,967	5,246	40,610	197	1,292	»	»	596,050,455
1903	3,088	5,358	41,185	266	1,409	2	»	629,040,087
1904	3,186	5,307	41,900	310	1,484	3	»	633,267,391
1905	3,309	5,605	42,902	451	1,609	30	44	716,792,174
1906	3,425	5,706	43,450	445	1,694	63	55	778,805,045
1907	3,633	5,897	44,229	467	1,890	125	74	822,714,783
1908	3,910	6,027	44,754	501	2,163	256	79	815,153,378
1909	4,043	6,145	45,352	548	2,303	326	79	805,259,474
1910	4,174	6,292	46,073	586	2,414	411	79	853,254,587
1911	4,213	6,412	46,689	595	2,433	490	79	904,556,741
1912	4,284	6,583	47,366	609	2,530	568	79	977,525,322

(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.	»	20,328	+212,331
— 1876.	»	34,708	+177,623
— 1877.	»	19 662	+157,961
— 1878.	»	43,350	+114 611
— 1879.	74,342	»	+188,953
— 1880.	»	41,218	+147,735
— 1881.	138,156	»	+285,891
— 1882.	68,934	»	+354,825
— 1883.	»	22,274	+332,551
— 1884.	»	40,906	+291,645
— 1885.	103,053	»	+394,698
— 1886.	»	80,683	+314,015
— 1887.	»	158,460	+155,555
— 1888.	»	139,484	+ 16 071
— 1889.	96,478	»	+112,549
— 1890.	119,887	»	+232,436
— 1891.	254,464	»	+486,900
— 1892.	»	39,756	+447 144
— 1893.	19,396	»	+466 540
— 1894.	»	36,668	+429,872
— 1895.	79,700	»	+509,572
— 1896.	73,470	»	+583,042
— 1897.	215,008	»	+798,050
— 1898.	»	174,252	+623 798
— 1899.	»	166,230	+457,568
— 1900.	»	155,754	+301 814
— 1901.	»	30 386	+271,428
— 1902.	40,597	»	+312,025
— 1903.	»	325,900	— 13,875
— 1904.	»	288,550	—302,425
— 1905.	432,809	»	+130,384
— 1906.	113,551	»	.. 243,935
— 1907.	229,893	»	+473,828
— 1908.	»	33,500	+440,328
— 1909.	69,397	»	+509,725
— 1910.	»	55,138	+454 587
— 1911. (1)	144,582	»	+598,969
— 1912.	570,075	»	+1,169,042
	2,845,590	1,907,207	
Balance (période de 1875 à 1912). 956,385			
Report des résultats au 31 déc. 1874. + 232,659			
Balance au 31 décembre 1912 . . . +1,169,042			

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.

(1) Chiffres rectifiés.

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

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895 voir C. R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — VALEUR 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	16,014,073	183,800	16,194,873	+ 3,594,195
1885	15,254,104	1,930,094	"	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	"	23,480,835	24,022,932	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	32,095,153	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	2,105,653	"	32,043,483	36,443,183	186,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,108,355	"	34,151,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,151,838	2,439,810	"	36,591,648	36,861,512	549,672	37,411,184	+ 819,536
1901	36,591,648	2,078,222	"	38,669,870	37,411,184	4,945,618	39,356,802	+ 686,932
1902	38,669,870	4,068,202	"	42,738,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 1,594,805
1903	42,738,072	4,437,065	"	47,175,137	44,332,877	"	44,332,877	— 2,842,260
1904	47,175,137	4,147,065	"	51,322,202	44,332,877	"	44,332,877	— 6,989,325
1905	51,322,202	2,691,089	"	54,013,291	44,332,877	7,672,010	52,004,887	— 2,008,404
1906	54,013,291	4,316,985	"	58,330,276	52,004,887	2,445,085	54,449,972	— 910,304
1907	58,330,276	737,274	"	59,067,550	54,449,972	2,881,244	57,301,216	+ 1,233,666
1908	59,067,550	621,623	"	59,689,173	57,301,216	275,295	57,576,511	+ 887,338
1909	59,689,173	920,480	"	60,609,653	57,576,511	4,562,330	62,138,841	+ 1,529,188
1910	60,609,653	1,368,418	"	61,978,071	59,138,841	733,860	59,872,701	+ 894,630
1911 ⁽²⁾	61,978,071	4,219,123	"	66,197,194	59,872,701	2,520,910	62,393,611	+ 2,466,417
1912	66,197,194	854,902	"	67,052,096	62,393,611	4,638,505	67,032,116	+ ⁽³⁾ 3,950,020
Matériel de transport.								
1880	18,602,742	1,124,424	1,273,446	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	+ 7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,111,647	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	+ 3,287,291
1895	37,138,248	4,117,440	1,265,268	39,520,956	47,213,864	3,641,302	50,855,166	+ 11,334,210
1896	38,255,688	2,177,797	1,397,964	41,831,449	50,855,166	2,445,783	53,300,949	+ 44,469,500
1897	40,433,485	1,950,864	1,389,816	43,774,165	53,300,949	3,782,341	57,083,490	+ 13,309,325
1898	42,384,349	1,918,272	1,642,508	45,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	+ 43,405,845
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	1,762,295	1,390,980	49,853,556	59,407,834	2,473,814	61,881,668	+ 42,028,111
1901	48,462,577	1,990,804	1,377,012	51,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	+ 10,448,275
1902	50,453,381	2,982,318	1,377,012	54,812,711	61,978,668	36,840	62,015,508	+ 7,202,797
1903	53,435,699	2,890,355	1,377,012	57,703,066	62,015,508	"	62,015,508	+ 4,312,442
1904	56,326,051	2,608,678	1,377,012	60,311,741	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	+ 445,529
1906	60,522,967	4,398,729	1,380,504	66,302,200	62,015,508	4,591,430	63,606,938	+ 304,438
1907	61,921,696	636,063	1,337,436	63,895,200	63,606,938	379,210	63,986,148	+ 90,648
1908	62,557,764	736,170	1,340,053	64,633,987	63,986,948	193,920	64,180,868	— 454,219
1909	63,293,934	992,466	1,350,203	65,636,603	64,179,768	5,089,780	69,269,548	+ 3,632,945
1910	64,286,400	946,217	1,370,805	66,603,422	69,269,548	2,917,800	72,187,348	+ 5,585,928
1911 ⁽³⁾	65,232,617	668,590	1,412,504	67,313,711	72,187,348	4,250,690	76,438,038	+ 9,126,327
1912	65,899,207	857,741	4,444,032	71,199,980	76,438,038	4,198,900	77,636,938	+ 9,435,988

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

(2) Au 31 décembre 1912, il restait à fournir, sur fonds de renouvellement, du matériel de traction d'une valeur de 350,730 francs.

(3) Chiffres rectifiés.

ANNÉE.	DESIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSUMMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
		Kilogrammes.	Fr.	Francs.	Kilogrammes.	Fr.	Francs.
1912.	Charbon menu demi-gras. . .	844,444,829	14 66	12,376,136 24	837,248,000	14 66	12,274,035 68
	— menu gras.	254,627,815	15 62	3,977,065 09	253,267,000	15 62	3,956,030 54
	— menu maigre.	409,130,100	12 50	5,112,428 05	401,244,000	12 50	5,015,350 00
	— gailleux.	71,253,000	18 52	1,320,263 77	74,314,000	18 52	1,376,295 28
	Briquettes, type I.	466,662,046	19 97	3,327,884 62	464,099,000	19 97	3,277,057 03
	Briquettes, type II.	577,412,000	22 32	12,885,685 86	558,436,000	22 32	12,464,291 52
	<i>Total des charbons menus et gailleux et des briquettes</i>	2,323,496,790	16 78	38,999,460 63	2,288,608,000	16 76	38,363,280 05
	Charbon « anthracite » . . .	4,758,200	24 33	42,779 40	4,758,200	24 33	42,779 40
	— « grains lavés »	7,609,800	18 60	141,553 60	7,609,800	18 60	141,553 60
	— « têtes de moineaux lavées » .	200,000	31 00	6,197 60	200,000	31 00	6,197 60
	— pour forges	41,814,500	15 38	181,665 20	41,814,500	15 38	181,665 20
	— gailletins	5,199,000	25 48	132,469 88	5,199,000	25 48	132,469 88
	— p ^r fours à réchauffer. . .	7,776,000	19 09	148,429 30	7,776,000	19 09	148,429 30
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers. .	9,429,040	23 28	219,556 54	9,429,040	23 28	219,556 54
	Coke spécial lavé pour fonderie	3,095,000	27 87	86,256 82	3,095,000	27 87	86,256 82
1911.	Ensemble.	2,370,378,330	16 86	39,958,368 97	2,335,489,540	16 84	39,322,188 39
	Charbon menu demi-gras. . .	877,740,502	13 08	11,477,657 70	879,483,000	13 08	11,503,637 64
	— menu gras.	220,144,468	13 34	2,937,365 51	220,567,000	13 34	2,942,363 78
	— menu maigre.	359,074,300	14 11	3,996,651 60	360,977,000	14 11	4,010,454 47
	— gailleux.	66,250,000	17 03	1,129,229 39	70,794,000	17 03	1,205,621 82
	Briquettes, type I.	144,443,000	17 08	2,466,624 25	138,363,000	17 08	2,363,240 04
	— type II.	466,804,000	19 18	8,953,710 55	468,732,000	19 18	8,990,279 76
	<i>Total des charbons menus et gailleux et des briquettes.</i>	2,135,053,270	14 50	30,961,239 9	2,138,916,000	14 50	31,015,597 54
	Charbon « anthracite » . . .	4,118,185	24 97	27,928 79	4,118,185	24 97	27,928 79
	— « grains lavés »	5,625,785	17 12	96,344 85	5,625,785	17 12	96,344 85
	— « têtes de moineaux lavées » .	225,000	30 99	6,972 60	225,000	30 99	6,972 60
	— pour forges	13,388,000	15 96	213,722 80	13,388,000	15 96	213,722 80
	— gailletins	5,459,900	22 89	124,970 11	5,459,900	22 89	124,970 11
	— p ^r fours à réchauffer. . .	9,070,000	17 50	158,734 40	9,070,000	17 50	158,734 40
	Coke industriel	181,280	29 03	5,262 18	181,280	29 03	5,262 18
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers. .	7,983,830	21 66	172,926 72	7,983,830	21 66	172,926 72
	Coke spécial lavé pour fonderie	3,785,000	28 31	107,147 39	3,785,000	28 31	107,147 39
	Ensemble.	2,181,890,250	14 61	31,875,218 84	2,185,732,980	14 61	31,929,607 35

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

CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES.

QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotive-kilomètre avec train (1).		par locomotive-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Francs.	K	F.	K.	F.	K.	F.
770,013,300	14 66	14,288,394 98	26.49	0.439	22.07	0.370	16.84	0.282
238,454,500	15 62	3,724,659 29						
394,840,000	12 50	4,935,500 00						
9,205,000	18 52	170,476 60						
163,688,500	19 97	3,268,799 44						
540,073,300	22 32	12,054,436 06						
2,116,271,600	16 78	35,442,266 37	25.27	0.366	21.29	0.308	16.26	0.235
807,763,900	13 08	10,565,551 81						
206,789,006	13 34	2,758,565 26						
353,583,800	11 11	3,928,316 02						
1,271,600	17 03	21,655 35						
136,064,400	17 08	2,323,979 95						
464,336,700	19 18	8,905,977 91						
1,969,809,400	14 47	28,504,046 30						

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

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE LAMPES																				PUISSANCE TOTALE DES LAMPES EN KILOWATTS	PUISSANCE LUMINEUSE TOTALE EN BOUGIES.			
		A incandescence.													A arc.											
		de 8 bougies.	de 10 bougies.	de 16 bougies.	de 20 bougies.	de 25 bougies.	de 32 bougies.	de 40 bougies.	de 50 bougies.	de 100 bougies.	de 200 bougies.	de 300 bougies.	Nerust de 65 bougies.	à vapeur de mercure.	Total.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.			de 20 ampères.	de 26 ampères.	Total
1885	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	140	68	119,230	
1890	19	»	»	240	»	»	»	»	»	»	»	»	»	249	»	121	121	29	71	29	26	2	399	221	330,114	
1895	32	»	150	2,045	»	38	76	»	»	»	»	»	»	2,309	27	142	288	55	128	142	31	2	815	532	722,422	
1896	32	»	153	2,090	»	38	117	»	»	»	»	»	»	2,400	31	143	322	56	130	159	31	2	874	638	772,444	
1897	33	»	149	2,271	»	49	210	»	»	»	»	»	»	2,679	33	180	409	71	140	199	21	»	1,053	664	901,271	
1898	35	»	130	2,784	»	145	307	»	»	»	»	»	»	3,366	61	299	466	87	133	212	49	»	1,307	817	1,093,463	
1899	37	»	362	3,082	»	48	312	»	»	»	»	»	»	3,804	61	311	486	163	149	239	48	2	1,439	914	1,234,396	
1900	40	»	395	3,267	»	48	316	»	»	»	»	»	»	4,026	89	366	530	202	190	265	48	2	1,692	1,027	1,413,564	
1901	41	»	885	3,205	»	48	305	»	»	»	»	»	»	4,443	104	338	595	213	244	249	42	2	1,787	1,081	1,479,350	
1902	44	»	1,106	3,524	»	45	227	»	»	»	»	»	»	4,902	118	375	658	205	251	256	38	2	1,903	1,141	1,548,103	
1903	46	38	1,448	3,620	»	45	237	»	»	»	»	»	9	»	5,397	126	379	694	201	301	254	38	2	1,995	1,175	1,628,088
1904	50	66	1,741	4,341	»	23	249	»	»	»	»	»	22	»	6,442	135	588	726	215	312	266	34	2	2,278	1,346	1,795,547
1905	51	66	1,862	4,031	»	23	254	»	»	»	»	»	26	»	6,862	128	591	853	248	298	297	5	8	2,428	1,483	1,894,347
1906	56	66	2,052	5,159	»	32	265	»	»	»	»	»	29	»	7,603	122	623	980	294	458	292	4	9	2,782	1,647	2,200,687
1907	59	66	1,607	6,566	»	602	220	»	24	»	»	»	33	»	9,118	122	762	1,170	303	475	291	4	9	3,136	1,987	2,445,839
1908	62	66	1,627	7,094	»	608	273	»	27	»	»	»	35	34	10,364	122	824	1,390	309	506	279	4	7	3,441	2,075	2,666,333
1909	67	66	1,645	7,028	110	1,052	230	»	42	35	»	»	21	49	10,878	124	838	1,391	363	599	275	2	6	3,598	2,201	2,821,861
1910	73	66	1,161	8,005	217	2,014	199	431	784	136	62	»	15	51	13,741	127	775	1,586	381	633	258	2	6	3,768	2,343	2,964,341
1911	83	85	1,157	7,020	195	5,711	252	404	1,471	246	89	»	7	85	14,731	32	574	1,714	294	595	241	»	2	5,455	2,058	2,856,068
1912	88	2	1,010	6,104	187	7,169	317	415	2,805	725	151	5	7	95	18,992	45	550	1,848	403	675	235	2	6	3,761	2,569	3,306,041

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

B. — *Éclairage au gaz.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BRULEURS.				PUISSANCE lumineuse totale en bougies.	CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.		Quantités.	Dépenses.	
						hect. cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1885	219	7,281	12,842	20,342	305,130	4,334,962	688,559 98	0.159
1890	597	8,496	13,950	23,043	345,645	5,477,043	754,704 31	0.138
1895	674	8,596	14,723	23,993	380,910	5,899,431	717,240 58	0.122
1896	709	8,781	14,985	24,475	388,140	5,823,578	696,143 48	0.120
1897	758	8,860	15,168	24,786	563,805	5,832,842	692,613 41	0.119
1898	787	9,199	15,517	25,503	589,545	5,865,455	682,204 48	0.116
1899	842	9,490	15,378	25,710	622,440	5,623,926	656,705 05	0.117
1900	1,050	9,649	15,340	26,039	864,885	5,423,075	659,322 54	0.122
1901	1,196	9,653	15,247	26,096	869,520	4,969,049	582,736 48	0.117
1902	1,217	9,731	15,100	26,048	928,000	4,561,330	555,891 50	0.122
1903	1,271	9,869	15,286	26,426	962,265	4,780,258	574,582 48	0.120
1904	1,409	10,589	14,911	26,909	994,070	5,001,259	613,223 22	0.123
1905	1,524	10,588	14,953	27,065	1,081,845	4,781,421	579,375 93	0.121
1906	1,393	10,840	14,999	27,232	1,074,660	4,702,049	573,656 »	0.122
1907	1,454	10,954	14,039	26,447	1,128,180	4,788,198	579,197 20	0.121
1908	1,550	10,837	14,179	26,566	1,116,330	4,786,250	589,275 46	0.123
1909	1,663	10,813	14,398	26,874	1,124,145	4,070,296	515,453 42	0.127
1910	1,609	10,588	13,991	26,188	1,015,548	4,016,796	505,350 17	0.126
1911	1,736	9,030	14,468	25,234	1,134,144	4,120,983	525,239 20	0.127
1912	1,813	8,959	14,539	25,311	1,144,660	4,271,129	637,090 83	0.125

C. — *Éclairage au pétrole.*

ANNÉES.	LAMPES A MÈCHES					LAMPES A INCANDESCENCE				PUISSANCE lumineuse totale en bougies.
	Lampes à meche plate de 15 m/m (6 bougies).	Lampes à meche plato de 22 m/m (11 bougies).	Lampes intensives petit modèle (26 bougies).	Lampes intensives grand modèle (35 bougies).	Total.	Lampes réservoirs (700 bougies).	Lampes avec réservoirs indépendants (700 bougies).	Lampes pour wagons de secours (700 bougies).	Total.	
1905	5,354	9,720	9,339	11,293	35,714	»	18	»	18	789,801
1906	5,409	9,792	9,546	11,335	35,882	»	25	»	25	800,381
1907	5,422	9,648	9,848	11,821	36,679	46	109	»	155	915,833
1908	5,420	9,589	10,235	12,008	37,252	159	178	4	341	1,063,089
1909	5,427	9,604	10,446	12,212	37,689	387	258	19	644	1,288,022
1910	5,435	9,721	10,580	12,349	38,083	469	381	25	875	1,457,936
1911	5,451	9,829	10,773	12,523	38,576	448	557	23	1,028	1,579,828
1912	5,466	9,965	11,001	12,695	39,127	437	648	45	1,130	1,663,156

N° XXVII. — *Éclairage des trains au gaz riche.*

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE DE PRODUCTION DE GAZ en matières et salaires.		
			TOTAUX.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE
		Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885	430	288,781	105,191 72	809 17	0.364
1890	455	362,490	115,996 80	748 37	0.320
1895	218	433,234	110,026 67	504 74	0.254
1896	217	480,430	116,755 46	538 04	0.243
1897	255	555,567	136,202 81	534 15	0.245
1898	290	624,026	152,254 86	525 02	0.242
1899	310	692,833	225,433 80	719 89	0.322
1900	348	861,112	298,887 67	858 87	0.347
1901	374	918,866	266,118 30	714 55	0.290
1902	395	954,074	220,950 »	559 37	0.231
1903	435	1,076,582	215,726 »	495 92	0.200
1904	478	1,192,779	279,092 »	583 87	0.234
1905	528	1,408,304	269,062 »	509 58	0.191
1906	521	1,554,870	322,543 06	619 08	0.207
1907	484	1,730,820	381,649 01	788 53	0.220
1908	489	1,681,130	397,943 71	813 79	0.236
1909	508	1,526,494	326,667 03	643 04	0.214
1910	513	1,673,234	272,737 44	531 65	0.163
1911	536	1,729,034	303,606 07	566 43	0.176
1912	603	1,989,690	454,422 28	753 60	0.228

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

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	EFFECTIF moyen des moteurs.	PARCOURS moyen par moteur (Kilom.)	
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.				
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.										
Matériel pour les lignes princi- pales.	{	Locomotives à voyageurs	36,625,812	1,070,401	51,489	1,215,710	2,090,340	41,053,752	1,103	37,220
		— mixtes	10,011,291	19,256,265	128,167	2,310,826	2,966,916	34,673,466	1,036	33,489
		— à marchandises	455,635	24,523,260	532,641	4,045,743	9,829,373	39,386,652	1,551	25,394
		— de gare	68,358	321,125	3,991	235,767	6,667,369	7,299,610	391	18,669
Matériel pour les lignes secon- daires.	{	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	1,458,638	65,837	1,494	99,034	179,274	1,801,277	102	17,689
		Locomotives-fourgons	340,420	548	"	37,393	50,190	428,551	25	17,142
		Voitures à vapeur	5,856	60	"	22	201	6,139	9	571
Locomotives assimilées aux moteurs légers		960,793	1,378	83	24,160	50,619	1,037,033	35	29,630	
Ensemble pour 1912 (1)		(3) 49,925,803	45,241,875	717,865	7,968,655	21,834,252	(3) 125,689,480	4,252	29,560	
		(3) 95,168,678		30,520,802						
Ensemble pour 1911.		(4) 48,237,057	43,738,721	559,927	7,634,383	21,087,139	(4) 121,157,227	4,184	28,937	
		(4) 91,975,778		29,181,440						
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.										
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1912 (2)		496,675	65,087	"	52,393	"	614,153	"	"	
		561,762		52,393						
— — Ensemble pour 1911.		497,211	63,081	"	50,257	"	610,549	"	"	
		560,292		50,257						
(1) Y compris.	{	la multiple trac- tion (sur le réseau de l'État . .	4,172,764	10,687,394	4,893	"	"	14,865,051	"	"
		le parcours sur les lignes étran- gères	2,833	208,100	"	"	"	210,933	"	"
			699,839	596,525	"	71,378	"	1,367,742	"	"
(2) Y compris la double traction		44	393	"	"	"	437	"	"	

(3) Non compris 6,560 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 491,829 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(4) Non compris 11,364 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 491,954 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

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

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

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1911 (tarif de 1912).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1912 (tarif de 1912).	restant à fournir en 1913 sur les marchés de 1912.	Totaux.	
1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1912.				
A. Matières et objets neufs.				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,081,778 31	306,866 59	1,588,644 90	1,429,509 05
Combustibles	65,575 86	»	65,575 86	65,894 46
Huile d'éclairage	122,811 48	228,678 44	351,489 92	294,097 62
Huiles et matières de graissage	550,202 12	87,879 59	418,081 71	454,615 50
Bois de construction.	1,480,918 55	»	1,480,918 55	2,070,258 14
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	5,695,829 27	818,590 05	6,514,220 22	7,255,057 70
Aciers, fontes et fers divers.	1,271,164 12	79,155 69	1,530,299 81	1,122,404 59
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux.	5,478,514 75	52,469 47	5,550,984 20	2,844,117 41
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	185,795 22	4,148 95	189,942 17	186,625 87
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	582,041 55	761,502 57	1,145,545 70	755,955 18
Matières et objets divers.	4,574,165 09	461,165 08	4,855,528 17	4,555,278 90
B. Matières et objets hors d'usage :				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1) .	156,881 10	»	156,881 10	273,554 11
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (1).	1,155,980 77	»	1,155,980 77	1,198,247 55
Total. . .	19,779,451 95	2,800,237 15	22,579,689 06	22,465,591 66
2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :				
Ateliers	9,005,816 52	»	9,005,816 52	8,108,980 17
Stations	689,941 24	»	689,941 24	606,254 84
Sections	85,517 15	»	85,517 15	72,070 44
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons.	9,190,667 50	»	9,190,667 50	9 090,024 50
Valeur totale des approvisionnements .	58,749,594 14	2,800,237 15	41,549 651 27	40,540,871 61

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

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

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,034	865,198	38.55	11.20	12.15	101,560 »	20,309 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,575	28.50	10.45	15. »	160,622 19	27,042 87	178,729 53
1874 . .	237,692	196,682	1,729,456	28.50	10.45	15. »	204,615 79	55,065 80	252,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,521,100	28.50	10.45	15. »	228,660 »	55,107 20	318,621 19
1876 . .	514,772	291,712	2,535,112	26.20	10.95	15.70	244,705 »	47,919 80	352,558 42
1877 . .	589,522	508,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,885 05	50,909 »	347,706 55
1878 . .	412,656	582,950	5,001,172	25.05	11.50	15.45	296,740 »	62,015 90	360,944 59
1879 (1).	(2) 515,480	456,174	2,997 018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,157 50	556,701 10
1880 (2).	800,855	645,215	4,266,676	51.75	14.50	12.60	601,800 »	96,555 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	55.15	12.85	15.18	645,707 22	150,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	56.81	15.27	15.25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 60
1883 (3).	1,780,802	1,261,796	7,025,596	56.48	12.99	15.80	1,275,282 86	192,548 »	805,229 70
1884 . .	2,608,088	1,251,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,751 42	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	58.24	12.28	14.89	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	5,520,890	1,547,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,551,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,625,510	58.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550 258	11,294,984	58.27	12 67	14.64	5,075,655 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,136	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	5,508,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	5,529,529 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,238,906	1,789,016	16,209,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,558	17,027,012	59.12	15. »	14.76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 51
1893 (4).	6,504,650	2,066,970	18,421,574	59.04	15.02	14.74	4,989,219 11	504,755 55	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19 848,086	59.58	12.90	14.75	5,844,545 28	519,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,575 212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908 200	59.57	12.91	15.01	6,575,967 77	555,574 29	2,118,740 20
1897 (5).	8,671,458	2,561,556	50,185,821	59.24	15.05	15.15	6,999,522 56	552,252 56	5,597,555 86
1898 . .	9,579,716	2,951,596	55,775,906	59.54	12.85	16.95	7,457,096 50	401,457 62	4,179,132 59
1899 . .	10,588,466	3,204,256	42,267,855	58.90	15.14	17.14	7,786,005 46	425,651 66	5,057,025 45
1900 . .	11,158,760	5,245,742	48,222,259	58.58	12.95	17 20	8,091,652 12	459,887 01	5,906,226 59
1901 . .	12,081,962	5,415,226	47,417,175	58.77	15.27	17.26	8,906,855 54	459,419 20	5,740,615 92
1902 . .	12,974,986	5,555,948	48,578,452	58 86	15.44	17.27	9,669,958 59	485,167 16	5,891,195 65
1903 (7).	14,167,628	5,609,952	51,450 598	59.21	12 84	17.28	10,871,255 40	489,174 69	6,254,880 65
1904 . .	15,205,084	5,795,644	52,981,114	59.28	15.49	17.25	11,987,554 26	527,562 01	6,455,601 95
1905 . .	17,456,552	5,850,746	58,060,495	56.94	15.71	17.25	14,578,169 62	551,526 01	7,092,469 82
1906 . .	17,495,480	4,085,976	65,444,156	59 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	15,547,501 51	617,805 01	8,755,557 75
1908 . .	19,214,626	4,554,250	65,706,770	59.86	15.51	18.79	16,052,717 71	665,666 51	8,429,457 82
1909 . .	20,042,422	4,692,976	66,214,976	59.84	15.98	18.79	16,745,785 92	691,958 08	8,457,194 92
1910 . .	22,566,482	4,752,844	71,866,821	40.17	15 72	18.79	19,554,250 89	706,818 92	9,282 958 02
1911 . .	22,559,054	5 055,640	78,504,104	59 62	12 78	18.75	18,554,529 58	755,180 »	10,209,506 25
1912 . .	25,579,408	5,509,952	83,551,257	59.40	14.15	18.75	19,555,699 10	809,077 94	11,178,546 75

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

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

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

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

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

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

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

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

ANNÉES.	DURÉE des ABONNEMENTS.	MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.)				RECETTES.				
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	
1895 (1).	15 jours	2,252	6,248	11,548	19,828	141,600	257,424	285,700	632,724	
1891		4,888	15,769	23,840	46,497	241,575	599,222	646,000	1,489,597	
1895		5,428	16,965	27,757	50,128	271,400	641,591	695,425	1,609,419	
1896		6,500	19,515	31,009	57,024	324,525	741,551	775,225	1,841,501	
1897 (2).		6,501	15,782	45,895	63,978	558,446	620,798	1,028,051	1,987,875	
1898		5,506	15,461	48,715	69,882	502,850	618,440	1,120,445	2,041,715	
1899		(3) 892	22,087	51,081	74,060	49,060	885,480	1,174,865	2,107,405	
1900		»	23,640	49,504	72,914	»	945,600	1,155,992	2,079,592	
1901		(4) 42	27,098	56,972	84,112	2,520	1,085,920	1,510,556	2,596,798	
1902		»	1,324	27,725	65,255	92,280	79,440	1,108,920	1,454,559	2,642,719
1905 (3)	15 jours	1,405	25,492	58,755	85,692	87,900	1,019,680	1,550,905	2,438,485	
»		565	17,585	49,750	67,698	16,890	547,700	572,125	956,715	
»		1,656	22,469	51,474	75,604	99,560	898,760	1,184,017	2,182,157	
1904		»	1,595	56,224	99,756	157,575	41,850	724,480	1,147,194	1,915,524
»		2,906	27,601	56,879	87,586	171,509	1,105,479	1,507,496	2,585,285	
1905		»	5,110	69,712	179,495	252,517	95,247	1,595,640	2,065,459	3,550,527
»		»	2,456	28,055	59,570	88,059	144,555	1,029,095	1,555,217	2,522,644
1906		»	2,858	55,282	147,456	205,576	84,668	1,052,519	1,677,084	2,814,072
»		»	2,819	27,799	60,255	90,855	167,025	1,098,060	1,570,546	2,655,452
1907		»	5,405	62,856	165,525	229,764	100,815	1,241,011	1,860,046	3,201,921
1908	15	2,658	27,502	62,190	92,550	159,581	1,092,020	1,450,570	2,681,771	
»		3,408	61,749	165,505	250,458	102,140	1,254,980	1,900,984	3,258,104	
»		2,457	27,770	64,518	95,025	176,000	1,110,720	1,479,514	2,766,054	
1909		»	5,641	62,904	167,566	255,911	109,210	1,238,060	1,921,709	3,291,979
»		5,474	51,980	72,588	108,042	208,520	1,279,200	1,669,524	3,157,044	
»		4,506	87,495	258,902	350,905	153,170	1,749,890	2,977,575	4,862,455	
1910		»	5,525	28,625	67,703	99,810	211,250	1,144,820	1,557,169	2,915,259
»		»	4,505	66,782	149,984	261,069	129,090	1,555,610	2,184,816	3,640,516
1912	Janvier	189	2,186	4,524	6,899	11,540	87,440	104,052	202,852	
	»	280	5,784	8,507	12,461	8,400	75,680	96,565	180,645	
	Février	155	1,921	4,290	6,566	9,500	76,840	98,670	184,810	
	»	232	5,599	8,501	12,152	7,560	71,980	95,461	175,001	
	Mars	195	2,024	4,860	7,077	11,580	80,960	111,780	204,320	
	»	278	5,829	9,285	15,590	8,540	76,580	106,754	191,674	
	Avril	252	2,505	5,188	7,725	15,920	92,160	119,524	225,404	
	»	374	5,449	12,850	18,675	11,220	108,980	147,775	267,975	
	Mai	225	2,177	5,501	7,701	15,580	87,060	121,925	222,565	
	»	576	5,525	14,254	20,158	11,250	110,560	165,691	285,501	
	Juin	556	2,486	5,566	8,588	20,160	99,440	128,018	247,618	
	»	568	5,498	14,281	20,147	11,010	109,920	161,251	283,191	
	Juillet	651	5,771	8,541	12,966	58,910	150,840	196,512	386,292	
	»	505	8,152	25,422	34,057	15,075	162,640	202,555	470,068	
	Août	757	4,585	10,806	16,216	44,160	185,500	250,608	478,068	
	»	555	12,775	45,822	59,128	15,975	235,450	526,955	798,578	
	Septembre	588	5,040	7,108	10,356	25,280	121,560	165,481	308,521	
	»	442	8,984	28,172	57,598	15,260	179,680	525,078	516,918	
	Octobre	214	2,141	5,488	7,845	12,840	85,640	126,224	224,704	
	»	554	4,906	12,042	17,282	10,005	98,110	158,185	246,598	
	Novembre	191	1,980	4,688	6,859	11,460	79,180	107,824	198,464	
	»	299	5,828	8,626	12,755	8,970	76,560	99,199	181,729	
	Décembre	142	1,482	5,789	5,415	8,520	59,260	87,147	154,927	
	»	181	5,522	8,101	11,804	5,450	70,440	95,181	169,051	
	Totaux	15	5,651	50,096	70,242	105,989	218,880	1,255,680	1,615,566	3,058,126
	pour 1912.	5	4,220	69,832	195,551	269,585	126,525	1,596,580	2,248,606	3,771,711

(1) A partir de juin 1895.

(2) Augmentation du prix des abonnements : de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la deuxième. — Réduction de 10 p. c. pour la 3^e classe.

(3) Suppression des abonnements de 1^{re} classe.

(4) Abonnements pour voitures-salons et compartiments réservés, à partir de décembre 1901.

(5) Création d'abonnements de 5 jours, au mois d'août 1905.

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						
1896	5,206	108	5,314	1,551,436	134,002	1,685,438
1897.	6,585	101	6,486	1,885,667	156,668	2,042,335
1898.	11,056	496	11,552	2,552,008	189,995	2,741,993
1899.	21,178	885	22,063	2,712,756	264,129	2,976,885
1900.	21,155	925	22,080	5,167,865	265,575	5,433,440
1901.	24,515	1,027	25,542	5,125,966	242,880	5,368,846
1902.	25,942	862	26,804	5,198,029	242,657	5,440,686
1903.	29,029	1,206	30,235	5,342,698	260,227	5,602,925
1904.	31,678	1,594	33,272	5,422,059	249,537	5,671,596
1905.	32,441	1,605	34,046	5,744,615	280,701	6,025,316
1906.	35,655	1,598	37,253	4,151,554	295,185	4,446,739
1907.	34,626	1,555	36,181	4,595,835	286,089	4,881,924
1908.	36,140	1,996	38,136	4,552,035	255,591	4,807,626
1909.	34,566	1,618	36,184	4,545,118	276,615	4,821,733
1910.	35,154	1,669	36,823	4,929,486	518,452	5,447,938
1911.	37,659	1,212	38,871	5,589,151	346,509	5,935,660
1912.	39,056	991	40,047	5,866,775	382,462	6,249,237
B. — Re						
1896.	5,859 60	90 50	5,949 90	2,425,554 23	207,705 10	2,633,259 33
1897.	4,504 25	81 65	4,585 90	2,785,645 61	218,165 70	3,003,810 31
1898.	11,048 55	859 95	11,908 50	5,105,207 69	351,112 65	5,456,320 34
1899.	14,569 05	770 65	15,339 70	5,692,671 84	425,278 50	6,117,950 14
1900.	15,990 45	750 80	16,741 25	4,576,510 59	451,916 98	5,028,427 57
1901.	16,711 50	891 55	17,602 65	4,280,846 92	590,992 80	4,871,839 72
1902.	15,654 45	698 45	16,352 90	4,591,017 55	586,650 07	5,177,667 40
1903.	19,409 15	1,054 60	20,463 75	4,608,188 70	412,775 82	5,020,963 52
1904.	21,014 15	1,282 70	22,296 85	4,726,455 92	507,449 20	5,233,905 12
1905.	21,196 50	1,274 75	22,471 05	5,187,652 85	451,682 69	5,639,335 54
1906.	21,754 45	1,100 85	22,855 50	5,758,495 54	468,770 74	6,227,266 28
1907.	22,585 20	1,085 40	23,670 60	6,400,795 16	457,504 47	6,858,299 63
1908.	24,850 15	1,842 45	26,692 60	6,550,914 58	409,792 76	6,960,707 34
1909.	22,257 04	1,424 15	23,681 19	6,541,992 73	442,708 53	6,984,701 26
1910.	22,924 89	1,540 25	24,465 12	6,915,476 68	515,229 79	7,430,706 47
1911.	23,108 96	1,055 85	24,164 81	7,614,562 57	557,098 88	8,171,661 45
1912.	26,208 78	891 65	27,100 45	8,545,025 56	611,984 40	9,156,999 96

des abonnements d'ouvriers.

NORMAUX.		AGRÉS 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	1,871,440	1,306	329,121	2,636	333,173	2,204,613
250,822	2,299,643	1,858	398,298	2,795	399,951	2,699,594
381,847	2,915,402	3,489	345,798	2,899	332,186	3,267,588
594,547	3,593,475	6,183	381,999	3,074	391,236	3,984,751
727,057	4,182,953	6,371	399,227	3,329	408,927	4,590,980
687,526	4,079,714	5,828	406,811	3,318	416,137	4,495,871
707,975	4,175,415	6,469	428,441	3,977	433,887	4,609,550
766,759	4,599,979	9,113	485,271	5,190	497,574	4,897,553
785,193	4,488,043	9,008	540,828	4,647	534,483	5,042,526
860,682	4,920,042	9,007	590,633	5,237	604,919	5,524,961
984,896	5,445,066	7,319	617,980	4,812	630,111	6,075,177
1,162,854	6,078,737	6,291	602,689	5,299	614,279	6,693,036
1,119,014	5,944,794	7,126	428,624	3,699	459,449	6,584,243
1,104,208	5,960,123	6,092	459,514	3,630	449,236	6,409,359
1,232,312	6,317,033	7,729	452,306	3,796	464,031	6,981,084
1,345,036	7,117,527	4,882	477,959	4,219	487,040	7,604,367
1,446,319	7,735,581	4,203	323,386	4,660	334,231	8,269,832

cettes.

186,852 13	2,822,159 40	505 25	289,785 75	6,311 80	296,600 80	3,118,740 20
245,785 23	3,234,178 46	605 83	336,093 30	6,368 23	343,177 40	3,597,555 86
467,444 33	3,933,664 59	1,408 03	233,870 03	6,189 90	243,468 »	4,179,132 39
634,992,41	4,766,282 23	2,187 73	262,268 95	6,284 50	270,741 20	5,037,023 43
796,887 32	5,620,036 34	2,093 80	276,260 60	7,813 85	286,170 23	5,906,226 39
760,372,70	5,449,813 07	1,968 50	280,759 20	8,093 13	290,800 83	5,740,613 92
791,431,68	5,583,461 98	2,003 30	294,439 07	9,289 36	303,733 67	5,891,195 63
864,683 28	5,906,091 33	3,418 80	333,438 85	11,911 43	348,789 10	9,234,880 63
890,690 68	6,036,892 63	3,179 90	382,690 80	10,838 60	396,709 30	6,433,601 93
994,166 73	6,633,933 34	2,913 43	421,288 70	12,314 33	436,316 30	7,092,469 82
1,169,561 82	7,399,081 40	2,282 60	433,382 33	11,326 83	432,191 80	7,831,873 20
1,411,280 22	8,293,030 43	2,629 90	428,263 93	12,193 43	442,487 28	8,735,537 73
1,333,830 12	8,123,226 86	4,024 23	293,341 30	8,863 41	306,230 96	8,429,437 82
1,336,278 42	8,144,660 87	2,637 30	301,166 80	8,729 73	312,534 03	8,437,194 92
1,502,893 08	8,937,866 67	4,818 80	311,196 83	9,073 70	323,091 33	9,282,938 02
1,667,220 19	9,863,822 43	2,369 33	330,983 30	9,930 93	343,483 80	10,209,306 23
1,822,686 86	10,804,793 23	1,833 40	361,017 43	10,900 63	373,751 30	11,178,546 73

N° XXXIII. — *Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1912.*

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et États 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	164,970	27,408	11,590	205,968	
Acier { en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 15, 28 et 56)	193,895	4,980	80,591	279,266	
	laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12, 15 et 56)	548,791	22,807	160,750	852,528
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	15,287	288	555	15,908	
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe et T. sp. 58).	752,788	41,550	90,975	865,091	
	par 50 tonnes (T. sp. 59)	5,997	155	81	6,245
Bières en fûts (5 ^e classe).	45,260	1,905	165	47,528	
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merisiers, etc. (5 ^e classe).	504,099	55,874	11,175	549,148	
	Bois divers, vieilles billes, billettes, etc. (4 ^e classe).	494,929	50,964	46,209	572,102
	de chauffage, broussailles, etc. (4 ^e cl., sp. 56)	175,602	24,805	19,149	219,556
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	215,011	2,264	1,515	218,790	
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	291,179	22,950	54,111	348,220	
	réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	75,450	16,099	26,149	117,678
Carreaux { en ciment, en grès, en terre céra- mique, en pierre et marbre, etc. (5 ^e classe, sp. 12).	66,708	5,684	8,750	79,142	
	et dalles { en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polés (4 ^e classe, sp. 5).	6,551	217	566	7,114
Cendrées (4 ^e classe, sp. 56 et 57)	245,478	5,014	55,528	505,818	
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruaux, maïs, seigle, maïs, riz, etc. (5 ^e classe, sp. 40)	759,689	42,255	54,755	816,697	
Chaux et plâtre : chaux, cen- dres et poussière de chaux, { 4 ^e cl., sp. 2 et 5 plâtre et gypse. { sp. 56	550,520	26,616	84,207	641,545	
	51,092	709	32,950	84,751	
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	2,285	50	10	2,525	
	en racines sèches et en cossettes (5 ^e classe, sp. 12)	29,560	98	20	29,478
Chiffons (5 ^e classe et T. sp. 12)	72,615	1,557	4,522	78,672	
Ciment (5 ^e classe, T. sp. et excepté)	592,471	16,589	32,502	641,562	
Clous, pointes et vis (2 ^e classe T. sp. 9 et 56) .	56,581	770	50	57,581	
Colis vides (1 ^{re} classe)	40,426	509	267	41,002	
A reporter.	5,672,992	525,615	756,076	6,754,681	

A reporter . . .	21,586,182	1,474,844	2,028,566	24,889,592
------------------	------------	-----------	-----------	------------

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.	21,386,182	1,474,844	2,028,566	24,889,592	
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	54,540	584	1,006	56,150	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles miné- rales (4 ^e classe, sp. 40)	67,998	2,876	25,868	96,742	
Graines et semences fourragères (3 ^e classe). . .	11,199	354	783	12,356	
Huiles diverses. {	Pétrole, naphte, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	112,479	6,516	5,443	122,258
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.).	25,156	1,251	1,927	26,354
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chile, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes)	7,556	3,485	525	11,544
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	1,467	940	52	2,459
Laines. {	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe)	7,556	26	109	7,671
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe)	55,270	205	457	55,912
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 36, 37).	249,346	7,795	108,057	365,196	
Lin. {	teillé (2 ^e classe)	27,576	5	29	27,610
	en tiges (4 ^e classe)	59,621	41	5,900	45,562
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9).	55,425	5,300	4,212	42,967	
Marbre. {	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	12,675	1,055	2,459	15,865
	en blocs (4 ^e classe)	21,224	8,795	859	50,876
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 5, 24, 36, 37).	164,767	7,412	1,581	175,560	
Mélasse ordinaire en fûts (3 ^e classe)	55,258	74	1,459	56,751	
Minerais {	de fer, de manganèse et mangané- sifères (4 ^e classe, sp. 2, 5, 25, 24, 25 et 26)	455,162	358,937	15,528	803,627
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 23)	171,904	15,021	80	187,005
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 23)	15,420	"	89	15,509
Mitraille et limaille {	de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 15 et 28).	568,509	40,879	51,985	461,575
	d'autres métaux et déchets de mé- taux communs (2 ^e classe, sp. 8)	4,172	842	1,981	6,995
Moellons et pierres calcaires {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 3, 24 et 36)	83,921	2,749	8,258	94,928
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 37).	489,525	12,510	77,418	609,451
Paille et fourrages. {	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3 ^e cl.)	88,675	3,674	7,715	100,062
	Foin (4 ^e classe)	15,720	564	1,589	17,675
A reporter.	25,962,237	1,964,508	2,547,225	28,275,968	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
Report . . .	25,962,237	1,964,508	2,547,225	28,273,968	
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'em- ballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	68,508	505	2,969	71,780	
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (5 ^e classe).	51,174	1,535	5,527	58,054	
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 5)	555,235	40,924	22,185	616,562	
Pierres. {	Pierres brutes, bouchardées en grès artif brutes sciées sur une face, meulières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 5). .	209,245	9,495	10,054	228,792
	Pierres en grès artif taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres tail- lées, etc. (3 ^e cl., sp. 12)	142,585	8,286	2,176	152,847
Planches et planchettes (5 ^e classe, sp. 21) . . .	74,416	6,261	11,522	92,029	
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	15,557	1,002	2,620	19,159	
Produits sidérur- giques. {	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvris, etc. (2 ^e cl., sp. 9).	242,805	12,637	28,589	284,011
	Bandages de roues, longe- rons.	5 ^e cl. 69,557	8,166	78,095	155,616
	poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. . .	Sp. 12. 9,902	4,450	14,352	
	accessoires, tuyaux en fonte, etc.	Sp. 15. 57,370	46	6,987	64,405
Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 25, 24, 23 et 26).	108,224	16,512	1,715	126,249	
Sable {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 3)	182,396	11,758	5,959	200,113
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41) . . .	954,915	55,212	10,547	1,018,472
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 25, 24, 23 et 26)	125,757	28,007	14,569	168,353	
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	28,701	827	410	29,958
	de soude (carbonate) (5 ^e classe, sp. 12).	41,998	1,918	1,106	25,022
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17). .	49,658	7,475	945	58,056
	brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., excep ^t prov. 13)	148,908	5,780	11,746	164,434
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe) . .	49,506	1,715	508	51,529
	de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5)	17,997	1,551	504	19,652
A reporter.	27,165,835	2,179,404	2,569,582	31,912,931	

