

(I)
(N° 168.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 24 JUIN 1885.

CHEMINS DE FER.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

MARINE.

COMpte RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1884.

RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

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

[Chemins de fer en exploitation, Postes et Télégraphes, et Marine],

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS

[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées)].



BRUXELLES,

FR. GOBBAERTS, IMPRIMEUR DU ROI,

BUE DE LA LIMITE, 21.

1885

MESSIEURS.

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1884.

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

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

MESSEURS.

A l'origine, le compte rendu annuel des chemins de fer de l'État, présenté aux Chambres Législatives en exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, contenait des notices sur les chemins de fer en construction. Plus tard, il ne contient plus que le relevé des sommes dépensées pour le premier établissement. Aux comptes rendus de 1880 et de 1881 était joint l'exposé des opérations des divers services ressortissant aux administrations des ponts et chaussées et des mines et entre autres, dès lors, l'exposé des opérations du service de la construction des chemins de fer, lequel a toujours été confié à l'administration des ponts et chaussées. Semblable exposé ne figure plus aux comptes rendus de 1882 et de 1883, période pendant laquelle les deux administrations des ponts et chaussées et des mines ont été rattachées au Département de l'Intérieur.

Il semble utile de publier annuellement, en même temps que le compte rendu des chemins de fer en exploitation, des renseignements sur les chemins de fer en construction, dans la forme adoptée en 1880 et 1881.

J'ai, en conséquence, l'honneur de présenter aux Chambres Législatives trois notices se rapportant à la construction des chemins de fer, respectivement pendant les années 1882, 1883 et 1884.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie
et des Travaux publics,*

Chevalier DE MOREAU.

(IV)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

Annexes à consulter.

I.

RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'ANNÉE 1884.

	PAGES.
1 ^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public	A, 5
2 ^e — Chemins de fer construits pour l'État par les sociétés de construction	A, 4
3 ^e — Chemins de fer construits d'après un système qui tient des deux précédents	A, 5
4 ^e — Chemins de fer concédés.	A, 6

II.

RENSEIGNEMENTS RÉTROSPECTIFS. — ANNÉES 1882 ET 1883.

A. Année 1882.

1 ^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public.	A, 6
2 ^e — Chemins de fer construits pour l'État par les sociétés de construction	A, 7
3 ^e — Chemins de fer construits d'après un système qui tient des deux précédents	A, 9
4 ^e — Chemins de fer concédés.	A, 9

B. Année 1883.

1 ^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public	A, 9
2 ^e — Chemins de fer construits pour l'État par les sociétés de construction	A, 10
3 ^e — Chemins de fer construits d'après un système qui tient des deux précédents	A, 11
4 ^e — Chemins de fer concédés.	A, 12

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

RÉSULTATS FINANCIERS. — RENSEIGNEMENTS DIVERS.

I. Résultats financiers.

§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement	A, 15
	b

1 de la partie A.

Annexes à consulter.

		PAGES
II, III, V, VI et VII de la partie A.	§ 2. Compte de l'exploitation. — Recettes et dépenses de l'exercice 1885	A, 16
III, IV et VIII	§ 5. Compte financier. — Charges et ressources	A, 18
I, III et IV	§ 4. Situation générale depuis l'origine	A, 22

II. Renseignements divers.

VIII	»	§ 1 ^{er} . Résultats généraux	A, 24
IX	»	§ 2. Coefficient d'exploitation	A, 24
		§ 5. Personnel	A, 25
		§ 4. Caisse de retraite et de secours des ouvriers.	A, 25

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

§ 1 ^{er} .	Lignes en exploitation au 31 décembre 1884	A, 27
§ 2.	Stations.	A, 28
§ 5.	Rails	A, 29
§ 4.	Billes	A, 51
§ 5.	Approvisionnements destinés à la voie et payés sur fonds budgétaires	A, 51
§ 6.	Parachèvement et extensions sur crédits budgétaires	A, 52

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles.
— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport	A, 55
§ 2.	Matériel en construction	A, 54
§ 5.	Wagons de particuliers.	A, 55
§ 4.	Parcours des locomotives	A, 55
§ 5.	Parcours des véhicules	A, 56
§ 6.	Trains.	A, 56
§ 7.	Utilisation du matériel de transport	A, 57
§ 8.	Achat de combustibles	A, 37
§ 9.	Consommation de combustibles	A, 40
§ 10.	Éclairage à l'huile	A, 40
§ 11.	Éclairage au gaz des gares et des ateliers	A, 40
§ 12.	Éclairage au gaz des trains.	A, 41
§ 15.	Éclairage électrique.	A, 41
§ 14.	Chauffage des trains	A, 41
§ 15.	Graissage	A, 42
§ 16.	Approvisionnements en magasin	A, 42

II.	Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction	A, 45
-----	---	-------

Annexes à consulter.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

	Pages
§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 45
§ 2. Bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 47
§ 3. Produits extraordinaires.	A, 48
§ 4. Produits indirects	A, 49
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transports	A, 49
§ 6. Transports par nature de service	A, 49

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports	A, 51
---	-------

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 52
§ 2. Accidents aux personnes, uniquement dus aux déraillements et collisions de trains	A, 55
§ 3. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements et à des collisions de trains.	A, 54

IV. Contraventions	A, 58
------------------------------	-------

X et XI de la partie A.

XI »

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

§ 1 ^{er} . Lignes en exploitation au 31 décembre 1884.	A, 59	XII	»
§ 2. Stations et haltes	A, 60		
§ 3. Raccordements industriels et gares privées	A, 60		
§ 4. Exploitation	A, 60		

II.

SITUATION DES VOIES	A, 60
-------------------------------	-------

III.

SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 64	XIII	»
---	-------	------	---

IV.

PARCOURS DES TRAINS	A, 64	XIV	»
-------------------------------	-------	-----	---

V.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 62	XV	»
§ 2. Bagages.	A, 63	XV	»
§ 3. Petites marchandises.	A, 63	XV	»

Annexes à consulter.

			<i>Pages.</i>
XV	de la partie A.	§ 4. Grosses marchandises	A, 64
XV	»	§ 5. Finances	A, 64
XV	»	§ 6. Équipages	A, 64
XV	»	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 64
XV	»	§ 8. Produits extraordinaires.	A, 65
XV	»	§ 9. Récapitulation des recettes. — Comparaison résumée des années 1884 et 1885.	A, 65
VI.			
XV	»	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	A, 66
VII.			
XV	»	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 66
VIII.			
		AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	A, 66
IX.			
XVI	»	ACCIDENTS	A, 72
X.			
		CONTRAVENTIONS	A, 75

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° I.	}	Situation financière.	Compte de premier établissement au 31 décembre 1884.	A, 76
» II.			Compte de l'exploitation, année 1884	A, 78
» III.			Compte financier, fin 1884. — Charges et ressources