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	27,163,833	2,179,494	2,569,582	51,912,931
Tanins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exoti- ques (3 ^e classe, sp. 12)	8,950	391	1,108	10,429
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	15,195	508	1,564	15,267
{ non dénommés (3 ^e classe)	12,257	351	1,251	13,859
Terres { terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 56)	41,012	842	3,198	45,052
et { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales	88,261	20,159	37,547	145,747
territs. { Argilo. { Terres à pipes, kaolin, china clay, ball- clay, etc.	44,712	2,847	9,661	57,220
{ Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 56). par 50 t. (sp. 24 et 57)	71,056	51	7,525	78,592
	34,351	1,294	510	56,535
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 15 et 56)	58,087	3,405	7,422	48,914
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 15, 15 et 56)	154,901	7,483	52,572	194,956
Tourteaux (4 ^e classe)	156,824	2,445	141	159,410
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 5)	72,307	5,514	685	78,506
Verrerie { (2 ^e classe)	11,153	640	8,554	20,529
et gobeletterie. { (sp. 9 et 11)	14,555	223	5,447	20,205
Verres à vitres { (2 ^e classe)	30,828	2,292	177	33,297
et verres spéciaux. { (sp. 9 et 12)	198,059	11,058	86	209,185
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	42,962	6,879	14,547	64,388
Marchandises autres	5,534,612	111,770	493,127	4,141,539
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	31,692,109	2,557,566	3,216,484	57,986,159

N° XXXIV. — *Mouvement général des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1912.*

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	»	56	»	30	86
Acide sulfurique, nitrique . . .	66,229	4,762	»	378	68,369
Amidon	80	43	»	»	123
Ardoises { brutes pour toitures.	6,539	175	»	12	6,726
{ en tables.	45	»	»	»	15
Argile . { brute	5	7,223	70	73	7,371
{ calcinée ou grillée. .	10	204	»	»	214
Asphalte.	21	4,713	66	25	4,825
Avoine.	28	4,386	671	»	2,085
Bières en fûts.	8	19,185	»	2,148	21,314
Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale en grumes, bûches et rondins.	465	4,114	294	134	2,007
	34	766	535	34	4,369
	168	738	443	184	4,253
	155	914	3,851	18	4,938
	20	709	»	71	800
	22	3,587	70	375	4,054
	654	1,433	411	1,545	3,743
Briques réfractaires	1,863	18,233	73	6,421	26,590
Cacao	»	»	558	41	569
Café.	5	80	725	»	810
Céréales (sauf l'avoine).	2,384	18,164	8,893	11	29,452
Céruse.	361	400	41	215	987
Charbon de bois.	719	281	35	1,350	2,385
Chaux.	35,061	807	»	214	36,082
Chicorée { en racines ou en cossettes	39,075	43	80	21	39,219
{ fabriquée.	723	5	20	34	782
Chiffons	12,420	4,984	695	1,991	17,090
Chlorure de calcium.	191	2,793	»	581	3,568
Chlorure de chaux.	5	4,917	»	5,334	7,256
Chromate et bichromate de potasse — Chromate et bichromate de soude	20	340	»	»	360
A reporter.	167,283	86,075	16,901	21,180	291,439

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	187,285	86,075	16,901	21,180	291,459	
Ciment.	14,821	1,058	10	92	15,981	
Combustibles {	par 40 tonnes	57,548	1,076,609	446	19,448	1,155,911
	par 45 — .	140	455,599	»	5,005	456,742
	par 60 — .	5,606	»	»	»	5,606
	par 100 — .	1,885	»	»	»	1,885
	par 200 à 300 t.	»	115,805	»	489,522	605,197
Coton brut et déchets de coton.	2,190	2,661	17,874	495	25,218	
Crasses de hauts-fourneaux . .	40	585	17	15	427	
Créosote	42	294	»	»	536	
Cuir et peaux {	verts et salés ainsi que séchés.	1,552	0,929	9,842	1,525	19,648
	tannés	156	699	67	161	1,085
Dégras.	»	5	»	»	5	
Eau minérale.	106	2,552	»	1,070	3,528	
Engrais. {	Phosphates minéraux et superphosphates.	10,210	558	884	204	11,656
	Scories Thomas (sco- ries phosphatées). .	456	1,917	»	11,045	15,416
	Guano	2,557	40	55	»	2,450
Farines alimentaires.	Salpêtre du Chili (ni- trate de soude). . .	47	116	20,695	»	20,856
	Autres engrais . . .	5,185	59,746	1,115	1,676	67,720
		485	82	469	24	1,058
Fers, fonte et aciers.	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrel- les).	5,281	60,147	2,552	255,595	519,575
	Tuyaux en fer	694	7,855	517	59,057	47,905
	Fente brute, mitraille.	24,751	60,666	8,624	24,178	118,219
	Machines agricoles . .	295	1,049	71	185	1,598
	Autres machines et pièces de machines.	4,451	27,545	2,768	57,688	72,248
	Poutrelles.	20	57	109	106	272
	Fuel économiseurs, ra- diateurs.	10	200	95	55	558
	Fers et aciers ouvrés (autres)	5,567	25,000	412	102,654	129,615
Fibres brutes.	de coton, de laine . .	600	115	41	»	156
			29	586	108	1,125
Fils {	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'e- toupes	8,669	1,511	96	42	10,518
Foin.		76	126	57	»	259
Fromages		162	10	»	»	172
A reporter.	516,451	1,968,858	85,855	1,006,702	5,578,866	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite).					
Report	516 451	1,908,858	83,835	1,006,702	5,575,866
Fruits frais.	21,264	58	8,865	"	30,187
Glace (eau congelée).	10	108	12	"	130
Goudron minéral	210	4,856	1,242	115	6,425
Graines { de betteraves	25	665	"	"	688
{ fourragères	110	510	70	"	490
Graisses { cambouis, saindoux	15	6	1,769	"	1,790
{ suif et autres graisses.	515	161	554	6	1,016
Groupages	154	2,823	625	6,100	9,681
Houblon	155	715	"	2,475	3,521
{ végétales	175	90	5,246	60	5,569
{ de goudron de houille.	72	618	15	482	1,187
{ minérales lourdes.	124	754	56	43	957
Huiles { minérales demi-lourdes	"	155	51	69	255
{ minérales à graisser	468	1,025	7,206	"	8,697
{ de pétrole raffiné et naphte.	517	2,752	5,447	120	8,656
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	7	1,552	"	1,845	5,184
Laines { brutes lavées et de- chets de laine.	15,484	5,454	7,065	454	24,415
{ laine peignée	9,650	407	175	10	10,240
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	44	"	"	44
Lard, jambons	"	"	229	"	229
Légumes secs.	2,408	41	1,441	"	5,890
Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de carot de chanvre	1,547	1,860	185	10	5,400
Marbres { en blocs	2,695	174	5,881	6	8,756
{ en tranches.	647	178	100	10	955
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	675	5,058	50	11	5,792
{ de fer et de { 10 tonnes	5,292	514	1,504	21	4,951
{ manganèse Pyrites de fer (45 ou 50 tonnes.	2,195	57	385	10	2,645
Minerais { de zinc et de { 10 tonnes.	7,791	460	585	47	8,883
{ plomb { 45 ou 50 tonnes.	514	659	48,515	"	49,488
{ autres { 10 tonnes.	90	705	450	"	1,245
{ { 45 ou 50 tonnes.	"	"	1,825	"	1,825
Nitrate de potasse (salpêtre).	480	29	397	"	906
Œufs	45	1,282	855	"	2,182
A reporter	584,959	1,999,911	182,407	1,018,574	5,585,881

NATURE		TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
DES MARCHANDISES.		au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite).						
	Report	584,939	1,999,941	182,407	1,018,574	3,585,861
	Oignons comestibles.	1,815	40	214	10	2,107
	Objets en ciment	295	40	"	"	335
	Os concassés	1,895	52	1,497	"	3,444
	Paille	285	505	61	"	851
	Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	77	5,575	1,665	102	5,215
	brutes ou de construction	24,829	8,278	81	1,552	34,540
Pierres.	ouvrées et pierres taillées de toute espèce	1,912	529	"	461	2,902
	meuleries et meules à aigui- ser ou à émoudre	151	1,244	5	69	1,469
	lithographiques	9	576	"	55	420
	Pavés	2,467	516	"	24	2,807
	Pierrailles, macadam	1,040	594	11	20	1,465
	Moellons bruts	2,759	285	"	"	3,042
	Castines	"	"	"	"	"
	Plâtre	1,784	6,441	95	872	9,192
	Plomb.	545	1,197	46	1,200	2,788
	Pommes de terre	66,757	1,795	444	5	68,981
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	92	913	"	1,810	2,815
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	2,865	1,805	56	591	5,005
	Paves, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence	200	5,609	"	4,517	8,156
	Briques de revêtement.	55	1,520	"	192	1,745
	Radicelles	1,812	"	57	"	1,869
Résines.	Colophane (brai sec végétal)	11	20	2,075	15	2,121
	Terébinthine	10	6	970	"	986
	Riz brisé, pelé et déchets de riz.	90	10	515	"	415
Sels.	Chlorure de sodium (sel gemme).	29	5,985	"	706	6,720
	Sel de glauber (sulfate de soude).	129	56,880	"	192	57,201
	Scories autres que pour engrais	5,060	1,547	"	9,522	15,929
	Son	9,587	240	5 549	5	15,581
	Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude)	25	185	"	121	351
	Stearine	"	"	"	"	"
	Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	20	"	40	71	151
	Tabacs.	"	5	55	"	60
	A reporter.	511,280	2,077,527	115,652	1,040,096	3,822,555

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite)						
	Report. . .	311,280	2,077,527	193,632	1,010,096	3,822,335
Tanins .	{ Eau de tan. . .	48	48	61	"	157
	{ Écorces à tan . .	5,214	65	1,080	"	4,337
	{ Tanins divers . .	393	54	1,127	"	1,554
Teinture	{ Bois de teinture et racines de bois de teinture . .	"	"	71	"	71
	{ Extrait de bois de teinture, extrait de chataignier. .	124	"	803	"	927
	{ Alizarine, cachou, gambier	"	"	412	15	425
Terres	{ Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	416	810	1,099	53	2,410
	{ Terres ordinaires et terres réfractaires.	5,519	17,417	90	461	21,490
	{ Terres à couleurs. . .	271	1,537	527	913	3,270
	{ Sable	5,946	3,796	30	100	9,872
	Tissus	40	255	86	1,524	1,905
Verres .	{ Verres à vitres . .	6,473	811	45	1,804	9,133
	{ Verrerie creuse . .	700	7,860	57	5,007	13,624
	Vins.	12	72	160	62	306
	Vitriol de fer (vitriol vert) . .	1,946	547	"	"	2,493
	Zinc.	15,617	817	20	2,587	16,841
	Marchandises autres	49,885	71,417	53,470	44,290	219,060
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne		597,882	2,182,839	252,790	1,096,717	4,130,248

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.						
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	82	»	6	»	88	
Acide sulfurique, nitrique	263	»	»	10	273	
Amidon	»	»	»	»	»	
Ardoises { brutes pour toitures.	3,480	61	15	20	3,576	
{ en tables.	»	»	»	»	»	
Argile { brute	107	»	52	42	201	
{ calcinée ou grillée	»	»	»	»	»	
Asphalte	»	275	61	651	987	
Avoine.	56	20	5,750	10	5,816	
Bières en fûts.	»	10	»	12	22	
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale.	en pou- tres, en madriers ou en bloc. en plan- ches.	50	1,215	262	65	1,599
		11	595	555	156	897
	en grume, bûches et rondins.	594	2,092	242	15	2,741
	sciés.	»	103	1,215	20	1,558
	perches à houblon.	»	467	»	10	477
	pour mines.	»	645	»	»	645
	objets en bois.	5	117	26	264	412
Briques réfractaires	111	569	255	62	975	
Cacao	»	»	510	»	510	
Café.	18	»	1,575	»	1,593	
Céréales (sauf l'avoine).	892	405	41,680	»	42,975	
Céruse.	105	»	»	»	105	
Charbon de bois.	758	»	»	»	758	
Chaux.	193,856	518	12	»	196,186	
Chicorée { en racines ou en cos- settes	1,817	»	»	»	1,817	
	fabricquée.	1,480	51	»	1,511	
Chiffons	522	141	45	299	807	
Chlorure de calcium.	159	»	»	70	229	
Chlorure de chaux.	»	»	»	»	»	
Chromate et bichromate de po- tasse. — Chromate et bichro- mate de soude	»	6	»	»	6	
Ciment	53,898	1,822	10	5,122	58,852	
A reporter.	259,855	8,688	49,649	4,804	502,994	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'Etat	à l'arrivée aux stations de l'Etat	au départ des stations de l'Etat	à l'arrivée aux stations de l'Etat.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	239,855	8,688	49,619	4,804	302,964	
Combustibles {	par 40 tonnes	689,876	415	22	690,355	
	— 60 —	41,088	"	"	41,088	
	— 100 —	72,637	"	"	72,637	
	— 250 —	5,767	"	"	5,767	
	— 600 —	340	"	"	340	
Coton brut et déchets de coton. . .	771	1,126	1,125	88	3,108	
Crasses de hauts-fourneaux. . . .	"	"	"	"	"	
Créosote	452	"	"	"	452	
Cuir {	verts et salés, ainsi et que séchés	218	528	4,569	1,262	6,177
		5	114	598	1,554	1,881
peaux {	tannés					
Degras	"	"	"	"	"	
Eau minérale	"	500	"	99	599	
Engrais. {	Phosphates minéraux et su- perphosphates	5,276	1,557	1,415	"	8,048
	Scories Thomas (scories phosphatées)	222	7,891	815	106,720	115,646
	Guano	695	50	"	"	745
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	914	78	4,911	"	5,903
	Autres engrais	577	1,751	16	"	2,324
Farines alimentaires	558	298	519	25	1,178	
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les pou- treilles).	557	106 377	7,915	655 810	750 687	
	40	1,605	139	8,850	10,652	
Tuyaux en fer						
Fonte brute, mitraille	455	296 252	411	53,050	552 168	
Machines agricoles	15	61	549	97	522	
Autres machines et pièces de ma- chines.	509	1,456	2,579	8,116	12,400	
	7	551	80	58,557	58,795	
Poutrelles						
Fuel économiseurs, radiateurs. . .	"	"	625	10	635	
Fers et aciers ouvrés (autres). . .	810	965	256	29,638	31,669	
Fibres brutes	"	"	16	"	16	
Fils de coton, de laine.	26	66	76	115	281	
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	154	"	532	56	542	
	705	20	55	"	778	
Foin						
Fromages.	"	11	15	4,244	4,270	
Fruits frais	58	10	1,487	15	1,570	
Glace (eau congelée).	"	"	10	"	10	
Goudron minéral	44	646	116	6	812	
Graines de betteraves	5	"	20	18	45	
A reporter.	1,080,454	450,254	77,580	874,702	2,442,970	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	1,060,434	430,234	77,680	874,702	2,442,970
Graines fourragères.	65	75	443	36	319
Graisses, cambouis, saindoux.	91	"	923	"	1,014
Graisses, suif et autres graisses.	23	5	26	"	54
Groupages	1,023	4,478	21,573	9,324	33,398
Houblon	5	588	"	352	945
Huiles végétales	4,683	"	737	"	2,420
— de goudron de houille	175	83	235	"	493
— minérales lourdes.	391	41	3,499	"	3,931
— minérales demi-lourdes.	241	"	504	"	742
— minérales à graisser.	456	"	2,443	"	2,899
— de pétrole raffiné et naphte	4,340	750	4,827	"	6,917
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	"	"	"	"	"
Laines brutes lavées et déchets de laine.	2,415	702	7,582	56	10,455
Laines peignées.	1,418	"	459	"	1,277
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	"	37	"	8,318	8,355
Lard, jambons	37	"	224	"	261
Légumes secs.	261	204	866	72	4,403
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre	63	10	205	"	278
Marbres en blocs	412	45	440	"	567
— en tranches.	45	"	73	"	418
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail	"	"	"	"	"
Minerais de fer } 10 tonnes et de } manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	" 767	3,614 4,061,797	68,200 488,312	14 10	71,828 4,250,886
Minerais de zinc } 10 tonnes. et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	" "	46 "	20 "	" "	36 "
Minerais autres } 10 tonnes } 45 ou 50 tonnes	" "	" "	" "	" "	" "
Nitrate de potasse (salpêtre)	20	"	80	"	400
A reporter.	1,070,465	1,499,699	378,318	892,834	3,841,366

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report	1,070,465	1,499,699	578,518	892,884	3,841,566
Oufs	10	12	26	»	48
Oignons comestibles	509	»	10	»	519
Objets en ciment	89	60	»	»	149
Os concassés	20	»	»	»	20
Paille	691	»	65	»	756
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	57	»	590	»	427
Pierres brutes ou de construction	2,907	1,758	10	96	4,771
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	454	119	15	25	613
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	275	1,551	»	109	1,915
— lithographiques	1,262	10	»	»	1,272
Pavés	57	5,557	»	»	5,614
Pierrailles, macadam	50	198	»	24	272
Moellons bruts	5,104	10	»	»	5,114
Castines	»	5	»	»	5
Plâtre	27	742	41	10	820
Plomb	10	5	»	»	15
Pommes de terre	29,865	46	649	25	50,585
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	65	78	128	135	426
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	547	205	449	654	1,855
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	522	151	94	358	1,505
Briques de revêtement.	»	»	»	»	»
Radicelles	65	»	»	70	135
Résines {	»	»	28	»	28
} Térébenthine	»	»	12	»	12
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	297	»	457	»	754
Sels {	»	»	11	51	5,265
} Sel de glauber (sulfate de soude)	74	1,025	68	80	2,145
A reporter.	1,115,180	1,515,310	580,747	894,681	3,901,918

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	1.115,180	1.515 510	580,747	891,681	5 901,918
Scories autres que pour engrais.	42,024	5,749	15	0,515	52,131
Son	6,846	170	502	»	7,518
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	10	105	»	1,582	1,695
Stéarine	5	»	10	»	15
Sucre brut, sucre de betterave et de canne.	18	»	255	»	275
Tabacs.	76	26	157	10	219
Tanins. {	Eau de tan	81	»	6	87
	Écorces à tan	145	258	115	518
	Tanins divers.	115	15	20	148
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	566	»	»	566
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	576	»	177	753
	Alizarine, cachou, gambier	»	»	»	»
Terres. {	Terres à porcelain- (kaolin, china-clay)	599	21	481	1,101
	Terres ordinaires et terres refractaires.	128	278	42	547
	Terres à couleurs	20	»	146	176
	Sable	52.552	78	5	52.435
Tissus	265	»	520	2,757	3,540
Verres {	Verres à vitres	5,782	5	256	4,741
	Verrerie creuse	289	12	»	1,387
Vins.	12	»	28	28	68
Vitriol de fer (vitriol vert)	»	»	11	»	11
Zinc	201	47	»	21	269
Marchandises autres	10,548	4,787	10,266	6,695	32,296
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	1,211,454	1,522,857	595,557	914,025	4,041.851

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie					
Amidon	"	"	"	"	"
Arbres et arbustes.	160	"	"	"	160
Bière.	"	2,407	"	108	2,515
Bois.	"	557	"	456	773
Briques réfractaires	116	226	"	57	399
Cellulose.	"	"	"	"	"
Chicorée en racines et cossettes.	10,496	26	"	"	10,522
Combustibles.	115	"	"	"	115
Cuir et peaux	6	55	109	215	375
Eaux minérales	"	552	"	90	642
Écorces à tan.	"	"	"	"	"
Engrais	"	25	"	"	25
Fers et aciers	27	486	180	311	1,004
Fils	585	154	854	6	1,534
Fruits et marmelades	"	40	"	35	75
Graines et semences.	"	50	"	5	55
Graisse et lard	"	"	"	"	"
Graphite	"	82	"	"	82
Groupages	"	467	769	290	1,526
Houblon	148	162	"	68	378
Huiles	"	20	"	"	20
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	"	"	"	"
Laines { brutes lavées et déchet- de laine	3,275	526	552	10	3,945
peignées	1,075	66	10	"	1,151
Machines.	"	"	"	"	"
Malt.	"	509	"	"	509
Matières textiles	"	586	409	116	911
Meubles	29	485	"	152	664
Minerais de fer et de manganèse- pyrites de fer	"	"	"	10	10
Œufs	"	800	"	"	800
Papiers et cartons.	"	255	"	97	352
Pétrole et naphte	"	6,475	"	675	7,148
Pierres et marbre	1,829	24	"	17	1,870
Sable.	55	50	"	15	78
Tabac	"	165	"	50	195
Verres, glaces et verrerie creuse.	1 497	252	5	25	1,759
Vin	"	8	"	"	8
Volailles et gibiers tués	"	268	"	55	323
Marchandises autres.	691	740	409	228	2,068
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	19,882	15 570	5 045	3,047	41 544

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la France.						
Acides	pyroligneux. Vinaigre de bois	455	6	230	»	718
	sulfurique et nitrique.	8,541	5,843	419	294	15,097
Asphalte, goudron et résines . .		4,567	1,845	128	158	6,496
Betteraves		8 808	5,981	»	8	12,797
Bois	à brûler.	524	5,141	67	177	5,709
	de construction de toute espèce	1,451	55,688	87	1,519	58,545
	de teinture et racine de bois de teinture	»	32	»	»	52
	autres.	9,265	58,916	1,545	1,677	51,199
Briques	à bâtir	9,707	2,007	1,018	241	12,975
	réfractaires	12,265	1,507	5,858	611	18,041
Carreaux en ciment et en terre cuite.		796	768	»	1,525	2,887
Céréales et farine.		8,289	16,641	64,355	1,055	90,298
Chiffons et drilles.		6,961	20,147	416	4,550	51,874
Chaux		262,657	1,586	»	114	264,357
Ciment.		59,627	1,585	8	1,559	42,759
Combustibles	40 tonnes. . . .	1,451,025	579,194	1,891	1,105	1 835,215
	50 tonnes	497,610	171,157	696	560	669,853
	100 tonnes et plus	456,695	80,405	2,128	800	540,024
Coton brut et déchets de coton .		4,575	4,510	4,977	1,554	15,214
Cuir et peaux		5,720	8,019	1,505	1,069	14,111
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)		682,986	2,056	684	6,860	692,586
Engrais		90,064	52,458	2,497	5,125	150,122
Faïences et poteries		5,520	2,026	251	4,277	11,877
Fil de coton, de jute et de lin. .		1,129	5,252	196	1,918	6,525
A reporter . . .		5,566,639	856,544	86,562	53,742	4,545,287

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 la France (suite).						
Report	5,506,659	856,511	86,562	55,712	4,545,287	
Fontes et mitrilles	15,667	97,504	8,116	10,802	152,219	
Fruits et légumes frais.	2,557	12 238	611	501	16,000	
Glaces avec ou sans lait	1,170	657	»	956	2,745	
Graines et semences.	1 598	428	782	184	2,992	
Laine brute et déchets de laine.	6,531	55,775	13,028	1,580	58,714	
Légumes secs.	1,166	655	12,629	126	14,576	
Lin, chanvre et étoupes	11,885	78,464	50,717	1,422	142,286	
Machines et mécaniques	4,925	2,059	4,479	5,718	15,181	
Minerais	8,852	2,161,468	51,255	569	2,222,142	
Paille et fourrage	1,158	8,686	5	58	9,887	
Papiers et pâtes à papier.	1,297	596	5,259	1,152	6,501	
Pierres {	de construction, moel- lons, etc.	90,801	17,181	2,880	2,819	115,681
	Marbres.	15,758	1,142	5,161	81	20,115
	Pavés.	61,622	27	55	»	61,701
	calcaire, dolomie, cas- tine, etc.	20,850	706	52	»	21,568
Pommes de terre	51,729	5,129	228	2,217	62,605	
Produits métallurgiques	52,864	19,479	1,477	150,508	207,528	
Pulpes et drèches	45,215	2,561	111	125	47,840	
Scories de forges et de laminoirs.	6,295	85,028	95	2,911	91,527	
Sels et soude	242	16,007	191	21,921	38,421	
Sucre	5,871	51	514	59	6,275	
Terres {	en général.	209,406	11,572	12,019	491	255,488
	réfractaires	45,165	7,525	165	10	50,665
Tourteaux	11,275	9,095	682	»	21,052	
Verreries et gobeletteries.	4,788	2,586	49	5,615	12,868	
Vins.	219	5,861	41	5,355	9,676	
Plomb, zinc et crasses de zinc. . .	19,568	5,695	110	5,279	26,150	
Marchandises autres	58,070	65,272	21,690	17,906	160,958	
Ensemble des transports de et vers la France	4,527,751	5,595,517	282,069	250,194	8,565,561	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	95	"	58	"	151
Acide sulfurique, nitrique	10	6	"	11	27
Amidon	"	"	5	"	5
Ardoises brutes pour toitures.	120	41	"	"	161
Argile brute	"	"	"	"	"
Asphalte	"	265	"	"	265
Avoine	"	10	"	"	10
Bières en fûts.	"	"	"	"	"
Bois en grume bûches, et rondins	"	11	"	29	40
— sciés	5	"	62	"	67
— (objets en bois)	20	"	"	5	25
Briques réfractaires	39	"	207	"	246
Cacao	"	14	80	26	120
Café.	"	"	5	"	5
Céréales	"	"	10	"	10
Chicorée { en racines ou en cos- settes	520	"	"	"	520
fabriquées	"	"	"	"	"
Chiffons	41	"	"	61	102
Chlorure de calcium.	11	"	"	20	31
Chlorure de chaux.	"	"	"	11	11
Charbon de bois	"	"	"	"	"
{ par 40 tonnes.	42,058	"	"	"	42,058
— 60 —	5,450	"	"	"	5,450
Combustibles { — 400 —	1,210	"	"	"	1,210
— 250 —	6,872	"	"	"	6,872
— 600 —	25,535	"	"	"	25,535
Coton brut et déchets de coton	41	18	165	5	227
Crasses de hauts-fourneaux	"	"	10	"	10
Cuir { verts et salés, ainsi et que séchés	"	145	25	177	345
peaux { tannés	"	12	10	20	42
Eaux minérales.	10	"	"	"	10
Engrais. { Phosphates minéraux et superphosphates.	1,058	"	727	"	1,785
Salpêtre du Chili	20	"	480	"	500
Autres engrais	15	"	112	"	127
Farines alimentaires.	"	"	"	"	"
Fers, { Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fontes fer et les poutrelles)	580	12	2,042	106	2,540
et { Tuyaux en fer	18	"	519	518	635
et { Fonte brute, mitraille	756	5	225	564	1,528
aciers. { Machines agricoles	"	"	50	127	157
A reporter.	82,240	557	4,566	1,280	88,623

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).						
Report.		82 240	557	4,566	1,280	88,62
Fers fontes et aciers.	Autres machines et pié- ces de machines.	496	559	448	2,010	3,295
	Fuel économiseurs, radia- teurs	"	14	27	15	56
	Poutrelles	"	"	"	126	126
	Fers et aciers ouvrés (autres).	129	11	114	241	495
Fibres brutes.		"	"	6	"	6
Fils	de coton, de laine	"	"	24	"	24
	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes	119	"	13	"	132
Fromages		"	"	"	542	542
Fruits frais.		"	"	"	"	"
Goudron minéral.		"	10	"	"	10
Graines fourragères		"	"	52	10	42
Graisses	Cambouis saindoux	"	"	5	"	5
	Suif et autres graisses	"	"	"	"	"
Groupages		441	447	1,516	352	2,756
Huiles	végétales.	744	"	136	"	900
	de goudron de houille	"	"	6	"	6
	minérales lourdes	12	"	52	"	44
	— à graisser	"	"	164	"	164
Laines	de pétrole raffiné	"	"	"	"	"
	brutes, lavées et déchets de laine.	86	5	725	"	814
	Laine peignée.	26	5	29	"	60
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée		"	"	"	655	655
Lard, jambons		"	"	"	"	"
Lins, filasses de lin, étoupes et chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre		5	"	"	"	5
Marbres	en blocs	57	"	"	"	57
	en tranches.	45	"	"	"	45
Mélasses préparées pour l'alimen- tation du bétail		"	"	"	"	"
Minerais de fer et de manganèse. .		"	"	12	21	55
Min. de zinc et de plomb 45 ou 50 l. .		"	"	"	10	10
Nitrate de potasse.		"	"	"	"	"
Œufs		"	"	"	"	"
Objets en ciment.		"	"	"	"	"
Oignons comestibles.		20	"	"	"	20
Os concassés		54	"	"	"	54
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille		"	12	"	"	12
Pierres	brutes ou de construction.	110	6	"	26	142
	Pavés	20	"	"	"	20
	ouvrées et pierres taillées de toute espèce	21	"	"	"	21
	meulière set meules à aigu- ser ou à émoudre	"	12	"	"	12
A reporter		84,585	1,398	7,875	5,248	99,104

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers la Suisse (suite).						
Report	84,585	1,593	7,875	5,248	99,104	
Piomb	60	"	"	"	60	
Pommes de terre	270	"	81	44	395	
Poterie et faïence	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	158	"	25	"	159
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	129	"	95	"	224
	Pavés, dalles en terre cuite	189	"	54	"	245
	Briques de revêtement.	"	"	"	"	"
Riz	"	"	"	"	"	
Scories	20	"	"	"	20	
Sel de glauber (sulfate de soude) .	"	"	"	"	"	
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	"	"	"	"	"	
Stéarine	17	"	"	"	17	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	"	"	"	"	"	
Tabacs.	"	"	"	"	"	
Tanins. }	Eau de tan.	"	"	"	"	
	Tanins divers	"	"	"	"	
Teinture : alizarine, cachou, gambier	"	"	58	"	58	
Teinture (bois de).	"	"	"	"	"	
Térébenthine.	"	"	"	"	"	
Terres à couleurs	"	"	25	"	25	
Terres à porcelaine(kaolin, china- clay).	"	"	450	"	450	
Terres ordinaires et terres réfrac- taires.	25	"	10	"	55	
Sable	20	"	"	"	20	
Tissus.	271	"	251	11	533	
Verres à vitres	2,619	"	21	"	2,640	
Verrerie creuse.	15	"	"	"	15	
Vins.	"	"	"	"	"	
Zinc.	200	12	"	57	249	
Marchandises autres	1,559	1,458	5,755	5,582	10,152	
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	89,915	2,848	12,652	8,922	114,537	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Italie.					
Ail et oignons	"	85	"	155	248
Briques réfractaires	51	"	50	"	81
Chicorée en cossettes ou en ra- cines.	5,851	"	"	"	5,851
Combustibles.	3,500	"	"	"	3,500
Comestibles { beurre, fromages } { fruits secs, œufs, } { poissons, etc. }	10	5,612	618	6,056	10,296
Denrées alimentaires non spécia- lement dénommées	"	56	"	126	182
Fers, aciers et fontes {	laminés	725	"	92	817
	ouvrés.	170	"	46	216
	Fontes brutes et mitrailles .	767	"	41	808
	Machines agricoles.	15	"	1,608	1,623
	Machines autres et pièces de machines	268	35	4,567	4,864
Fils {	de chanvre, d'etoupe, de jute et de lin	"	"	1,294	1,294
	de coton et de laine	"	"	"	"
	divers	5,920	515	59	4,522
Huile végétale comestible . . .	180	"	"	"	180
Laines {	brutes, lavées et déchets de laine	1,788	187	806	2,850
	peignées.	1,258	"	167	1,405
Mal. textiles. {	Chanvre brut ou teillé. . .	"	131	"	151
	Lin brut ou teillé.	254	595	408	1,055
	Étoupe et autres textiles. .	248	782	88	20
Marbres {	en blocs	45	119	"	178
	en tranches.	66	27	"	95
Pommes de terre	"	206	"	1,455	4,659
Poterie et faïence	10	"	"	"	10
Terres ordinaire ou réfractaire.	"	"	"	"	"
Tissus	"	"	"	"	"
Tresses de paille	"	"	"	549	549
Verres à vitres	685	"	"	"	685
Verrerie creuse	98	"	"	"	98
Volailles vivantes	"	1,222	"	"	1,222
Vins	"	10	"	15	25
Marchandises autres	2,975	2,032	5,566	5,274	15,647
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	22,642	9,458	15,696	18,228	64,004

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, ni- trique, etc.	33,715	1,472	35,185
Asphalte, { Bitume	280	618	898
{ Asphalte	457	522	979
résines. { Goudron minéral	1,250	2,583	3,813
Amidon et fécules	472	3,190	3,662
Ardoises { en tranches scellées	68	"	68
{ pour toitures	1,500	25	1,525
Betteraves.	15	5,665	5,678
Pulpes	60	15,559	15,619
Beurre naturel, artificiel et beurre de { 4 ^{re} s ^{on}	"	95	95
margarine. { sp. VIII.	"	51	51
Bière en fûts.	16	555	571
Blende, { 3 ^e s ^{on} , sp. II, XVII et XVIII	1,194	788	1,982
minerais de zinc. { par 50 T., sp. XXI	25,557	250	25,807
Bois { de construction, de charbon, en grume, etc., 1 ^{re} s ^{on} , sp. XVIII.	6,258	10,528	16,786
{ de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 3 ^e s ^{on} , sp. II	2,856	52,326	55,182
Bouteilles vides	150	2,646	2,776
Briques à bâtir et réfractaires	9,025	7,750	16,755
Café	148	1,364	1,512
Cercles en bois.	10	955	965
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e s ^{on} , sp. XV et XVI	45,626	7,181	50,807
{ Exc. prov. A	"	4,072	4,072
Chicorée en racines.	455	"	455
Chiffons et drilles	1,432	5,778	5,210
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e s ^{on} , chaux, sp. II	195	5	198
{ Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	96,239	2,847	99,156
{ — — — par 50 T., sp. XXIV.	51,049	50	51,099
{ — — — par 50 T., sp. XXVI.	106	6	112
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e s ^{on}	514	584	898
{ sp. IV et XVIII	1,769	758	2,527
Colis vides	1,151	487	1,618
Cornus- { 3 ^e section, sp. II	65,812	216,616	280,458
tules { par 50 T. sp. XIX, XXVIII	144,977	176,020	320,997
minéraux { par 100 T. sp. XXV.	2,815	950	3,745
A reporter.	489,161	520,048	1,009,209

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIG 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	489,161	520,018	1,009,209
Coton brut } 3 ^e s ^{me}	4,159	4,504	2,663
et déchets } sp. XXII	387	"	387
Cuir et peaux.	2,605	5,055	5,660
Déchets } 3 ^e s ^{me} , sp. II.	4,668	408	4,776
de carrières } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	21,364	"	21,364
Eaux ammoniacales	"	1,404	1,404
Engrais {	non dénommés	6,944	1,373
	dénommés	46,354	3,642
	Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	3,262	40
Faïence et poterie	2,577	14,860	17,437
Fils d'étoupe, de jute, etc.	2,366	254	2,620
Fontes, } Fonte ouvree.	2,364	324	2,688
mitrilles et } — brute, mitrilles, scories	7,616	22,904	30,520
scories. }			
Fromages } 2 ^e s ^{me}	12	760	772
	secs } sp. XII	9	5,856
Fruits frais : Pommes, poires, prunes.	10,883	470	11,353
Glaces, 1 ^{re} section	827	27	854
Graines et semences	469	1,534	2,023
Graisses, suif, } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{me}	230	388	618
	oléine, etc. } Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{me}	126	224
	sp. X	"	7
Harengs } 2 ^e s ^{me}	37	193	280
	sp. XII	70	2,006
	sp. XIV	"	41
Huiles miné- } Huile lourde, 2 ^e s ^{me}	8	40	48
	rales } Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{me}	2,642	1,235
	et végétales. } — brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX	"	35
	Mazout par 50 T., sp. XXVII.	18	"
Laine brute et déchets de laine	803	354	1,157
Légumes secs	591	826	1,417
Lin } teillé	46	98	144
	en tiges.	60	41,091
Paille.	154	3,656	3,810
Papier et pâte à papier	4,126	10,737	14,863
A reporter.	578,958	609,084	1,188,042

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas (suite)				
	Report.	578,958	609,084	1,188,042
Pavés et moellons	3 ^e son, sp. II	10,163	25	10,188
	par 50 T., sp. XXIV.	15,750	"	15,750
Pierres et marbres.	Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches .	54,459	485	54,924
	Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs.	7,650	4,470	12,100
	Marbres en blocs par 50 T.	7,003	86	7,089
	Poissons salés non dénommés	"	"	"
	Potasse et sel de potasse.	240	799	1,039
	Pommes de terre.	5,707	9,490	15,197
Produits sidérurgiques.	Acier ouvré, 2 ^e son.	470	22	492
	Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc. . . .	19,699	7,420	27,119
	Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	6,080	565	6,645
	Acier laminé, fers battus et laminés cornières	52,071	2,800	54,871
	Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc.			
Roseaux et rotins.	Rotins, sparte, 3 ^e son.	204	955	1,157
	Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	"	451	451
	Soude et sel de soude.	2,815	60	2,875
Sucre	brut	488	"	488
	cristallisé non raffiné.	2,509	20	2,529
	Tabac en feuilles.	186	749	955
Tanins	Myrobolans valonnées, etc.	555	"	555
	Écorces à tan.	1,175	7	1,182
Terres	non dénommées, terres ferrugineuses. . .	88	61	149
	argile, kaolin, etc.	5,566	182	5,748
	à poterie	85	149	232
	plastiques et réfractaires	5,827	291	6,118
Tourbe	combustible	"	19,727	19,727
	Litière de tourbe	"	22,564	22,564
	Tourteaux.	3,748	4,620	8,568
	Verres à vitres.	18,846	84	18,950
	Vins	100	5	105
	Zinc et plomb	11,808	2,550	14,158
	Marchandises autres	56,401	62,543	98,944
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . .		821,289	749,842	1,571,151

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	Totaux.
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	84	84
Divers	»	644	644
Eensemble des transports de et vers l'Angleterre. . .	»	722	722
De et vers la Russie.			
Argile.	38	»	38
Bois pour mines	26	»	26
Briques réfractaires	280	»	280
Céréales.	20	»	20
Chiffons.	250	»	250
Tuyaux en fer.	74	»	74
Fers, fontes	Fonte brute	7	7
et aciers	Machines.	525	525
	Fers et aciers ouvrés.	43	43
Laines	brutes et déchets de laine	3,284	3,284
	peignées.	698	698
Marbre en blocs	37	»	37
Matières textiles.	27	»	27
Pierres	37	»	37
Sels de glauber	40	»	40
Verres à vitres	43	»	43
Marchandises autres	1,208	»	1,208
Totaux.	6,607	»	6,607

N° XXXV. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1912.

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.		GROSSES MARCHANDISES.										CHEVAUX et BESTIAUX. (Nombre d'expéditions.)	
		CLASSES GÉNÉRALES.						TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.	TOTAUX. (Tonnes.)		
		A ¹ .	A ² .	B	1.	2.	3.	4.					
Allemagne et au delà vers	Angleterre	1,086	1,688	829	»	»	»	»	4,913	»	»	8,516	»
	France	3,778	»	7,734	»	»	»	»	146,890	76,330	»	234,732	»
	Pays-Bas	60	»	»	»	»	47	6	2,617	23,283	»	26,019	»
	Grand Duché de Luxembourg (P. H.) . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	255,236	255,236	»
Angleterre vers l'Allemagne et au delà		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
France vers	Allemagne et au delà	7,350	5,827	4,808	3,854	5,722	24,061	20	»	43,472	»	64,511	»
	Pays-Bas	»	»	»	5,927	2,854	9,437	2,480	10,674	4,475	»	35,547	»
Grand-Duché de Luxembourg vers	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	49,789	»	49,789	»
	France	»	»	»	»	»	»	»	»	6,038	»	6,038	»
Pays-Bas vers	France	»	»	»	3,904	3,889	13,644	6,835	21,754	5,494	»	55,280	»
	Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Italie vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	4,466	»	4,466	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Suisse vers Pays-Bas		42	67	»	»	5	22	»	430	439	»	705	»
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, par la Belgique avec emprunt des lignes de l'État . .		12,322	7,582	13,374	13,472	12,470	44,481	9,041	187,278	182,836	255,236	737,809	»

N° XXXVI. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1912.*

Détails par réseau de provenance et de destination.

N° XXXVI. — *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).		4,525	11,516	16,555
		Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne . . .	4,080	95,811	105,413
	Autriche-Hongrie.	"	"	2,260
	France	187,571	718	65,559
	Italie.	"	515	4,665
	Pays-Bas.	18,492	99,508	57,065
	Grand-Duché de Luxembourg.	22	78,589	15,951
	Russie	10	151	497
	Suisse	787	449	5,419
Totaux. . .		210,762	275,821	252,507
Allemagne Autriche-Hongrie . . . France Italie Pays-Bas. Grand-Duché de Luxem- bourg. Russie Suisse	vers les lignes concédées belges (tous services réunis).	2,966	154,254	121,381
		"	410	"
		52,255	9,655	1,764,690
		"	"	1,457
		15,812	129,657	22,091
		16	64,179	384,595
		"	"	"
		"	196	556
Totaux . .		69,029	558,551	2,294,548
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens		279,791	615,852	2,527,055

en transit par les lignes de l'État. — Année 1912.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
45,424	52,742	65,296	175,656
Combustibles.	TOTAUX.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
25,662	328,666	107	»
»	2,260	»	»
66,954	520,382	»	»
50	5,208	»	»
»	154,863	»	»
28,753	121,515	»	»
»	658	»	»
8,604	13,259	»	»
128,005	846,795	107	»
884,572	1,145,155	89	»
»	410	»	»
85	1,826,665	»	»
»	1,457	»	»
»	163,360	1,169	»
»	118,588	»	»
»	»	»	»
»	552	»	»
884,457	5,586,563	1,258	»
1,012,480	4,455,158	1,363	»

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

DÉSIGNATION.	SERVICES INTERIEUR et ÉtrangersÉtal. (Nombre.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au delà		
		au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)
Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets.	Grande vitesse (têtes).	5,967	75	147	220	»	»
	Petite vitesse —	50,087	1,295	1,090	2,385	15,651	940
	Totaux (têtes).	56,054	1,366	1,257	2,605	15,651	940
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie.	Gros bétail (expéd.)	7,752	241	520	561	5
		Petit — —	6,265	144	27	171	»
	2 ^e catégorie.	Gros — —	7,902	250	415	645	»
		Petit — —	6,228	142	45	185	»
	3 ^e catégorie.	Gros — —	15,888	546	495	859	»
		Petit — —	11,128	295	680	975	»
	3 ^e catégorie avec majoration.	Gros bétail . . .	12,705	274	546	820	»
		Petit — —	7,321	80	67	147	»
	Totaux (expéd.).		75,089	1,750	2,589	4,559	5
						5	»

A
(175)

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs,) — Année 1912.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTAUX généraux (Nombre.)
au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
»	»	»	117	90	207	207	6,594
1,215	1,142	2,355	1,118	2,860	3,978	22,904	76,274
1,215	1,142	2,355	1,235	2,950	4,185	23,111	82,868
110	1,868	1,978	15	59	74	2,057	10,570
55,174	»	55,174	1	21	22	55,196	59,652
»	»	»	15	196	209	209	8,754
»	»	»	»	116	116	116	6,529
»	»	»	27	582	409	409	15,156
»	»	»	4	695	699	699	12,800
»	»	»	2	2,510	2,512	2,512	16,057
»	»	»	»	1,577	1,577	1,577	8,945
55,284	1,868	55,152	62	5,556	5,618	40,775	118,205

$$\frac{A}{176}$$

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																					Services intérieur, mixtes et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX Services intérieurs, mixtes et internationaux.				
	Services intérieur et vers l'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.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).			Traffics locaux.	Traffics maritimes.	Traffics locaux et maritimes réunis. (3).	
Acide chlorhydrique (muriatique et sulfu- rique et autres produits chimiques).	Départ (1).	»	30,454	»	68,755	11	68,766	609	17	626	»	»	»	8,894	678	9,672	114	58	172	»	»	»	33,713	»	»	412,185	761	112,949	»	»
	Arrivée (2).	»	12,202	»	7,815	6,538	14,353	6	80	86	»	»	»	3,849	294	4,143	6	42	48	»	»	»	1,472	»	»	13,148	6,954	20,102	»	»
Totaux		232,273	42,656	274,929 (0.738)	76,570	6,549	83,119 (2.012)	615	97	712 (0.018)	»	»	»	12,843	972	13,815 (0.165)	120	100	220 (0.192)	»	»	»	35,185 (2.239)	»	»	125,333	7,718	133,051 (0.726)	400,262 (0.764)	407,980 (0.734)
Bières et autres boissons	Départ (1).	»	1,903	»	126	160	286	12	28	40	»	»	»	219	41	260	10	»	10	»	»	»	116	»	»	483	229	712	»	»
	Arrivée (2).	»	165	»	21,609	3,250	24,859	310	139	449	2,747	198	2,945	3,861	5,555	9,416	»	»	»	10	15	25	560	»	»	29,097	9,157	38,254	»	»
Totaux		45,260	2,068	47,328 (0.127)	21,735	3,410	25,145 (0.609)	322	167	489 (0.012)	2,747	198	2,945 (7.091)	4,080	5,596	9,676 (0.116)	10	»	10 (0.009)	10	15	25 (0.039)	676 (0.043)	»	»	29,580	9,386	38,966 (0.213)	76,908 (0.147)	86,294 (0.155)
Bois de construction	Départ (1).	»	40,135	»	499	829	1,328	70	617	687	»	»	»	1,451	87	1,538	»	»	»	»	»	»	6,238	»	»	8,258	1,533	9,791	»	»
	Arrivée (2).	»	22,497	»	1,580	168	2,048	1,610	199	1,809	337	»	337	55,688	1,319	57,007	»	»	»	»	»	»	10,528	»	»	70,043	1,686	71,729	»	»
Totaux		578,545	62,632	641,177 (1.721)	2,379	997	3,376 (0.082)	1,680	816	2,496 (0.062)	337	»	337 (0.811)	57,139	1,406	58,545 (0.700)	»	»	»	»	»	»	16,766 (1.067)	»	»	78,301	3,219	81,520 (0.445)	719,478 (1.374)	722,697 (1.300)
Bois divers	Départ (1).	»	56,668	»	4,750	7,668	12,418	1,025	1,618	2,641	160	»	160	9,587	1,410	10,997	25	62	87	»	»	»	4,245	»	26	19,816	10,758	30,574	»	»
	Arrivée (2).	»	68,630	»	7,498	2,206	9,704	3,693	307	4,000	»	436	436	44,089	1,854	45,943	11	34	45	»	»	»	54,690	»	»	109,981	4,837	114,818	»	»
Totaux		692,656	121,698	814,354 (2.193)	12,248	9,874	22,122 (0.536)	4,716	1,925	6,641 (0.164)	160	436	596 (1.434)	53,676	3,261	56,940 (0.681)	36	96	132 (0.115)	»	»	»	58,935 (3.751)	»	26 (0.393)	129,797	15,595	145,392 (0.793)	947,151 (1.809)	962,746 (1.732)
Briques	Départ (1).	»	39,029	»	1,863	73	1,936	111	233	344	116	»	116	21,972	4,876	26,848	39	207	246	51	30	81	9,023	»	280	33,455	5,419	38,874	»	»
	Arrivée (2).	»	60,260	»	18,233	6,421	24,654	569	62	631	226	57	283	3,314	852	4,166	»	»	»	»	»	»	7,730	»	»	30,072	7,392	37,464	»	»
Totaux		366,609	99,289	465,898 (1.250)	20,096	6,494	26,590 (0.644)	680	295	975 (0.024)	342	57	399 (0.960)	35,286	5,728	31,014 (0.371)	39	207	246 (0.215)	51	30	81 (0.127)	16,753 (1.066)	»	280 (1.238)	63,527	12,811	76,338 (0.416)	529,425 (1.011)	542,236 (0.975)
Chaux, plâtre et ciment.	Départ (1).	»	43,914	»	51,666	105	51,771	229,781	63	229,844	»	»	»	302,264	8	302,272	»	»	»	»	»	»	147,637	»	»	731,348	176	731,524	»	»
	Arrivée (2).	»	149,459	»	8,306	1,178	9,484	1,060	3,132	4,192	»	»	»	3,171	1,653	4,824	»	»	»	»	»	»	2,908	»	»	15,445	5,963	21,408	»	»
Totaux		1,171,083	193,373	1,364,456 (3.670)	59,972	1,283	61,255 (1.483)	230,841	3,195	234,036 (5.790)	»	»	»	305,435	1,661	307,096 (3.672)	»	»	»	»	»	»	150,545 (9.582)	»	»	746,793	6,139	752,932 (4.107)	2,114,249 (4.038)	2,120,388 (3.814)
Chicorée	Départ (1).	»	128	»	39,798	100	39,898	3,297	»	3,297	10,496	»	10,496	»	»	»	520	»	520	5,831	»	»	5,831	»	»	60,395	100	60,495	»	»
	Arrivée (2).	»	30	»	48	55	103	1,853	»	1,853	26	»	26	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,927	55	1,982	»	»
Totaux		31,645	158	31,803 (0.085)	39,846	155	40,001 (0.968)	5,150	»	5,150 (0.127)	10,522	»	10,522 (25.327)	»	»	»	520	»	520 (0.455)	5,831	»	»	5,831 (9.110)	453 (0.029)	»	62,322	155	62,477 (0.341)	94,125 (0.180)	94,280 (0.170)
Chiffons et pâtes à papier	Départ (1).	»	2,870	»	12,497	2,358	14,855	359	435	794	»	»	»	6,961	416	7,377	41	»	41	»	»	»	1,432	»	250	21,540	3,209	24,749	»	»
	Arrivée (2).	»	10,049	»	5,357	2,093	7,450	144	299	140	»	»	»	20,147	4,350	24,497	12	61	73	»	»	»	3,778	»	»	29,435	6,803	36,238	»	»
Totaux		123,787	12,919	136,706 (0.367)	17,854	4,451	22,305 (0.540)	500	734	1,234 (0.030)	»	»	»	27,108	4,766	31,874 (0.381)	53	61	114 (0.100)	»	»	»	5,210 (0.331)	»	250 (3.784)	50,975	10,012	60,987 (0.333)	187,681 (0.358)	197,693 (0.356)
Combustibles	Départ (1).	»	817,944	»	65,698	481	66,179	808,486	22	808,508	115	»	115	2,405,358	4,715	2,410,073	79,123	»	79,123	3,300	»	»	211,632	»	»	3,578,712	5,218	3,578,930	»	»
	Arrivée (2).	»	798,533	»	1,624,354	513,123	2,137,477	445	12	457	»	»	»	630,754	2,263	633,017	»	»	»	»	»	»	393,566	»	»	2,649,119	515,398	3,164,517	»	»
Totaux		10,953,251	1,616,477	12,569,728 (33.731)	1,690,052	513,604	2,203,656 (33.354)	808,931	34	808,965 (20.015)	115	»	115 (0.277)	3,036,112	6,978	3,043,090 (36.386)	79,123	»	79,123 (69.202)	3,300	»	»	605,198 (38.520)	»	»	6,222,831	520,616	6,743,447 (36.781)	18,792,559 (35.897)	19,313,175 (34.736)
A reporter.	Départ (1).	14,198,109	1,033,045	16,332,379	245,652	11,785	257,437	1,043,748	3,033	1,046,781	10,887	»	10,887	2,756,806	12,231	2,769,037	79,872	327	80,199	9,182	30	9,212	114,489	»	556	4,561,192	27,406	4,588,598	23,861,838	24,447,489
	Arrivée (2).	1,121,225	»	1,121,225	1,695,100	535,032	2,230,132	9,687	4,230	13,917	3,336	691	4,027	764,873	18,110	783,013	29	137	166	10	15	25	175,232	»	»	2,948,267	558,245	3,506,512	»	»

(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 État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux.		
							Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis(3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3)	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3)	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3)	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3)	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis. (3)						Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).
Report.	{ Départ (1) .	14,198,109	1,033,045	16,352,379	245,632	11,785	257,437	1,043,748	3,033	1,046,781	10,887	»	10,887	2,756,806	12,231	2,769,037	79,872	327	80,199	9,182	30	9,212	414,489	»	556	4,561,192	27,406	4,588,598	23,861,838	24,447,439		
	{ Arrivée (2) .	1,121,225	16,352,379	1,695,100	535,032	2,230,152	9,687	4,350	13,917	3,336	691	4,027	764,873	18,140	783,013	29	137	166	10	15	25	473,232	»	»	2,948,267	558,245	3,506,512					
Cuir et peaux	{ Départ (1) .	»	219	»	4,708	9,909	11,617	923	4,767	4,990	6	100	106	3,720	1,303	5,023	»	33	33	»	»	»	2,605	»	»	8,262	16,112	24,374	»	»		
	{ Arrivée (2) .	»	1,361	»	7,628	1,486	9,114	472	2,596	3,068	53	213	266	8,019	1,069	9,088	157	197	354	»	»	»	3,055	»	»	19,381	5,561	24,945	»	»		
Totaux		21,613	4,580	23,193 (0.062)	9,336	11,395	20,731 (0.502)	695	7,363	8,058 (0.200)	59	313	372 (0.895)	11,739	2,372	14,111 (0.169)	157	230	387 (0.338)	»	»	»	5,660 (0.360)	»	»	27,646	21,673	49,319 (0.269)	50,839 (0.097)	72,312 (0.130)		
Engrais divers	{ Départ (1) .	»	107,256	»	22,442	24,674	47,116	7,789	7,235	15,024	»	»	»	135,309	2,608	137,917	1,407	1,319	2,426	»	»	»	26,620	»	»	193,267	35,836	229,103	»	»		
	{ Arrivée (2) .	»	202,166	»	62,263	12,923	75,186	11,107	106,790	117,897	25	»	25	54,799	5,246	60,045	»	»	»	»	»	»	22,018	»	»	150,212	124,959	275,171	»	»		
Totaux		4,541,299	309,422	4,850,721 (4.966)	84,705	37,597	122,302 (2.961)	18,896	114,025	132,921 (3.289)	25	»	25 (0.060)	190,108	7,854	197,962 (2.367)	1,407	1,319	2,426 (2.122)	»	»	»	48,638 (5.096)	»	»	343,470	160,795	504,274 (2.751)	2,194,200 (4.191)	2,334,995 (4.236)		
Huiles diverses	{ Départ (1) .	»	11,992	»	1,154	16,001	17,155	3,991	12,252	16,243	»	»	»	»	»	»	773	358	1,131	180	»	180	2,668	»	»	8,766	28,611	37,377	»	»		
	{ Arrivée (2) .	»	5,945	»	5,352	774	6,126	874	»	874	6,493	675	7,168	»	»	»	»	»	»	»	»	1,280	»	»	13,999	1,449	15,448	»	»			
Totaux		144,638	17,937	162,575 (0.436)	6,506	16,775	23,281 (0.564)	4,865	12,252	17,117 (0.423)	6,493	675	7,168 (17.256)	»	»	»	773	358	1,131 (0.989)	180	»	180 (0.281)	3,948 (0.251)	»	»	22,765	30,060	52,825 (0.288)	185,340 (0.354)	215,400 (0.387)		
Machines et mécaniques	{ Départ (1) .	»	3,300	»	4,744	2,839	7,583	524	2,728	3,252	»	»	»	4,925	1,479	9,404	496	478	974	283	5,975	6,258	»	»	525	11,497	16,499	27,996	»	»		
	{ Arrivée (2) .	»	1,242	»	28,392	37,871	66,263	1,517	8,213	9,730	»	»	»	2,639	3,718	5,777	339	2,137	2,476	35	194	229	»	»	»	32,342	52,133	84,475	»	»		
Totaux		35,425	7,542	42,967 (0.115)	33,136	40,710	73,846 (1.788)	2,041	10,941	12,982 (0.321)	»	»	»	6,984	8,197	15,181 (0.182)	835	2,615	3,450 (3.017)	318	6,169	6,487 (10.135)	»	»	525 (7.946)	43,839	68,632	112,471 (0.613)	86,806 (0.166)	155,438 (0.280)		
Matières bitumineuses	{ Départ (1) .	»	5,140	»	294	4,353	4,647	496	217	713	»	»	»	4,367	128	4,495	»	»	»	»	»	1,967	»	»	»	7,124	4,698	11,822	»	»		
	{ Arrivée (2) .	»	27,353	»	6,889	155	7,044	921	657	1,578	»	»	»	1,843	158	2,001	273	»	273	»	»	3,723	»	»	»	13,649	970	14,619	»	»		
Totaux		281,009	32,523	313,532 (0.841)	7,183	4,508	11,691 (0.283)	1,417	874	2,291 (0.057)	»	»	»	6,210	286	6,496 (0.078)	273	»	273 (0.239)	»	»	»	5,690 (0.362)	»	»	20,773	5,668	26,441 (0.144)	334,305 (0.638)	339,973 (0.611)		
Marne et craie brute	{ Départ (1) .	»	7,112	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
	{ Arrivée (2) .	»	1,381	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Totaux		164,767	8,793	173,560 (0.466)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	173,560 (0.331)	173,560 (0.312)		
Minéraux.	{ Départ (1) .	»	370,270	»	13,680	53,062	66,742	767	256,532	257,299	»	»	»	8,852	51,253	60,105	»	12	12	»	»	»	24,751	»	»	48,050	360,859	408,909	»	»		
	{ Arrivée (2) .	»	15,410	»	2,195	78	2,273	1,065,427	24	1,065,451	»	10	10	2,161,468	569	2,162,037	»	31	31	»	»	»	1,038	»	»	3,230,128	712	3,250,840	»	»		
Totaux		746,710	385,680	1,132,390 (3.038)	15,875	53,140	69,015 (1.671)	1,066,194	256,556	1,322,750(32.726)	»	10	10 (0.024)	2,170,320	51,822	2,222,142 (26.570)	»	43	43 (0.038)	»	»	»	25,789 (1.641)	»	»	3,278,178	361,571	3,639,749 (19.833)	4,410,568 (8.425)	4,772,139 (8.583)		
Papiers et cartons	{ Départ (1) .	»	503	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,297	3,259	4,556	»	»	»	»	»	4,126	»	»	»	5,423	3,259	8,682	»	»		
	{ Arrivée (2) .	»	2,969	»	»	»	»	»	»	»	235	97	332	596	1,152	1,748	»	»	»	»	»	10,737	»	»	»	11,568	1,249	12,817	»	»		
Totaux		68,308	3,472	71,780 (0.193)	»	»	»	»	»	»	235	97	332 (0.799)	1,893	1,411	6,304 (0.075)	»	»	»	»	»	»	14,863 (0.946)	»	»	16,991	4,508	21,499 (0.117)	88,771 (0.169)	93,279 (0.168)		
A reporter.	{ Départ (1) .	17,201,878	1,539,437	20,123,097	289,674	122,623	412,297	1,057,538	286,761	1,344,302	10,893	100	10,993	2,915,276	75,261	2,990,537	82,248	2,527	84,775	9,645	6,005	15,650	177,226	»	1,081	4,843,581	493,280	5,336,861	31,386,227	32,624,785		
	{ Arrivée (2) .	1,382,082	1,539,437	20,123,097	1,807,819	588,319	2,396,138	1,090,005	122,510	1,212,515	10,112	1,686	11,828	2,993,657	30,052	3,023,709	798	2,502	3,300	43	209	254	517,083	»	»	6,419,549	745,278	7,164,827				

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

NATURE DES MARCHANDISES.				Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieur, mixtes et internationaux — Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3).		TOTAUX GÉNÉRAUX. Services Intérieur, mixtes et internationaux. — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3).		
				Services intérieur et État 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.
							Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis. (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis. (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis. (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis. (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritimes réunis. (3).			Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafics locaux.	
Report.	Départ (1)	17,201,878	1,539,137	20,123,097	289,674	122,623	412,297	1,057,538	286,764	1,344,302	40,893	100	40,993	2,913,276	75,261	2,990,537	82,248	2,527	84,775	9,645	6,005	15,650	177,226	»	1,081	4,843,581	493,280	5,336,861	31,386,227	32,624,785	
	Arrivée (2)	1,382,082	1,382,082	1,382,082	1,807,819	588,319	2,396,138	1,090,005	122,510	1,212,515	10,142	1,686	11,828	2,993,657	30,052	3,023,709	798	2,502	3,300	45	209	254	517,083	»	»	6,449,549	745,278	7,164,827	»	»	
Produits alimentaires.	Départ (1)	»	29,170	»	13,190	40,442	23,632	7,921	5,023	12,944	»	»	»	1,166	12,629	13,795	»	95	95	40	618	628	1,745	»	»	24,032	28,807	52,839	»	»	
	Arrivée (2)	»	37,944	»	1,999	46	2,045	737	12,657	13,394	1,108	90	1,198	655	126	781	14	1,203	1,217	3,668	6,182	9,850	11,999	»	»	23,180	20,304	43,484	»	»	
Totaux		552,954	67,084	620,038 (1.664)	15,189	40,488	25,677 (0.622)	8,658	47,680	26,338 (0.652)	1,408	90	1,498 (2.883)	1,821	12,755	14,576 (0.174)	14	1,298	1,312 (1.448)	3,678	6,800	10,478 (16.371)	16,744 (1.066)	»	»	47,212	49,111	96,323 (0.525)	667,250 (1.274)	716,361 (1.288)	
Produits céramiques.	Départ (1)	»	9,746	»	3,485	36	3,521	1,225	671	1,894	»	»	»	6,146	254	6,370	454	172	626	10	»	10	2,577	»	»	13,865	1,133	14,998	»	»	
	Arrivée (2)	»	10,569	»	7,885	6,740	14,625	494	1,327	1,821	»	»	»	2,792	5,602	8,394	»	»	»	»	»	14,860	»	»	»	»	26,031	13,669	39,700	»	»
Totaux		166,456	20,145	186,571 (0.501)	11,370	6,776	18,146 (0.439)	1,717	1,998	3,715 (0.092)	»	»	»	8,908	5,856	14,764 (0.177)	454	172	626 (0.548)	10	»	10 (0.016)	17,437 (1.110)	»	»	39,896	14,802	54,698 (0.298)	226,467 (0.432)	241,269 (0.434)	
Produits de carrières.	Départ (1)	»	218,907	»	43,043	6,078	49,121	14,004	223	14,227	1,829	»	1,829	872,997	8,812	881,809	353	»	353	111	»	111	97,585	»	74	1,029,996	15,113	1,045,109	»	»	
	Arrivée (2)	»	226,429	»	11,947	1,589	13,536	7,294	274	7,568	106	17	123	21,112	9,763	30,875	59	26	85	146	44	160	5,197	»	»	45,861	12,083	57,944	»	»	
Totaux		3,015,384	445,336	3,460,720 (9.289)	54,990	8,067	63,057 (1.527)	21,298	497	21,795 (0.539)	1,935	17	1,952 (4.699)	894,109	18,575	912,684 (10.913)	412	26	438 (0.383)	257	14	271 (0.424)	102,782 (6.342)	»	74 (1.120)	1,075,857	27,196	1,103,053 (6.017)	4,536,577 (8.666)	4,563,773 (8.208)	
Produits de l'agriculture.	Départ (1)	»	115,282	»	92,857	19,288	112,145	32,631	47,855	80,486	148	»	148	77,099	65,959	143,058	290	123	413	»	»	»	58,854	»	20	261,899	133,225	395,124	»	»	
	Arrivée (2)	»	166,061	»	23,760	2,499	26,259	1,162	456	1,618	701	73	774	47,423	4,096	51,519	10	54	64	269	5,157	5,426	32,086	»	»	105,411	12,335	117,746	»	»	
Totaux		1,866,220	281,343	2,147,563 (5.762)	116,617	21,787	138,404 (3.351)	33,793	48,311	82,104 (2.031)	849	73	922 (2.219)	124,522	70,053	194,577 (2.327)	300	177	477 (0.417)	269	5,157	5,426 (8.478)	90,940 (5.788)	»	20 (0.303)	367,310	145,560	512,870 (2.797)	2,514,873 (4.809)	2,660,433 (4.785)	
Produits métallurgiques.	Départ (1)	»	172,152	»	46,285	12,173	58,458	2,080	9,472	11,552	27	180	207	87,899	13,033	100,932	1,523	2,725	4,248	1,662	179	1,841	103,071	»	124	242,671	37,762	280,433	»	»	
	Arrivée (2)	»	605,558	»	153,899	423,212	577,111	405,600	747,736	1,153,336	486	311	797	120,476	144,589	265,065	54	1,207	1,261	»	»	»	37,507	»	»	718,022	1,317,055	2,035,077	»	»	
Totaux		2,337,980	777,710	3,115,690 (8.361)	200,184	435,385	635,569 (15.388)	407,680	757,208	1,164,888 (28.821)	513	491	1,004 (2.414)	208,375	157,622	365,997 (4.376)	1,577	3,932	5,509 (4.818)	1,662	179	1,841 (2.876)	140,578 (8.948)	»	124 (1.877)	960,693	1,354,817	2,315,510 (12.630)	4,076,383 (7.787)	5,431,200 (9.768)	
Sable.	Départ (1)	»	64,970	»	5,946	30	5,976	32,352	5	32,357	35	»	35	»	»	»	20	»	20	»	»	»	»	»	»	38,353	35	38,388	»	»	
	Arrivée (2)	»	16,306	»	3,796	100	3,896	78	»	78	30	13	43	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,904	113	4,017	»	»	
Totaux		1,437,309	81,276	1,218,585 (3.270)	9,742	130	9,872 (0.239)	32,430	5	32,435 (0.802)	65	13	78 (0.188)	»	»	»	20	»	20 (0.017)	»	»	»	»	»	»	42,257	118	42,405 (0.231)	1,260,842 (2.409)	1,260,990 (2.268)	
Scories.	Départ (1)	»	38,894	»	5,070	17	5,087	42,024	13	42,037	»	»	»	6,295	93	6,388	20	10	30	»	»	»	»	»	»	53,409	133	53,542	»	»	
	Arrivée (2)	»	178,368	»	1,732	9,537	11,269	3,749	6,345	10,094	»	»	»	85,028	2,911	87,939	»	»	»	»	»	»	»	»	»	90,509	18,793	109,302	»	»	
Totaux		624,226	217,262	841,488 (2.258)	6,802	9,554	16,356 (0.396)	45,773	6,358	52,131 (1.290)	»	»	»	91,323	3,004	94,327 (1.128)	20	10	30 (0.026)	»	»	»	»	»	»	143,918	18,926	162,844 (0.888)	985,406 (1.882)	1,004,332 (1.806)	
Sels.	Départ (1)	»	2,745	»	183	»	183	104	77	181	»	»	»	242	191	433	»	»	»	»	»	3,055	»	40	»	»	3,624	268	3,892	»	»
	Arrivée (2)	»	1,516	»	43,050	1,019	44,069	5,227	1,693	6,920	»	»	»	16,067	21,924	37,991	»	»	»	»	»	859	»	»	»	»	65,203	24,636	89,839	»	»
Totaux		70,699	4,261	74,960 (0.201)	43,233	1,019	44,252 (1.071)	5,331	1,770	7,101 (0.176)	»	»	»	16,309	22,115	38,424 (0.459)	»	»	»	»	»	3,914 (0.249)	»	40 (0.605)	»	»	68,827	24,904	93,731 (0.511)	143,787 (0.275)	168,691 (0.303)
A reporter.	Départ (1)	26,973,106	2,191,003	31,788,712	499,733	170,687	670,420	1,189,877	350,103	1,539,980	12,932	280	13,212	3,967,090	176,232	4,143,322	84,908	5,652	90,560	11,438	6,802	18,240	744,113	»	1,339	6,511,430	709,756	7,221,186	45,797,812	48,671,834	
	Arrivée (2)	2,624,603	2,624,603	2,624,603	2,055,887	1,033,461	3,089,348	1,514,346	892,998	2,407,344	12,573	2,190	14,763	3,287,210	219,063	3,506,273	935	4,992	5,927	4,128	11,562	15,690	622,591	»	»	7,497,670	2,164,266	9,661,936	»	»	

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

NATURE DES MARCHANDISES.		Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																							Services intérieur, mixtes et internationaux.		TOTAUX GÉNÉRAUX	
		Services intérieur et État 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.			Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3).	Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée 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).	Trafics locaux. maritimes.	Trafics locaux et maritimes réunis. (3)				
Report.	Départ (1) .	26,973,106	2,191,003	31,788,712	499,733	170,687	670,420	1,189,877	350,103	1,539,980	12,932	280	13,212	3,967,090	176,232	4,143,322	84,908	5,652	90,560	11,438	6,802	18,240	744,113	»	1,339	6,511,430	709,756	7,221,186	45,797,812	48,671,834	
	Arrivée (2) .	2,621,603	2,621,603		2,055,887	1,033,461	3,089,348	1,511,346	892,998	2,407,344	12,573	2,190	14,763	3,287,240	219,063	3,506,273	935	4,992	5,927	4,128	11,562	15,690	622,591	»	»	7,497,670	2,164,266	9,661,936			
Sucres et mélasses	Départ (1) .	»	11,327	»	693	90	783	18	255	273	»	»	»	5,871	314	6,185	»	»	»	»	»	»	2,997	»	»	9,579	659	10,238	»	»	
	Arrivée (2) .	»	14,130	»	5,058	82	5,140	»	»	»	»	»	»	51	39	90	»	»	»	»	»	»	20	»	»	5,129	121	5,250	»	»	
	Totaux . . .	233,784	25,437	259,241 (0.696)	5,751	172	5,923 (0.144)	18	255	273 (0.007)	»	»	»	5,922	353	6,275 (0.075)	»	»	»	»	»	»	3,017 (0.192)	»	»	14,708	780	15,488 (0.084)	273,949 (0.523)	274,729 (0.494)	
Tabac	Départ (1) .	»	»	»	»	55	55	76	137	213	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	186	»	»	262	192	454	»	»		
	Arrivée (2) .	»	»	»	5	»	5	26	10	36	163	30	193	»	»	»	»	»	»	»	»	749	»	»	943	40	983	»	»		
	Totaux . . .	»	»	»	5	55	60 (0.001)	102	147	249 (0.006)	163	30	193 (0.464)	»	»	»	»	»	»	»	»	935 (0.060)	»	»	1,205	232	1,437 (0.008)	1,205 (0.002)	1,437 (0.003)		
Terres et terrils	Départ (1) .	»	25,481	»	4,221	1,786	6,007	854	721	1,575	»	»	»	252,571	12,184	264,755	25	463	488	»	»	»	7,564	»	38	265,273	15,154	280,427	»	»	
	Arrivée (2) .	»	59,492	»	27,241	1,507	28,748	299	151	450	»	»	»	18,895	501	19,396	»	»	»	»	»	»	683	»	»	47,118	2,159	49,277	»	»	
	Totaux . . .	291,829	84,976	376,805 (1.011)	31,462	3,293	34,755 (0.812)	1,153	872	2,025 (0.050)	»	»	»	271,466	12,685	284,151 (3.397)	25	463	488 (0.427)	»	»	»	8,247 (0.525)	»	38 (0.575)	312,391	17,313	329,704 (1.798)	689,196 (1.316)	706,509 (1.271)	
Textiles	Départ (1) .	»	451	»	35,980	25,902	61,882	4,510	10,033	14,543	4,733	1,582	6,315	23,916	70,918	94,834	548	1,209	1,757	7,448	1,528	8,976	4,791	»	4,009	85,935	111,172	197,107	»	»	
	Arrivée (2) .	»	7,474	»	10,270	2,621	12,891	1,904	3,050	4,954	912	132	1,044	121,801	6,101	127,905	28	16	44	2,056	1,392	3,448	13,301	81	»	150,353	13,315	163,668	»	»	
	Totaux . . .	192,381	7,925	200,306 (0.537)	46,250	28,523	74,773 (1.810)	6,414	13,083	19,497 (0.482)	5,645	1,714	7,359 (17.716)	145,717	77,022	222,739 (2.663)	576	1,225	1,801 (1.575)	9,504	2,920	12,424 (19.411)	18,092 (1.152)	81 (11.219)	4,009 (60.678)	236,288	124,487	360,775 (1.968)	436,594 (0.834)	561,081 (1.009)	
Tourbe.	Départ (1) .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Arrivée (2) .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42,091	»	»	42,091	»	42,091	»	»	»	
	Totaux . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42,091 (2.679)	»	»	42,091	»	42,091 (0.230)	42,091 (0.080)	42,091 (0.076)		
Tourteaux	Départ (1) .	»	2,445	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14,275	682	14,957	»	»	»	»	»	»	3,748	»	»	18,023	682	18,705	»	»	
	Arrivée (2) .	»	141	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,095	»	9,095	»	»	»	»	»	»	4,620	»	»	13,715	»	13,715	»	»	
	Totaux . . .	136,824	2,586	139,410 (0.374)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	23,370	682	24,052 (0.287)	»	»	»	»	»	»	8,368 (0.533)	»	»	31,738	682	32,420 (0.177)	171,148 (0.327)	171,830 (0.309)	
Verreries	Départ (1) .	»	14,777	»	7,173	102	7,275	4,071	256	4,327	1,497	5	1,502	5,958	49	6,007	2,634	21	2,655	781	»	781	19,803	»	13	41,930	433	42,363	»	»	
	Arrivée (2) .	»	15,250	»	8,671	6,811	15,482	17	1,784	1,801	232	25	257	3,023	6,581	9,604	»	»	»	»	»	2,737	»	»	14,700	15,201	29,901	»	»		
	Totaux . . .	289,117	30,027	319,144 (0.856)	15,844	6,913	22,757 (0.551)	4,088	2,040	6,128 (0.152)	1,729	30	1,759 (4.234)	8,981	6,630	15,611 (0.487)	2,634	21	2,655 (2.322)	781	»	781 (1.220)	22,560 (1.436)	»	13 (0.197)	56,630	15,634	72,264 (0.394)	375,774 (0.718)	391,408 (0.704)	
Marchandises autres	Départ (1) .	»	112,079	»	50,082	54,168	104,250	12,028	32,032	44,060	720	1,178	1,898	58,070	21,690	79,760	1,800	5,307	7,107	2,975	5,866	8,341	38,087	»	1,208	164,970	119,741	284,711	»	»	
	Arrivée (2) .	»	495,391	»	75,727	52,235	127,962	6,265	16,030	22,295	1,690	670	2,360	63,272	17,906	81,178	1,885	3,914	5,799	3,254	5,274	8,528	63,030	641	»	215,764	96,029	311,793	»	»	
	Totaux . . .	3,575,068	607,473	4,182,541 (11.221)	125,809	106,403	232,212 (5.622)	18,293	48,062	66,355 (1.612)	2,410	1,848	4,258 (10.249)	121,342	39,596	160,938 (1.924)	3,685	9,221	12,906 (11.288)	6,229	10,640	16,869 (26.356)	101,117 (6.436)	641 (88.781)	1,208 (18.284)	380,734	215,770	596,504 (3.254)	4,563,275 (8.717)	4,779,045 (8.595)	
Totaux	Départ (1) .	»	2,357,566	»	597,882	252,790	850,672	1,211,434	393,537	1,604,971	19,882	3,045	22,927	4,327,751	282,069	4,609,820	89,915	12,652	102,567	22,642	13,696	36,338	821,289	»	6,607	7,097,402	957,789	8,055,191	»	»	
	Arrivée (2) .	»	3,216,484	»	2,182,839	1,096,717	3,279,576	1,522,857	914,023	2,436,880	15,570	3,047	18,617	3,503,347	250,194	3,753,541	2,848	8,922	11,770	9,438	18,228	27,666	749,842	722	»	7,987,483	2,291,131	10,278,614	»	»	
Totaux		31,692,109	5,574,050	37,266,159	2,780,741	1,349,507	4,130,248	2,734,291	1,307,560	4,041,851	35,452	6,092	41,544	7,831,098	532,263	8,363,361	92,763	21,574	114,337	32,080	31,924	64,004	1,571,131	722	6,607	15,084,885	3,248,920	18,333,805	52,351,044	55,599,964	

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

N° XXXIX. — *Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 3, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1912.*

Coupures de distances.	Tonnes transportées.	Tonnes-kilomètres (1).
Kilomètres.		
1 à 10	6,899,894	57,949,417
11 à 20	5,342,418	82,807,479
21 à 30	4,121,025	103,086,138
31 à 40	4,432,381	138,059,526
41 à 50	4,135,340	188,157,070
51 à 60	4,104,815	227,817,122
61 à 70	5,658,809	259,520,990
71 à 80	1,611,422	121,662,561
81 à 90	5,024,126	258,562,775
91 à 100	2,254,765	215,419,867
101 à 110	5,120,211	329,182,261
111 à 120	2,079,895	240,227,642
121 à 130	2,625,587	329,253,069
131 à 140	1,102,055	149,528,455
141 à 150	978,410	142,067,655
151 à 160	1,250,555	191,520,205
161 à 170	2,892,806	478,759,593
171 à 180	1,176,956	206,552,268
181 à 190	1,207,091	240,610,581
191 à 200	591,661	76,569,726
201 à 210	455,984	95,295,712
211 à 220	616,424	152,859,572
221 à 230	447,086	100,817,895
231 à 240	284,492	66,997,866
241 à 250	555,049	87,164,550
251 à 260	1,522,424	388,979,552
261 à 270	144,855	58,455,162
271 à 280	70,066	19,305,185
281 à 290	117,216	55,465,168
291 à 300	18,000	5,519,000
301 à 310	92,518	28,205,149
311 à 320	58,588	18,484,514
321 à 330	284,060	92,461,550
331 à 340	4,748	1,592,954
341 à 350	1,555	461,215
351 à 360	168	59,721
TOTAUX.	60,944,587	5. 124, . 795,026

Parcours moyen d'une tonne : 84^k.1.

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

N° XL. — *Collisions et déraillements*

Réseau exploité par l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS													
		VOIE.						MATÉRIEL ROULANT.							
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surbassement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de rectification de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défectueux.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1912. . . .	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	13	4
		1911. . . .	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	11
2	Collisions aux bifurcations .	1912. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1911. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1912. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		1911. . . .	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1912. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1911. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1912. . . .	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»
		1911. . . .	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1912. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4
		1911. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1912. . . .	4	1	1	1	»	3	1	3	»	2	1	17	»
		1911. . . .	2	2	»	»	3	3	2	3	»	»	4	18	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1912. . . .	4	»	2	»	»	1	7	1	2	»	4	2	»
		1911. . . .	»	»	»	»	2	»	5	»	2	»	1	7	»
	Ensemble. . .	1912. . . .	8	1	3	1	»	6	10	3	7	»	6	3	30
		1911. . . .	2	4	»	»	5	8	6	2	5	»	1	11	19

(4) Pour les années 1835 à 1912, voir annexe XLIII.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1911 et 1912.

ET DÉRAILLEMENTS.									NOMBRE de collisions et déraillements en général.			COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.												
EXÉCUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (*).												
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, infraction 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 comptés 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.
5	»	19	7	4	»	8	»	1	14	51	45	20	»	29	88	117	1	15	50	44	1	42	118	161
3	1	16	17	1	8	4	»	2	17	57	54	22	»	75	1	76	5	35	8	46	5	110	9	122
1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	1	»	»	»	»	1	»	1	»	5	3	1	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	1
2	»	»	»	»	»	1	»	2	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2	»	5	1	4	5	2	»	7	»	7	»	2	»	2	»	9	»	9
»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2	2
1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	5	5	1	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	5	4	»	»	»	»	»	4	1	5	»	4	1	5
»	»	»	»	»	»	2	»	2	»	8	8	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
1	»	»	»	»	»	1	»	»	2	2	4	2	»	1	»	1	1	4	»	5	1	5	»	6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	1	»	»	»	»	»	10	»	22	52	54	5	»	2	4	6	»	5	1	6	»	7	5	12
2	»	»	»	»	»	1	24	1	24	58	60	15	»	26	12	58	1	12	5	16	1	58	15	54
»	»	»	»	»	»	1	22	1	19	27	46	1	»	5	»	5	»	»	»	»	»	5	»	5
»	»	»	»	»	»	5	15	1	9	22	51	2	»	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	2
7	1	19	7	4	»	12	41	4	58	100	158	55	»	55	92	127	2	26	54	62	2	61	126	189
7	2	17	17	1	8	15	57	10	51	114	165	42	»	108	15	121	4	52	15	69	4	160	26	190

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

Année 1912.

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes. (Imprudence, 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	5	5	74	82	»	»	22	22	»	»	»	»	3	5	96	104
En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie	4	5	4	11	»	»	1	1	»	»	»	»	4	5	5	12
En circulant à l'intérieur des stations. . .	2	8	10	20	»	»	1	1	»	»	»	»	2	8	11	21
Lors de la fermeture des portières. . .	»	1	112	113	»	»	53	53	»	»	»	»	»	1	147	148
Dans d'autres circonstances.	»	»	10	10	»	4	31	35	»	»	»	»	»	4	41	45
TOTAUX.	9	17	210	236	»	4	90	94	»	»	»	»	9	21	500	550
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	4	2	1	7	1	5	2	8	»	»	»	»	5	7	5	15
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	12	6	4	22	»	»	»	»	»	»	»	»	12	6	4	22
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer . . .	4	1	5	10	»	»	»	»	»	»	»	»	4	1	5	10
En circulant dans les stations	2	1	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	2	1	»	3
— le long de la voie	17	5	4	26	»	»	2	2	»	»	»	»	17	5	6	28
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	3	4	6	13	1	13	17	»	»	»	»	»	4	5	21	30
En d'autres circonstances	1	2	2	5	»	»	1	1	»	»	»	»	1	2	5	6
Ivresse, folie, suicide	50	»	»	50	»	»	»	»	»	»	»	»	50	»	»	50
TOTAUX.	75	21	22	116	2	6	20	28	»	»	»	»	75	27	42	144

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	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
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	1	1	14	16	»	2	5	5	»	»	2	2	1	3	19	23
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	2	»	5	7	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	5	7
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	21	15	57	95	1	5	9	15	»	»	»	»	22	20	66	108
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	»	7	7	»	»	5	5	»	»	»	»	»	»	10	10
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	»	56	56	»	»	16	16	»	»	»	»	»	»	52	52
TOTAUX	24	16	119	159	1	7	51	59	»	»	2	2	25	23	152	200
2° Dans les ateliers :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	1	»	15	16	»	»	2	2	»	»	»	»	1	»	17	18
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	1	»	15	16	»	»	2	2	»	»	»	»	1	»	17	18
3° En accrochant des véhicules.	5	2	60	65	»	1	20	21	»	»	»	»	3	5	80	86
4° En décrochant des véhicules.	»	»	12	12	»	»	10	10	»	»	»	»	»	»	22	22
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière.	5	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	5	»	»	5
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	4	1	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	4	1	»	5

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.)				Accidents imputés au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déficiences du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contus ou écorchés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contus ou écorchés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contus ou écorchés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contus ou écorchés.	Total.
7° Gardes chargés du contrôle des coupons :																
Tombés d'un train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	»	»	4	4	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	6
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
Atteints dans d'autres circonstances	1	»	»	1	»	»	1	1	»	»	»	»	1	»	1	2
TOTAUX	1	»	6	7	»	»	3	3	»	»	»	»	1	»	9	10
8° Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :																
Tombés d'un train en marche	1	1	2	4	»	»	4	4	»	»	1	1	1	1	7	9
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	1	»	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	2	3
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	6	4	15	25	»	1	42	43	»	»	»	»	6	3	57	68
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1
Atteints dans d'autres circonstances	2	2	28	32	1	1	33	35	»	»	1	1	3	3	62	68
TOTAUX	11	7	47	65	1	2	79	82	»	»	2	»	9	128	149	
9° Agents atteints en dehors de tout service :																
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	2	3	1	6	»	»	»	»	»	»	»	»	2	3	1	6
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	9	4	1	14	»	1	»	1	»	»	»	»	9	3	1	13
Accidents divers	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	11	7	2	22	»	1	»	1	»	»	»	»	11	10	2	23
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	1	1	5	»	»	1	1	»	»	»	»	3	1	2	6
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	3	3	4	14	»	»	6	6	»	»	»	»	3	3	10	20
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	1	2	3	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	3	4
TOTAUX	6	5	7	22	»	»	8	8	»	»	»	»	6	5	15	26
11° Agents d'autres administrations :																
Postes, télégraphes, marine, etc.	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
Agents des stations communes	»	1	4	5	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	3	6
TOTAUX	»	1	5	6	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	4	7
Ensemble pour le littéra C	68	43	273	384	2	11	134	167	»	»	4	4	70	54	431	553

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

ANNEES.	Longueur moyenne exploitée par l'Etat (1).	Voyageurs.							Employés et ouvriers.							Personnes		
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. (1).		TOTAL.			Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies (1).		TOTAL.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.		
		Tués.	Blessés et contusions.	Tués.	Blessés et contusions.	Tués.	Blessés et contusions.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusions.	Tués.	Blessés et contusions.	Tués.	Blessés et contusions.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusions.	
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1855	15	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1856	36	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1857	91	»	»	1	»	1	2	3	»	»	1	1	»	1	1	»		
1858	205	»	2	»	4	»	6	6	2	2	3	3	5	10	»	»		
1859	275	»	»	»	2	»	2	2	»	»	6	9	6	9	15	1		
1860	523	»	2	»	2	»	2	4	»	»	6	4	6	5	11	2		
1861	511	1	4	»	4	1	8	9	»	»	2	10	2	13	15	»		
1862	599	»	2	»	1	»	5	5	»	»	4	2	4	4	8	1		
1863	485	»	1	4	13	4	14	18	»	»	5	7	5	8	11	3		
1864	560	5	9	»	2	5	11	14	1	5	1	7	2	10	12	4		
1865	560	»	»	2	7	10	7	9	»	»	4	11	4	16	20	5		
1866	560	»	»	»	4	»	4	4	»	»	5	17	5	17	22	8		
1867	570	»	»	»	5	»	5	5	»	»	5	17	5	17	22	6		
1868	593	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	11	14	5		
1869	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
1870	715	2	49	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68		
1871	745	»	»	»	1	»	1	1	1	3	11	18	12	21	35	9		
1872	746	»	1	»	5	»	4	4	»	2	9	23	9	25	34	15		
1873	746	»	6	»	»	»	6	6	»	4	13	18	15	22	35	10		
1874	747	»	»	»	»	»	»	»	»	6	5	21	5	27	52	8		
1875	749	»	»	2	1	2	1	5	»	5	9	53	9	40	49	11		
1876	749	»	1	»	5	»	4	4	»	2	12	50	12	32	44	12		
1877	749	»	2	1	4	1	6	7	1	4	20	23	21	29	50	9		
1878	749	»	1	3	1	5	6	»	»	50	55	50	53	63	7	7		
1879	749	»	2	3	2	5	5	»	»	46	52	46	54	100	21	15		
1880	790	»	8	1	7	1	15	16	2	42	66	44	80	124	20	19		
1881	865	»	»	5	5	5	3	6	»	55	62	55	62	95	25	15		
1882	865	1	12	»	6	1	18	19	2	29	54	51	65	94	19	18		
1883	865	»	»	2	3	2	5	5	»	41	51	41	55	94	22	18		
1870	869	»	»	1	2	1	2	3	»	23	36	25	36	59	22	26		
1871	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	38	44	40	60	100	41	52		
1872	1,470	»	11	2	15	2	24	26	5	35	89	60	105	165	50	25		
1873	1,875	6	20	5	8	9	28	37	»	9	76	128	76	157	215	40		
1874	1,929	»	45	6	8	6	51	57	6	60	117	66	159	205	56	45		
1875	1,966	»	9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	58		
1876	2,055	1	26	6	16	7	42	49	»	15	59	147	59	160	219	49		
1877	2,145	»	11	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	158	205	50		
1878	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	155	57	155	210	42		
1879	2,555	4	37	8	17	12	54	66	5	25	85	159	90	184	274	52		
1880	2,702	»	28	6	46	6	74	80	5	33	102	280	105	359	444	54		
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	36	124	374	128	450	558	40		
1882	2,975	»	20	11	33	11	75	86	5	54	109	579	114	615	727	56		
1883	3,045	»	5	7	65	7	66	73	2	51	84	402	86	455	519	55		
1884	3,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	575	596	27		
1885	3,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	65	515	64	542	406	54		
1886	3,171	»	5	5	40	5	45	46	2	20	36	297	58	317	375	52		
1887	3,188	»	1	5	45	5	44	47	»	14	41	350	41	564	405	54		
1888	3,198	»	15	7	41	7	51	61	»	15	58	315	58	326	584	54		
1889	3,207	12	156	8	44	20	180	200	5	28	35	655	58	681	759	58		
1890	3,220	»	6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	775	855	50		
1891	3,241	»	26	12	59	12	85	97	1	30	65	800	64	850	894	55		
1892	3,217	2	74	4	55	6	127	135	»	57	48	766	48	805	851	21		
1893	3,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22		
1894	3,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	35	802	56	828	864	50		
1895	3,270	19	125	6	71	25	194	219	5	45	40	902	45	947	992	26		
1896	3,302	1	116	5	68	6	184	190	1	35	51	1,045	57	1,078	1,150	26		
1897	3,511	»	40	12	82	12	92	104	1	56	45	1,022	44	1,058	1,102	25		
1898	3,695	»	48	10	118	10	166	176	1	26	42	906	45	952	975	19		
1899	4,011	25	246	5	157	28	585	411	1	40	50	1,24	51	1,287	1,558	59		
1900	4,051	»	556	7	147	7	485	490	5	71	46	1,074	51	1,145	1,196	51		
1901	4,020	»	50	7	145	7	195	202	2	58	46	946	48	984	1,052	25		
1902	4,021	»	114	6	176	6	290	296	2	59	51	859	55	918	951	25		
1903	4,024	»	101	4	206	4	307	311	»	55	50	657	50	688	718	24		
1904	4,068	5	154	5	25	6	377	385	1	68	28	656	29	724	755	21		
1905	4,019	»	»	6	251	6	512	518	1	68	40	611	41	679	720	20		
1906	4,056	»	75	7	244	7	519	526	4	97	45	609	49	706	755	50		
1907	4,061	»	125	5	301	5	424	427	»	57	66	465	66	520	586	52		
1908	4,285	14	750	5	251	47	1,001	1,048	5	78	41	455	44	515	557	58		
1909	4,519	»	212	6	255	6	465	471	»	59	42	454	42	515	555	25		
1910	4,529	1	46	10	309	11	555	566	2	64	61	450	71	494	565	58		
1911	4,550	»	121	12	267	12	588	400	4	65	78	449	82	514	596	28		
1912	4,548	»	127	9	321	9	448	457	2	60	70	485	72	545	617	45		
1913	4,548	»	127	9	321	9	448	457	2	60	70	485	72	545	617	45		
1914	4,548	»	127	9	321	9	448	457	2	60	70	485	72	545	617	45		
1915	4,548	»	127	9	321	9	448	457	2	60	70	485	72	545	617	45		
1916	4,548	»	127	9	321	9	448	457	2	60	70	485	72	545	617	45		
1917	4,548	»	127	9	321	9	448	457	2	60	70	485	72	545	617	45		
1918	4,548	»	127	9	321	9	448	457	2	60	70	485	72	545	617	45		
1919	4,548	»	127	9	321	9	448	457	2	60	70	485	72	545	617	45		
1920	4,548	»	127	9	321	9	448	457	2	60	70	485	72	545	617	45		
1921	4,548	»	127	9	321	9												

dents de personnes depuis 1835.

étrangers à l'Administration, autres que des voyageurs.				NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS	TRAINS- KILOMÈTRES.	TRAINS- KILOMÈTRES.	
Ivresse, folie, suicide.		TOTAL.			DES VICTIMES.			— VOYAGEURS.	— VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.	
Tués. 18	Blessés et contu- sionnés. 19	Tués. 20	Blessés et contu- sionnés. 21	Ensemble. 22	Tués. 23	Blessés et contu- sionnés. 24		Ensemble. 25	26	27
»	»	»	»	»	»	1	1	421,459	50,570	50 370
»	»	»	»	»	1	»	1	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	5	2	5	1,584,577	507,970	507,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2,258,505	618,775	618,775
»	»	1	»	1	7	14	18	1,952,751	651,420	872 785
»	»	1	2	3	9	9	18	2,199,519	655,367	1,181,105
5	»	4	»	4	7	21	28	2,639,741	1,010,120	1,491,965
1	»	5	»	5	7	7	14	2,721,101	1,170,050	1,589,090
»	»	5	1	6	12	25	35	5,085,549	1,596,485	1,877,170
3	»	7	2	9	12	25	35	5,581,529	1,652,155	2,485,505
2	»	7	2	9	15	28	58	5,470,678	1,512,775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	5,700,111	1,624,525	5,262,110
1	1	7	5	10	12	25	35	5,746,590	1,762,725	5,809,070
3	»	8	4	12	11	15	26	5,658,965	1,599,840	2,866,085
28	»	96	56	152	181	508	489	(2)	(2)	(2)
4	»	15	11	24	25	55	58	6,458,424	2,555,752	5,282,981
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,754	5,520,151
4	»	14	6	20	27	54	61	7,140,640	2,675,950	5,521,514
»	»	8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
2	2	15	14	27	24	55	79	7,840,594	2,911,550	5,746,850
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151,685	3,076,146	5,996,242
2	4	11	10	21	55	45	78	8,818,952	3,408,597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,405	7,458,774
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,865	4,614,985	8,656,618
5	»	25	19	42	88	114	182	11,657,417	5,571,582	10,057,669
9	1	54	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,654,794
4	1	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,807
»	»	22	18	40	65	74	159	15,577,016	5,069,001	9,658,977
4	»	26	26	52	50	64	114	11,154,556	5,177,104	9,874,516
6	4	47	56	85	90	106	196	18,282,057	6,952,792	15,545,827
9	5	59	50	69	101	157	258	25,197,035	7,569,475	18,525,278
9	1	49	51	100	154	216	350	29,101,509	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	32,444,825	9,579,797	21,549,564
11	8	49	55	81	122	189	311	31,961,012	9,681,999	20,801,890
16	12	65	55	118	151	255	386	36,915,707	10,024,442	21,424,915
15	9	45	52	75	109	196	305	37,421,220	10,621,524	22,051,965
25	8	65	58	105	124	208	352	40,591,240	11,561,529	25,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
51	5	65	45	108	178	456	652	45,052,882	14,857,925	29,450,959
25	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	52,751,848
27	»	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706,457	54,955,575
12	1	47	55	102	140	554	694	49,657,004	16,696,592	55,847,059
16	1	45	56	125	140	565	565	50,465,945	16,917,754	55,268,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,510,859	55,224,545
21	4	55	51	84	114	391	505	51,857,884	17,046,639	55,452,567
19	5	55	50	105	97	458	555	54,064,504	19,400,746	55,261,905
19	5	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,889	57,588,594
25	5	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,848,450	59,035,528
20	5	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,552,541	59,951,755
22	2	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	40,251,858
29	2	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	59,955,075
51	»	55	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,951,885	40,567,767
29	1	50	50	109	101	959	1,060	74,775,172	25,960,196	41,286,780
25	2	51	45	96	121	1,186	1,507	76,957,198	24,810,541	42,652,870
25	2	51	45	94	109	1,505	1,414	82,676,592	25,568,915	44,544,245
52	5	55	64	119	111	1,214	1,525	91,559,845	26,784,076	46,690,860
41	1	60	59	99	115	1,157	1,250	101,957,754	29,560,156	50,874,459
40	5	79	68	147	158	1,758	1,896	114,858,225	52,559,716	55,851,464
58	5	69	57	126	127	1,685	1,812	125,710,046	55,725,754	58,511,677
29	2	54	59	115	109	1,258	1,547	124,454,401	55,974,551	59,185,291
55	1	58	72	150	97	1,280	1,577	127,109,684	55,052,787	61,891,585
52	2	56	56	112	90	1,051	1,141	152,604,692	56,619,748	64,559,879
27	5	48	86	154	85	1,187	1,270	156,409,599	57,565,755	65,672,610
50	5	50	70	120	97	1,061	1,158	145,471,621	58,555,448	68,671,970
22	2	52	90	142	108	1,115	1,225	152,257,941	59,855,544	71,612,818
28	4	60	82	142	129	1,026	1,155	161,184,555	40,510,274	72,681,958
51	5	69	75	142	160	1,587	1,747	160,519,594	42,164,006	74,060,562
26	5	49	85	154	97	1,065	1,160	161,915,242	42,286,607	75,695,654
52	4	70	81	151	152	950	1,082	175,512,540	45,842,514	75,688,525
29	2	57	65	124	151	965	1,116	180,840,189	44,181,106	77,579,586
50	»	75	69	144	156	1,062	1,218	191,814,188	45,552,689	80,223,617
1 100	151	2,748	2,812	5,200	6,129	55,525	41,451			

CHEMIN DE FER DE HASSELT A MAESEYCK

ANNEXE L. — *Compte relatif à la gestion assurée du 1^{er} janvier au 30 juin 1912, par la société anonyme du chemin de fer de Maeseyck, conformément à l'article 2 de la convention du 28 mars 1912 approuvée par la loi du 20 mai 1912 (Moniteur du 26 mai, n° 147)*

DÉBIT			CRÉDIT		
Dépenses d'exploitation, déduction faite des dépenses remboursées, du produit de la vente de vieux matériaux, etc. fr.	144,325	79	Recettes du transport des voyageurs, des bagages, des marchandises, produits extraordinaires et produits divers. fr.	193,024	02
Versement effectué par la Société au Trésor, suivant récépissé n° 01221 du 10 janvier 1913 de l'agence de la Banque nationale, à Bruxelles. . . . fr.	49,474	73	Intérêts à 3 p. c. l'an du 1 ^{er} juillet 1912 au 10 janvier 1913 sur la somme de fr. 48,698.23 formant la différence entre les recettes et les dépenses fr.	776	50
TOTAL. .	193,800	52	TOTAL. .	193,800	52

Dressé en triple expédition, à Bruxelles, le 11 janvier 1913.

Pour l'Etat belge :

L'Administrateur,

(s.) LAMBERT.

Pour la Société anonyme du
chemin de fer de Maeseyck en liquidation :

Deux liquidateurs,

(s.) L. JACOBS. H. DE HARVEN.

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

N^o XLIII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1912

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE A LA FIN DE L'ANNÉE.											SUBDIVISONS DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	Lignes appartenant aux compagnies exploitantes			Sections de lignes empruntées par les compagnies exploitantes et appartenant à			Longueur totale exploitée		Ensemble			Parties établies		Parties affectées au service des	
	sur territoire belge.	sur territoire étranger.	ensemble	l'État.	d'autres compagnies		ensemble.	sur territoire belge.	sur territoire étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie.	à simple voie.	voyageurs et des marchandises.	marchandises seulement.
					sur territoire belge.	sur territoire étranger.									
	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.	Mét. cour.
Chimay (Hastière à la frontière vers Anor-France)	57,293	»	57,293	1,825	(1)	»	2,392	59,085	»	»	(2)	»	59,685	59,685	»
Gand à Ternenzen (Pays-Bas)	15,700	9,610	25,310	10,788	»	4,880	15,768	26,488	14,590	»	41,078	15,768	25,310	41,078	»
Malines à Ternenzen (Pays-Bas)	39,339	25,886	65,225	4,807	»	»	4,807	44,146	23,580	»	67,732	9,768	57,964	67,732	»
Nord-Belge. { Charleroy à Erquennes	27,380	358	27,738	4,268	»	»	4,268	31,618	358	32,004	171,981	32,004	»	30,524	1,480
Mons à la frontière vers Hautmont	15,556	»	15,556	1,041	»	»	1,041	16,597	»	16,597		15,880	757	16,597	»
Namur à Liège	71,049	»	71,049	2,576	»	»	2,576	75,025	»	75,025		75,025	»	75,142	483
Namur à Givet (France)	45,617	3,413	49,030	725	»	»	725	46,542	3,413	49,755		11,501	38,251	49,755	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	»	9,433	»	»	»	»	9,435	»	»	9,435	»	9,435	9,435	»
Longueur totale exploitée	281,367	50,905	332,272	26,030	567	4,960	30,877	307,864	41,945	349,909		158,529	191,380	347,946	1,965
												349,909		349,909	

(1) Commun avec la Compagnie du Nord.

(2) Non compris une longueur de voie de 5,898 mètres exploitée par la Compagnie du Nord entre Hastière et Anor.

N° XLIV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1912.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC. sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Chimay	Belge	4	10	14	»	4	18	3	3	6
	Étranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	»	4	18	3	3	6
Gand à Terneuzen	Belge	5	3	8	1	»	9	2	5	7
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	3	3
	Ensemble.	7	6	13	1	»	14	2	8	10
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	2	2	14	»	4	4
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	2	2
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	6	6
Nord-Belge	Belge	19	27	46	5	33	84	31	73	104
	Étranger . .	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	20	27	47	5	33	85	31	73	104
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	5	5	10
TOTAUX	Belge	34	44	78	13	43	134	41	90	131
	Étranger . .	5	6	11	»	»	11	»	5	5
	Ensemble.	39	50	89	13	43	145	41	95	136

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant
Effectif au 31 décembre 1912.

Comparaison des années 1911 et 1912.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.						
	Chimay.	Gand à Tervueren.	Mulins à Tervueren.	Nord-Belge.	Terviers à Embresin.	Ensemble.
Matériel de traction.						
Locomotives.	8	12	20	204	3	247
en 1911	8	12	27	200	3	250
en 1912			+ 7	- 4		+ 3
Différences pour 1912						
Tenders.	4	13	19	417		153
en 1911	4	12	23	415		154
en 1912		- 1	+ 4	- 2		+ 1
Différences pour 1912						
Voitures à vapeur						
en 1911						
en 1912						
Différences pour 1912						
Matériel de transport.						
Voitures à voyageurs						
de 1 ^{re} classe		2	3	49		24
de 2 ^e —		2	6	21		29
de 3 ^e —	9	46	23	94		147
mixtes	8	2	8	(1) 92	6	116
Ensemble.	17	22	45	226	6	316
Fourgons à bagages	7	9	48	172	3	209
Wagons à marchandises						
découverts	494	224	1,181	5,722	61	7,382
fermés	48	53	6	974		1,051
pour chevaux		1	1	10		12
pour bétail	3	3	73	50	4	135
Ensemble.	215	281	1,263	6,756	65	8,580
Véhicules divers.	1	9	9	(2) 48		37
TOTAUX (véhicules de transport).	240	361	1,015	6,907	74	8,597
en 1911	240	321	1,335	7,172	74	9,142
en 1912		- 40	+ 320	+ 265		+ 545
Différences pour 1912						

(1) Dont 80 affectées au service spécial des trains-tramways.

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

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique
des trains en 1912.

Comparaison des années 1911 et 1912.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusive- ment par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	(2)	129,423	219,863	349,286	"	12,014	33,672	45,716	(2)	141,467 ⁽³⁾	253,535	395,002
Gand à Terneuzen	101,214	73,519	67,798	242,531	"	"	"	"	101,214	73,519	67,798	242,531
Malines à Terneuzen . . .	176,768	368,069	99,085	643,922	"	"	"	"	176,768	368,069	99,085	643,922
Nord-Belge	2,476,887	1,551,252	"	4,028,139	"	"	"	"	2,476,887	1,551,252	"	4,028,139
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
 Totaux pour 1912 . . .	2,754,869	2,122,263	426,746	5,303,878	"	12,014	33,672	45,716	2,754,869	2,134,307	460,418	5,349,594
— pour 1911 . . .	2,736,839	2,043,312	431,787	5,211,938	"	11,316	33,580	44,896	2,736,839	2,054,628	465,367	5,256,834
 Différences pour 1912. . .	+ 18,030	+ 78,951	— 5,041	+ 91,940	"	+ 728	+ 92	+ 820	+ 18,030	+ 79,679	— 4,949	+ 92,760

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

(2) 1,504 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Bastières.

(3) Non compris 1,576 kilomètres effectués par des trains de ballast.

$\frac{A}{(195)}$

N° XLVII. — *Chemins de fer exploités par des compagnies. — Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1912.*

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		CHIMAY.		WAND A TERNEUZEN.		MALINES A TERNEUZEN.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 ^{re} classe. . (nombre)	1,109	2,016	2,986	6,472	18,901	12,445
	2 ^e — . . (—)	21,539	20,252	19,438	17,535	263,263	124,002
	3 ^e — . . (—)	458,669	206,501	346,118	276,976	1,471,931	429,282
	Ensemble. . (—)	461,107	228,569	368,562	300,983	1,757,095	565,729
Bagages	taxés au minimum (colis)	"	"	1,648	5,049	6,921	4,010
	— au poids (quintaux)	1,818	5,156	4,933	—	5,260	4,257
	Ensemble	—	5,156	—	3,049	—	8,267
Petites mar- chandises	taxées au minimum (expéditions)	"	"	10,471	5,075	74,320	68,039
	— au poids (quintaux)	21,765	37,868	20,263	19,396	52,379	—
	Ensemble.	—	37,868	—	24,469	—	68,039
Grosses mar- chandises	taxées au minimum (expéditions)	"	"	1,557	1,296	15,610	18,574
	— au poids (tonnes)	509,580	699,990	714,565	391,116	1,209,479	1,577,458
	Ensemble	—	699,990	—	392,412	—	1,595,812
Finances (groupes)		"	"	475	786	24,400	4,766
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre)	"	"	"	"	"	"
	— à petite — (—)	17	227	"	"	36	584
	Ensemble (—)	17	227	"	"	36	584
Chevaux et bes- tiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre)	29	408	"	"	287	5,450
	— à petite — (—)	1,716	15,207	714	5,924	1,621	16,572
	Ensemble. . (—)	1,745	15,615	714	5,924	1,908	21,802
Produits extraordinaires (fr.).		—	56,408	—	41,766	—	371,906
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux (fr.).		—	1,045,515	—	967,589	—	2,658,905
Dépenses — (fr.).		—	585,600	—	(⁶) 650,000	—	1,561,544
Excédents des recettes sur les dépenses . . (fr.).		—	459,915	—	(⁶) 317,589	—	1,075,561
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.		—	56.11 p. c.	—	67.19 p. c.	—	59.22 p. c.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équi-actuellement opère 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) 516 envois taxés par expédition.
(4) 4,031 id. — — et 15,600 par tête.
(5) 4,567 id. — — idem id.
(6) Y compris une somme de fr. 52,769.06 représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord du chef de
(7) Y compris une somme de fr. 15,321.21 dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay pour l'exploitation du tronçon dont il est
(8) Chiffre approximatif.

A
(197)

et recette ⁽¹⁾. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1912.

DES COMPAGNIES						PROPORTION P. C. relativement à LA RECETTE		Chemin de fer de Hasselt à Maaseyck. (Premier semestre 1912)	
NORD-BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		ENSEMBLE		DECHIQUE TARIF.	GÉNÉRALE.	Mouvement.	Recette.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.				
420,030	880,235	304	168	445,030	901,556	11.37	2.56	903	1,192
2,220,435	1,880,025	61,228	16,791	2,585,413	2,058,605	25.98	5.85	6,989	7,165
15,945,851	4,051,650	—	—	16,205,560	4,064,189	62.65	14.09	85,294	45,511
16,584,656	6,811,890	61,552	16,959	19,252,954	7,924,150	100.00	22.50	91,188	53,868
»	»	»	»	8,569	389,407	100.00	1.11	1,405	1,425
115,750	572,850	77	125	123,858	—	—	—	408	—
—	572,850	—	125	—	589,407	100.00	1.11	—	1,425
»	»	»	»	84,991	2,510,775	100.00	6.56	91	67
1,777,100	2,156,400	2,804	5,999	1,874,515	—	—	—	9,906	22,507
—	2,156,400	—	5,999	—	2,510,775	100.00	6.56	—	22,574
»	»	»	»	14,967	21,158,731	100.00	60.02	922	1,175
18,766,508	18,211,091	57,974	59,426	21,257,906	—	—	—	61,877	106,515
—	18,211,091	—	59,426	—	21,158,731	100.00	60.02	—	107,688
81,300	20,200	»	»	106,575	25,752	100.00	0.07	12	14
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4,900	45,200	»	»	4,955	44,011	100.00	0.12	»	»
—	45,200	»	»	4,955	44,011	100.00	0.12	»	»
»	»	»	»	(2)	5,858	6.89	0.02	2 wagons	10
15,600	45,400	»	»	(1)	78,905	95.11	0.22	125 expens	1,592
—	45,400	»	»	(2)	84,741	100.00	0.24	—	1,402
—	2,850,540	—	2,055	—	5,502,175	100.00	9.58	—	6,05
—	50,509,551	—	62,864	—	55,219,722	—	100.00	—	195,024
—	11,752,267	—	58,935	—	14,588,566	—	—	—	144,526
—	18,757,084	—	25,609	—	20,651,556	—	—	—	48,698
—	58,52 p. c.	—	62.36 p. c.	—	41.42 p. c.	—	—	—	74.77 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 Chimay.
question dans le renvoi 6 ci-dessus.

N° XLVIII. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Chimay.	
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, administrateurs directeurs, inspecteurs généraux, directeurs gerants ou directeurs)	1	
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, ingénieurs, etc.) . .	1	
3	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs adjoints, etc. . .	"	
4	Agents commerciaux.	"	
5	Chefs de la comptabilité ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conduc- teurs 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	40	
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	1	
8	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	"	
9	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de route ou de la voie, etc.	1	
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	28	
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	15	
Ensemble (rubrique A). . . .		68	
B. Agents divers et ouvriers.			
13	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.)	48	
14	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-cabine, gardes-signaux ou signaleurs, paveurs, etc.)	79	
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veil- leurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.)	28	
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	1	
Ensemble (rubrique B). . . .		156	
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1912. . .		222	
— — — — — pour 1911 . .		216	
Différences pour 1912. . .		+ 6	

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1912.*
années 1912 et 1911.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.				TOTAUX.	
Gand à Terneuzen.	Malines à Terneuzen.	Nord-Belge.	Taviers à Embresin.	1912.	1911.
1	1	1	1	5	6
3	5	2	1	12	13
»	1	20	»	21	20
»	1	»	»	1	3
15	5	58	»	81	71
9	18	67	»	104	101
2	»	112	1	116	103
1	»	»	»	1	1
1	»	14	»	16	16
20	51	288	»	387	395
7	20	98	1	150	115
25	35	233	3	311	305
82	137	893	7	1,185	1,150
80	246	1,431	1	1,809	1,792
16	203	542	1	894	867
30	176	621	3	858	797
3	3	111	»	118	121
179	628	2,705	11	3,679	3,577
261	765	3,598	18	4,864	4,727
236	707	3,550	18	4,727	—
+ 25	+ 58	+ 48	»	+ 137	—

N° XLIX. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

Désignation des COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.															
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU Imprudence, circulation sur la voie,			
	Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères (autres que des voyageurs).				Ensemble.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen.	»	»	»	»	2	1	»	3	»	»	»	»	2	1	»	3
Nord-Belge. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	6	5	13
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX pour 1912.	»	»	»	»	2	1	»	3	»	»	»	»	2	1	»	3
TOTAUX pour 1911.	»	»	106	106	4	1	3	8	»	»	»	»	4	1	109	114
Différences pour 1911.	»	»	-106	-106	+2	»	-3	-2	»	»	»	»	+2	»	-109	-111

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1912.

années 1912 et 1911.

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	8	10	»	»	»	»	»	2	8	10	»	»	»	»	»	2	8	10
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	1	»	3	»	»	»	»	2	1	»	3
5	3	3	11	8	24	33	65	2	6	5	13	1	15	25	41	5	3	3	11	8	24	33	65
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	3	3	11	8	26	41	75	2	6	5	13	3	18	33	54	5	3	3	11	10	27	41	78
7	9	6	22	11	35	21	67	2	4	106	112	3	23	18	44	7	9	6	22	12	36	130	178
-2	-6	-3	-11	-3	-9	+20	+8	»	+2	-101	+99	»	-5	+15	+10	-2	-6	-3	-11	-2	-9	-89	-100

CHEMIN DE FER
DE
L'ÉTAT BELGE

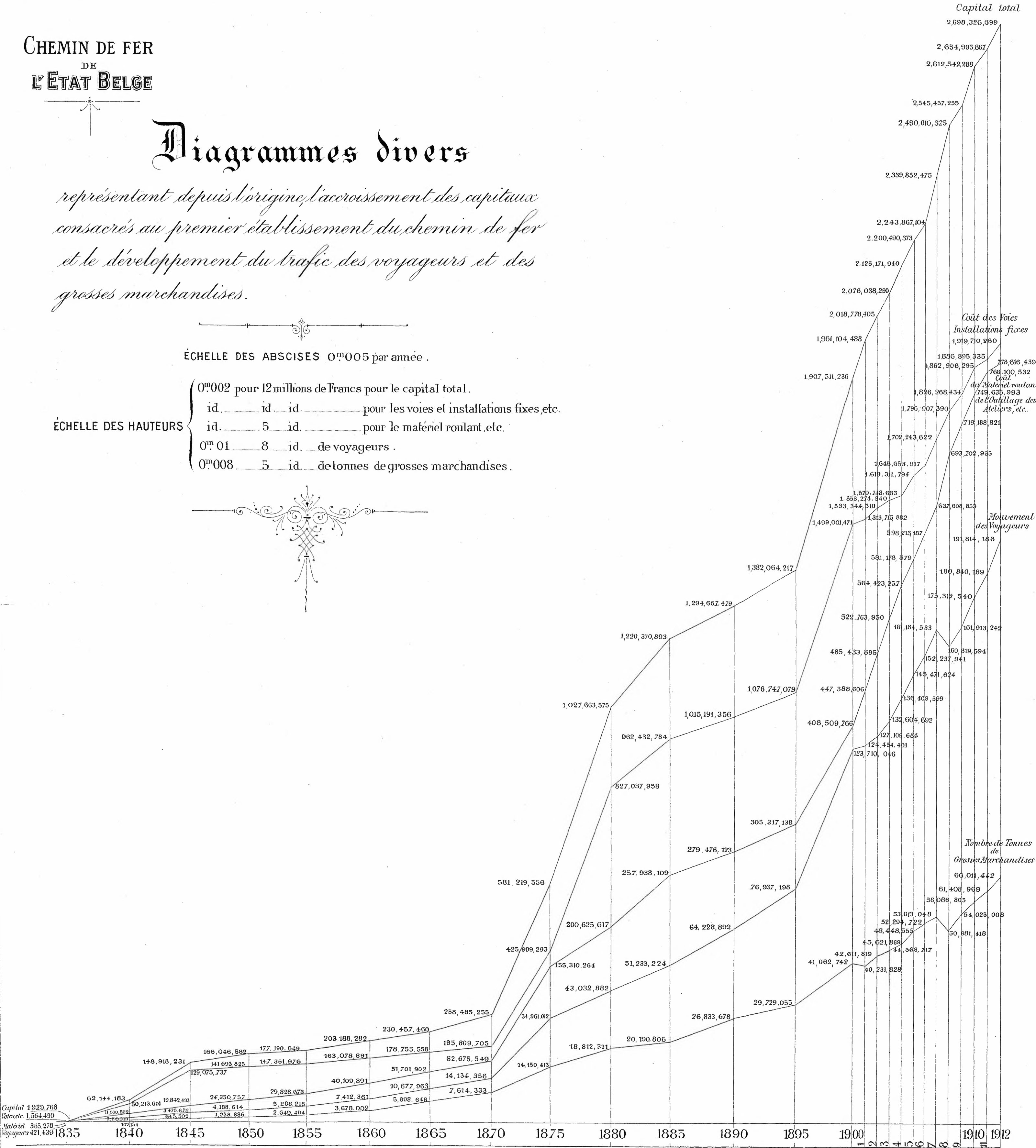
Diagrammes divers

représentant depuis l'origine, l'accroissement des capitaux
consacrés au premier établissement du chemin de fer
et le développement du trafic des voyageurs et des
grosses marchandises.

ÉCHELLE DES ABSCISES 0^m005 par année.

ÉCHELLE DES HAUTEURS

- 0^m002 pour 12 millions de Francs pour le capital total.
- id. id. id. pour les voies et installations fixes, etc.
- id. 5 id. pour le matériel roulant, etc.
- 0^m01 8 id. de voyageurs.
- 0^m008 5 id. de tonnes de grosses marchandises.



$$\frac{B}{A}$$

PARTIE B.

ÉLECTRICITÉ

$$\frac{B}{S}$$

ÉLECTRICITÉ

1.

Renseignements généraux.

Mise à la disposition du public du laboratoire des services de l'électricité. — Un arrêté ministériel en date du 23 février 1914 (annexe 1) met à la disposition des sociétés et des particuliers, contre rémunération à verser au Trésor, les moyens d'essais existants au laboratoire des services de l'électricité installé à l'hôtel des chemins de fer.

Cette facilité accordée au public commence à être appréciée et il est à prévoir qu'on en fera un large usage dans l'avenir, lorsqu'elle sera mieux connue.

*
* *

Attributions des services de l'Électricité. Modifications de leur répartition. — Les attributions des services de l'électricité, telles qu'elles sont définies à la suite de l'arrêté royal du 30 juin 1910 (1), sont réparties de la manière indiquée ci-après :

A. — Service des affaires générales.

a) Personnel fonctionnaires et employés, et affaires générales.

b) Sécurité publique : réception des demandes d'autorisation pour l'établissement des canalisations électriques (aériennes ou souterraines) au voisinage des lignes du Gouvernement ou sur le domaine public. Formation du dossier d'instance, examen des demandes à l'intervention des administrations intéressées, élaboration, avec le concours du comité consultatif, des projets d'arrêté fixant les conditions de sécurité et les charges de toute nature auxquelles ces autorisations sont subordonnées.

Statistique des accidents.

Enquêtes de commodo et incommodo.

c) Conception et réalisation des projets de traction électrique sur programme arrêté en commun avec l'administration des chemins de fer à qui en incombe l'exploitation ; études comparatives des moyens de traction.

d) Exploitation de la ligne vicinale de Mons-Boussu.

e) Contrôle des applications de l'énergie électrique à l'administration des chemins de fer, étude économique de cette application.

(1) Cet arrêté figure en annexe au compte rendu de 1914 pages $\frac{E}{10}$ et $\frac{E}{11}$.

B. — *Service des travaux.*

a) Etude et exécution des installations de canalisation, de distribution, de transformation et de production de l'énergie électrique pour les besoins des administrations des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et des Télégraphes.

b) Projets d'établissement et de remaniement de l'éclairage électrique des voies, cours et locaux des administrations des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et des Télégraphes.

c) Projets de transmission électrique de l'énergie au chemin de fer.

Réalisation de ces projets.

d) Détermination des types et des conditions de fourniture du matériel et des objets de consommation utilisés dans les administrations des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et des Télégraphes pour la transmission de l'énergie et l'éclairage par l'électricité.

e) Questions nationales ou internationales se rapportant à l'unification des types de matériel,

f) Service des plans.

C. — *Service des exploitations.*

a) Fourniture de l'énergie électrique aux administrations des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et des Télégraphes et aux communautés comprenant ces administrations. Elaboration des conventions de fourniture ; exploitation des usines de transformation et de production.

b) Service et entretien de l'éclairage électrique des stations et des ateliers de l'administration des chemins de fer.

c) Contrats mixtes d'éclairage au gaz et à l'électricité. Fourniture du gaz aux différentes administrations des chemins de fer, etc. Elaboration des contrats. Production de gaz riche.

d) Vérification des comptes de fourniture : ventilation des dépenses entre les services consommateurs.

Comptabilité du prix de revient.

e) Examen comparatif, au point du vue économique, des projets d'éclairage à demeure de toute nature.

f) Questions diverses se rapportant au développement des distributions d'électricité dans le pays.

D. — *Service des réceptions, du matériel, des approvisionnements
et du personnel-ouvrier.*

a) Personnel-ouvrier y compris certaines catégories d'agents commissionnés.

b) Prévisions budgétaires, approvisionnements, adjudications, livre des marchés, liquidation, contrôle des recettes et des matières. Contentieux, archives.

c) Epreuves de réception dans les usines, aux chantiers ou au laboratoire des services de l'électricité.

Réception des fournitures.

d) Etalonnage des appareils de mesure ; vérification périodique des compteurs et autres appareils servant aux transactions dans lesquelles les administrations des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et des Télégraphes sont intéressées.

Essais divers.

Questions nationales ou internationales se rapportant à des méthodes d'essais électriques.

e) Réparation du matériel électrique à l'atelier spécial des services de l'électricité ou dans l'industrie.

f) Economat.

II.

Personnel.

La situation numérique du personnel exclusivement utilisé par la Direction de l'Electricité se résume comme il suit à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.		Ouvriers.	
	1912	1911	1912	1911
Administration centrale	55	26	15	15
Service des travaux	15	5	85	58
Service des exploitations :				
Usines d'électricité, éclairage des gares, ateliers, etc.	15	5	295	267
Usines à gaz	»	»	32	34
Laboratoire d'étalonnage et des essais électriques	2	2	8	7
Ligne vicinale Mons-Boussu	4	4	67	64
Atelier de réparations d'appareils électrique de Bruxelles Q -L. .	»	»	58	58
Commission de réception.	2	2	»	»
Totaux.	69	44	558	461
Ensemble en 1912.	607			
Ensemble en 1911.	505			
Augmentation	102			

D'autre part, 45 (1) chefs immédiats appartenant à d'autres administrations ont continué à prêter leur concours et celui de la partie nécessaire de leur personnel à l'Office de l'Electricité.

Ils ne figurent pas au tableau du personnel ci-dessus.

(1) Non compris les chefs de station (50).

III.

Permissions de voirie.**DÉLIVRANCE D'AUTORISATIONS.**

Le tableau ci-après indique la situation comparative, entre les exercices 1911 et 1912, du nombre d'autorisations de placer des conducteurs électriques empruntant le domaine de l'Etat (chemin de fer, grande voirie routière et fluviale) ou au croisement des lignes électriques du Gouvernement, délivrées à des sociétés ou à des particuliers.

NATURE DES RÉSEAUX.	Autorisations délivrées.	
	1912	1911
Réseaux aériens	92	26
Réseaux souterrains	207	116
Réseaux mixtes comportant à la fois des conducteurs aériens et souterrains.	12	8
Totaux	311	150

Augmentation 161

IV.

Approvisionnements et matériel en magasin.

APPROVISIONNEMENTS				
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1912. (Tarif 1912).	Restant à fournir sur les marchés de 1912.	TOTAUX.	chiffres correspondants pour 1911 (tarif de 1911).
A. Objets d'un usage général pour l'entretien des installations électriques (éclairage, transport de force, traction) ainsi que ceux prévus pour installations nouvelles .	282,728 91	166,605 79	449,332 70	509,008 57
B. Objets d'entretien spéciaux aux installations d'éclairage électrique des locaux, voies, etc., ainsi qu'à ceux prévus pour installations nouvelles	512,759 75	235,899 20	568,658 95	282,954 87
C. Objets spéciaux à la réparation du matériel des installations électriques, aux réfections importantes et aux extensions . . .	85,097 60	51,445 65	136,543 25	75,687 88
D. Pièces pour usines à gaz . .	15,239 89	47,519 09	62,758 98	6,099 50
E. Huile minérale pour la fabrication du gaz riche	58,690 26	14,525 52	73,215 78	105,677 95
Totaux	754 536 41	315,761 25	1,250,297 64	780,008 57

V.

Production de l'énergie électrique et du gaz riche.

Électricité. — L'annexe II donne le prix de revient de l'énergie électrique produite par nos usines en 1912.

La différence en plus (fr. 0.0163) existant entre le prix de revient moyen du kilowatt utile de 1912 (fr. 0.1463) et celui de 1911 (fr. 0.15) provient principalement de la hausse du prix des combustibles pendant l'exercice écoulé. Le charbon généralement utilisé en 1912 coûte, en effet, en moyenne 3 francs de plus par tonne qu'en 1911.

Gaz. — L'éclairage des trains au gaz riche a nécessité une consommation de 1,989.690 mètres cubes. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 428,023.13, soit fr. 0.2151 par mètre cube de gaz comprimé, livré au compteur de fabrication (non compris les frais de transport aux lieux de chargement, les frais de chargement et les charges d'intérêt et d'amortissement des installations et du matériel).

Le prix du mètre cube de gaz est supérieur à celui de 1911 par suite de l'augmentation du prix des charbons et matières premières (charbon, coke, huile de paraffine).

VI.

Améliorations et innovations introduites dans le service.**GAZ ET ÉLECTRICITÉ.****A. — Fourniture d'énergie électrique.**

Des conventions conclues avec des sociétés particulières ou avec les administrations communales intéressées ont été approuvées pour la fourniture de l'énergie électrique.

1° A tous les services de l'État, à Perwez, Tongres, Couvin, Ottignies et Céroux-Mousty ;

2° Aux bureaux de poste de Tamise, Wasmès, Flémalle-Haute, Merbes-le-Château, Londerzeel, Bouillon, Amay, Brecht, Tamines, Trooz, Hamme, Jemeppe-sur-Meuse, Esneux, Seraing, Marcinelle et Orp, ainsi qu'aux services des télégraphes d'Anvers (palais de Justice), Blankenberghe et Seraing ;

3° Aux locaux occupés par les services de l'électricité, à Bruxelles, à la nouvelle remise aux locomotives de Monceau, au service hydraulique de Familleureux, aux pompes d'épuisement du passage souterrain à Saint-Ghislain et aux services de l'État dans la gare commune d'Erquelinnes.

Les conventions pour la fourniture de l'énergie électrique aux services de l'État à Terhaegen, Fleurus et Jumet, qui arrivaient à terme dans le courant de l'année 1912 ont été renouvelées.

En vue d'arriver à une exploitation plus économique des usines de production et de transformation de l'énergie électrique et un bon entretien des installations de distribution, la participation des agents de ces installations aux économies a été mise à l'étude ; dans ce but un système de primes a été organisé et sera mis à l'essai à partir du 1^{er} janvier 1913.

*
* * *

B. — *Fourniture de Gaz.*

Des conventions ont également été approuvées pour la fourniture du gaz par l'industrie privée aux services de l'Etat à Linth, Harlebeke, Heule, Oostcamp, Cortemark, Maldegheem, Steenbrugge, Liebertvelde et Dinant.

Les conventions en vertu desquelles le gaz était fourni aux services de Haine-Saint-Paul, Haine-Saint-Pierre, Bois du Luc, La Paix, Bracquegnies, Houdeng-Goegnies, La Croÿère, La Louvière, Mariemont, Morlanwelw, Piéton, Manage, Carmières, Enghien, Eecloo, Leuze, Saint-Trond, Turnhout, Diest, Verviers et Ensival dont le terme de validité expirait au cours de l'année 1912, ont été renouvelées.

*
* * *

C. — *Eclairage électrique des gares, ateliers, bureaux de ville.*

L'éclairage électrique comportait, au 31 décembre 1912, 18,992 lampes à incandescence et 5,764 lampes à arc réparties dans 88 stations, ateliers, etc. Le tableau (annexe III) donne le détail de ces lampes par espèce, leur puissance totale lumineuse en bougies ainsi que leur puissance en kilowatts.

Les installations désignées ci-après ont été réalisées en 1912 :

Gand Est,	153 lampes à incandescence et 18 lampes à arc ;
Gand-Rabot, 152	» » 20 »
Gand-Saint-Pierre (bâtiment des recettes),	272 lampes à incandescence.

Il a été réalisé, en outre, au cours de l'année 1912, les extensions et modifications d'installations renseignées au tableau IV ci-après.

Les usines de production d'énergie électrique de l'atelier central de Louvain et de la station de Namur ont été désaffectées par suite du raccordement des installations de l'Etat dans ces villes à des distributions privées (la société du Nord de la Belgique à Louvain, la société du gaz et d'électricité, à Namur).

A Gand-Sud et à Ledeborg, le remaniement et l'extension de l'éclairage électrique ont été poursuivis de façon que dans le courant de 1913 l'installation soit complètement raccordée à la distribution de la ville et que l'usine électrique de la gare puisse être supprimée.

Des extensions d'éclairage électrique ont également été réalisées en 1912 à l'atelier central de Malines, notamment à l'atelier de la lampisterie et du camionnage.

Les installations d'éclairage des gares d'Anvers-Sud, de Berchem-lez-

Anvers, de Saint-Nicolas ainsi que celles des ateliers d'Anvers-Sud et de Berchem ont été remaniées et considérablement améliorées par la substitution des lampes à fil métallique aux lampes à filament de carbone. La mise à l'essai des lampes à vapeur de mercure pour l'éclairage extérieur aussi bien que pour l'éclairage intérieur, a été étendue à Louvain (atelier central).

89 lampes à incandescence de 25 bougies et une lampe à arc de 8 ampères ont été détruites dans l'incendie du bâtiment des recettes de Tournai.

*
* *

D. — *Applications diverses.*

Au cours de l'année 1912, il a été mis en service des tractors de plaques tournantes à Schaerbeek et à Verviers-Ouest ;

Un ascenseur électrique à Gand-Est ;

Des pompes électriques à Rivage ;

Des timbreuses électriques aux bureaux des postes de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi ;

Trois transformateurs monophasés de 25 kilowatts avec rapport de transformation de 6,000 à 115 volts, à la station de Gand-Saint-Pierre.

Ces divers engins sont renseignés au tableau V ci-après.

Un quatrième tableau VI indique les moteurs et dynamos installés au cours de l'année 1912.

*
* *

E. — *Installations électriques des Services de la Marine, des Postes et des Télégraphes.*

Différents travaux effectués à ces installations au cours de l'année 1912 sont énumérés au tableau VII ci-après.

VII.

Traction électrique.

L'examen comparatif des différents systèmes de traction électrique exploités à l'étranger s'est poursuivi. Il a porté sur le conditionnement de la ligne de travail, sur le type de tractor ainsi que sur la nature du courant appelé à le desservir.

VIII.

Exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

Les renseignements statistiques relatifs à l'exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu font l'objet des tableaux ci-annexés (n^{os} VIII^A, VIII^B, VIII^C, VIII^D, VIII^E, VIII^F).

$$\frac{B}{(10)}$$

$$\frac{B}{(1.1)}$$

ANNEXES **DE LA PARTIE B.**

N° 1. — *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Réglementation des essais électriques effectués au laboratoire
de la direction de l'Électricité.

ARTICLE PREMIER. — La direction de l'électricité du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes met à la disposition des sociétés et des particuliers les moyens d'essais existants au laboratoire, installé à l'hôtel des chemins de fer.

ART. 2. — Les intéressés fournissent au laboratoire les pièces à soumettre aux essais, de manière qu'elles s'adaptent convenablement aux appareils d'épreuve.

Cependant ce travail pourra exceptionnellement être effectué par les soins de la direction de l'électricité aux frais de ceux qui en feront la demande expresse.

ART. 3. — Toute demande d'essai doit être adressée à la direction de l'électricité dans la forme indiquée au formulaire joint

ART. 4. — Les objets et appareils à soumettre aux essais doivent être envoyés, franco de tous frais, à la direction de l'électricité (laboratoire des essais électriques), 15, rue de Louvain, à Bruxelles.

ART. 5. — Les essais sont effectués sous la surveillance des ingénieurs de la direction de l'électricité et par ses agents, aux frais des intéressés.

Ceux-ci reçoivent avis du jour et de l'heure fixés pour les épreuves; ils sont admis à y assister ou à s'y faire représenter.

ART. 6. — Un procès-verbal des expériences est dressé par le chef des essais électriques; ce procès-verbal mentionne la nature des épreuves effectuées et les résultats qui ont été constatés.

Il n'est fourni aucune appréciation sur la qualité des matériaux ou des appareils soumis aux épreuves.

ART. 7. — Les travaux effectués donnent lieu à la perception, par la direction de l'électricité, d'une taxe résultant :

- a) du montant du prix de la main-d'œuvre ;
- b) de l'énergie électrique dépensée.

Il est perçu en outre et d'une manière uniforme, pour frais généraux, une somme de deux francs pour la première heure de durée des expériences et une somme de un franc pour chacune des demi-heures suivantes.

ART. 8. — Le montant de la taxe doit être versé par les intéressés, contre

reçu, entre les mains du fonctionnaire désigné par la direction de l'électricité, et endéans le délai fixé.

ART. 9. — La direction de l'électricité n'assume aucune responsabilité du chef des délais qui lui seraient nécessaires pour satisfaire aux demandes d'essais, la priorité étant en principe acquise aux travaux réclamés par les administrations publiques.

Bruxelles, le 23 février 1911.

Le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,

CH. DE BROQUEVILLE.

LABORATOIRE DES ESSAIS ÉLECTRIQUES INSTALLÉ A L'HÔTEL DES CHEMINS DE FER,
15, RUE DE LOUVAIN, A BRUXELLES.

Demandes d'admission aux essais.

Je soussigné (*nom, prénoms, qualité*), demeurant à. ,
rue. , n° . . . , demande que les objets et appareils ci-après
soient soumis aux épreuves suivantes :

DÉSIGNATION des OBJETS ET APPAREILS.	NATURE des ESSAIS DEMANDÉS.

Je m'engage à me conformer en tous points au règlement ci-contre que
j'ai revêtu de ma signature.

Le. 19 . . .

*A la direction de l'électricité du ministère des chemins de fer,
postes et télégraphes, à Bruxelles.*

N° II. — *Prix de revient de l'énergie électrique produite*

USINES DE :	DÉPENSES.				
	Charges financières.	Matières.	Main-d'œuvre.	Réparation du matériel.	Entretien et réparation des bâtiments.
	Francs.	Francs	Francs	Francs.	Francs
Malines A. C.	52,519 28	71,469 11	18,507 59	240 70	676 12
Berchem	17,666 04	45,658 95	9,209 70	2,305 99	482 60
Quaregnon Central	17,326 50	58,598 28	10,796 50	1,488 91	8 40
Namur A. C.	20,435 55	55,522 25	4,752 80	5,805 85	»
Anvers-Nord	10,752 55	55,761 77	7,208 50	5,015 59	598 95
Gand-Sud	18,077 76	42,971 28	9,929 40	1,295 84	45 02
Anvers-Sud.	8,690 62	55,035 07	6,587 70	2,546 88	»
Montignies	11,200 45	27,819 12	8,885 18	1,564 16	149 70
Charleroi-Sud	11,456 98	54,008 11	9,515 75	2,882 28	76 17
Arlon	7,546 86	25,185 64	5,814 20	462 55	»
Liège-Guillemins	7,551 25	11,858 95	5,865 50	2,254 76	40 65
Mons	5,298 05	16 381 12	5,069 44	76 92	»
Louvain A. C. H. L.	4,557 08	16,720 22	5,015 22	»	»
Esschen.	5,585 11	15,668 56	4,641 41	524 55	»
Ans	5,710 56	10,228 98	6,920 96	59 74	58 »
Welkenraedt	7,187 80	11,915 88	5,549 52	145 75	»
Ronet	6,561 59	10,781 56	7,069 50	154 77	82 85
Sainr-Nicolas	2,509 40	4,269 14	5,585 »	282 47	50 »
Namur Remise.	5,570 41	8,629 14	4,165 55	105 15	»
Courtrai.	5,880 78	15,519 05	5,924 90	5,951 41	15 40
Cuesmes A. C. H. L.	2,945 19	4,287 99	2,590 70	28 65	240 »
Ath	4,761 80	8,497 25	5,684 59	411 78	120 »
Marchienne-au-Pont	6,096 55	6,278 46	4,422 50	181 44	»
Haine-Saint-Pierre	4,018 95	6,580 40	2,561 10	1,679 14	24 —
Luttre A. C.	2,422 55	4,815 52	1,587 96	579 57	26 52
Renory	2,639 27	5,080 61	5,554 68	2,625 27	6 »
Alost.	2,580 19	15,570 57	6,041 90	2,871 05	»
Lodelinsart.	1,571 20	6,328 99	5,019 84	262 74	45 80
Saint-Michel	1,022 52	4,442 25	1,162 20	28 60	»
Cuesmes A. C. H. W.	1,869 62	545 05	545 46	»	»
Louvain A. C. H. W.	524 94	151 42	52 07	»	»
TOTAUX.	257,872 86	588,176 02	170,088 52	55,590 01	2,522 27

dans les usines des Services de l'électricité en 1912.

			Puissance maxima développée.	Production totale.	Consommation dans l'usine.	Consommation en dehors de l'usine.	Coût du kwh utile.
Frais divers.	Frais généraux.	TOTALES.					
Francs.	Francs.	Francs.	Kw.	Kwh.	Kwh.	Kwh.	Centimes.
455 57	7 507 77	150.974 17	956,000	1,425,871	96,518	1,527,532	11.40
69 40	4,417 54	77,900 09	168,000	865,076	11,969	853,107	9.15
284 80	4,078 14	72,381 15	510,000	664,574	26,029	658,545	11.54
76 85	5,519 40	67,690 68	574 000	650,000	295	629,707	10.74
106 10	5,726 44	61,059 50	167,750	558,920	4,850	554,070	11.02
286 77	4,562 10	76,966 17	216,000	518,269	5,225	513,044	15 »
251 64	4,961 70	75.675 61	111,400	516,050	5,826	510,204	21.58
810 65	5,140 54	55,597 76	86,400	540,662	8 267	502,394	17.72
41 68	5.705 76	61,461 75	78,000	276,282	5,794	270,489	22.71
»	2,516 99	41,526 24	80.000	218,050	1 221	216,829	19.14
1,446 01	1,717 25	50.714 15	55,775	215,207	5,552	211,855	14.49
»	1,729 69	26,555 22	57,600	181,892	1,751	180,160	14.74
»	1,515 82	27.788 54	49,500	176,247	»	176,247	15.76 (1)
»	1,504 75	25,922 24	51,750	171,551	4,027	167,524	15.47
581 44	1,421 75	22,944 42	65,250	160,668	1,788	158,888	14.44
17 77	1,526 06	25,945 48	86.400	160,565	2,066	158,497	16.57
171 25	1,459 17	26,260 47	40,221	148,757	4 506	144,450	18.18
202 65	851 14	15,729 78	44,610	115,414	5 250	140,164	9.79
208 52	1,048 49	19,525 04	59,900	115,800	2 6 6	115,115	17.26 (2)
»	2,016 85	55,108 57	42,090	115,495	1,081	114,114	29 »
»	555 79	10,446 50	71,580	91,964	»	91,964	11.56
»	1,177 09	20,645 85	51 200	82,585	2 079	80,504	25.64
»	870 59	17 849 54	19,560	71 727	5 558	68,568	25.96
»	851 57	15,515 16	19,800	65,241	1,668	61,573	25.19
»	552 58	9 882 50	71,170	61 294	»	61,294	16.12
54 50	860 61	14 800 97	16,675	60,052	2 612	57,590	25.44
»	1,798 66	26,862 15	18,425	59,912	2 448	57,464	46.74
1 55	948 45	14,575 »	11,850	45,401	1 457	45,965	52.61
»	450 64	6 065 08	25,000	27,560	»	27,560	25 97
»	76 92	2 827 05	21,540	5 500	18	5 482	51.56
»	15 05	521 46	8,800	1 799	»	1 799	28.98 (5)
5,064 67	61,260 05	1,152,564 40	»	7,941,621	205,927	7,757,694	14.65

(1) Supprimé au cours de 1912.

(2) Supprimé au cours de 1912.

(5) Installation de production supprimée au cours de l'année 1912.

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

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE LAMPES																				PUISSANCE TOTALE DES LAMPES EN KILOWATTS.	PUISSANCE LUMINEUSE TOTALE EN BOUGIES.			
		A incandescence.														A arc.										
		de 8 bougies.	de 10 bougies.	de 16 bougies.	de 20 bougies.	de 25 bougies.	de 32 bougies.	de 40 bougies.	de 50 bougies.	de 100 bougies.	de 200 bougies.	de 300 bougies.	Nernst de 65 bougies.	à vapeur de mercure.	Total	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.			de 20 ampères.	de 25 ampères.	Total
1885	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	140	68	119,250	
1890	10	»	»	249	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	249	»	121	121	29	71	29	26	2	399	221	330,114
1895	32	»	150	2,045	»	38	76	»	»	»	»	»	»	»	2,309	27	142	268	55	128	142	31	2	815	532	722,422
1896	32	»	155	2,090	»	38	117	»	»	»	»	»	»	»	2,400	31	143	322	56	130	159	31	2	874	638	772,444
1897	33	»	149	2,271	»	49	210	»	»	»	»	»	»	»	2,679	33	180	409	71	140	199	21	»	1,053	664	901,271
1898	35	»	130	2,784	»	145	307	»	»	»	»	»	»	»	3,366	61	299	466	87	133	212	49	»	1,307	817	1,093,463
1899	37	»	362	3,082	»	48	312	»	»	»	»	»	»	»	3,804	61	311	486	163	149	239	48	2	1,459	914	1,234,396
1900	40	»	395	3,267	»	48	316	»	»	»	»	»	»	»	4,026	89	366	530	202	190	265	48	2	1,692	1,027	1,413,564
1901	41	»	885	3,205	»	48	305	»	»	»	»	»	»	»	4,443	104	338	595	213	244	249	42	2	1,787	1,081	1,479,350
1902	44	»	1,106	3,524	»	45	227	»	»	»	»	»	»	»	4,902	118	375	658	205	251	256	38	2	1,903	1,141	1,548,103
1903	46	38	1,448	3,620	»	45	237	»	»	»	»	»	0	»	5,397	126	379	694	201	301	254	38	2	1,995	1,175	1,628,088
1904	50	66	1,741	4,341	»	23	249	»	»	»	»	»	22	»	6,442	135	588	726	215	312	266	34	2	2,278	1,346	1,795,547
1905	51	66	1,862	4,631	»	23	254	»	»	»	»	»	26	»	6,862	128	591	853	248	298	297	5	8	2,428	1,483	1,894,347
1906	56	66	2,032	5,159	»	32	265	»	»	»	»	»	29	»	7,003	122	623	980	294	458	292	4	9	2,782	1,647	2,260,687
1907	59	66	1,607	6,566	»	602	220	»	24	»	»	»	33	»	9,118	122	762	1,170	303	475	291	4	9	3,136	1,987	2,445,839
1908	62	66	1,627	7,094	»	608	273	»	27	»	»	»	35	34	10,364	122	821	1,390	309	506	279	4	7	3,441	2,075	2,666,333
1909	67	66	1,645	7,628	110	1,052	230	»	42	35	»	»	21	49	10,878	124	838	1,391	363	599	275	2	6	3,598	2,201	2,821,861
1910	73	66	1,161	8,005	217	2,614	199	431	784	136	62	»	15	51	13,741	127	775	1,586	381	633	258	2	6	3,768	2,343	2,964,341
1911	88	85	1,157	7,029	193	3,711	252	404	1,471	246	89	»	7	85	14,751	52	574	1,714	294	595	244	»	2	5,455	2,058	2,856,068
1912	88	2	1,010	6,104	187	7,169	317	415	2,805	725	151	5	7	95	18,992	45	550	1,818	403	675	235	2	6	3,764	2,569	3,306,044

VI. — *Extensions et modifications de l'éclairage électrique des gares
et dépendances.*

IV. — Extensions et modifications de

INSTALLATIONS.	Lampes à filament de carbone.								Lampe à fil métallique.									
	Installation.				Suppression.				Installation.									
	10 lg.	16 lg.	32 lg.	Total.	10 lg.	16 lg.	20 lg.	32 lg.	Total.	10 lg.	16 lg.	25 lg.	32 lg.	50 lg.	100 lg.	200 lg.	300 lg.	Total.
Namur (atelier centr.).	20	1	»	21	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand-Sud	»	»	2	2	»	133	»	»	133	»	»	136	»	39	53	6	»	234
Hoboken	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gentbrugge (atelier central).	»	379	»	379	»	»	»	»	»	»	»	288	»	388	3	»	»	679
Châtelineau	»	5	»	5	1	3	»	»	4	»	»	96	»	27	12	2	»	137
Ans	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	1	»	»	4
Luttre	»	10	»	10	»	»	»	»	»	»	»	9	»	»	»	»	»	9
Anvers-Sud	»	2	»	2	»	456	»	»	456	»	»	362	»	77	41	6	»	456
Tamines	»	»	»	»	»	253	»	»	253	»	»	253	»	»	»	»	»	253
Quaregnon (central)	»	»	»	»	»	15	»	»	15	»	»	»	15	»	»	»	»	15
Chénée	»	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	»	1
Berchem	»	»	»	»	16	271	»	»	287	16	271	8	»	41	81	9	»	426
Saint-Nicolas-Waes	»	»	»	»	»	31	»	»	31	»	31	»	»	»	»	»	»	31
Bruxelles-Q.-L.	»	»	»	»	»	165	»	»	165	»	»	363	»	37	9	1	»	410
Welkenraedt	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	»	7	»	»	»	18
Tournai	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	»	»	6
Tilff	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	4
Sottegem	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	»	»	6
Péruwelz	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	8
Mons	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	19	3	»	»	»	»	»	22
Montignies	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	3
Malines (atel. centr.).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	»	81	4	»	»	94
Haine-Saint-Pierre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	»	3	»	»	»	6
Fleurus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	5
Esschen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	3
Courtrai	»	»	»	»	»	101	»	3	104	»	»	142	»	»	»	»	»	142
Ciney	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	7	»	»	10
Charleroi-Sud	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	63	»	»	63
Anvers-Nord	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	»	»	»	»	50
Anvers-Gare centrale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	56	2	»	59
Bruxelles-Ouest	»	»	»	»	»	69	»	»	69	»	»	54	»	5	»	»	»	59
Bruxelles-Midi	»	»	»	»	»	53	»	»	53	»	»	26	»	»	»	»	»	26
Bruxelles-Nord	»	»	»	»	»	5	»	»	5	»	»	39	»	8	»	»	»	47
Schaerbeek	»	»	»	»	»	20	»	»	20	»	»	30	»	30	5	»	»	65
Cuesmes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	33	»	238	»	»	»	271
Marchienne-au-Pont	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
La Sambre	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liège-Guillemins	»	»	»	»	»	3	»	»	3	»	»	5	»	»	»	»	»	5
Waereghem	»	»	»	»	»	5	8	»	13	»	»	13	»	»	»	»	5	18
Namur-Station	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lonvain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ledeberg	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Jumet-Brûlotte	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	20	399	2	421	18	1,584	8	3	1,613	16	322	1,911	65	990	310	26	5	3,645

(1) Lampe à vapeur de mercure.

l'éclairage électrique des gares et dépendances.

[illegible]

INSTALLATIONS.	Tracteur électrique pour plaque tournante.	Ascenseur électrique.	Pompe triplex.
Verviers-Ouest	1		
Schaerbeek	1		
Gand-Est	»	1	
Rivage	»	»	1
Bruxelles-Nord	»	»	»
Bruxelles-Midi.	»	»	»
Gand-Saint-Pierre	»	»	»
	2	1	1

VI. — *Moteurs et dynamos mis en*

INSTALLATIONS.	1 HP	1 1/2 HP	2 HP	3 HP	5 HP	6 HP	7 HP	7 1/2 HP	8 HP	10 HP	12 HP	13 HP	16 HP	19 HP	20 HP
Welkenraedt	»	»	»	»	»	»	»	1	»	2	»	»	»	»	»
Malines (Atelier)	»	4	5	1	17	»	»	3	»	13	4	»	10	»	3
Namur (Station).	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»
Gentbrugge (Atelier)	»	»	1	»	3	»	»	»	»	»	6	»	2	4	»
Hoboken.	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Namur (Atelier).	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»
Verviers-Ouest	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Gand-Sud	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Louvain (Atelier)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»
Berchem	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»
Schaerbeek	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»	2 ⁽¹⁾	»	»	»	»
Id. (Usine à gaz)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 ⁽¹⁾	»	»	»
Anvers-Sud.	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cuesmes.	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Montignies	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»
Luttre (Atelier).	»	»	»	»	»	»	»	»	1 ⁽¹⁾	»	»	»	»	»	»
Saint-Michel	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruxelles-Nord	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux.	1	4	9	1	25	1	1	5	2	13	15	4	12	1	6

service au cours de l'année 1912.

Timbreuse.	Transformateur monophasé de 25 kw. a) rapport de transformation de 6,000 à 115 volts.	OBSERVATIONS.
1 1 »	3	
2	3	

service au cours de l'année 1912.

25 HP	30 HP	32 HP	36 HP	60 HP	70 HP	100 HP				115 HP	Total.	Observations.
»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	3	
7	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	70	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
2	3	»	»	1	»	»	»	»	»	»	21	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	1 ⁽¹⁾	5	(1) Dynamo provenant de l'usine désaffectée, mise en service comme moteur à l'atelier de tournerie.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	(1) Remplacent deux moteurs de 7 1/2 HP.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	(1) Remplacent un moteur de 12 HP.
»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	2	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	(1) Moteur pour chariot de pont roulant.
»	»	1 ⁽¹⁾	»	»	»	»	»	»	»	»	2	(1) Dynamo.
»	»	»	»	»	»	»	1 ⁽¹⁾	1 ⁽²⁾	1 ⁽³⁾	»	3	(1) Moteur pour ventilateur. (2) Moteur monophasé à la nouvelle poste. (3) Moteur ventilateur triphasé p ^r le restaurant.
9	3	1	1	1	3	1	1	1	1	1	125	

VII. — *Travaux effectués au cours de l'année 1912 pour compte du département de la Marine, des Postes et des Télégraphes.*

1. Marine

DÉS.IGNATION DES SERVICES.	INSTALLATIONS.							SUPPRESSIONS.				
	Lampes à fil métallique						Appareils divers.	Lampes à fil de carbone.				Appareils divers.
	16 boug.	25 boug.	40 boug.	50 boug.	75 boug.	100 boug.		16 boug.	25 boug.	40 boug.		
Hôtel de la Marine	75	200	»	»	»	»		75	200	»		
Cabinet ministériel	»	»	»	40	»	5		»	»	»		
	75	200	»	40	»	5		75	200	»		

2. Postes.

Amay	»	9	»	»	»	»		»	»	»		
Bouillon	»	14	»	»	»	»		»	»	»		
Assche	»	12	»	»	»	»		»	»	»		
Anvers. Divis. des Postes.	»	1	»	»	»	»		»	»	»		
Brecht	7	»	»	»	»	»		»	»	»		
Charleroi I	»	4	»	»	»	»		»	»	»		
Hoeylaert	»	7	»	»	»	»		»	7	»		
Heyst-sur-Mer	»	14	»	»	»	»		8	»	1		
Braine-l'Alleud	»	17	»	»	»	»		8	»	11		
Jumet-Brûlotte	»	»	1	»	»	»		»	»	»		
Ostende	»	»	»	»	»	»		»	»	»		
Péruwelz	»	20	»	»	»	»		»	20	»		
Pepinster	»	»	»	»	»	»		»	»	»		
Saventhem	»	8	»	»	»	»		»	»	»		
Seraing	6	50	»	»	»	»		»	»	»		
Trooz	»	11	»	»	»	»		»	»	»		
Tubize	»	7	»	»	»	»		»	7	»		
Tamise	»	16	1	»	»	»		»	»	»		
Wevelghem	»	8	»	»	»	»		7	»	»		
Courtrai	»	150	»	»	»	»		»	150	»		
Ninove	»	26	»	»	»	»		»	26	»		
Trazegnies	»	8	»	»	»	»		»	»	»		
Orp	»	8	»	1	»	»		»	»	»		
Sprimont	»	»	»	»	»	»		»	»	»		
Val-Saint-Lambert	»	»	»	»	»	»		»	»	»		
A reporter.	88	558	2	41	2	5		98	590	12		

DÉSIGNATION DER SERVICES.	INSTALLATIONS.								SUPPRESSIONS.					
	Lampes à fil métallique								Lampes à fil de carbone.					
	10 boug.	16 boug.	25 boug.	40 boug.	50 boug.	75 boug.	100 boug.	Appareils divers.	16 boug.	25 boug.	40 boug.	50 boug.	100 boug.	Appareils divers.
Report.	»	8	538	2	41	2	5	Raccordement d'une timbreuse électrique. Id.	98	390	12	»	»	1 lustre à 5 lampes.
Flémalle-Haute.	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Bruxelles-Nord Bureau des Postes.	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Bruxelles-Midi Bureau des Postes.	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Hôtel des Postes Rue de Louvain.	»	215	897	»	6	»	20		215	885	»	5	20	
Hôtel des Postes Place de la Monnaie.	49	»	55	»	5	5	»		»	»	»	»	»	
	49	305	1305	2	52	5	25		515	1275	12	5	20	

3. Télégraphes et Téléphones

Anvers-Centre.	»	»	2	»	»	»	»	Raccordement d'une timbreuse électrique.	»	»	»	»	»	5 suspensions souples.
Anvers-Bourse.	»	»	25	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Anvers-Gare Centrale.	»	»	»	»	»	»	5		»	»	»	»	»	
Anvers-Palais de Justice.	»	2	10	»	2	»	»		»	»	»	»	»	
Anvers-Hôtel des Téléph.	»	»	1	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Bruges-Maritime.	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Bruxelles-Législatif.	»	»	15	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Bruxelles-rue de la Paille.	»	»	2	»	3	»	»		»	»	»	»	»	
Bruxelles-Centre.	»	»	191	»	8	»	»		»	185	»	2	»	
Courtrai.	»	»	21	»	»	»	»		20	»	»	»	»	
Liège-Guillemins.	»	»	1	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Liège-Centre.	»	»	12	»	3	»	»		»	»	»	»	»	
Welkenraedt.	»	»	8	»	»	»	»		1	»	»	»	»	
Verviers.	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Wavre.	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Tournai.	»	»	2	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Gand-Centre.	»	»	21	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Fleurus.	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Charleroi-Bur. cent. télép.	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Ciney.	»	»	»	»	2	»	»		»	»	»	»	»	
Bruxelles-Bourse-aux-Grains.	1	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Tamines.	»	»	1	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
Blankenberghe.	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
	50	505	1828	2	74	5	50		557	1458	12	7	20	

RÉCAPITULATION.

INSTALLATIONS.										SUPPRESSION.								
10 boug. carb.	16 boug. carb.	16 boug. mét.	25 boug. mét.	40 boug. mét.	50 boug. mét.	75 boug. mét.	100 boug. mét.	Total.	Puissance totale en kw.	Puissance totale en boug.	10 boug. carb.	16 boug. carb.	25 boug. carb.	50 boug. carb.	100 boug. carb.	Total.	Puissance totale en kw.	Pui-sance totale en boug.
50	2	505	1828	2	74	5	50	2291	71,065	58,255	557	1438	12	7	20	1854	102,718	29 548

N° VIII^A. — *Ligne vicinale de Mons-Boussu.*

EXPLOITATION ET RECETTES.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, depuis l'origine (24 août 1899) sont résumés dans le tableau suivant :

Nombre de voyageurs

		1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Billets delivrés.	Simple . .	175,388	508,339	509,037	568,012	646,975	661,180	690,919	784,694	851,629	845,467	795,598	794,146	817,405	851,255
	A. R. (1).	105,894	502,518	512,128	550,282	527,546	614,714	661,528	750,870	828,480	875,806	847,424	858,608	865,566	887,204
	Abonnements	»	»	»	»	70,854	92,168	112,688	115,054	114,190	135,592	165,048	168,452	184,258	195,512

Recettes.

		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.
Billets.	Simple . .	27,768 40	79,360 60	78,259 85	86,254 70	97,221 50	98,595 80	104,200 80	115,150 60	124,557 55	124,875 45	118,050 25	118,085 20	121,879 60	125,940 25
	A. R. . .	21,531 75	60,445 85	61,864 95	69,589 90	91,088 80	100,876 10	106,039 55	115,975 05	125,547 05	132,058 50	128,858 10	128,218 75	150,157 85	152,992 10
	Abonnements	»	»	»	»	4,481 89	5,801 15	6,717 88	7,884 57	8,517 54	9,842 11	11,615 51	12,010 41	11,971 10	11,826 19

Recette moyenne par voyageur.

Billets.	Simple . .	0 16	0 156	0 154	0 152	0 15	0 149	0 15	0 147	0 146	0 148	0 149	0 149	0 149	0 149
	A. R. . .	0 205	0 20	0 198	0 190	0 174	0 164	0 16	0 151	0 151	0 151	0 15	0 149	0 15	0 149
	Abonnements	»	»	»	»	0 065	0 065	0 06	0 069	0 073	0 074	0 07	0 071	0 065	0 612

(1) Les billets « aller et retour » sont comptés pour deux voyages.

N° VIIIⁿ. — Ligne vicinale de Mons-Boussu.

TABEAU ANALITIQUE DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE (24 AOUT 1899).

Recettes et dépenses

Années.	Longueur exploitée kilomètres.	Nombre de jours d'exploitation.	Trains-kilomètres utiles.	Recettes totales.	Dépenses totales.	Coefficient d'exploitation	Par jour-kilomètre.		Par train-kilomètre.		Par kilomètre exploité.	
							Recette.	Dépense.	Recette.	Dépense.	Recette.	Dépense.
				Fr. c.	Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1899	10,75	150	92,241	49,100 55	59,458 13	80 50	55 07	28 18	0 53	0 42	4,567 47	5,670 52
1900	—	565	272,666	159,804 45	125,538 75	88 56	55 88	51 48	0 51	0 45	15 005 06	11,491 98
1901	—	—	268,276	140,106 80	139,849 55	99 81	55 70	55 64	0 52	0 52	15,035 19	15,009 24
1902	—	—	332,246	155,824 60	115,054 »	75 84	59 71	29 52	0 46	0 54	14,495 40	10,762 69
1903	—	—	452,581	195,515 20	114,940 70	59 59	49 51	29 29	0 42	0 25	18,001 22	10,692 16
1904	—	566	451,827	205,370 85	129,519 95	62 97	52 08	52 95	0 45	0 28	19,104 26	12,629 76
1905	—	565	450,345	217,209 15	158,758 25	65 87	55 55	55 55	0 47	0 50	20,205 50	12,905 88
1906	—	—	480,550	238,962 58	144,557 55	60 48	60 90	56 85	0 49	0 50	22,229 07	15,445 55
1907	—	—	495,890	258,252 92	150,521 65	58 20	65 81	58 56	0 52	0 50	24,625 55	14,002 01
1908	—	566	495,125	266,837 49	158,086 65	59 49	68 »	40 51	0 55	0 52	21,822 09	14,789 58
1909	—	565	495,088	256,549 85	151,919 75	59 55	65 58	58 71	0 51	0 50	25,865 10	14,152 16
1910	—	—	495,652	258,514 14	149,214 08	57 85	65 55	58 62	0 52	0 50	24,029 22	15,880 58
1911	—	—	494,954	265,988 55	156,294 79	59 20	67 28	59 85	0 55	0 51	24,557 07	14,559 04
1912	—	566	491,829	268,758 54	151,506 08	56 29	68 50	58 45	0 54	0 50	23,000 78	14,074 98

N° VIII^c. — *Ligne vicinale de Mons à Boussu.*

TABLEAU ANALITIQUE DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE (24 AOUT 1899).

Consommation d'énergie électrique.

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Consommation totale d'énergie pour le service des trains, y compris éclairage et chauffage des trains et locaux du vicinal. Kwh. (1)	38,525	125,512	122,810	158,192	270,268	322,239	352,259	374,542	396,151	402,491	455,814	449,561	457,032	445,482
Consommation totale d'énergie pour la traction des trains. Kwh	•	»	»	»	261,636	306,534	325,440	354,155	361,572	410,550	395,755	589,154	599,868	585,125
Nombre de trains - kilomètres utiles.	92,241	272,666	268,276	332,240	452,581	451,827	456,345	480,559	495,890	495,125	495,088	495,652	494,854	491,829
Consommation d'énergie par train-kilomètre utile, y compris éclairage et chauffage. Kwh	0.417	0.460	0.457	0.476	0.597	0.715	0.771	0.779	0.802	0.935	0.920	0.900	0.925	0.906
Consommation d'énergie pour la traction des trains, par train-kilomètre utile. Kwh	»	»	»	»	0.577	0.677	0.713	0.737	0.732 (2)	0.828	0.802	0.788	0.807	0.779

(1) Chauffage électrique des voitures motrices depuis 1904 (novembre).

(2) L'augmentation de consommation provient de ce que la capacité des trains du matin et du soir a été augmentée à partir de fin 1907 ainsi que par les manœuvres nécessitées pour l'adjonction et le retrait des 2^e voitures remorquées et pour la substitution de rames fraîches aux voitures ayant servi au transport des ouvriers.

N° VIII^D. — *Contraventions, délits, etc., constatés sur la ligne vicinale de Mons-Boussu pendant l'année 1912 et condamnations qui ont été prononcées pendant le même exercice.*

Nature de la contravention ou du délit.	Nombre.	Condamnations prononcées.		
		Amendes. — Fr ^s C ^m ^{es}	Prison subsidaire.	Nombre.
1° Être monté sur une voiture ou en être descendu pendant la marche du train	2	21.20	5	4
2° Avoir pris place dans une voiture sans se munir d'un coupon régulier	2	21.20	5	4
3° Voies de fait envers le personnel des trains	—	10	5	5
4° Conducteurs n'ayant pas écarté leurs attelages à 1 ^m .50 au moins des rails à l'approche d'un train et piétons ne s'étant pas conformés à la même obligation	9	21.20	5	7
5° Avoir traversé les voies sans s'être assuré qu'il n'y avait aucun train à proximité	1	21.20	5	1
6° Avoir fait usage d'un billet cédé	—	—	—	—
7° Contraventions diverses	5	21.20	5	1

N° VIII^E. — *Accidents de personne qui se sont produits sur la ligne vicinale de Mons-Boussu pendant l'année 1912.*

Nature des accidents.	Nombre des victimes		Total.
	tuées	blessées ou contusionnées	
1° Accidents survenus à des voyageurs :			
a) En montant dans un train ou en descendant de celui-ci pendant la marche.	—	1	1
b) Par suite de collision	—	10	10
c) Par un projectile lancé sur le train	—	1	1
2° Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :			
a) En traversant les voies au moment du passage d'un train.	—	5	5
b) En marchant le long des voies	—	1	1
c) Au cours des travaux effectués sur la route.	—	1	1
3° Accidents survenus à des agents de l'exploitation par suite de collision	—	1	1

N° VIII. — *Récapitulation des accidents de personne survenus sur la ligne vicinale de Mons-Boussu depuis la mise en exploitation de cette ligne.*

Accidents survenus à des		1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
1° Voyageurs	tués .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés.	»	»	»	»	4	»	»	»	1	1	8	2	1	12
2° Agents de l'exploitation	tués .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés.	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	1	1
3° Autres personnes.	tués .	1	»	»	»	2	»	»	»	1	2	»	2	1	»
	blessés.	2	2	3	5	5	1	4	3	2	4	1	»	6	5
Totaux	tués .	1	»	»	»	2	»	»	»	1	2	»	2	1	»
	blessés .	2	2	3	5	9	1	4	4	3	5	9	2	8	18
Parcours kilométriques		92,241	272,866	268,276	332,246	452,581	451,827	456,343	480,539	495,890	495,123	493,088	495,652	494,954	401,829
Nombre d'accidents par 100,000 kilomètres parcourus.	tués .	1.08	»	»	»	0.44	»	»	»	0.2	0.4	»	0.4	0.2	»
	blessés .	2.16	0.73	1.11	1.5	1.98	0.92	0.87	0.83	0.6	1.01	1.82	0.4	1.61	3.65

$$\frac{c}{(A)}$$

PARTIE C.

MARINE

$$\frac{c}{(2)}$$

MARINE

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine se répartit comme suit :

	Fin 1912.	Fin 1911.	DIFFÉRENCES pour 1912.
Bateaux à vapeur	24	24	—
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	30	31	— 1
Garde-pêche et navires-école	4	4	—
Embarcations à vapeur ou avec moteur à essence	8	8	—
TOTAUX.	66	67	— 1
Canots	221	230	— 9
Radeaux de sauvetage	48	48	—

Un bateau-phare, mouillé au « West-Hinder » s'est perdu corps et biens à la suite d'un abordage. Ce bâtiment sera remplacé par une nouvelle unité construite d'après les tout derniers perfectionnements.

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1912.	Fin 1911.	Différences pour 1912.
Fonctionnaires, employés et agents	1,566	1,553	+ 11
Messagers et gens de service	16	16	—
Ouvriers	240	236	+ 4
TOTAUX.	1,822	1,807	+ 15

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I. p. C. Le mouvement global des passagers est en progression. Il était de 181,040 en 1911, il a atteint en 1912, 190,617, soit une augmentation de 9,577 unités se répartissant sur la plupart des facteurs du trafic : seuls les billets simples, 1^{re} classe, et les billets à prix réduit, même classe, accusent une moins-value d'ailleurs peu importante.

Les relevés des billets vendus donnent :

En trafic anglo-belge : 156,765 passagers.
— de transit : 55,852 —

Si l'on compare ces chiffres à ceux de l'exercice précédent, on relève, en trafic anglo-belge, une augmentation considérable de 24,559 unités, tandis qu'en trafic de transit on enregistre une dépression de 11,962 unités.

On ne peut, toutefois, inférer de ces chiffres que le trafic anglo-belge a seul la faveur du public car les relevés statistiques sont loin de donner des indications probantes ; en effet, 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 de transit conjointement avec des billets d'agence, système Cook, ou avec des billets combinables du Verein.

Il a été délivré 64,977 billets de 1^{re} classe et 125,640 billets de 2^e classe, mais comme il a, en outre, été distribué 87,529 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, le nombre global des passagers de 1^{re} classe s'est élevé à 152,506 et celui des passagers de 2^e classe à 58,141 seulement.

La recette encaissée du chef du transport des voyageurs s'est élevée à fr. 1,451,705.98, en augmentation de fr. 86,717.55 sur celle de l'année précédente.

La recette du trafic des colis postaux, petits paquets et colis de messageries transportés par nos malles en 1912 s'est élevée à fr. 371,418.44, en augmentation de fr. 59,641.75 sur celle de l'année précédente.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1912 accusent, comparativement à ceux de 1911, les fluctuations suivantes :

NATURE DES ENVOIS.		MOUVEMENT.				RECETTES	
		NOMBRE DE COLIS		POIDS		en plus. Francs	en moins. Francs
		en plus	en moins.	en plus	en moins.		
Colis postaux	de 5 kilogrammes et moins . . .	40,678	—	122,034	—	10,169 50	—
	de plus de 5 à 5 kilogrammes. . .	4,956	—	14,868	—	2,478 »	—
Petits colis	Exprès {	de 5 kil. et moins . . .	2,616	—	7,818	—	632 53
		de plus de 5 à 10 kil . . .	1,103	—	7,733	—	863 23
		de plus de 10 kil. . . .	—	—	135,537	—	8,129 75
	Grande vitesse.		—	—	456,020	—	11,116 51
	Tarif anglo-belge-suisse. . . .		—	—	—	8,589	158 81

Le trafic, dans son ensemble, suit une marche ascendante particulièrement remarquable.

Les paquebots ont accompli, en 1912, 2,204 traversées dont la durée moyenne a été de :

5 heures 14 minutes pour les paquebots type « Jan Breydel » ;
5 56 — — type « Princesse Clémentine » ;
5 38 — pour le paquebot « Rapide » ;
5 41 — pour les paquebots type « Princesse Henriette ».

L'article personnel a eu à supporter une dépense supplémentaire de 100,000 francs du chef des augmentations des traitements et salaires, accordées par mesure générale. D'autre part, l'augmentation de l'approvisionnement et du prix du charbon a occasionné une majoration de dépenses de 287,000 francs ; cependant les charges d'exploitation pour 1912 sont inférieures de 2,417,000 francs à celles de l'exercice précédent. Cela provient de ce que l'exercice 1911 a eu à supporter une dépense de 2 500,000 francs, montant du premier acompte pour l'acquisition de deux mâles à turbines. II, p. C.

D'autre part, les recettes sont en augmentation de 105,500 francs, ce qui constitue un excellent résultat.

Chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1,608.59, tandis qu'elle a procuré une recette directe de fr. 827.50 ; en 1911, ces chiffres avaient été respectivement de fr. 2,729.73 et fr. 786.53.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, le coût et le produit par kilomètre sont les suivants :

	1912	1911	Différences pour 1912
Coût par kilomètre . . .	13.99	23.74	— 9.75
Produit direct par kilom.	7.20	6.84	+ 0.36

Les deux paquebots à turbines que le Gouvernement a commandés en 1911 et qui seront dénommés « Stad Antwerpen » et « Ville de Liège » sont en construction. Ils seront mis en ligne dans le courant de 1915.

§ 2. -- PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II, p. c. Les dépenses sont en augmentation de 46,000 francs du chef de frais plus considérables d'entretien et de radoub du matériel flottant et de l'augmentation générale des traitements et salaires dont le personnel a bénéficié.

Le tableau comparatif ci-après accuse une diminution pour les différentes espèces de transports :

	1912	1911	Différences pour 1912
Passagers . . .	2,977,546	5,049,603	— 72,259
Animaux . . .	146,461	149,549	— 3,088
Colis . . .	1,503	1,866	— 361
Véhicules. . .	219,577	226,935	— 7,358
Coupons délivrés	5,344,689	3,427,973	— 83,284
Suppléments . .	23,070	20,830	+ 2,240
Abonnements . .	234	207	+ 27

Une rampe flottante et un ponton d'accostage sont en construction à la rive gauche (Tête de Flandre). D'autre part, un crédit sera pétitionné pour l'acquisition, en extension, d'un bateau transbordeur.

II, p. c. Malgré la diminution générale du nombre des transports, la recette a progressé de 3,000 francs. Cet accroissement est dû à l'augmentation du trafic des voitures automobiles.

§ 3. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES (chemin de fer).

II, p. c. L'exercice 1912 présente une augmentation de charge de 26,000 francs comparativement à celle de l'année précédente; cette différence est attribuable aux travaux de radoub qui ont dû être exécutés, à un des bateaux.

§ 4. — PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers s'est encore accentué en 1912, mais dans une proportion moindre que les années précédentes. Le nombre des navires astreints à l'obligation de prendre un pilote s'est élevé, pour l'entrée et la sortie, à 14,021, contre 13,858 en 1911, ce qui représente une augmentation de 163 bâtiments ou 1.17 p. c. sur le chiffre de 1911. De même, le tonnage général pour Anvers, qui avait atteint 26,506,530 tonnes en 1911, a progressé, en 1912, jusque 27,531,643 tonnes, soit une augmentation approximative de 3.20 p. c. La plupart des autres ports du Royaume ont subi un léger recul.

II, p. c. L'ensemble des droits de pilotage accuse une augmentation de recettes de 118,000 francs.

Les promotions de traitement accordées, par mesure générale, aux agents subalternes et l'accroissement des remises des pilotes, dont les appointe-

ments suivent les fluctuations de la recette, ont déterminé une augmentation de dépenses en ce qui concerne le personnel; mais celle-ci est largement compensée par une charge moindre des frais d'entretien et de renouvellement du matériel, l'année 1914 avait eu à supporter les frais de construction de deux coques pour bateaux-pilotes, de sorte que l'ensemble des dépenses ne subit qu'une augmentation de 59,000 francs.

Le bateau-pilote commandé en 1910 pour remplacer le cutter d'Ostende, perdu corps et biens à la suite d'une collision en mer, est entré en service.

Un appontement destiné à l'amarrage des cutters du pilotage à Zeebrugge a été mis en construction.

Un deuxième canot automobile pour l'échange des pilotes en rade de Flessingue a été adjudgé et une troisième embarcation à moteur sera commandée en 1915.

D'autre part, des crédits ont été demandés pour l'acquisition, à titre d'extension, de deux bateaux-pilotes pour la station des Bouches de l'Escaut.

§ 5. — REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

La recette de la remorque a baissé de 9,000 francs environ.

II, p. C.

Par contre, bien que le personnel subalterne ait profité d'une augmentation générale des traitements et qu'il ait fallu soumettre le grand remorqueur d'Ostende à un radoub complet, la dépense est en diminution de 2,500 francs environ, ce qui s'explique par le fait de la charge que l'exercice précédent a eu à supporter, du chef de l'institution d'un service de remorquage à Blankenberghe.

II, p. C.

Les pêcheurs, qui avaient réclamé ce service avec instance, ne l'utilisent guère.

D'ailleurs, tout le service de la remorque sur la côte de Flandre s'exploite avec un déficit considérable. Les dépenses s'élèvent à plus de 152,000 francs alors que les recettes dépassent 18,000 francs à peine.

§ 6. — POLICE MARITIME.

La recette de la police maritime accuse une augmentation de plus de 4,000 francs, conséquence du développement du mouvement maritime.

II, p. C.

La dépense est restée stationnaire (fr. 119,756.20 en 1912, pour fr. 119,089.92 en 1914).

II, p. C.

Un crédit de 80,000 francs a été pétitionné au budget extraordinaire de 1915 pour l'acquisition de deux vedettes à vapeur destinées au nouveau service de surveillance de l'Escaut dont la création a été décidée récemment.

III.

Services divers.

§ 1^{er} PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

Le port de Blankenberghe a été doté de la cloche automatique de brume dont il est question au compte rendu précédent. D'autre part, le feu vert installé sur l'estacade Ouest de ce port, qui était de 5^e ordre avec une portée de 4 milles, a été remplacé par un appareil de 4^e ordre avec une portée de 7 milles.

Le 14 décembre 1912, le bateau-phare « West-Ilinder » a péri corps et biens à la suite d'un abordage. Une action en dommages est intentée à l'armement du navire abordeur.

Pour compléter le balisage de l'Escaut et des bancs de la côte de Flandre, des bouées supplémentaires ont été mouillées et des amers ordinaires ont été remplacés par des bouées lumineuses.

L'Administration commandera, en 1913, un ponton en acier pour le transport des réservoirs à gaz destinés à l'alimentation des bouées lumineuses de l'Escaut.

B. P. C. Les dépenses sont en augmentation de 50,000 francs environ; cette différence provient : 1^o des augmentations accordées au personnel et 2^o de ce que l'exercice 1912 a eu à supporter les frais d'installation de la cloche de brume de Blankenberghe et des charges plus lourdes du chef de réparation et d'entretien des bateaux-phares et des feux et bouées de l'Escaut.

§ 2. — ECOLES DE NAVIGATION.

Le nombre des élèves ayant fréquenté les cours des écoles de navigation ne s'est élevé, en 1912, qu'à 214, contre 226 en 1911. Il a été alloué 52 bourses et 7 demi-bourses; l'année précédente il avait été accordé 49 bourses et 7 demi-bourses.

Nombre de diplômes conférés :

	1912	1911
Long cours	125	100
Cabotage	9	12
Patron-pêcheur . .	7	5

Le cours de navigation à Nieupoort, spécialement destiné aux pêcheurs, a été suivi par 5 élèves, soit 1 de moins qu'en 1911.

56 élèves ont fréquenté les cours spéciaux de machines à vapeur marines annexés aux écoles de navigation; il y en avait eu 82 l'année précédente. Il a été décerné 8 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 6 de mécanicien de 2^e classe.

Les dépenses liquidées en 1912, du chef de ces diverses institutions, sont en augmentation de 3,500 francs sur celles de 1911. Cette différence provient : 1° des travaux d'entretien effectués aux locaux d'Ostende et 2° d'une augmentation : a) des traitements du personnel, b) des bourses d'étude et c) du nombre de jetons de présence attribués aux membres des jurys d'examens pour la collation de diplômes d'officier dans la marine marchande et de brevets de patron-pêcheur.

§ 5. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Les gardes-pêche « Ville d'Anvers » et « Ville d'Ostende » ont, comme les années antérieures, été affectés, alternativement et d'une manière quasi-permanente, à la surveillance des pêcheries dans la Mer du Nord.

Comme par le passé, les élèves de l'Ecole des mousses ont été embarqués, par brigades de 50, au cours des croisières des deux navires.

La dépense est supérieure de 10,500 francs à celle de l'exercice précédent par suite, d'une part, des augmentations de traitement accordées aux officiers et au personnel subalterne et, d'autre part, d'une charge plus grande de frais d'entretien et de réparation du matériel.

II, p. C.

§ 4. — SAUVETAGE.

A Ostende, le personnel de sauvetage a réussi à débarquer 4 hommes et un mousse formant l'équipage d'une chaloupe de pêche qui avait été jetée à la côte.

La brigade de La Panne a pris la mer pour se rendre auprès d'un yacht échoué sur le banc « Trapegeer », mais le bâtiment n'a pas tardé à se remettre à flot sans aucune assistance.

Enfin, un sauveteur et un autre agent de la Marine à Nieuport ont ramené à terre deux pêcheurs dont le canot dérivait dans les brisants à l'Ouest du port.

Les estacades Est de Nieuport et Ouest de Blankenberghe ont été pourvues de caisses contenant divers engins de sauvetage. D'autre part, les musoirs des estacades des ports de Nieuport, Ostende et Blankenberghe seront munis d'échelles en fer à l'effet de faciliter les sauvetages en ces endroits.

La dépense, en augmentation de 8,000 francs environ sur celle de 1911, s'élève à 74,000 francs. La différence provient de la création d'une station de sauvetage à Zeebrugge et du chiffre plus élevé des sommes allouées aux sauveteurs du chef de permanences, etc.

II, p. C.

L'Administration fera incessamment l'acquisition d'un second canot à moteur pour la station de Zeebrugge.

§ 5. — CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MARINE.

L'indemnité accordée au Secrétaire et les jetons de présence des membres de cette institution ayant été liquidés pour toute l'année 1912, alors que l'exercice précédent n'avait eu à supporter ces charges que pendant un mois, il en est résulté une majoration de dépenses de 16,600 francs environ.

II, p. C.

IV.

Résultats financiers.

Comparativement à 1911, les recettes sont en augmentation de 221,500 fr., tandis que les dépenses sont en diminution de 2,199,000 francs, soit, au total, une différence approximative de 2,420,500 francs en faveur de 1912. Cette différence provient surtout, comme il a été dit plus haut, de ce que l'exercice 1912 n'a pas, comme le précédent, eu à supporter le paiement d'une somme de 2,500,000 francs (premier acompte) pour l'acquisition de deux malles à turbines.



N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1912 et 1914.

			NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.			
			ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour	
			1912	1911.		1912.	1912.		1911.	1912.		
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	20,768	21,834	— 1,066	191,142 40	203,056 20	— 9,913 80	
		2 ^e —	"	"	"	43,429	41,738	+ 1,691	304,003 "	292,466 "	+ 11,537 "	
	Id. pour enfants prix réduits.	1 ^{re} classe	"	"	"	1,535	1,267	+ 268	8,350 50	6,666 10	+ 1,724 40	
		2 ^e —	"	"	"	4,071	3,415	+ 656	16,731 90	13,666 80	+ 3,065 10	
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	10,424	9,494 ⁽¹⁾	+ 930	77,658 10	70,739 30	+ 6,928 50	
		2 ^e —	"	"	"	28,378	24,492 ⁽¹⁾	+ 3,786	158,354 80	137,155 20	+ 21,201 60	
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	32,250	34,200 ⁽¹⁾	— 1,950	160,941 40	171,554 15	— 10,613 05	
		2 ^e —	"	"	"	49,892	44,580 ⁽¹⁾	+ 5,282	201,028 49	183,111 80	+ 18,916 60	
	Abonnements			"	"	"	"	"	"	"	"	
	Régates excursionnistes.			"	5	— 5	"	"	"	30 "	— 30 "	
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe.			87,529	83,014	+ 4,515	"	"	"	218,823 75	207,535 "	+ 11,288 75	
1/2 id. id.			"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Petites cabines			495	394	+ 122	"	"	"	3,472 "	2,546 "	+ 921 "	
Grandes cabines.			7,171	6,571	+ 600	"	"	"	100,394 "	91,994 "	+ 8,400 "	
Cabines spéciales.			124	116	+ 8	"	"	"	3,472 "	3,248 "	+ 224 "	
— de luxe			61	33	+ 28	"	"	"	4,575 "	2,475 "	+ 2,100 "	
Vélos.			395	337	+ 58	"	"	"	711 "	606 60	+ 104 40	
Bagages			"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Ensemble.			—	—	—	190,617	181,040 ⁽²⁾	+ 9,577	1,451,703 05	1,365,543 45	+ 86,160 50	
Finances: Groupes.			70	69	+ 1	"	"	"	35 "	34 50	+ 0 50	
Journaux Kilog.			"	"	"	84,770	81,780	+ 2,990	2,513 10	2,453 40	+ 89 70	
Colispostaux	{	de 3 kilog. et moins.	573,150	532,472	+ 40,678	1,719,450	1,597,416 ⁽³⁾	+ 122,034	143,287 50	133,118 "	+ 10,169 50	
		de 3 à 5 kilog	43,404	38,448	+ 4,956	130,212	115,344 ⁽³⁾	+ 14,868	21,702 "	19,224 "	+ 2,478 "	
Petits colis.	{	Tarif normal express.	de 5 kilog. et moins.	33,211	20,595	+ 2,616	99,633	91,785 ⁽³⁾	+ 7,848	9,891 45	9,339 12	+ 652 33
			de plus de 5 à 10 kilog.	14,641	13,536	+ 1,105	102,487	91,752 ⁽⁴⁾	+ 7,735	10,225 50	9,360 25	+ 865 25
			de plus de 10 kilog.	"	"	"	2,061,204	1,910,867 ⁽⁵⁾	+ 150,337	112,968 85	104,839 12	+ 8,129 73
			Grande vitesse. — Poids taxé.	"	"	"	1,372,650	916,639 ⁽⁵⁾	+ 456,020	42,688 75	31,542 44	+ 11,146 31
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.			"	"	"	41,206	52,595	— 8,389	930 24	1,089 08	— 158 84	
Dito			"	"	"	"	"	"	27,046 05	20,776 78 ⁽⁶⁾	+ 6,269 27	
Produits extraordinaires fr.			"	"	"	"	"	"	246 20	515 90	— 269 70	
Totaux			—	—	—	—	—	—	1,813,368 59	1,717,936 04	+ 105,532 55	

(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 1912 et 1911.

SERVICES.	1912.	1911.	Différences pour 1912.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,823,368 59	1,717,836 04	+ 105,532 55				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	152,599 78	149,547 45	+ 3,052 33				
Pilotage	5,193,815 37	5,075,565 64	+ 118,249 93				
Écluses	3,640 51	4,190 90	— 550 39				
Remorque sur la côte de Flandre	18,109 25	27,097 41	— 8,988 16				
Police maritime	237,381 42	233,124 34	+ 4,257 08				
Écoles de navigation	"	"	"				
Pêche maritime	"	"	"				
Sauvetage	"	"	"				
Totaux . . . fr.	7,428 915 12	7,297,361 78	+221,553 34				
DÉPENSES.							
PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	927,863 43	2,617,078 41	3,544,881 84	819,806 08	5,111,925 93	5,951,732 01	—2,416,850 17
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre	87,096 59	128,766 70	216,433 29	83,334 36	87,194 70	170,529 06	+ 45,904 23
entre Anvers et { le Pays de Wars.	26,353 48	43,312 29	69,665 77	25,627 37	17,934 78	43,562 15	+ 26,133 62
Pilotage	3,939,230 29	437,575 31	4,406,825 80	3,862,713 32	484,840 69	4,347,554 01	+ 59,271 79
Phares, { Éclairage et signaux	33,191 41	29,562 64	62,754 05	31,033 35	21,964 95	53,018 33	+ 9,735 72
fanoux et { de la côte	137,836 63	149,865 56	287,722 19	123,598 67	119,032 40	242,631 07	+ 40,091 12
signaux. { Éclairage de l'Escaut.	83,492 39	49,266 38	132,758 77	78,890 29	55,437 57	135,327 86	— 2,589 09
Remorque sur la côte de Flandre	98,121 81	21,314 39	119,735 20	99,446 34	19,613 38	119,089 92	+ 645 23
Police maritime	36,114 32	16,062 12	52,176 44	31,667 80	13,960 40	45,628 20	+ 3,528 24
Écoles de navigation	167,913 82	52,832 03	220,745 85	161,669 50	43,237 08	209,906 58	+ 10,789 27
Surveillance de la pêche maritime, École des mousses, etc.	59,362 93	11,472 39	73,535 32	51,692 85	11,290 53	63,983 40	+ 7,851 92
Sauvetage	18,272 93	"	18,272 93	1,676,77	"	1,676 77	+ 16,596 16
Conseil supérieur de la Marine							
Totaux . . . fr.	5,615,700 03	3,530,138 42	9,245,838 45	5,412,196 93	3,205,939 67	8,618,136 60	—2,198,890 91
Recettes totales . . fr.	7,428,915 12			7,297,361 78			+ 221,553 34
Dépenses — . . fr.	9,205,838 45			11,401,729 36			—2,198,890 91
Excédent { de dépenses . . fr.	1,776,923 33			4,197,367 58			—2,420,444 25
{ de recettes . . . fr.	"			"			"

$$\frac{y}{(x)}$$

PARTIE D.

POSTES

$$\frac{1}{(2)}$$

POSTES

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1912 :

- 1° l'extension du service des lettres avec valeur déclarée à l'Ethiopie, à la colonie française du Haut-Sénégal et Niger et à la Nouvelle-Zélande;
- 2° l'établissement d'un service de mandats télégraphiques avec l'Amérique du Nord (Canada, Etats-Unis et Terre-Neuve), avec la Bosnie-Herzégovine, avec Tripoli d'Afrique et les bureaux japonais de l'île de Formose.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

En ce qui concerne le régime postal intérieur, il y a lieu de signaler l'arrêté royal en date du 23 juin, qui prévoit l'intervention de la poste :

- 1° Pour la distribution et le renvoi des déclarations servant à l'assiette des contributions directes et des taxes similaires, ainsi que pour la distribution des avertissements-extraits des rôles;
- 2° Pour le paiement desdites impositions;
- 3° Pour l'envoi sous plis recommandés :
 - a) des sommations, notifications, significations ou autres exploits prévues par la législation sur la contribution personnelle;
 - b) des sommations-contraintes relatives au recouvrement des impositions directes;
- 4° Pour la signification des sommations aux tiers-détenteurs et des commandements préalables aux saisies.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. D, 16. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* com-
et III, p. D, 20. prend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories	{	En 1912.	144,222,651	77,804,121	222,026,772
		En 1914.	142,368,416	75,808,257	218,176,673
		Différences en 1912. . .	+ 1,854,235	+ 1,995,864	+ 3,850,099
			ou + 1.30 p. ‰	ou + 2.63 p. ‰	ou + 1.76 p. ‰
Cartes postales	{	En 1912.	98,143,994	27,071,408	125,215,402
		En 1914.	96,340,835	26,914,613	123,255,448
		Différences en 1912. . .	+ 1,803,159	+ 156,495	+ 1,959,654
			ou + 1.87 p. ‰	ou + 0.58 p. ‰	ou + 1.59 p. ‰
Totaux.	{	En 1912.	242,366,645	104,875,529	347,241,874
		En 1914.	238,709,251	102,722,870	341,432,121
		Différences en 1912. . .	+ 3,657,394	+ 2,152,389	+ 5,809,753
			ou + 1.53 p. ‰	ou + 2.10 p. ‰	ou + 1.70 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 1912, de 10,971,272 contre 11,616,024 en 1911. C'est, pour 1912, une diminution de 674,752 cartes ou 5 79 p. c.

I, p. D, 17. En 1912, la poste a, en outre, transporté 57.822,707 lettres de service.
et III, p. D, 22. C'est, sur 1911 (57,592,456), une augmentation de 450,251 lettres ou 1.15 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 1912.	488,088,611	273,355,172	41,341,728	4,543,888
En 1911.	480,198,668	261,797,474	40,904,353	4,326,331
Différences en 1912. . .	+ 7,890,003 ou + 4.38 p. %	+ 11,557,698 ou + 4.44 p. %	+ 437,375 ou + 4.01 p. %	+ 217,557 ou + 5.03 p. %

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

§ 2. — LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges* était III, p. D, 22.
de 140,457,000 en 1911; il est de 141,808,706 en 1912; augmentation :
1,351,706 lettres ou 4.19 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1912, de 181,748,826.

C'est une moyenne de 24 lettres par habitant, en prenant pour base de calcul la population du royaume au 31 décembre 1912 (7,571,587 habitants). Cette moyenne était de 24.01 par habitant pour 1911.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1912, de 4.40 pour mille lettres expédiées (798,917 sur 181,748,826).

En 1912, *il est tombé au rebut* 570,128 lettres et cartes postales originaires III, p. D, 23.
de Belgique. Sur ce nombre, 159,960 lettres et cartes postales (57.80 p. c.)
ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1911, il y avait eu 575,759 lettres et cartes postales-rebut, dont
155,952 (56.18 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1912, de 9,068, dont 174 renfer-
maient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 10,541.28. Il en a été
retrouvé 2,049 ou 23.00 p. c., parmi lesquelles 7 contenaient pour
fr. 498.50 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1911, de 8,745, dont 170 conte-
naient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 9,055.99. Sur ce
nombre, 1,841 lettres ou 21.00 p. c., dont 5 renfermaient pour fr. 209.00
de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires échangées en service international* était III, p. D, 22.
de 72,575,505 en 1911; il est de 74,522,552 en 1912; augmentation :
1,947,047 ou 2.41 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. D, 22. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 2,016 075 en 1911, à 2,193,259 en 1912, soit 177,186 envois ou 8.89 p. c. en plus pour 1912.

11 objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1912.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1912, à un échange de 3.276,812 lettres recommandées. C'est, sur 1911, (3,036,994), une augmentation de 239,818 ou 7.90 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. D, 18 et
III, p. D, 22. En 1912, il a été expédié 218 686 lettres assurées, *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 578 839.206.56. C'est, sur 1911, une augmentation de 3,543 en nombre et de fr. 4,824,236.37 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1.732 francs pour 1912; il était de 1.615 francs en 1909, de 1.674 francs en 1910 et de 1,737 francs en 1911.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1912, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 103,614.90. C'est, sur 1911, une augmentation de fr. 2.090.40. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 44,264.10 en 1912 contre fr. 43,451.60 en 1911, soit une augmentation de fr. 812.50.

En *service international*, il a été échangé 193,789 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 181,571,484.12. Comparativement au mouvement de 1911, c'est une augmentation de 7,293 en nombre et de fr. 1.591.609.78 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1912, à un échange de 10 988 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 4,441,486.02. C'est, sur 1911, une diminution de 478 en nombre et une augmentation de fr. 286,469.39 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1912, le nombre de 423,465 envois, représentant une valeur de fr. 564,632,176.50, avec un produit de fr. 242.867 20.

2 lettres valeur ont été perdues en 1912.

§ 5. — ENVOIS EXPRÉS.

III, p. D, 23. Le nombre des envois exprès qui ont été remis dans le royaume a été, en 1912, de 3.108,823 environ; 249,441 envois ont été délivrés par la poste et 2 839,584 par le télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1911 (2,948,639), l'augmentation est de 160,186 (ou 5.45 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 1912, à 2,522,139 (1) et le montant à fr. 465.265.682.11. Dans ces chiffres ne sont pas compris :
1^o 94.581 titres, s'élevant ensemble à fr. 26.511,451.57, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2^o une somme de 1,221,406 francs, payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3^o une somme de fr. 2,175,406.96, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 5.718.75 et fr. 4.549.45. L'augmentation sur l'année précédente est de 155,756 mandats (5.69 p. c.), d'une valeur totale de fr. 59,641.973.94 (14.70 p. c.).

II, p. D, 18,
III, p. D, 20
et 21.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 43,557.45 (5.98 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 169.97 en 1911, s'est élevée à fr. 184.47 en 1912.

En 1912, il a été créé pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant 100,940 mandats de versement pour une somme globale de fr. 150,552,785.59 et 89,665 mandats de paiement au montant total de fr. 54.503,500.58. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1912, 2,066,459 bons de poste, d'un montant global de 17,588,526 francs, soit en plus, sur l'année 1911, 84,500 titres (4.26 p. c.), représentant une valeur de 746,755 francs (4.45 p. c.).

II, p. D, 18,
III, p. D, 20
et 21,

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 5,175.85 (4.18 p. c.).

§ 5. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1912, il a été émis en Belgique 803,040 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 66,404,570.22. C'est, sur 1911, une augmentation de 59,257 (5.14 p. c.) pour le nombre et de fr. 3,945,796.97 (9.85 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. D, 18,
III, p. D, 20
et 21.

Il a été payé, pendant le même exercice, 783,856 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 57,244,152.69; l'augmentation, sur l'exercice 1911, est de 56,105 mandats (4.85 p. c.), d'une valeur totale de fr. 2,467,802.57 (4.51 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 415,018.65, soit une augmentation de fr. 22.991.56 (5.86 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 94,511 mandats émis sans taxe pour les besoins du service.

En 1912, il a été exécuté 1,057 virements internationaux pour une somme globale de fr. 4,186,061.21, au départ et à l'arrivée. Ces transferts ont été confondus avec les mandats originaires et à destination de l'étranger.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. D, 19.
III, p. D, 22
et 23. En 1912, 45,511 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 9,062.20, soit une diminution de 5.78 p. c. comparativement à l'exercice précédent (47,090 effets ayant rapporté fr. 9.418 de taxes).

Il a été fait 204 protêts par huissiers et 172 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. D, 19.
III, p. D, 22
et 23. Il a été déposé, en 1912, 3.965.525 effets, s'élevant ensemble à fr. 1,040,651,804.63. C'est, sur 1911, une augmentation de 117,109 en nombre (5.04 p. c.) et de fr. 61,651,392.17 (6.62 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,481,748.90, dépassant de fr. 62,515.05, ou 4.40 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 80,559 protêts par huissiers et 156,848 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. 170 509,658.54, chiffre supérieur de fr. 16,071,248.23 au montant des versements opérés en 1911.

C. — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. D, 20.
III, p. D, 22
et 23. Il a été déposé, en 1912, 102,827 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 982,015 07.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1911, avait été de 102,472 et le montant, de fr. 982,219.51.

Il y a donc eu augmentation de 355 (0.35 p. c.) quant au nombre des valeurs, et diminution de fr. 204.44 (0.02 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,030.44 en 1911, n'a atteint, en 1912, que fr. 2,029.07, soit une différence en moins de fr. 1.37 (0.07 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. D, 20.
III, p. D, 22
et 23. La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement s'est maintenue en 1912.

L'augmentation du nombre des titres déposés (14,676,541) est de 830,800

(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.

(6.00 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 649,550,399.07), de fr. 36,256,220.24 (3.91 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 2,609,984.50, soit une différence en plus de fr. 156,875.43 (6.39 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 111,783 quittances de remboursement d'une somme de fr. 1,164,071.43 et qui ont rapporté fr. 17,679.20 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1912, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 109,509,043.12, contre fr. 93,236,179.13 pour 1911.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS DE L'ÉTRANGER.

Les offices étrangers nous ont transmis 161,403 valeurs de recouvrement en 1912, contre 161,976, en 1911, d'où une diminution de 573 (0.35 p. c.).

II, p. D, 20,
III, p. D, 22
et 23.

Le montant de ces titres, qui s'élevait en 1911 à fr. 7,169,061.60, a été de fr. 7,640,054.76 en 1912. L'augmentation a donc été de fr. 470,973.16 (6.57 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée (fr. 12,781.60) a diminué de fr. 117.90 (0.91 p. c.).

Parmi ces valeurs, figurent 52,673 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 1,201,109.23 et pour lesquels il a été perçu fr. 4,191.00 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1912, 1,088,440 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 125,689.01.

II, p. D, 20,
III, p. D, 22
et 23.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1911, accusent une augmentation de 182,597 (20.13 p. c.) quant au nombre, et de fr. 20,642.56 (20.03 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.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1912.	5,799,061	285 559,952	1,512 275	259,001,445 79	2,572,212	909,280 166 32
En 1911.	5,651,900	281,245,164	1,287,415	248,497,195 85	2,472,697	861,690 959 99
Différences en 1912	+ 164 161	+ 2,516,788	+ 24,862	+ 10,501,249 94	+ 99,515	+ 47,589,206 35
	ou + 4 52 p. c.	ou + 0.82 p. c.	ou + 1.95 p. c.	ou + 4.25 p. c.	ou + 4 02 p. c.	ou + 5 52 p. c.

	Achat de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1912.	56,252	45 568,599 66	15,419	29,208,219 01	119,520	461,010 600
En 1911.	42,070	55,404 959 79	15,256	54,751,665 45	117,251	447,882,900
Différences en 1912	+ 5,858	+ 11,856,560 13	+ 4,857	+ 5,528,416 42	+ 2,269	+ 15 127,700
	ou + 15.88 p. c.	ou + 21.56 p. c.	ou + 12.04 p. c.	ou + 15.92 p. c.	ou + 1.95 p. c.	ou + 2 95 p. c.

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1912.	815,895	8,155,174	120,105	5,267,502 68
En 1911.	780,518	7,774,495	95,985	2,641,542 12
Différences en 1912.	+ 65,577	+ 660,681	+ 24 122	+ 623,960 56
	ou + 8.45 p. c.	ou + 8 50 p. c.	ou + 25.15 p. c.	ou + 25.56 p. c.

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1912.	9,507	676,599	148	85,769 55
En 1911.	9,140	648,114	120	85,559 90
Différences en 1912.	+ 167	+ 28,285	+ 28	+ 20,229 65
	ou + 1.85 p. c.	ou + 4.56 p. c.	ou + 25.55 p. c.	ou + 30.87 p. c.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

II. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1912, s'est élevé à 100,261 et le montant à fr. 225,956. En 1911, ce nombre avait été de 93,018 et le montant de fr. 209,148.

II, p. D, 20,
III, p. D, 22
et 23,
VI, p. D, 26.

On constate donc une augmentation de 7,243 (7.79 p. c.) quant au nombre et de fr. 16,808 (8.04 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1911, de fr. 9,864.20, s'est élevé, en 1912, à fr. 10,693.20, soit une augmentation de fr. 829.00 (8.40 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 1912, à fr. 82 833.56; cette somme est supérieure de fr. 12 588.36 ou 17.58 p. c. au montant des droits perçus en 1911 (fr. 70,467.20).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 233,276.43 en 1911, a atteint fr. 264,083.45 en 1912, soit une augmentation de fr. 30,807 ou 13.21 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 1912, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à fr. 13,220,220.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1911, 1,632 bureaux; au 31 décembre 1912, nous comptons 1,687 bureaux, dont 45 ne pourront être mis en activité qu'en 1913.

Parmi ces 1,687 bureaux se trouvent 589 sous-perceptions, 12 bureaux de dépôt de poste, 273 dépôts-relais et 156 agences.

A la fin de 1911, il y avait 11,143 boîtes aux lettres; en 1912, le nombre en a été porté à 11,486, soit 343 nouveaux placements.

	En 1912.	En 1911.	Différence pour 1912.
Boîtes attachées aux malles-poste .	53	57	— 2
— aux trains vicinaux .	257	220	+ 17
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	247,105	264,990	— 17,885

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.

En 1911, le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était de 6,144. En 1912, il s'est élevé à 6,462 ; augmentation : 318.

Des 2,652 communes du royaume, il y en a 9 qui sont desservies neuf fois par jour, 13 qui sont desservies six ou sept fois, 83 qui sont desservies cinq fois, 238 quatre fois, 420 trois fois, 1,614 deux fois et 253 une fois.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). Comme en 1912, les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1912, au nombre de 22, sur lesquelles ont circulé 64 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien.

Comme en 1911, le parcours journalier moyen des wagons-poste a été de 6,716 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1912, au nombre de 38, soit 2 de moins qu'en 1911 (60).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été en 1912 de 2,184 kilomètres, soit 68 kilomètres de moins qu'en 1911 (2.252).

En 1912, les services de malles-poste ont transporté 147,460 voyageurs, soit 6,933 de moins qu'en 1911 (154.393).

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 1912.		En 1911.		Différences pour 1912.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre et sous-percepteurs. . . .	3,599	389	3,453	365	+ 146	+ 24
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	6,957	141	6,814	135	+ 343	+ 6
	10,556	530	10,067	500	+ 489	+ 30
Totaux.	11,086		10,867		+ 519	
Pour mémoire : Agents de dépôt et gérants d'agence.	25	112	30	109	- 5	+ 3
	437		439		- 2	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1912 s'élève à fr. 45,419,097.27, soit une augmentation de fr. 2.644,526.08, ou de 6.485 p. c., sur celle de 1911, qui était de fr. 40,774,771.19.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1912 à la somme de fr. 23,272,496.61, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1912, à 659,858 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 23,912,354.61 et la recette brute à fr. 45,419,097.27, le rapport entre ces deux sommes est de 53.07 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1912, à fr. 19,506,762.66.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas : a) 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; b) le montant des traitements et salaires des agents de la direction de l'électricité, du chef des prestations accomplies pour la poste, pendant l'année 1912.

$$\frac{D}{(1+i)}$$

$$\frac{D}{(15)}$$

ANNEXES

DE LA PARTIE D.

N° 1. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETRES PRIVÉES, DE TOUTES CATEGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	12,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	»
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,318,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	1,571,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	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	26.91
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	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.93
1883.	60,314,189	5.25	26,145,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	2.49
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,531	7.54	91,498,130	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	0.54	28,810,994	1.44	90,744,556	0.82	21,053,916	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	0.01	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	30,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.61
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	1.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,338,824	6.02	117,848,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,757	4.23	36,997,464	4.69	123,040,221	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,112,630	5.89	39,089,597	5.65	130,202,227	5.82	46,523,542	7.35
1900.	96,226,602	5.61	41,391,326	5.89	137,617,928	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,213,518	6.82	145,714,808	5.88	55,664,856	8.77
1902.	103,563,331	2.03	48,467,371	9.62	152,030,722	4.33	60,006,492	7.80
1903.	106,075,075	2.43	50,206,008	3.59	156,281,083	2.80	63,404,666	5.66
1904.	106,045,402	0.03	49,951,375	0.51	155,996,778	0.18	67,794,538	6.92
1905.	111,487,182	5.13	51,912,816	9.93	163,399,998	6.67	73,219,148	11.00
1906.	115,530,236	3.64	56,767,830	3.38	172,318,086	3.56	77,158,302	5.34
1907.	119,958,460	3.81	59,863,610	5.45	179,822,070	4.35	80,354,193	4.14
1908.	123,794,537	3.20	58,749,642	1.86	182,544,179	1.51	82,404,062	2.55
1909.	128,105,527	3.48	65,516,970	11.52	193,620,477	6.07	87,078,302	5.67
1910.	137,512,548	7.23	71,334,087	8.83	208,696,675	7.79	93,404,350	7.26
1911.	142,368,416	3.64	76,808,257	6.27	218,176,673	4.54	96,340,835	3.14
1912.	144,222,651	1.30	77,801,121	1.33	222,026,772	1.76	98,143,991	1.87
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	4,852,838	3.77	3,588,402	5.49	8,440,940	4.33	3,557,960	4.10

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1931, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1912 ⁽¹⁾.

CARTES POSTALES.				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,839	»	18,428,198	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	— 46.19	49,403,836	5.40	18,033,253	— 0.81
6,891	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	52,771,524	2.98	25,967,383	47.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	46.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.11	9,984,320	27.21	8,868,500	4.31	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.76
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,038,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,594,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.41
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	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	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	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	4.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,165	4.90	91,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.48	15,977,216	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,437,974	14.17
3,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,963	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,053,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	1.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	113,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	48,477,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,064,193	8.26
8,008,516	7.04	45,376,318	0.44	20,597,401	— 0.91	101,513,576	— 8.29	91,274,339	2.48
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	23,145,817	12.37	110,587,241	8.94	96,436,423	5.67
9,836,385	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	1.34	122,451,704	10.73	107,960,414	14.93
14,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,419,478	2.83	127,701,208	4.29	114,924,160	6.48
14,206,933	25.98	65,384,943	13.12	25,365,408	5.17	134,724,720	5.50	123,648,531	7.59
14,921,166	5.03	70,586,022	7.95	26,365,128	3.94	137,755,683	2.25	133,492,970	7.96
16,752,914	12.28	76,759,136	8.75	27,393,304	3.90	139,744,614	1.44	134,492,624	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
20,055,204	9.92	87,849,762	7.59	29,468,749	4.11	138,342,219	2.75	173,535,217	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	152,250,550	3.04	197,764,969	6.65
23,517,906	4.47	103,872,099	4.22	33,682,159	3.14	152,682,516	0.28	197,570,577	— 0.09
22,642,506	— 3.68	115,056,568	1.14	35,194,749	4.49	153,721,476	1.99	207,562,321	5.06
25,523,122	12.67	12,601,421	7.1	35,473,873	0.79	160,521,278	3.08	220,865,628	6.41
26,331,862	3.17	119,736,212	6.34	56,091,149	4.74	171,964,993	7.43	246,988,121	11.83
26,914,614	2.21	123,255,448	2.94	37,392,456	3.61	180,198,608	4.79	61,797,474	6.00
27,071,108	0.58	128,215,102	4.59	37,822,707	1.15	180,086,611	4.38	273,355,172	4.41
710,649	2.99	4,268,601	3.54	828,110	2.36	7,041,219	4.27	15,186,919	6.74

N° II. — Mouvement des valeurs confiées à la Poste ⁽¹⁾.
Comparaison des années 1912 et 1911.

			ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1912.			
			1912.	1911.				
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.								
Nombre des lettres	{	originaires de l'in- térieur	{	à destination de l'intérieur.	218,686	215,343	+	3,343
			{	— de l'étranger.	70,375	69,156	+	1,219
			Ensemble.		289,061	284,499	+	4,562
			originaires de l'étranger		123,414	117,338	+	6,076
		Ensemble.		412,475	401,837	+	10,638	
Nombre des boîtes	{	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		2,013	4,885	+	428	
		originaires de l'étranger		8,975	9,581	—	606	
			Ensemble		10,988	14,466	—	478
			Totaux.		423,463	413,303	+	10,160
Montant des lettres	{	originaires de l'in- térieur	{	à destination de l'intérieur.	378,839,206 36	374,014,949 79	+	4,824,256 57
			{	— de l'étranger.	86,141,810 39	83,820,299 29	+	2,321,511 10
			Ensemble.		464,981,016 75	457,835,249 08	+	7,145,767 67
			originaires de l'étranger		95,229,673 73	93,059,575 05	—	229,901 32
		Ensemble.		560,210,690 48	550,894,824 13	+	6,415,866 35	
Montant des boîtes	{	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		4,636,747 24	1,484,328 75	+	452,418 49	
		originaires de l'étranger.		2,804,738 78	2,970,687 88	—	165,949 10	
			Ensemble.		4,441,486 02	4,455,016 63	+	256,469 39
			Totaux.		564,652,176 50	557,949,840 70	+	6,702,335 4
Produit	{	port		82,919 95	79,323 35	+	3,596 60	
		droit proportionnel et droit fixe réunis.		159,947 25	155,744 95	+	4,202 30	
			Totaux.		242,867 20	235,068 30	+	7,798 90
Nombre de lettres perdues ou spoliées				2	4	+	4	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(2)		940	(3)	1,290	—	350
Mandats et bons de poste.								
Nombre de	{	mandats de et à destination de l'intérieur. . . .	(4)	2,522,139	(5)	2,336,403	+	435,736
		bons de poste.		2,066,439		1,981,939	+	84,500
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger.	(4)	803,040		763,783	+	39,257
		Ensemble.		5,394,618		5,132,125	+	259,493
		mandats originaires de l'étranger	(4)	783,856		747,753	+	36,103
		Totaux.		6,175,474		5,879,878	+	295,596

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1912, transporté celles que renfermaient 5,472,071 lettres recommandées. 2 de ces lettres ont été perdues au service belge.
(2) Dont fr. 555 à charge du Trésor.
(3) Dont fr. 1,250 à charge du Trésor.
(4) a Non compris : 1° 91,581 mandats, s'élevant à fr. 26,511,151.57, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,22,406 taxe fr. 5,718.75, liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,175,069.96 taxe fr. 4,549.45, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.
b. Il a été émis pour le service des versements et des paiements par transfert en compte courant 100,940 mandats de versement pour une somme globale de fr. 150,352,785.59 et 89,665 mandats de paiement au montant total de fr. 54,505,500.58. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.
c. Il a été exécuté pour le service des virements internationaux, 1,037 transferts au départ et à l'arrivée, pour une somme globale de fr. 4,186,061.21 Ces fonds ont été confondus avec le montant des mandats originaires et à destination de l'étranger.
(5) a Non compris : 1° 95,847 mandats s'élevant à fr. 27,000,872.59 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,056,484 taxe fr. 5,278.70, liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,039,553.51 taxe fr. 4,185.10, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.
b. Il a été émis pour le service des versements et des paiements par transfert en compte courant, 80,268 mandats de versement pour une somme globale de fr. 96,941,299.98 et 67,805 mandats de paiement au montant total de fr. 22,941,255.05. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.
c. Il a été exécuté pour le service des virements internationaux 1,091 transferts au départ et à l'arrivée, pour une somme globale de fr. 1,899,711.92. Ces fonds ont été confondus avec le montant des mandats originaires et à destination de l'étranger.

N° II. (Suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1912 et 1911.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1912.
		1912	1911	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur.	(1) 465,265,682 11	(2) 405,623,708 17	+ 59,641,973 94
	bons de poste.	17,588,323	16,841,591	+ 746,735
	mandats originaux de l'intérieur à destination de l'étranger.	(1) 66,404,370 22	60,460,573 25	+ 5,943,796 97
	Ensemble	549,258,378 33	482,925,872 42	+ 66,332,505 91
	mandats originaux de l'étranger.	57,244,152 69	54,776,350 32	+ 2,467,802 37
Totaux.		606,502,531 02	537,702,222 74	+ 68,800,308 28
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur.	771,959 95	728,402 50	+ 43,557 45
	Bons de poste.	431,530 35	126,354 50	+ 5,175 85
	Mandats du service international.	415,018 65	392,027 09	+ 22,991 56
	Totaux.	1,318,508 95	1,246,784 09	+ 71,724 86
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	Nombre	44	24	+ 20
	Montant	1,409 56	1,209 42	+ 200 44
Effets de commerce.				
a. <i>Acceptation.</i>				
Nombre d'effets déposés.		45,311	47,090	— 1,779
Produit de la taxe		9,062 20	9,418	— 355 80
Nombre de protêts.	{ par huissiers	204	275	— 71
	{ par agents des postes	172	168	+ 4
b. <i>Encaissement.</i>				
Nombre d'effets	{ déposés	3,963,325	3,816,216	+ 147,109
	{ encaissés	3,674,507	3,565,773	+ 108,734
Montant des effets	{ déposés	1,010,631,804 63	975,980,412 46	+ 34,651,392 17
	{ encaissés	(3) 973,127,004 03	(4) 914,270,711 64	+ 58,856,292 39
Produit de la taxe		(5) 1,481,748 90	1,419,233 85	+ 62,515 05
Nombre d'effets protestés.	{ par huissiers.	80,539	79,248	+ 1,291
	{ par agents des postes	456,848	456,762	+ 86

(1) Voir note (1) de la page 18.

(2) Voir note (2) de la page 18.

(3) Dont fr. 170,509,638.54 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.

(4) Dont fr. 134,258,400.11 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.

(5) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,721.50) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 520.50).

N° II. (Suite.) — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.

Comparaison des années 1911 et 1912.

		ANNÉES.		DIFFÉRENCES	
		1912.	1911.	pour 1912.	
Quittances.					
<i>Encaissement.</i>					
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1)	44,676,541	43,845,741	+ 830,800	
Montant des quittances	{	déposées	(2) 649,550,399 01	(2) 643,294,178 83	+ 36,256,220 24
		encaissées	(3) 368,339,661 80	528,131,391 31	+ 10,208,270 42
Produit de la taxe	(4)	2,609,984 50	2,453,109 05	+ 156,875 45	
Abonnements aux journaux.					
Nombre d'abonnements demandés	{	Journaux belges	1,027,399	851,626	+ 175,773
		— étrangers	(4) 61,011	54,417	+ 6,624
Totaux		1,088,410	906,043	+ 182,397	
Montant des abonnements souscrits		3,345,186 36	3,109,267 21	+ 235,919 44	
Produit de la taxe		123,689 01	103,046 43	+ 20,642 56	
Permis de pêche.					
Nombre de permis délivrés		100,261	93,018	+ 7,243	
Montant des permis délivrés		225,936	209,148	+ 16,808	
Produit de la taxe		10,693 20	9,864 20	+ 829	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.					
<i>Encaissement.</i>					
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		102,827	102,472	+ 355	
Montant des coupons et des titres amortis	{	déposés	982,015 17	982,219 51	— 204 44
		encaissés	951,707 95	960,067 73	— 8,359 78
Produit de la taxe		2,029 07	2,030 41	— 4 37	
Recouvrements de valeurs de l'étranger.					
Nombre de valeurs déposées originaires de l'étranger	(1)	151,405	161,976	— 571	
Montant des valeurs	{	a recouvrer —	(2) 7,640,034 76	7,169,061 60	+ 470,973 46
		recouvrées —	6,147,410 11	5,694,583 70	+ 452,826 41
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger		12,781 60	12,899 50	— 417 90	
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{	par huissiers	482	167	+ 43
		par agents des postes	72	55	+ 47

(1) Y compris 114,788 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,164,071.15 et ayant donné un produit de fr. 17,679.20.

(2) Y compris fr. 120,254,544.75 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 101,509 043.12).

(3) Y compris fr. 102,251,844.61 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 95,256,179.15).

(4) Non compris 752 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(5) Y compris 82,675 envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,201,109.23 et pour lesquels on a perçu fr. 4,191 du chef de taxe d'encaissement des envois recouvrés.

D
(2.1)

N° III. — *Renseignements statistiques du mouvement postal.*

Comparaison des années 1912 et 1914.

N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.
		PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.		
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	En 1912.	151,808,706	2,195,250	218,686	154,222,651	31,227,189	3,309,003	37,536,213	181,758,894	93,143,991	10,971,272
	En 1911.	140,137,000	2,010,973	215,313	142,368,416	31,093,956	3,031,120	37,125,076	179,493,492	96,340,835	11,646,021
	Différences.	+11,671,706	+184,277	+3,373	+1,854,235	+133,233	+277,883	+411,137	+2,265,402	-1,803,159	-674,752
Internationales.	Expositions de Belgique.										
	En 1912.	39,941,120	1,471,632	(a) 72,388	41,485,140	59,377	40,407	99,781	41,581,924	14,821,572	•
	En 1911.	39,684,239	1,436,612	(b) 71,041	41,191,922	62,765	41,195	106,960	41,298,882	11,520,777	•
	Différences.	+256,881	+35,020	+1,347	+293,218	-3,388	-3,788	-7,176	+286,042	+3,000,795	•
	Expositions de l'étranger.										
	En 1912.	31,381,412	1,805,180	(c) 131,389	36,318,081	153,972	32,708	186,680	36,505,661	12,240,536	•
	En 1911.	32,889,061	1,600,352	(d) 126,910	34,616,333	127,761	32,636	160,420	34,776,755	12,393,836	•
	Différences.	-1,497,649	+204,828	+5,479	+1,701,748	+26,211	+72	+26,260	+1,728,906	-1,153,300	•
En général.											
	En 1912.	216,131,238	5,472,071	(e) 423,493	222,026,772	34,440,529	3,382,178	37,822,707	259,849,479	125,215,102	10,971,272
	En 1911.	212,710,303	5,053,067	(f) 413,303	218,176,673	34,284,485	3,107,971	37,392,456	255,569,129	123,235,448	11,646,021
	Différences.	+3,420,935	+419,004	+10,190	+3,850,099	+156,044	+274,207	+430,251	+4,280,350	+1,979,654	-674,752

(a) Dont 2,015 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 1,885 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 8,975 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 9,581 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 10,988 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 11,466 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 111,785 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris 52,675 envois contre remboursement.

(i) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(j) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attachement.

(k) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Expres . . .	remis par la Poste	249,441
	— le Télégraphe	2,839,584
	Total . . .	3,089,025

(2) Le nombre des expres originaires de l'étranger est compris dans celui de 5,108,825 figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1912 et 1911.

[illegible]

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'encassement (moins les effets et les dépôts de pêche), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chèques	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encassement.	TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux (Abonnements — poste).	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE sur la vente des permises pêche.	TAXE sur les versements, les paiements par transfert en compte courant et les virements postaux internationaux.
Résultats de l'année .	{ 1912. 1911.	Fr. c. 37,519,921 92 35,192,461 74	Fr. c. 1,490,814 10 1,428,651 8	Fr. c. 1,087,014 5 954,206 35	Fr. c. 423,689 04 403.016 45	Fr. c. 40,693 20 9,864 20	Fr. c. 53,871 4 40,907 2
Différences pour 1912 .	{ en plus . . . en moins . . .	2,327,460 18 »	62,162 21 »	132,808 17 »	20,672 59 »	309 » »	12,964 45 »

N° V. — Relevé des valeurs postales vendues

QUAN

TIMBRE

	DE 1 centime	DE 2 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 25 cent.	DE 35 cent.
Résultats de l'année 1912	260,923,932	26,965,407	126,281,223	146,995,700	10,176,356	23,847,665	2,779,359
— 1911	217,297,042	23,672,360	121,276,700	141,553,057	10,131,312	22,928,001	2,704,265
Différences pour 1912, en plus.	23,626,890	3,293,047	5,004,523	5,442,643	45,044	919,664	75,094
— en moins	»	»	»	»	»	»	»

VA

Résultats de l'année 1912.	Fr. c. 2,609,239 52	Fr. c. 539,318 14	Fr. c. 6,314,051 15	Fr. c. 14,699,570 »	Fr. c. 2,045,311 20	Fr. c. 5,961,916 25	Fr. c. 972,775 65
— 1911.	2,372,970 42	473,451 20	6,063,835 »	14,155,305 70	2,026,262 40	5,732,022 75	946,492 75
Différences pour 1912, en plus.	236,269 10	65,866 94	250,216 15	544,264 30	9,048 80	229,893 50	26,282 90
— en moins.	»	»	»	»	»	»	»

QUANTI

	CARNETS DE TIMBRES.				Enveloppes reclamées.	Cartes télégrammes de 30 cent.	Compos-réponse de fr. 0.25.	ENVELOPPES TIMBRÉES de 11 centimes.	CARTES	
	de 2 francs	de fr. 2.02.	de fr. 2.50.	de 5 francs.					SIMPLES.	
									DE 5 cent.	DE 10 cent.
Résultats de l'année 1912.	984,838	»	38,975	46,860	10,340	9,072	84,913	200,439	5,412, 04	2,340,52
— 1911.	191,543	11,249	»	»	»	»	75,726	170,795	54,564, 197	2,446,421
Différences pour 1912, en plus	197,315	»	38,975	46,860	10,340	9,072	11,188	28,643	848,011	»
— en moins	»	11,249	»	»	»	»	»	»	»	65,894

VALEUR

Résultats de l'année 1912.	Fr. c. 777,716 »	Fr. c. »	Fr. c. 92,437 50	Fr. c. 234,300 »	Fr. c. 1,014 »	Fr. c. 2,721 60	Fr. c. 23,775 64	Fr. c. 12,708 29	Fr. c. 2,770,810 40	Fr. c. 238,052 70
— 1911.	383,046 »	22,722 93	»	»	»	»	20,643 »	14,777 56	2,728,229 84	244,642 10
Différences pour 1912 en plus	394,630 »	»	92,437 50	234,300 »	1,014 »	2,721 60	3,132 64	2,930 73	42,400 56	»
— en moins	»	22,722 93	»	»	»	»	»	»	»	6,589 40

- (1) Nouvelles valeurs émises :
timbres-postes de 40 cent., le 1^{er} juillet 1912;
id de 5 francs, le 1^{er} mai 1912;
cartes télégrammes, le 15 mai 1912;
(2) Le débit au public des timbres dits de charité a cessé le 31 octobre 1911; toutefois, ces timbres ont été vendus
au Comité de la ligue nationale belge contre la tuberculose, jusque fin janvier 1912.
(3) Les carnets de timbres de fr. 2.02 ont été vendus au prix de fr. 2, à partir du 1^{er} avril 1911.
(4) Carnets de timbres mis en vente depuis mars 1912.
(5) Enveloppes-commerciales frappées du timbre-poste de 10 centimes.

Comparaison des années 1912 et 1911.

TAXE SUR LES MANDATS DE POSTE.		TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELICQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Servier interne.	Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
727,637 50	429,632 98	131,530 31	83,337 43	1,760,957 81	43,419,097 27	
693,389 45	406,828 74	126,354 50	50,770 92	1,766,390 29	40,774,771 49	
32,348 35	22,804 24	5,175 81	32,566 51	5,432 48	2,644,336 08	

Comparaison des années 1912 et 1911.

TITÉS.

POSTE.

DE 40 cent. (1)	DE 50 cent.	DE 1 franc	DE 2 francs	DE 5 francs (1).	dits de charité (2).			
					DE 2 cent.	DE 4 cent.	DE 10 cent.	DE 15 cent.
718,859	2,890,463	839,583	357,058	68,427	251	200	932	938
"	2,731,491	801,813	451,962	"	803,168	289,976	443,735	799,040
718,859	128,972	57,772	"	68,427	"	"	"	"
"	"	"	94,906	"	804,904	289,770	443,504	798,102

LEURS

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
287,543 60	1,410,231 50	839,585 "	714,112 "	312,135 "	5 28	8 "	93 20	140 70
"	1,375,745 50	801,815 "	903,924 "	"	16,103 36	11,598 80	41,573 60	119,895 "
287,543 60	64,486 "	57,772 "	"	312,135 "	"	"	"	"
"	"	"	189,812 "	"	16,098 68	11,560 80	41,490 40	119,715 30

TÉS (suite).

POSTALES.		CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.						TOTAL.
DOUBLES.		DE 10 cent.	DE 25 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 30 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.	
DE 10 cent.	DE 20 cent.									
333,175	27,284	5,191,889	38,909	331,084	715,177	293,922	265,007	36,348	7,399	688,974,862
323,603	27,042	5,293,934	34,762	307,765	697,879	280,922	261,581	33,601	8,003	630,614,193
9,572	281	199,946	4,147	23,319	17,298	12,600	3,426	2,744	"	18,330,659
"	"	"	"	"	"	"	"	"	601	

(suite).

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c. (a)
33,317 50	5,456 60	549,388 "	9,727 25	16,551 20	71,517 70	59,701 40	79,502 10	18,174 "	7,399 "	41,789,133 07
32,360 30	5,400 40	529,393 40	8,690 50	15,384 75	69,787 90	56,184 40	78,174 30	16,802 "	8,003 "	39,233,510 42
957 20	56 20	19,914 40	1,036 75	1,165 95	1,729 80	2,520 "	1,027 80	1,372 "	"	2,503,612 65
"	"	"	"	"	"	"	"	"	604 "	"

(a) A cette somme, il y a lieu d'ajouter celle de fr. 36,099.10, montant de la taxe des quittances téléphoniques, non représentée en timbres-poste, soit au total fr. 41,825,232 17
Toutefois, il n'a été porté en recette, en 1912, que fr. 39,021,126 22
soit en moins fr. 2,803,805 95
montant de la valeur des timbres-poste à déduire pour :
1° Taxe des non-valeurs » 50,601 78
2° Bulletins d'épargne » 163,304 67
3° Frais de remise des objets express par les bureaux de poste » 60,861 61
4° Id. id. id. id. télégraphiques » 606,189 42
5° Affranchissement des télégrammes, etc. » 1,546,933 14
6° Surtaxe des timbres de charité » 100 14
7° Appoint sur les bons de poste » 366,755 19
Total fr. 2,803,805 95
En 1911, il avait été porté en recette fr. 36,630,977 79

N^o VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1912 et 1911.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.		PERMIS de fr.						TOTAL.
		1 (simples)	2 (doubles)	3 (simples)	4 (doubles)	5 (simples)	10 (simples)	
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1912. . .	28,836	2,735	56,367	7,123	788	4,412	100,261
	1911. . .	26,784	2,619	52,173	6,684	768	3,990	93,018
Différences pour 1912	en plus. .	2,052	416	4,194	439	20	422	+ 7,243
	en moins.	"	"	"	"	"	"	
VALEURS.								
Résultats de l'année	1912. . .	Fr. 28,836	Fr. 5,470	Fr. 112,734	Fr. 28,492	Fr. 6,304	Fr. 44,120	Fr. 225,956
	1911. . .	26,784	5,238	104,316	26,736	6,144	39,900	209,148
Différences pour 1912	en plus. .	2,052	232	8,398	1,756	160	4,220	+ 16,808
	en moins.	"	"	"	"	"	"	

$$\frac{E}{(1)}$$

PARTIE E

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

$$\frac{E}{(9)}$$

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE 1^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux.

§ 1. SERVICE INTERNATIONAL.

Réductions de taxes.

Des réductions importantes de taxes ont été accordées en faveur des télégrammes échangés avec la plupart des pays de l'Amérique du Sud et de l'Afrique occidentale, notamment avec le Congo belge, ainsi qu'avec la Russie d'Asie.

Le dégrèvement qui résulte, pour le public belge, de ces diverses réductions, peut être évalué à environ 260,000 francs par an.

Extension du réseau

Une communication télégraphique a été établie entre Matadi (Congo belge) et Noqui (province d'Angola, Afrique occidentale portugaise); elle constitue une nouvelle voie pour l'échange des correspondances avec notre colonie.

Le gouvernement italien a fait immerger deux câbles partant de Syracuse (Sicile) et aboutissant, l'un à Tripoli, l'autre à Bengazi (Tripolitaine).

Le réseau des câbles côtiers de l'Afrique occidentale a été complété par la pose d'un câble entre Conakry (Guinée française) et Grand Bassam (Côte d'Ivoire) avec atterrissage intermédiaire à Monrovia (République de Libéria).

Adhésion à l'Union télégraphique internationale.

Le Maroc a adhéré à l'Union télégraphique internationale.

Nouveaux services et nouvelles catégories de correspondances.

a) RELATIONS TÉLÉGRAPHIQUES FRANCO-BELGES.

Depuis le 15 avril 1912, il a été institué, à titre d'essai, entre la France et la Belgique :

1^o *Un service de lettres-télégrammes.* — Ces correspondances sont échangées par télégraphe entre les bureaux que les administrations désignent. Le

dernier bureau télégraphique réceptionnaire les remet au service postal qui en assure l'acheminement sur le lieu de destination et la distribution à domicile, de telle manière que la délivrance au destinataire ait lieu, autant que possible, par la première distribution postale du lendemain du jour de leur dépôt.

En Belgique, les lettres-télégrammes sont acceptées par tous les bureaux télégraphiques ouverts au moins jusqu'à 21 heures. Elles peuvent être déposées à partir de 19 heures jusqu'à 23 heures dans les bureaux à service permanent et, dans les autres bureaux, jusqu'à la fin de l'heure précédant celle de la clôture du service télégraphique.

Ces correspondances sont soumises à une taxe uniforme de 5 centimes par mot avec minimum de fr. 1.25 par télégramme. Cette taxe correspond à un rabais de 60 p. c. sur le tarif ordinaire.

Le service en question n'est pas encore très actif. Instauré depuis peu de temps, il n'est pas encore bien connu du public. L'administration vient de prendre des mesures destinées à attirer sur cette innovation l'attention de la clientèle télégraphique.

2° *Un service d'abonnements télégraphiques.* — L'abonnement télégraphique confère au titulaire le droit d'expédier quotidiennement un télégramme d'un nombre minimum de mots et comportant une adresse uniforme. Ce télégramme est transmis et remis au destinataire dans les conditions ordinaires.

Le prix de l'abonnement est fixé comme suit :

5 centimes par mot et par jour, avec minimum de perception mensuelle de 150 francs pour le premier abonnement et de 75 francs pour chaque abonnement souscrit en sus du premier, par une même personne pendant la même période. Ces minima donnent respectivement droit à la transmission quotidienne d'un télégramme de 100 et de 50 mots.

3° *Un service de location de fils télégraphiques.* — La location de fils télégraphiques est consentie dans la limite des disponibilités des conducteurs et aux heures pendant lesquelles ils ne sont pas nécessaires au trafic général. Aucune location n'est accordée entre 11 et 16 heures. Cette exclusion a pour but d'empêcher les locataires de se livrer à des manœuvres de bourse à la faveur d'une relation dont ils auraient la jouissance exclusive.

En principe, le service est organisé entre les bureaux des administrations d'Etat. A la demande du locataire et avec l'assentiment de chaque administration intéressée, il peut être établi soit entre des bureaux privés déterminés, soit entre le bureau d'une administration et un bureau privé.

La redevance mensuelle applicable à la location d'un fil entre un bureau télégraphique belge et un bureau français est fixée, à raison de trente jours par mois, à 575 francs par demi-heure quotidienne et indivisible d'usage d'une communication par appareil Hughes simple ou par clavier Baudot.

Les dispositions particulières à l'établissement, au fonctionnement et au contrôle des bureaux privés et les taxes correspondantes à percevoir sont éventuellement fixées par l'administration télégraphique intéressée.

b) RELATIONS TÉLÉGRAPHIQUES EXTRA-EUROPÉENNES.

1° La Belgique a adhéré au service des *télégrammes différés* extra-européens, à taxe réduite de 50 p. c. Il fonctionne, depuis le 10 février 1912, avec la plupart des pays hors d'Europe.

Ces correspondances, qui doivent être rédigées en langage clair, sont transmises après les télégrammes à tarif plein.

Le public apprécie beaucoup ce nouveau service qui répondait à un réel besoin, étant donné le prix relativement élevé de la correspondance télégraphique extra-européenne. Il a été échangé en 1912, 6,599 télégrammes de l'espèce.

2° Il a été institué un service de *télégrammes-lettres de jour* (Day cable letters) et de *télégrammes-lettres de fin de semaine* (Week end cable letters), à taxes réduites de 50 à 80 p. c. environ.

Ces correspondances doivent être rédigées en langage clair. Elles ne sont admises actuellement que dans les relations avec les principales localités de l'Amérique du Nord (États-Unis et Amérique britannique ou Canada).

Les *télégrammes-lettres de jour* sont acceptés par tous les bureaux télégraphiques pendant la durée réglementaire d'ouverture des guichets au public. Ils sont transmis en temps voulu pour qu'ils puissent être remis à domicile dans le courant de la matinée du deuxième jour suivant celui du dépôt.

Les *télégrammes-lettres de fin de semaine* sont acceptés dans les mêmes conditions, n'importe quel jour de la semaine. Ils sont transmis de façon à être remis à domicile dans la matinée du mardi suivant le samedi de la semaine pendant laquelle ils ont été déposés.

§ 2. — RADIOTÉLÉGRAPHIE.

Les installations du poste côtier de Nieuport ont été améliorées. Actuellement la portée de cette station est de 400 kilomètres pendant le jour et de 1,000 kilomètres pendant la nuit.

Les malles de l'État belge faisant la traversée entre Ostende et Douvres ont été autorisées à échanger des radiotélégrammes privés et de service avec la station côtière britannique de North Foreland. Cette extension permet aux passagers de correspondre avec le Royaume-Uni, à moins de frais que précédemment. Elle a eu pour résultat d'augmenter le nombre des radiotélégrammes déposés pendant les traversées.

La statistique des radiotélégrammes est donnée aux pages 14 et 15.

Les adhésions à la Convention radiotélégraphique internationale se font toujours plus nombreuses. Actuellement 54 États y ont adhéré pour eux-mêmes ou pour leurs colonies

II.

Statistique des correspondances et de leur produit

§ 1. — MOUVEMENT GÉNÉRAL ET RECETTE

Le mouvement général de l'exploitation télégraphique ainsi que la recette effectuée, en 1912 et en 1911, sont résumés et comparés au tableau ci-après :

			MOUVEMENT			RECETTE		
			1912	1911	Différence en 1912	1912	1911	Différence en 1912
Télégrammes privés . .	{ internationaux {	intérieurs	4,097,657	5,981,569	+ 116,088 ou 2,92 %	2,575,624.47	2,296,215.41	+ 79,409.06 ou 3,46 %
		au départ et à l'arrivée	4,294,741	4,072,607	+ 222,154 ou 5,45 %	5,546,859.22	5,289,691.24	+ 257,167.98 ou 7,82 %
		en transit .	702,749	649,971	+ 52,778 ou 8,12 %	404,078.18	560,469.15	+ 45,609.05 ou 12,10 %
Totaux			9,095,147	8,704,147	+ 391,000 ou 4,49 %	6,526,561.87	5,946,575.78	+ 580,186.09 ou 6,59 %
Télégrammes de service			14,626,700	15,379,950	+ 1,246,750 ou 9,32 %	—	—	—
Exprès postaux distribués par les porteurs du télégraphe			2,859,584	2,716,845	+ 142,559 ou 5,25 %	606,189.42	575,971.15	+ 30,218.27 ou 5,25 %
Recettes diverses {	Abonnements aux adresses écrites sous une forme abrégée ou con- ventionnelle, etc.					105,267.75	95,989.50	+ 9,278.25 ou 9,67 %
	Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques et pro- duits extraordinaires.					5,902.10	4,968.79	+ 935.51 ou 18,78 %
TOTAL DES RECETTES TÉLÉGRAPHIQUES . .						7,043,921.14	6,623,305.22	+ 420,615.92 ou 6,35 %

a) *Télégrammes privés intérieurs*

La correspondance télégraphique privée à l'intérieur, en 1912, accuse, par rapport à l'exercice précédent, un accroissement de 116,088 dépêches ou de 2.92 p. c. Celui-ci s'est surtout manifesté pendant le premier semestre.

Ce résultat est très satisfaisant si l'on considère que le mouvement suit, depuis 1909, une marche progressive ininterrompue.

Ci-après la décomposition du mouvement :

Télégrammes simples	5,659,560
— avec réponse payée	206,004
— urgents	49,047
— avec exprès payé au départ.	52,203
— avec reçu de dépôt	56,897
— mandats.	26,908
— différés	2,564
Cartes-télégrammes	7,419
Télégrammes spéciaux divers	97,255
Total.	4,097,657

b) *Télégrammes privés internationaux*

1^o *Départ et arrivée :*

L'échange des télégrammes entre la Belgique et l'étranger a été très actif en 1912.

Le nombre des correspondances s'est élevé à 4,294,741 contre 4,072,607 en 1911, soit une différence de 222,134 dépêches, ou de 5,45 p. c., en faveur de 1912.

La répartition des télégrammes internationaux, par pays d'échange, est donnée à l'annexe n° I (pp. E et E).

2^o *Transit :*

Le mouvement des télégrammes en transit par la Belgique a pris un sérieux essor en 1912. Comparativement à l'exercice 1911, l'accroissement de trafic atteint 52,778 dépêches, ou 8.12 p. c., et porte, en ordre principal, sur la correspondance échangée entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE

Le nombre des télégrammes de service émis sans application de taxe s'est élevé en 1912, à 14,626,700 (1). Ils se répartissent comme il suit :

Télégrammes de service de l'État.	{	Chemins de fer	13,777,390 ou 94.49 p. c.
		Postes	187.220 ou 1.28 —
		Télégraphes	363,670 ou 2.50 —
		Autres services (marine, service météorologique, etc.)	106,770 ou 0.75 —
Télégrammes de service transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés			
			189,450 ou 1.30 —
Total. . .			<u>14.626,700</u>

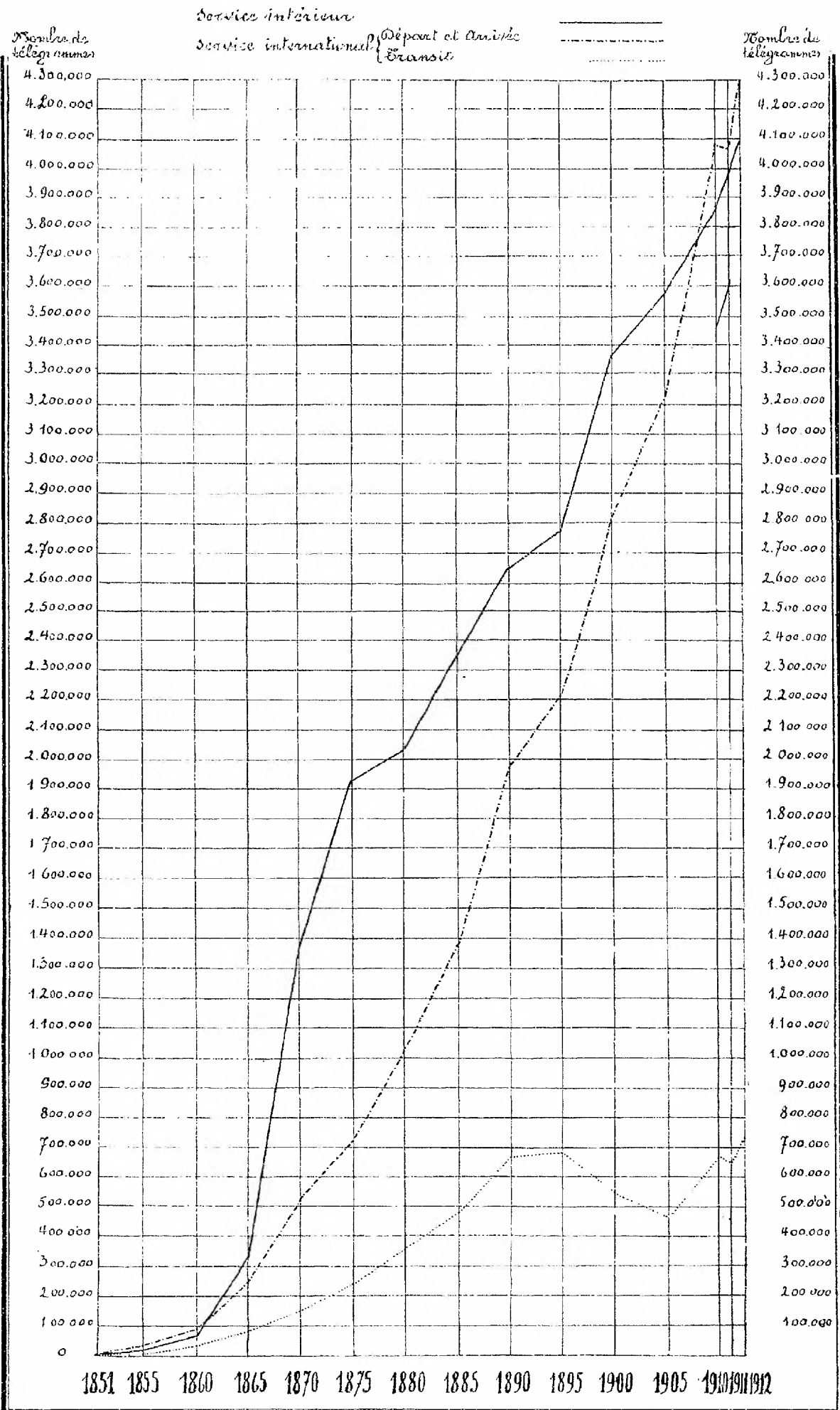
Le nombre de ces correspondances en 1911
a été de 13.379,950

Augmentation en 1912. . . . 1,246,750 ou 9.52 p. c.

Le développement considérable de la télégraphie de service résulte de l'extension toujours grandissante des transports par chemin de fer.

(1) Non compris les télégrammes de service relatifs à la marche des trains, échangés *par téléphone*, de station à station.

Mouvement de la Télégraphie privée pendant la période de 1851 à 1912.



III.

Bureaux télégraphiques. — Développement du réseau. — Appareils en service. — Statistique de la radiotélégraphie.

§ 1. — BUREAUX

	EN 1912	EN 1914	DIFFÉRENCE en 1912
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
° Bureaux de l'Etat établis :			
a. Dans des stations de l'Etat.	880	866	+ 14
b. — de compagnies de chemins de fer.	22	26	— 4
c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes. . .	511	522	+ 19
d. Dans des postes éclusiers.	9	9	—
e. — bureaux militaires.	0	8	— 8
Ensemble. . .	1,452	1,431	+ 21
2° Bureaux de compagnies de chemins de fer.	34	34	—
Totaux de A. . .	1,486	1,465	+ 21
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'Etat.	92	91	+ 1
b. — de compagnies de chemins de fer.	4	6	— 2
c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes. . .	38	36	+ 2
d. — postes éclusiers.	58	59	— 1
e. — bureaux militaires.	0	1	— 1
f. — bureaux de police.	1	1	—
Ensemble. . .	193	194	— 1
Totaux de A et B. . .	1,679	1,659	+ 20
C. Bureaux de dépôt :			
a. Disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes	68	55	+ 13
b. Non pourvus d'appareils de transmission.	886	850	+ 36
Ensemble. . .	954	905	+ 49
Totaux de A, B et C. . .	2,633	2,564	+ 69
D. Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement			
	127	117	+ 10
Totaux généraux.	2,760	2,681	+ 79

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1912
		1912	1911	
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Longueur des lignes	aériennes	7,866	7,553	+ 313
	souterraines	53	26	+ 27
	sous-fluviales	5	5	—
	sous-marines (part de la Belgique) (1)	98	98	—
	établies à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2)	292	293	— 1
Totaux		8,314	7,975	+ 339
Développement total des fils conducteurs	aériens	39,467	39,341	+ 126
	souterrains	2,428	1,696	+ 732
	sous-fluviaux	30	33	— 3
	sous-marins (part de la Belgique) (3)	504	504	—
	établis à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2) . .	1,934	1,973	— 49
Totaux		44,383	43,547	+ 836
Fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer (2)		521	520	+ 1
Totaux généraux		44,904	44,067	+ 837

A Bruxelles et à Anvers, le bureau central de chacune de ces deux villes est relié aux bureaux succursales importants par des tubes pneumatiques dont le développement total est de 9,129 mètres.

(1) Il s'agit des deux câbles reliant la Belgique à la Grande-Bretagne. Ces câbles, dont la longueur totale est de 196 kilomètres, appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

(2) La plupart servent aussi à la télégraphie privée.

(3) Moitié du développement complet; l'autre moitié constitue la part de la Grande-Bretagne (voir renvoi 1).

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE

Nombre d'appareils télégraphiques	{	a.	Système Morse écrivant ⁽¹⁾		1,668	
		b.	—	— auditif.		896
		c.	—	Hughes		74
		d.	—	— installés en duplex		28
		e.	—	— — diplex		4
		f.	—	Baudot — quadruplex.		2
Total.					<u>2,672</u>	

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882)

Au 31 décembre 1912, 7 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

(1) Non compris les appareils du service hydraulique et des particuliers, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

§ 5. — *Statistique de la radiotélégraphie.*

§ 5. — *Statistique de*

Nombre des stations	{	côtières ouvertes à la correspondance publique générale																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
---------------------	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(1) Les chiffres se rapportant : aux dépenses imputées sur le budget du télégraphe, aux recettes, au notre pays, au personnel fonctionnant à la station côtière et à bord des paquebots de l'Etat, sont déjà

(2) Les attributions dirigeantes relatives au service radiotélégraphique de l'Etat, sont exercées par un fonctionnaire technique s'occupe spécialement de la radiotélégraphie. Les ouvriers de l'Etat sont inter-
renseignements n'ont pu être obtenus à ce sujet, en ce qui concerne les compagnies privées.

la radiotélégraphie (1).

Année 1912	Année 1911	Difference en 1912	
1	1		Exploitée par l'Etat.
8	10	--	2
10	10	--	—
			Exploitées par l'Etat.
—	10	--	10
			Installés à bord des paquebots de l'Etat.
2	1	+	1
18	13	+	5
			Dont 10 en 1912 et 3 en 1911, installés à bord des paquebots de l'Etat.
20	24	--	4
1	1	--	—
15	18	--	3
			Agents de l'Etat. Dont 3 agents de l'Etat en 1912, et 8 en 1911.
969	734	+	235
791	696	+	95
906	786	+	120
2,808	1,601	--	1,193
			Cette forte diminution provient, en ordre principal, de ce que deux navires de la Compagnie Red Star Line ont été dénationalisés. La statistique de 1912 ne comprend donc plus les correspondances échangées entre ces navires et l'étranger à l'intervention de stations côtières étrangères.
126	38	+	88
1,344	1,077	+	327
232	66	+	166
1,256	1,441	--	185
8,432	9 379	--	947
1,260	1,163	+	97
			Dont 1,077 en 1912 et 3,877 en 1911, originaires ou en destination des paquebots de l'Etat.
2,378	1,337	+	821
3,510	2,476	+	1,034
5,888	4,033	+	1,855
246,226	234 678	+	11,548
			Ces chiffres comprennent une somme de fr. 182.365 imputée sur le budget de la marine.
42,627	29,106	+	13,521
			Les chiffres des années 1911 et 1912 comprennent respectivement une somme de fr. 7.980 imputée sur le budget de la marine.
7 715	10,530	--	2,815
			L'administration de la marine a pris à sa charge une partie de ces dépenses : fr. 7,747 en 1911 et fr. 4,389 en 1912.
50,342	39,636	+	10,706

nombre des radiotélégrammes privés originaires ou en destination de la Belgique ou ayant transité par compris dans ceux de la télégraphie.
les fonctionnaires qui s'occupent, en ordre principal, de la télégraphie ordinaire. Toutefois, depuis 1912, venus dans le service envisagé à concurrence de deux unités en 1911, et de quatre unités en 1912. Des

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

Renseignements généraux

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1912, l'État a créé quatorze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leurs bureaux centraux dans les localités suivantes :

Heyst-op-den-Berg (groupe d'Anvers) ;
Amberloup (groupe d'Arlon) ;
Deurle (groupe de Gand) ;
Bilsen, Esmael, Lanaeken et Ramillies (groupe de Landen) ;
Ferrières, Melreux et Ocquier (groupe de Liège) ;
Bièvre et Leuze-Longchamps (groupe de Namur) ;
Aubel et Sart lez-Spa (groupe de Verviers).

Au 31 décembre 1912, le nombre des réseaux s'élevait à 262.

A la même date, sur les 2,652 communes belges, 1,802 possédaient au moins un poste téléphonique d'abonnement.

Transformation des installations des réseaux. — Les travaux relatifs au remplacement, par des canalisations souterraines, des lignes aériennes des réseaux téléphoniques de Huy et de Tournai sont en voie d'achèvement.

L'administration a poursuivi ou entamé, en 1912, l'étude des mesures suivantes, qui seront vraisemblablement réalisées en 1915 :

a) Transformation en réseaux souterrains des réseaux téléphoniques aériens de Louvain, de Malines et de Namur, ainsi que d'une partie des réseaux de Blankenberghe, de Renaix et de Roulers.

b) Etablissement de câbles entièrement souterrains entre les bureaux centraux téléphoniques de Bruxelles et d'Anvers, ainsi qu'entre Ans et Verviers.

L'administration a continué, d'autre part, de veiller à l'exécution la plus prompte des travaux d'extension et d'appropriation des installations existantes, en vue de la mise en application de la nouvelle tarification téléphonique fixée par l'arrêté royal du 12 août 1911.

Bureaux publics. — Des bureaux publics ont été ouverts :

1° Aux stations de chemins de fer ci-après :

Comines, Courcelles (Motte), Diest, Florennes (central), Genval, Harlebeke, Looz, Rhode-Saint-Genèse, Tervueren, Thourout, Waereghem, Welkenraedt, Wervicq et Wilryck ;

2° Aux bureaux de poste suivants :

Audenarde, Coxyde (plage), Hoeylaert, Hornu, Maeseyck, Merxem, Montegnée et Saint-Nicolas (Waas) ;

3° A la perception des télégraphes de Fleurus.

Au 31 décembre 1912, le nombre des bureaux publics s'élevait à 273.

Echange des télégrammes par téléphone. — Ce service s'est étendu, dans le courant de l'année 1912, aux bureaux télégraphiques ci-après :

Amberloup, Aubel, Bièvre, Bilsen, Deurle, Esemael, Ferrières, Heyst-op-den-Berg, Lanaeken, Leuze-Longchamps, Melreux, Ocquier, Ramillies et Sart lez-Spa.

Prise à domicile de télégrammes à transmettre et de correspondances postales à expédier par exprès. — En 1912, il y a eu 1,009 demandes de prise à domicile contre 1,182 en 1911.

Communications permanentes établies en dehors des vacations des bureaux centraux. — Ce service a accusé, en 1912, une augmentation de recette de 8.99 p. c., comparativement à l'année précédente.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE

Les nouveaux réseaux ci-après ont été mis, en 1912, en relation avec les réseaux existants :

Amberloup, Aubel, Bièvre, Bilsen, Deurle, Esemael, Ferrières, Heyst-op-den-Berg, Lanaeken, Leuze-Longchamps, Melreux, Ocquier, Ramillies et Sart lez-Spa.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE

Les réseaux téléphoniques allemands, anglais et français admis à la correspondance avec la Belgique, étaient respectivement au nombre de 624, 27 et 1,883, au 31 décembre 1912.

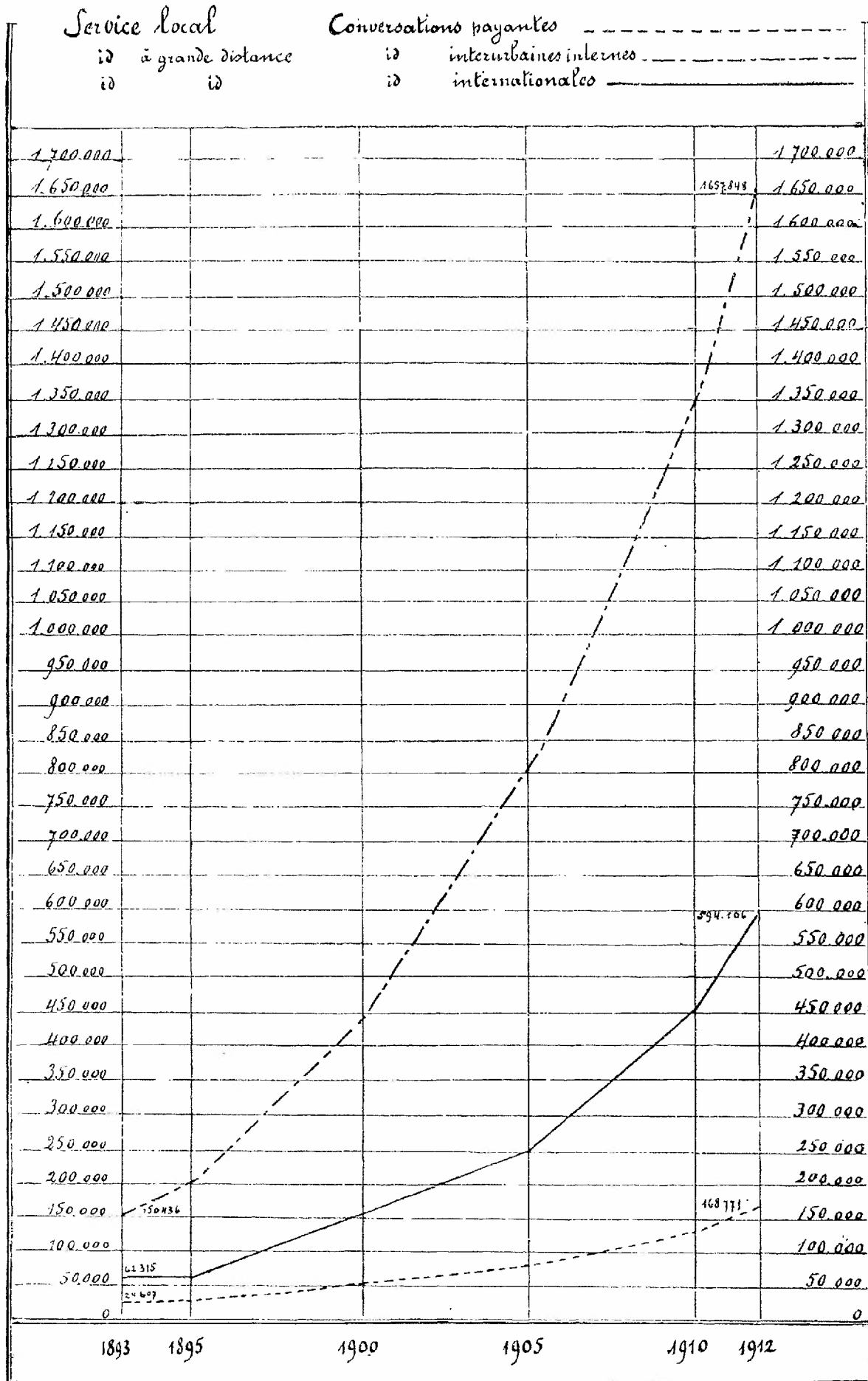
En ce qui concerne les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg, le service téléphonique est réglé de telle manière que tous les réseaux néerlandais et grands-ducaux, sans exception, correspondent avec tous les réseaux belges.

Renseignements statistiques

A. — Mouvement et recette

OBJETS DE LA STATISTIQUE		MOUVEMENT			RECETTE		
		1912	1911	Différences en 1912	1912	1911	Différences en 1912
Service local	Conversations taxées . .	168,771	153,742	+ 35,029 ou 26,19 p. c.	44.115.50	34,745	+ 9.570.50 ou 26,97 p. c.
	Abonnements . . .	46,645	42,101	+ 4,544 ou 10,79 p. c.	11,028,682.42	9,784,074.69	+ 1,244,607.73 ou 12,72 p. c.
	Avis d'appel télépho- nique	14,444	13,459	+ 985 ou 7,32 p. c.	3,648.93	3,392.80	+ 256.13 ou 7,55 p. c.
	Autres produits. . .	"	"	"	21,490.86	17,736.58	+ 3,754.48 ou 21,17 p. c.
	Totaux des recettes . . .				11,097,957.73	9,859,948.87	+ 1,237,988.86 ou 12,78 p. c.
Service interurbain	Conversations . .	1,657,848	1,489,777	+ 168,071 ou 11,38 p. c.	1,850,516.50	1,655,759	+ 194,777.50 ou 11,91 p. c.
	Abonnements . . .	98	101	— 3 ou 2,97 p. c.	88,637.04	86,118.29	+ 2,538.75 ou 2,93 p. c.
	Avis d'appel télépho- nique	13,731	14,229	+ 1,502 ou 10,58 p. c.	5,529.75	4,996.65	+ 533.10 ou 10,67 p. c.
	Totaux des recettes . . .				1,924,703.29	1,726,853.94	+197,849.35 ou 11,46 p. c.
Service international	Conversations . .	594,106	515,052	+ 79,054 ou 15,35 p. c.	1,266,005.40	1,045,277.45	+220,727.95 ou 21,12 p. c.
	Abonnements. . .	30	28	+ 2 ou 7,14 p. c.	20,063.50	17,525.25	+ 2,538.25 ou 14,48 p. c.
	Totaux des recettes (part belge). . .				1,286,068.90	1,062,802.70	+ 223,266.20 ou 21,01 p. c.
Totaux généraux des recettes. . .					14,308,709.92	12,629,605.51	+ 1,679,104.41 ou 13,29 p. c.

B. — Mouvement des conversations téléphoniques taxées pendant la période de 1893 ⁽¹⁾ à 1912.



(1) Date de la reprise des principaux réseaux téléphoniques par l'État.

C. — Bureaux centraux téléphoniques

	31 décembre 1912	31 décembre 1911	DIFFÉRENCES pour 1912
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . .	236	225	+ 11
— — — — — postaux	43	40	+ 3
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des localités	13	43	»
TOTAUX.	262	248	+ 14

Ces 262 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux), dont la nomenclature est indiquée ci-dessous :

Groupe de Bruxelles. — Bruxelles, Assche, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Etienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Genval, Grammont, Groenendael, Hal, Ninove, Nivelles, Overysche, Rhode-Saint-Genèse, Tubize, Vilvorde, Virginal, Wavre, Wolverthem.

Groupe d'Anvers. — Anvers, Beersse, Boom, Cappellen, Hamme, Heyst-op-den-Berg, Hove, Lierre, Moll, Tamise, Turnhout, Zwyndrecht.

Groupe d'Arlon. — Arlon, Amberloup, Baconfoy-Tenneville, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay-la-Neuve, Halanzy, Jamoigne, Lavaux, Libin, Libramont, Messancy, Nassogne, Neufchâteau, Paliseul, Saint-Hubert, Saint-Léger, Saint-Médard, Sibret, Tintigny, Virton, Wideumont.

Groupe de Charleroy. — Charleroy, Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châtelaineau, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Evêque, Fosse, Gosselies, Labuissière, La Louvière, Mellet, Mettet, Nalinnes, Peissant, Philippeville, Rance, Romedenne, Seneffe, Sivry, Sombreffe, Tamines, Thuillies, Thuin, Walcourt.

Groupe de Chimay. — Chimay, Couvin, Mariembourg, Momignies, Seloignes.

Groupe de Courtrai. — Courtrai, Avelghem, Comines, Dottignies, Harlebeke, Iseghem, Menin, Moorslede-Passchendaele, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Staden, Waereghem, Ypres.

- Groupe de Gand.* — Gand, Aeltre, Audenarde, Bassevelde, Berchem-Audenarde, Cruyshautem, Deurle, Deynze, Eecloo, Gavere, Lemberge, Renaix, Selzaete, Sottegem, Thielt, Wetteren.
- Groupe de Landen.* — Landen, Beeringen, Bilsen, Brée, Diest, Esmael, Genck, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Lanaeken, Lommel, Looz, Maeseyck, Neerpelt, Orp, Perwez, Ramillies, Saint-Trond, Tirlemont, Warremme, Wychmael.
- Groupe de Liège.* — Liège, Amay, Andenne, Barvaux. Chapon-Seraing, Cherain, Comblain-au-Pont, Engis, Erezée, Esneux, Ferrières, Fexhe, Huy, Laroche, Marche, Melreux, Micheroux, Modave, Ocquier, Ouffet, Roclenge-sur-Geer, Rotheux-Rimièr, Seraing, Soheit-Tinlot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé, Wandre.
- Groupe du littoral.* — Bruges, Ostende, Beernem, Blankenberghe, Couckelaere, Dixmude, Furnes, Ghistelles, Handzaeme, Heyst, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Panne, Ruddervoorde, Thourout.
- Réseau de Louvain.* — Louvain.
- Réseau de Malines.* — Malines.
- Groupe de Mons.* — Mons, Dour, Ecaussines, Feluy, Givry, Jurbise, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Rœulx (Le), Roisin, Saint-Ghislain, Sirault, Soignies.
- Groupe de Namur.* — Namur, Beauraing, Bièvre, Ciney, Dinant, Florefte, Forville, Gedinne, Gesves, Hamois, Hastière, Havelange, Haversin, Houyet, Leuze-Longchamps, Mesnil-Saint-Blaise, Namèche, Naninne, Noville-Taviers, Profondeville, Rochefort, Saint-Gérard, Spontin, Vresse, Wellin, Yvoir.
- Groupe de Termonde.* — Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas.
- Groupe de Tournai.* — Tournai, Antoing, Ath, Belœil, Blaton, Brugellette, Celles, Flobecq, Frasnes-lez-Buissenal, Ghislenghien, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Taintignies, Templeuve.
- Groupe de Verviers.* — Verviers, Aubel, Dolhain, Herve, Moresnet, Sart lez-Spa, Spa, Stavelot, Theux, Vielsalm, Welkenraedt.

*D. — Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques
et les abonnés des réseaux locaux (service gratuit).*

GROUPES OU RÉSEAUX (Pour la composition des groupes, voir pp. $\frac{E}{20-21}$)	Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service au 31 décembre 1912	MOUVEMENT		
		Année 1912	Année 1911	Différences pour 1912
Groupe de Bruxelles	28	492,425	450,948	+ 41,475
— d'Anvers	12	787,245	712,584	+ 74,661
— d'Arion	22	31,960	28,534	+ 3,406
— de Charleroy	27	270,676	268,085	+ 2,591
— de Chimay	4	14,258	12,945	+ 1,313
— de Courtrai	15	85,851	82,727	+ 3,104
— de Gand	16	212,731	186,258	+ 24,513
— de Landen	21	61,569	62,570	+ 1,999
— de Liège	25	215,324	197,461	+ 17,865
— du littoral	14	151,950	156,205	+ 15,723
Réseau de Louvain	1	40,285	59,955	+ 348
— de Malines	1	16,702	14,521	+ 2,178
Groupe de Mons	12	91,507	86,407	+ 5,100
— de Namur	21	83,957	82,596	+ 5,361
— de Termonde	4	55,057	51,068	+ 5,989
— de Tournai	11	105,485	98,852	+ 4,655
— de Verviers	11	107,255	104,444	+ 2,811
TOTAUX	240	2,827,215	2,618,141	+ 209,072

E. — Développement du réseau téléphonique

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1912
		1912	1911	
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
A. — Fils exclusivement téléphoniques				
<i>Téléphonie locale :</i>				
Fils des raccordements aux réseaux et des circuits reliant les réseaux d'un même groupe	Fils aériens.	120,079	106,114	+ 13,965
	— sous-fluviaux.	251	255	— 2
	— souterrains.	133,398	120,390	+ 13,208
Totaux pour la téléphonie locale . . .		253,628	226,757	+ 29,171
<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 . . .	26,661	15,751	+ 10,910
	exclusivement à la téléphonie inter- nationale (sections belges).	(1) 8,563	(2) 6,554	+ 1,851
Totaux pour la téléphonie interurbaine et internationale. . .		35,026	22,305	+ 12,741
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		(5) 6,624	(3) 6,220	+ 404
Totaux des fils exclusivement téléphoniques.		297,578	255,262	+ 42,316
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.		7,406	7,140	+ 267
Totaux des fils télégraphiques.		7,515	7,258	+ 257
TOTAUX GÉNÉRAUX.		305,095	262,520	+ 42,575

(1) Y compris 352 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

(2) 175

(3) Sous cette rubrique ne sont pas compris 726 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

F. — DIVERS

Microphones. — Au 31 décembre 1912, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'Etat était de 60,435.

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 1912, on comptait 4 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 29 heures 45 minutes, réparties entre 98 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 25, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 18 minutes, réparties entre 15 abonnés; dans les relations avec le Grand-Duché de Luxembourg, il y avait un abonné disposant de deux séances de 6 minutes; dans les relations avec la Grande-Bretagne, 2 abonnés utilisant chacun une séance de 6 minutes et dans les relations avec les Pays-Bas, un abonné utilisant une séance de 6 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1912, il existait 80 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'Etat (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1912, 39 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

I.

Personnel

Le personnel se composait, au 31 décembre 1912, de 5,902 agents, répartis comme il suit :

	En 1912		En 1911		Différence pour 1912	
	PERSONNEL		PERSONNEL		PERSONNEL	
	masculin	féminin	masculin	féminin	masculin	féminin
1 ^o Fonctionnaires et employés.	2,346	754	2,074	689	+ 272	+ 65
2 ^o Personnel subalterne (1): gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières.	2,731	71	2,562	79	+ 469	— 8
Totaux	5,077	825	4,636	768	+ 441	+ 57
	5,902		5,404		+ 498	
Pour mémoire :						
Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., qui prêtent leur concours au service télégraphique et au service téléphonique	5,721	422	5,490	303	+ 231	+ 119
	6,143		5,793		+ 350	

(1) Non compris les agents qui portent les télégrammes à domicile.

II.

Résultats financiers.

§ 1. — RECETTES.

Les recettes effectuées en 1912, s'élèvent à :

a) Pour le télégraphe	fr.	7,043,921.14
b) Pour le téléphone	fr.	14,508,709.92
Total	fr.	<u>21,552,631.06</u>

§ 2. — DÉPENSES

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires effectuées par les services des télégraphes et des téléphones, pendant l'année 1912, sont indiquées au tableau ci-après :

ARTICLES OU BUDGET	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES	MONTANT DES DÉPENSES (1)
<i>Télégraphes et téléphones</i>		
42	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	7,363,301.49
43	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	2,975,646 »
44	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses	1,260,700 »
45	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	14,000 »
46	Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne	3,690 »
47	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques et téléphoniques sous-marins anglo-belges	4,228.17
<i>Services communs aux administrations des postes, des télégraphes et téléphones</i>		
51	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	} Quote-part de l'administration des télégraphes et des téléphones (2). 386,829.04
52	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	
53	Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total des dépenses ordinaires. . . fr.		12,008,394.70 (1)

(1) Les chiffres des dépenses sont approximatifs.

(2) Cette quote-part représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 51, 52 et 53, dépenses s'élevant respectivement à :

Fr.	189,188.09
»	289,432 »
»	381,000 »
Total . .	Fr. 859,620,09

B. Dépenses en prestations. — Dans l'établissement des frais d'exploitation des services télégraphique et téléphonique, il y a lieu de tenir compte des dépenses suivantes qui ont été supportées en 1912 par d'autres services de l'Etat :

1° Part du télégraphe et du téléphone dans les frais généraux du Département des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Marine fr.	212,818 »
2° Locaux fournis par les chemins de fer de l'Etat : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	73,671 »
3° Eclairage payé par les chemins de fer de l'Etat.	15,024 »
4° Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer	860,420 »
5° Coopération du personnel des chemins de fer de l'Etat à la transmission des correspondances privées.	124,900 »
6° Même coopération pour les télégrammes de service (1).	572,499 »
7° Pensions des anciens fonctionnaires et employés des télégraphes et des téléphones, imputées sur le budget de la Dette publique.	359,301 »
Total des dépenses en prestations. . . . Fr.	2,218,653 »

C. Dépenses de premier établissement. — Les frais de premier établissement des lignes, des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux et du mobilier, de même que les dépenses occasionnées par les extensions successives apportées aux installations et à l'équipement des bureaux, s'établissent comme il suit à la date du 31 décembre 1912 :

1° Crédits inscrits au budget extraordinaire pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique . . . fr.	93,016,876.65
A déduire : le montant des crédits alloués pour des travaux non exécutés au 31 décembre 1912 fr.	14,110,379,26
Il reste. . . . Fr.	80,906,497.59
2° Montant du capital représentant les diverses rentes payées aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'Etat fr.	11,430,582.24
3° Frais généraux d'administration afférents aux travaux de premier établissement et d'extension (2).	8,154,448.96
Total des dépenses de premier établissement au 31 décembre 1912 Fr.	100,491,528.59

(1) On fait entrer en ligne de compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'Etat pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.

(2) La plus grande partie de ces frais se compose de dépenses liquidées sur les fonds du budget ordinaire; l'autre partie comprend des frais supportés par d'autres administrations pour des locaux occupés en commun, etc.

Le tableau annexe VII (p. E/43) donne la répartition détaillée de ces dépenses par catégories d'installations : lignes, appareils, locaux, mobilier, etc.

§ 3. — COMPARAISON ENTRE LES RECETTES ET LES DÉPENSES.

Les dépenses ordinaires et les dépenses en prestations peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels l'administration des télégraphes et des téléphones a pourvu, en 1912, aux correspondances privées télégraphiques et téléphoniques, à la correspondance de service des chemins de fer de l'Etat, de la poste, des télégraphes et de la marine, de même qu'à la transmission et à la réception de 189,450 télégrammes pour le service des chemins de fer concédés.

En faisant abstraction des charges financières résultant des dépenses de premier établissement, la comparaison entre les recettes et les dépenses s'établit comme suit pour l'année 1912 :

Recettes des télégraphes et des téléphones fr.	21,352,631,06
Dépenses ordinaires et dépenses en prestations fr.	14,227,027.70
Excédent de recettes. . . . fr.	7,125,603.36

$$\begin{matrix} E \\ (30) \end{matrix}$$

$$\frac{E}{(31)}$$

ANNEXES **DE LA PARTIE E**

1. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales.
— Comparaison des années 1912 et 1911.

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée

RELATIONS de la		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme		
		En 1912	En 1911	En 1912, différence proportionnelle 0/0	En 1912	En 1911	En 1912, différence proportionnelle 0/0	En 1912	En 1911	
BELGIQUE AVEC LES PAYS										
de l'Europe	Allemagne.	1,093,811	1,029,967	+ 6.20	804,351 18	743,526 61	+ 7.93	0.7535	0.7253	
	France	961,356	930,761	+ 3.29	702,680 12	675,663 88	+ 4.00	0.7509	0.7259	
	Grande-Bretagne. . . .	774,392	705,350	+10.07	815,184 20	751,426 23	+ 11.43	1.0527	1.0397	
	Luxembourg (Grand-Duché de)	52,469	29,980	+ 8.50	17,993 90	16,650 77	+ 8.21	0.3542	0.3547	
	Pays-Bas	180,395	471 548	+ 1.88	278,891 79	269,990 72	+ 3.50	0.5805	0.5726	
	Autriche	82,388	77,053	+ 7.18	82,750 05	74,725 58	+ 10.71	1.0017	0.9698	
	Bulgarie	20,766	24,699	-13.92	18 414 75	21,432 70	- 14.08	0.8868	0.8678	
	Danemark	25,256	22,554	+ 3.12	21,475 49	20,181 82	+ 6 41	0.9242	0.8956	
	Espagne.	65,825	55 105	+20.19	57,816 27	45,896 12	+ 26 04	0 9064	0.8645	
	Grèce et îles.	7,921	8,025	- 1.50	6,275 46	6,044 74	+ 3.82	0.7925	0.7552	
	Hongrie.	18,740	17,781	+ 5.59	20,169 67	17,425 85	+ 17 77	1.0765	0.9652	
	Italie	96,164	89,100	+ 7.95	101,750 80	88,840 89	+ 14 55	1.0581	0.9971	
	Norvège.	55,200	27,564	+20.45	29,098 74	25,548 15	+ 24.65	0.8765	0.8471	
	Portugal	19,152	17,512	+ 9.37	16,937 34	15,002 02	+ 12.90	0.8844	0.8367	
	Roumanie.	65,807	64,745	- 1.45	60,654 11	60,999 15	- 0.60	0.9505	0.9421	
	Russie	148,760	158,117	- 5.92	139,785 07	144,864 29	- 3.51	0.9597	0.9162	
	Serbie	2,959	2,789	+ 6.10	2,655 52	2,412 46	+ 8.71	0.8974	0.8757	
	Suède.	26,256	21,730	+ 6.08	24,199 80	22,875 56	+ 5.79	0.9217	0.9245	
	Suisse.	79,656	75,065	+ 6.09	67,215 66	62,627 27	+ 7.52	0.8410	0 8545	
Turquie d'Europe . . .	15,662	15,592	+ 0 52	11,966 01	11,119 27	+ 7.62	0.8759	0 8181		
Autres pays d'Europe . .	2,211	2,061	+ 7.28	1,750 69	1,575 95	+ 9.82	0.7828	0.7646		
de l'Amérique	du Nord	États-Unis et Amérique britannique. . .	111,274	102,752	+ 8.11	108,826 08	99,242 81	+ 9.66	0.9481	0.9518
			5,504	5,455						
	Centrale et Antilles	Cuba	2,457	1,922	+20.50	5,485 37	2,956 05	+ 18.64	0.9638	0.9849
			Autres pays . .	4,155						
	du Sud	Argentine(Répu- blique)	55,258	29,999	+16 48	77,216 45	62,250 69	+ 24,04	1.4765	1.5865
		Brésil	11,487	8,716						
		Chili	2,198	2,046						
		Uruguay.	5,690	2,484						
		Autres pays . .	1,691	1,659						
A reporter. . .		4,215,976	5,998,526		5,471,712 28	5,222,569 14				

RELATIONS		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme	
de la BELGIQUE AVEC LES PAYS		En 1912	En 1911	En 1912, différence proportionnelle 0/0	En 1912	En 1911	En 1912, différence proportionnelle 0/0	En 1912	En 1911
de l'Afrique	Report. . .	4,215,976	3,998,328		3,471,712 28	3,222,569 11			
	Algérie-Tunisie.	12,251	10,549						
	Afrique du Sud britannique.	5,206	5,170						
	Congo belge.	(a) 2,799	(b) 2,514						
	Égypte.	9,927	9,146	+13.58	31,719 50	28,428 13	+ 11.58	0.9045	0.9351
	Iles Canaries.	1,631	1,591						
	Maroc.	2,598	1,606						
de l'Asie	Autres pays.	2,866	2,225						
	Chine.	1,174	2,023						
	Indes britanniques et Ceylan.	11,507	12,506						
	Japon.	2,924	2,205	- 2.57	34,051 35	29,906 63	+ 13.80	0.9680	0.8287
	Turquie d'Asie.	12,635	11,989						
de l'Océanie	Autres pays.	5,901	5,464						
	Australie.	5,939	5,608						
	Indes néerlandaises.	1,595	1,554	+ 9.45	9,595 09	8,787 54	+ 6.89	1.1017	1.1279
	Autres pays.	994	829						
TOTAUX. . .		4,294,741	4,072,607	+ 5.45	5,546,859 22	5,289,691 24	+ 7.82	0.8259	0.8078

B. — Correspondances en transit

TRANSIT PAR LA BELGIQUE		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme	
RELATIONS		En 1912	En 1911	En 1912, différence proportionnelle 0/0	En 1912	En 1911	En 1912, différence proportionnelle 0/0	En 1912	En 1911
Anglo-allemandes (1).		594,586	514,165	+14.50	286,135 93	215,580 74	+ 16.61	0.7255	0.7150
Franco-néerlandaises (2).		295,454	284,805	+ 3.01	109,587 67	104,686 45	+ 4.68	0.5754	0.5676
Autres que les deux précédentes (3).		11,909	21,005	-29.01	8,356 58	10,401 94	- 19.66	0.5605	0.4955
TOTAUX. . .		702,749	649,971	+ 8.12	404,078 18	360,469 15	+ 12.10	0.5750	0.5516

(a) Dont 1,823 échangés avec le Katanga. (b) Dont 1,648 échangés avec le Katanga.

(1) Y compris des télégrammes originaires ou en destination des pays au delà, et qui ont emprunté les lignes anglo-allemandes : correspondances échangées entre l'Amérique et l'Allemagne, l'Angleterre et l'Autriche, la Suisse et l'Angleterre, etc.

(2) Y compris des télégrammes échangés entre la Néerlande, d'une part, l'Algérie, l'Espagne, la Grèce, l'Amérique, etc., d'autre part.

(3) Correspondances échangées entre le Luxembourg d'une part, les Pays-Bas et l'Angleterre d'autre part; entre la France et l'Allemagne, etc.

II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1912 et 1911.

		1912	1911		
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	1 à 15 minutes	84.50	65.70		
	16 à 30 —	27.37	22.14		
	31 à 45 —	6.40	10.67		
	46 à 60 —	1.28	0.85		
	plus d'une heure	0.25	0.64		
		RELATIONS			
		intérieures	internationales	intérieures	internationales
Classification des télégrammes par catégorie : Proportion pour cent des	Télégrammes ordinaires	89.08	84.03	89.24	85.33
	— urgents	1.20	2.98	1.03	2.53
	— spéciaux (1)	9.74	12.99	9.76	12.14
Classification des télégrammes par rapport à leur objet : Proportion pour cent des	Dépêches d'État	2.01	0.50	1.88	0.34
	Correspondances de bourse	2.73	5.27	2.35	5.69
	Transactions commerciales et industrielles	45.88	71.61	43.44	69.31
	Correspondances de journaux	0.24	1.10	0.27	0.54
	Affaires privées	49.14	21.65	52.09	23.92
Classification des télégrammes par rapport au nombre de mots : Proportion pour cent des télégrammes de	1 à 10 mots	42.25	53.49	42.77	55.41
	11 à 15 —	55.35	25.67	55.58	25. .
	16 à 20 —	19.39	11.20	19.43	10.86
	21 à 30 —	9.97	6.83	9.61	6.24
	31 à 40 —	1.91	1.71	1.89	1.47
	41 à 50 —	0.60	0.68	0.36	0.49
	Plus de 50 mots	0.53	0.52	0.36	0.53
Nombre de mots, en moyenne, par télégramme		45.81	42.14	45.64	44.87

(1) Télégrammes avec reçu de dépôt, télégrammes d'État, télégrammes-mandats et télégrammes avec opérations accessoires.

III. — *Tableau indiquant le mouvement et le développement de chaque groupe téléphonique.*

III. Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements; 4° le mouvement de la nationale (départ et arrivée).

GROUPES ET RÉSEAUX (Pour la composition des groupes, voir pp. $\frac{E}{20-21}$)	ABONNEMENTS								BUREAUX PUBLICS		
	ANNUELS		Inclusa	SEMESTRIELS		TOTAUX		Différences en 1912	au 31 décembre 1912	au 31 décembre 1911	Différences en 1912
	Reliements par fil simple	Reliements par fil double		Reliements par fil simple	Reliements par fil double	des abonnements au 31 décembre 1912	des abonnements au 31 décembre 1911				
Groupe de Bruxelles	»	16,496	»	»	271	16,767	15,101	+ 1,666	58	54	+ 4
— d'Anvers	»	6,487	»	»	88	6,575	5,922	+ 653	31	29	+ 2
— d'Arlon	»	7	764	»	4	775	707	+ 68	5	3	»
— de Charleroy	»	2,801	»	»	20	2,821	2,550	+ 271	29	26	+ 3
— de Chinay	»	»	158	»	1	159	146	+ 13	1	1	»
— de Courtrai	»	7	1,202	»	6	1,275	1,153	+ 142	15	9	+ 4
— de Gand	»	2,864	»	»	102	2,966	2,643	+ 323	22	21	+ 1
— de Landen	»	1	697	»	4	702	588	+ 114	16	15	+ 3
— de Liège	»	5,200	»	»	153	5,413	4,874	+ 539	23	22	+ 1
— du littoral	»	12	1,797	»	219	2,028	1,876	+ 152	20	18	+ 2
Réseau de Louvain	»	4	259	»	10	273	253	+ 18	3	3	»
— de Malines	178	9	»	6	»	193	159	+ 34	1	1	»
Groupe de Mons	»	1,378	»	»	18	1,396	1,297	+ 99	15	12	+ 1
— de Namur	»	21	1,764	»	45	1,831	1,631	+ 180	7	7	»
— de Termonde	»	5	262	»	8	275	250	+ 25	13	12	+ 1
— de Tournai	»	8	1,534	»	10	1,352	1,234	+ 98	9	9	»
— de Verviers	»	1,763	»	»	81	1,844	1,695	+ 149	11	10	+ 1
Totaux	178	37,126	8,297	6	1,038	46,643	42,101	+ 4,544	273	232	+ 25

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine intérieure au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

SERVICE LOCAL						SERVICE INTERURBAIN						SERVICE INTERNATIONAL		
CONVERSATIONS TAXEES			Avis d'appel téléphonique			* Conversations à taxe pleine			Avis d'appel téléphonique			Conversations à taxe pleine au départ et à l'arrivée		
En 1912	En 1911	Différences en 1912	En 1912	En 1911	Différences en 1912	En 1912	En 1911	Différences en 1912	En 1912	En 1911	Différences en 1912	En 1912	En 1911	Différences en 1912
76,894	59,922	+ 16,972	5,756	4,989	+ 767	495,162	447,589	+ 47,573	5,908	5,557	+ 350	172,496	152,656	+ 19,840
52,000	22,921	+ 29,079	927	676	+ 251	286,112	251,581	+ 34,531	881	772	+ 109	254,846	214,482	+ 40,364
1,577	1,217	+ 360	418	540	- 122	17,408	15,145	+ 2,263	474	582	- 108	5,496	5,072	+ 424
10,590	7,922	+ 2,668	1,844	1,372	+ 472	141,009	125,462	+ 15,547	1,450	1,212	+ 238	21,081	18,069	+ 3,012
81	67	+ 14	37	81	- 44	6,555	5,626	+ 929	125	112	+ 13	1,414	1,482	- 68
2,055	1,857	+ 198	547	589	- 42	47,167	42,558	+ 4,609	920	784	+ 136	15,425	14,486	+ 939
7,977	6,995	+ 982	675	671	+ 4	109,672	96,859	+ 12,813	1,384	1,147	+ 237	25,280	18,750	+ 6,530
5,221	2,477	+ 2,744	769	765	+ 4	41,211	56,765	- 15,554	461	488	- 27	5,244	2,259	+ 2,985
13,586	11,412	+ 2,174	650	615	+ 35	141,781	125,899	+ 15,882	1,214	1,125	+ 89	25,944	25,321	+ 623
6,152	4,955	+ 1,197	866	1,008	- 142	98,727	95,048	+ 3,679	1,069	1,097	- 28	12,515	10,621	+ 1,894
694	775	- 81	21	16	+ 5	22,196	19,675	+ 2,521	215	207	+ 8	764	920	- 156
255	182	+ 73	2	2	- 2	15,997	12,502	+ 3,495	102	61	+ 41	2,204	2,585	- 381
4,150	5,821	- 1,671	801	850	- 49	51,502	46,147	+ 5,355	945	856	+ 89	8,198	6,141	+ 2,057
2,712	2,497	+ 215	245	270	- 25	65,195	56,429	+ 8,766	912	921	- 9	5,705	5,256	+ 449
2,505	1,769	+ 736	405	120	+ 285	51,471	27,555	+ 23,916	562	522	+ 40	5,412	5,425	- 13
2,168	2,082	+ 86	655	757	- 102	45,555	41,851	+ 3,704	1,011	836	+ 175	17,095	17,946	- 851
5,418	2,915	+ 2,503	170	155	+ 15	46,870	42,752	+ 4,118	420	372	+ 48	18,595	17,840	+ 755
168,771	155,742	+ 13,029	14,444	13,159	+ 1,285	1,637,848	1,489,777	+ 148,071	15,751	14,229	+ 1,522	594,108	515,052	+ 79,056

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL

IV. — Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1912 et 1911

PAYS EN RELATION	MOUVEMENT DES CONVERSATIONS A TAXE PLEINE			MONTANT DES PARTS BELGES			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS			PARTS TOTALES DE L'ETAT BELGE		
	EN 1912	EN 1911	DIFFÉRENCES en 1912	EN 1912	EN 1911	DIFFÉRENCES en 1912	EN 1912	EN 1911	DIFFÉRENCES en 1912	EN 1912	EN 1911	DIFFÉRENCES en 1912
France.	279,050	246,280	+ 32,770	461,690 85	586,237 75	+75,453 10	15,675 75	15,425 75	+ 250 »	477,564 60	401,661 50	+75,703 10
Allemagne . . .	161,775	140,658	+ 21,117	558,400 90	515,995 70	+42,405 20	»	»	»	558,400 90	515,995 70	+42,405 20
Angleterre . . .	25,804	18,848	+ 7,056	187,078 50	131,348 »	+55,732 50	5,455 75	4,257 50	+ 2,198 25	190,514 25	132,585 50	+57,950 75
Pays-Bas . . .	119,864	102,967	+ 16,897	247,981 90	203,637 60	+44,344 30	90 »	»	+ 90 »	248,071 90	203,637 60	+44,434 30
Grand-Duché de Luxembourg.	7,813	6,319	+ 1,494	10,853 25	8,060 40	+ 2,792 85	864 »	864 »	»	11,717 25	8,924 40	+ 2,792 85
TOTAUX . .	594,106	515,052	+ 79,054	1,266,005 40	1,015,277 45	+220,727 95	20,065 50	17,525 25	+ 2,538 25	1,286,068 90	1,062,802 70	+223,266 20

V. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1912 et 1911.*

V. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOM DES								
		Bruxelles	Anvers	Arlon	Charleroy	Chimay	Courtrai	Gand	Landen	
SERVICE LOCAL	Conversations	En 1912	20,108 25	8,221 50	408 75	2,758 25	20 25	528 »	2,111 25	864 50
		» 1911	15,475 75	5,956 25	518 »	2,085 75	17 »	475 25	1,829 25	655 25
		Différences	+ 4,632 50	+ 2,265 25	+ 90 75	+ 669 50	+ 5 25	+ 54 75	+ 282 »	+ 209 25
	Abonnements	En 1912	1,615,717 54	1,755,505 87	152,515 42	661,827 88	27,755 50	220,729 85	629,670 54	157,247 08
		» 1911	1,089,951 28	1,557,656 72	115,975 11	592,068 50	24,728 80	196,902 14	560,809 90	108,574 05
		Différences	+ 525,766 26	+ 197,849 15	+ 36,540 31	+ 69,759 38	+ 5,026 70	+ 23,827 71	+ 68,860 64	+ 48,673 03
	Avis d'appel téléphonique	En 1912	1,410 25	251 75	105 50	408 95	9 25	150 75	169 50	194 »
		» 1911	1,255 50	170 »	156 25	515 50	20 25	147 25	169 75	191 50
		Différences	+ 154 75	+ 81 75	- 50 75	+ 193 45	- 11 »	+ 3 50	+ 0 25	+ 2 50
Cartes payantes	En 1912	156 50	75 »	»	27 17	»	»	4 »	2 »	
	» 1911	252 44	57 »	»	49 »	»	»	»	»	
	Différences	- 95 94	+ 18 »	»	- 21 85	»	»	+ 4 »	+ 2 »	
SERVICE INTERURBAIN	Conversations	En 1912	546,861 »	518,871 »	18 978 »	156,585 50	6,590 50	50,657 »	120,729 50	45,420 »
		» 1911	491,461 50	285,826 50	16,290 50	157,578 50	5,850 »	45,550 50	106,861 50	40,556 »
		Différences	+ 55,400 50	+ 233,044 50	+ 2,687 50	+ 19,007 »	+ 740 50	+ 5,107 »	+ 13,868 »	+ 4,864 »
	Abonnements	En 1912	40,115 »	12,011 58	»	2,247 »	»	250 85	5,275 »	1,225 »
		» 1911	57,055 75	14,568 71	»	2,100 »	»	81 66	2,925 »	770 »
		Différences	+ 2,481 25	- 2,557 55	»	+ 147 »	»	+ 169 17	+ 350 »	+ 455 »
	Avis d'appel téléphonique	En 1912	1,570 85	310 85	166 40	505 »	45 75	524 70	451 90	161 55
		» 1911	1,240 95	272 55	155 80	426 20	59 20	275 15	401 95	170 80
		Différences	+ 329 90	+ 38 30	+ 110 60	+ 78 80	+ 4 55	+ 249 55	+ 49 95	- 8 25
	Conversations	En 1912	406,203 10	658,786 55	4,565 55	25,510 90	1,285 55	14,561 50	40,851 »	5,920 80
		» 1911	550,725 95	505,105 55	4,055 65	20,597 45	1,529 85	13,244 55	28,505 55	5,869 65
		Différences	+ 55,479 15	+ 151,681 80	+ 509 90	+ 4,913 45	- 244 30	+ 1,316 95	+ 12,346 55	+ 59 15
Abonnements	En 1912	19,576 »	57 50	»	»	»	»	450 »	»	
	» 1911	16,822 75	232 50	»	»	»	»	450 »	»	
	Différences	+ 2,753 25	- 175 »	»	»	»	»	»	»	
Conversations du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer	En 1912	100 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»	
	» 1911	100 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»	
	Différences	»	»	»	»	»	»	»	»	
Abonnements au service des communications permanentes en dehors des vacations des bureaux centraux	En 1912	5,245 »	555 »	522 »	762 »	66 »	500 »	741 »	726 47	
	» 1911	5,276 20	566 »	482 »	797 60	48 »	522 50	791 »	626 50	
	Différences	- 31 20	- 111 »	+ 40 »	- 35 60	+ 18 »	- 22 50	- 50 »	+ 99 97	
Produits extraordinaires	En 1912	5,295 55	467 05	»	95 57	»	14 85	19 70	»	
	» 1911	240 05	277 »	»	157 91	»	12 10	40 65	»	
	Différences	+ 5,055 50	- 110 95	»	- 62 34	»	+ 2 75	- 20 95	»	
TOTAUX	En 1912 . . . fr.	5,638,191 81	2,712,551 25	157,259 92	830,606 22	55,818 69	287,706 28	798,455 59	191,761 20	
	» 1911 . . . fr.	5,008,415 92	2,548,466 58	157,591 54	756,609 21	52,155 10	256,988 90	702,785 55	155,595 75	
	Différences . . . fr.	+ 629,775 89	+ 164,084 67	+ 19,668 38	+ 73,997 01	+ 3,663 59	+ 30,717 38	+ 95,669 04	+ 36,165 45	
Taux p. c. des différences . .		ou 12.97 %	ou 15.50 %	ou 14.46 %	ou 12.42 %	ou 11.56 %	ou 11.95 %	ou 15.61 %	ou 23.40 %	

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1912 et 1911

RESEAUX OU GROUPES (Pour la composition des groupes, voir pp $\frac{1}{20-21}$)									TOTAUX	Taux pour cent des différences
Liège	Littoral	Louvain	Malines	Mons	Namur	Termonde	Tournai	Verviers		
5,402 50	1,608 75	179 »	59 75	1,050 »	707 »	648 25	553 75	879 75	44,115 50	
5,051 50	1,277 »	202 75	46 25	975 25	637 50	436 »	552 75	752 50	54,745 »	
+ 351 »	+ 331 75	- 23 75	+ 13 50	+ 80 75	+ 49 50	+ 192 25	+ 21 »	+ 127 25	+ 9,370 50	20.97
1,190,859 25	555,974 75	51,621 01	25,586 15	258,557 70	518,210 85	51,896 74	256,516 58	589,885 84	11,028,082 42	
1,049,110 68	507,972 67	47,152 68	20,717 50	257,208 57	280,482 79	47,948 56	216,810 49	549,446 42	9,784,074 69	
+150,748 57	+28,002 08	+4,468 33	+4,668 65	+21,549 13	+37,728 06	+3,948 18	+19,705 89	+40,437 42	+1,244,607 75	12.72
159 »	219 75	5 25	»	206 50	65 »	26 25	167 75	42 50	5,648 95	
155 25	253 50	4 »	0 50	214 »	72 »	50 »	188 50	39 25	5,592 80	
+ 5 75	- 33 75	+ 1 25	- 0 50	- 7 50	- 9 »	- 3 75	- 20 75	+ 5 25	+ 256 15	7.35
12 »	22 »	22 »	»	»	2 »	»	»	»	522 67	
2 »	20 »	20 »	»	»	»	»	»	5	585 41	
+ 10 »	+ 2 »	+ 2 »	»	»	+ 2 »	»	»	- 5	- 62 77	16.29
160,822 50	107,591 50	24,404 »	15,069 »	55,754 50	68,192 »	55,925 »	48,655 50	51,951 »	1,850,516 50	
141,557 »	100,159 »	21,529 »	15,258 »	49,725 50	60,665 50	20,565 50	44,756 50	47,449 »	1,655,759 »	
+19,285 50	+ 7,452 50	+2,775 »	+1,811 »	+ 6,011 »	+7,526 50	+4,359 50	+ 5,897 »	+ 4,502 »	+ 194,777 50	11.91
19,860 »	1,668 55	»	»	755 »	882 »	650 »	4,165 »	1,592 50	88,637 04	
19,105 »	2,081 67	»	»	550 »	840 »	35 »	4,575 »	1,452 50	88,118 29	
+ 755 »	- 415 54	»	»	- 585 »	+ 42 »	+ 595 »	- 210 »	+ 140 »	+ 2,558 75	2.95
425 90	574 65	75 25	55 70	552 75	520 70	126 70	557 10	148 20	5,529 75	
595 05	586 20	72 45	21 55	295 10	522 55	112 70	299 60	155 45	4,996 65	
+ 52 85	- 11 55	+ 2 80	+ 14 55	+ 59 65	- 1 65	+ 14 »	+ 37 50	+ 14 75	+ 555 10	10.67
56,550 65	19,940 65	1,407 95	5,251 90	8,451 55	4,272 75	15,165 45	17,554 40	24,185 65	1,266,005 40	
30,951 20	17,296 05	1,696 45	5,620 90	6,095 65	5 665 55	14,752 60	17,657 55	22,155 70	1,045,277 45	
+ 5,579 45	+ 2,644 60	- 288 50	- 569 »	+ 2,557 70	+ 609 40	+ 452 85	- 285 15	+ 2,029 95	+ 220,727 95	21.12
»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,065 50	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	17,525 25	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 2,558 25	14.48
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	520 »	
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	520 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4,549 50	1,077 »	224 »	4 »	715 »	2,028 50	256 »	685 »	478 50	17,090 77	
5,858 50	950 »	108 »	0 50	806 »	1,709 »	152 »	748 50	278 50	15,680 80	
+ 711 »	+ 147 »	+ 116 »	+ 3 50	- 91 »	+ 519 50	+ 84 »	- 65 50	+ 199 80	+ 1,409 97	8.99
50 65	22 70	1	1 »	42 70	22 20	1 »	10 25	15 40	5,737 42	
72 88	119 81	»	2 95	41 14	24 50	5 25	1 90	576 22	1,550 14	
- 22 25	- 97 11	+ 1	- 1 95	+ 1 56	- 2 10	- 2 25	+ 8 55	- 562 82	+ 2,407 28	178.50
1,425,571 95	468,500 08	77,659 46	45,807 48	525,811 50	594,751 »	102,635 59	508,441 15	469,175 14	14,508,709 92	
1,248,515 06	450,477 90	70,565 55	57,667 95	295,705 21	548,456 79	92,855 61	285,550 79	422,088 54	12,629,805 51	
+177,256 89	+38,022 18	+7,074 15	+6,139 55	+50,106 29	+46,294 21	+ 9,819 78	+ 25,110 54	+47,086 60	+1,679,104 41	15.29
ou 14.21 %	ou 8.85 %	ou 10.02 %	ou 15.50 %	ou 10.18 %	ou 15.29 %	ou 10.58 %	ou 8.10 %	ou 11.16 %		

VI. — *Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1912, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite*

Année	MONTANT du capital engagé	MONTANT		DIFFÉRENCE	OBSERVATIONS
		des dépenses	des recettes		
1912	fr. 75,005,528 25	fr. 10,707,094 58	fr. 11,212,702 28 ⁽¹⁾	+ fr. 505,607 90	(1) Comprend une somme de fr. 107,733 87, montant du produit des remaniages.

VII. — *Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations*

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1911 (1)	en 1912 (1)	au 31 décembre 1912 (1)
1^o Service télégraphique			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	5,813,881 65	124,950 33	5,938,831 98
Appareils de transmission, piles et accessoires	4,471,831 84	62,634 52	4,534,466 36
Locaux	6,377,258 20	9,546 30	6,386,804 50
Mobilier	4,458,913 99	2,127 53	4,461,041 52
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	464,400 43	27,773 57	492,173 70
Totaux du 1^o . . fr.	45,236,285 81	227,032 25	45,512,318 06
2^o Service téléphonique local			
Lignes	43,410,054 78	3,889,240 25	46,999,295 03
Appareils	43,911,969 82	4,092,920 95	48,004,890 77
Locaux	6,875,530 32	952,449 68	7,827,980 00
Mobilier	4,346,872 97	204,853 45	4,551,726 42
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	3,209,913 61	412,722 72	3,622,636 33
Totaux du 2^o . . fr.	68,454,341 50	6,549,486 75	75,003,828 25
3^o Service téléphonique à grande distance			
Lignes	6,501,537 32	2,464,332 79	8,965,870 11
Appareils	458,847 41	13,001 06	471,848 47
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	382,779 08	155,434 62	538,213 70
Totaux du 3^o . . fr.	7,343,213 81	2,631,468 47	9,974,682 28
Totaux des 2^o et 3^o . . fr.	75,797,555 31	9,180,955 22	84,978,510 53
Totaux généraux . . fr.	91,083,841 12	9,407,687 47	100,491,528 59

(1) Chiffres définitifs.

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉ PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. — Situation financière.

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	I et IX de la partie A.
§ 2. Capital utile	A, 3	IX
§ 3. Compte d'exploitation	A, 4	II, II ^{bis} et V
§ 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	V

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

Produits par unité de trafic en 1912 et en 1911.	A, 7	
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 1908-1912 et année 1907	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	LI
Personnel	A, 8	
Caisse des ouvriers	A, 9	

CHAPITRE II

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1 ^{er} . Lignes en cours de construction.	A. 15
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 15

Annexes à consulter.

II. — Situation des lignes en exploitation.

Page

XIII de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1912.	A, 14
	§ 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1912	A, 15
XIV	§ 3.	Rails. — Diagramme relatif aux exercices 1898 à 1912.	A, 16-17
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 1912 (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 XXIIbis	§ 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
	§ 3.	Wagons de particuliers	A, 25
XXVIII	§ 4.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères.	A, 23
	§ 5.	Nombre et parcours des trains	A, 24
	§ 6.	Utilisation du matériel à marchandises.	A, 25
	§ 7.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXV	§ 8.	Achat de combustibles. — Diagramme des prix moyens des charbons pour locomotives, acquis de 1875 à 1912	A, 25
XXV	§ 9.	Consommation de combustibles. — Diagramme relatif aux exercices 1898 à 1912	A, 25-26
XXV	§ 10.	Combustible consommé par les locomotives (charbons et briquettes).	A, 27
XXVI et XXVII	§ 11.	Éclairage.	A, 27
	§ 12.	Chauffage des trains	A, 28
	§ 13.	Graissage.	A, 28
XXIX	§ 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, XXX à XXXI	§ 1 ^{er} .	Voyageurs (Mouvement et recette)	A, 31
---------------------	---------------------	----------------------------------	-------

(III)

	Pages.	Annexes à consulter
§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1912. — Parcours moyen	A, 53	XXXIII à XXXIX de la partie A.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 54	VI, VII, VIII et XII
§ 4. Produits extraordinaires	A, 55	VI
§ 5. Produits divers	A, 55	VII
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 55	

II. — *Stations* A, 56

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

§ 1 ^{er} . Camionnage.	A, 57	
§ 2. Trains de voyageurs.	A, 58	
§ 3. Trains de marchandises.	A, 40	
§ 4. Mesures prises en vue de rendre plus régulière la marche des trains et d'obtenir une plus grande régularité dans le transport des marchandises	A, 41	
§ 5. Documents horaires	A, 42	
§ 6. Publicité commerciale.	A, 42	
§ 7. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 45	
§ 8. Tarifs pour marchandises.	A, 44	
§ 9. Arrangements de service entre les administrations de che- mins de fer	A, 56	

IV. — *Accidents. — Statistique comparative.*

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 59-61	XL
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 62	XL et XLII
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 62	XLI et XLII
§ 4. Personnes tuées depuis 1833.	A, 64	XLII

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 1912.	A, 67	XLIII
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 68	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt.	A, 68	XLIV
§ 4. Gares privées et raccordements industriels.	A, 69	XLIV
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 69	

II.

<i>Situation du matériel roulant</i>	A, 70	XLV
--	-------	-----

III.

<i>Parcours des trains</i>	A, 71	XLVI
--------------------------------------	-------	------

IV.

Annexes à consulter.		Mouvement et recette des transports.	PAGES.
XLVII	de la partie A.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 72
XLVII	"	§ 2. Bagages	A, 75
XLVII	"	§ 3. Petites marchandises	A, 73
XLVII	"	§ 4. Grosses marchandises	A, 74
XLVII	"	§ 5. Finances	A, 74
XLVII	"	§ 6. Équipages.	A, 75
XLVII	"	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 75
XLVII	"	§ 8. Produits extraordinaires	A, 75
XLVII	"	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 76

V.

XLVII	"	Dépenses d'exploitation.	A, 77
-------	---	----------------------------------	-------

VI.

XLVII	"	Produits nets de l'exploitation.	A, 78
-------	---	--	-------

VII.

XLVII	"	Coefficients de l'exploitation	A, 79
-------	---	--	-------

VIII.

XLVII	"	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 80
-------	---	---	-------

IX.

XLVIII	"	Personnel	A, 80
--------	---	---------------------	-------

X.

XLIX	"	Accidents	A, 81
------	---	---------------------	-------

XI.

		Contraventions	A, 82
--	--	--------------------------	-------

XII.

		Améliorations et innovations	A, 82
--	--	--	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N ^o	I.	Bilan général au 31 décembre 1912	A, 88-89
"	II.	Compte définitif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1911	A, 90-91
"	II ^{bis} .	Compte approximatif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1912	A, 92-93
"	III.	Compte de profits et pertes. — Exercice 1912	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, d'après les recouvrements effectués, depuis 1855 jusqu'à fin 1912. — 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 1912).	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 1912)	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 1901 à 1912. A, 108-109	
°	X. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1908-1912) et de la dernière année (1907) de la période précédente	A, 110-111
°	XI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1908-1912) et de la dernière année (1907) de la période précédente	A, 112-115
°	XII. Exploitation et recettes d'après les droits constatés. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1908-1912) et de la dernière année (1907) 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 1912 et 1911.	A, 117
°	XV. <i>a.</i> — Profil et courbes des voies principales. — <i>b.</i> Signaux de différents systèmes.	A, 118
°	XVI. Relevé des passages à niveau supprimés en 1912 . A, 119-120	
°	XVII. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1912. — Service des voies et travaux	A, 121

N° XVIII.	Effectif du matériel de traction et de transport. . .	A, 122-123
» 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 1912 . . .	A, 130
» XXIII ^{bis} .	Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile	A, 131
» XXIII.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 132
» XXIV.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent »	A, 133
» XXV.	Achats et consommation de combustibles.	A, 134-135
» XXVI.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances . . .	A, 136-137
» XXVII.	Éclairage des trains au gaz riche	A, 137
» XXVIII.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A,	138
» XXIX.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.	A, 139
» XXX.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours	A, 140
» XXXI.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours	A, 141
» XXXII.	Mouvement et recettes des abonnements d'ouvriers. A,	142-145
» XXXIII.	Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1912. A,	144-148
» XXXIV.	Mouvement général de grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1912. A,	149-169
» XXXV.	Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1912	A, 170
» XXXVI.	Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1912 . . .	A, 172-173
» XXXVII.	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 1912	A, 174-175

- N° XXXVIII. Mouvement général, en tonnes, des grosses marchandises transportées, pendant l'année 1912, par les chemins de fer de l'État Belge A, 177-180
- » XXXIX. Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 3, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Parcours moyen d'une tonne. — Année 1912 . A, 181
- » XL. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1911 et 1912 A, 182-185
- » XLI. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1912 A, 184-186
- » XLII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855 A, 188-189
- » L. Chemin de fer de Hasselt à Maeseyck. — Compte relatif à la gestion assurée du 1^{er} janvier au 30 juin 1912, pour le compte de l'État, par la société anonyme du chemin de fer de Maeseyck . A, 190
- » LI. 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^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

- » XLIII. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1912. . . . A, 191
- » XLIV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1912. . . . A, 192
- » XLV. Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1912. — Comparaison des années 1911 et 1912 . . . A, 193
- » XLVI. Parcours kilométrique des trains en 1912. — Comparaison des années 1911 et 1912 . . . A, 194
- » XLVII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1912. . . . A, 196-197
- » XLVIII. Personnel. — Effectif au 31 décembre 1912. — Comparaison des années 1911 et 1912. . . A, 198-199
- » XLIX. Accidents survenus aux personnes. — Année 1912. — Comparaison des années 1911 et 1912. . . A, 200-201

PARTIE B.

ÉLECTRICITÉ.

- § 1. Renseignements généraux. . . . B, 5
- § 2. Personnel. . . . B, 5

	Pages.
§ 3. Permissions de voirie. — Autorisations accordées	B, 6
§ 4. Approvisionnements et matériel en magasin	B, 6
§ 5. Production de l'énergie électrique et du gaz riche.	B, 7
§ 6. Améliorations et innovations introduites dans le service	B, 7
§ 7. Traction électrique	B, 9
§ 8. Exploitation de la ligne vicinale de Mons-Boussu	B, 9

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° 1. Arrêté ministériel du 25 février 1914 réglementant les essais électriques au laboratoire	B, 12
» II. Prix de revient de l'énergie électrique produite par les usines de la Direction de l'électricité en 1912	B, 14
» III. Éclairage électrique des stations, ateliers et dépendances.	B, 16
» IV. Extensions et modifications de l'éclairage électrique des gares et dépendances.	B, 18
» V. Engins divers mis en service au cours de l'année 1912.	B, 20
» VI. Moteurs et dynamos mis en service au cours de l'année 1912	B, 20
» VII. Travaux effectués au cours de l'année 1912 pour compte du département de la Marine, des Postes et des Télégraphes	B, 22
» VIII. Exploitation de la ligne vicinale de Mons-Boussu :	
A. Exploitation et recettes	B, 24
B. Recettes et dépenses.	B, 25
C. Consommation d'énergie électrique	B, 26
D. Contraventions, délits	B, 27
E. Accidents de personnes en 1912	B, 27
F. — depuis la mise en exploitation	B, 28

PARTIE C.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	C, 5
§ 2. Personnel	C, 5

II.

Annexes à consulter.

SERVICES D'EXPLOITATION.

I et II de la partie C.	§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres	C, 4
II »	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	C, 6
II »	§ 3. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	C, 6
II »	§ 4. Pilotage	C, 6
II »	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	C, 7
II »	§ 6. Police maritime	C, 7

III.

SERVICES DIVERS.

	Pages	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	C, 8	II de la partie C.
§ 2. Écoles de navigation	C, 8	II „
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	C, 9	II „
§ 4. Sauvetage	C, 9	II „
§ 5. Conseil supérieur de la Marine	C, 9	II „

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS	C, 10	II „
--------------------------------	-------	------

ANNEXES DE LA PARTIE C.

MARINE.

- N° I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement
 et recette. — Comparaison des années 1912 et 1911 . . C, 11
 N° II. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par
 service. — Comparaison des années 1912 et 1911 . . C, 12

PARTIE D.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Service international	D, 3
§ 2. Service intérieur	D, 3

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Mouvement général	D, 4	I et III de la partie D
§ 2. Lettres ordinaires	D, 5	III „
§ 3. Lettres recommandées	D, 6	III „
§ 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée	D, 6	II et III „
§ 5. Envois exprès	D, 6	III „

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur)	D, 7	II et III „
§ 2. Bons de poste	D, 7	II et III „
§ 3. Mandats (service international)	D, 7	II et III „

Annexes à consulter

B. Effets de commerce.

II et III de la partie D.	§ 1 ^{er} . Acceptation	D, 8
II et III	§ 2. Encaissement	D, 8
II et III	C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	D, 8
II et III	D. Quittances (service intérieur)	D, 8
II et III	E. Recouvrements de valeurs de l'étranger.	D, 9
II et III	F. Abonnements aux journaux.	D, 9
II, III et V	G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances	D, 9 et 10
	H. Permis de pêche	D, 11
	I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	D, 11
	J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse	D, 11

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES . . . D, 11

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	D, 12
§ 2. Service de transmission	D, 12

VI.

PERSONNEL. D, 13

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	D, 13
§ 2. Dépense.	D, 13

ANNEXES DE LA PARTIE D.

N° 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1912.	D, 16 et 17
» II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Comparaison des années 1912 et 1911.	D, 18, 19 et 20
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1912 et 1911	D, 22 et 23
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1912 et 1911	D, 24 et 25
» V. Relevé des valeurs postales d'affranchissement vendues. — Comparaison des années 1912 et 1911	D, 24 et 25
» VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1912 et 1911	D, 26

PARTIE E.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE I^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

	Pages.
§ 1. Service international	E, 5
Réductions de taxes	E, 5
Extension du réseau	E, 5
Adhésion à l'Union télégraphique internationale	E, 5
Nouveaux services et nouvelles catégories de correspon-	
dances	E, 5
§ 2. Radiotélégraphie	E, 5

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES ET DE LEUR PRODUIT

§ 1. Mouvement général et recette	E, 6
a. Télégrammes privés intérieurs	E, 7
b. — — — internationaux	E, 7
§ 2. Télégrammes de service	E, 8
Diagramme représentant le développement de la télégra-	
phie privée depuis l'origine de l'exploitation par l'État.	E, 9

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU. —
APPAREILS EN SERVICE. — STATISTIQUE DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE

§ 1. Bureaux.	E, 10
§ 2. Développement du réseau télégraphique	E, 11
§ 3. Appareils en service	E, 12
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra-	
phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). . .	E, 12
§ 5. Statistique de la radiotélégraphie	E, 15

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

A. Téléphonie locale	E, 16
B. Téléphonie à grande distance	E, 17
C. Téléphonie internationale	E, 17

Renseignements statistiques :

a) Mouvement et recette.	E, 18
b) Diagramme représentant l'accroissement du nombre des communications téléphoniques taxées, depuis la reprise des principaux réseaux par l'État.	E, 19
c) Bureaux centraux téléphoniques	E, 20 et 21
d) Échange des télégrammes par téléphone	E, 22
e) Développement du réseau téléphonique	E, 25
f) Divers	E, 24

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

PERSONNEL	E, 25
---------------------	-------

II.

RÉSULTATS FINANCIERS

§ 1. Recettes	E, 26
§ 2. Dépenses :	
a) Dépenses ordinaires.	E, 27
b) Dépenses en prestations	E, 28
c) Dépenses de premier établissement	E, 28 et 29
§ 5. Comparaison entre les recettes et les dépenses.	E, 29

ANNEXES DE LA PARTIE E.

I. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1912 et 1911	E, 52 et 55
II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1912 et 1911.	E, 54
III. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun des groupes belges en 1912 et en 1911.	E, 56 et 57
IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1912 et 1911.	E, 58
V. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1912 et 1911	E, 40 et 41
VI. Tableau indiquant sommairement pour 1912 les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite	E, 42
VII. Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations	E, 45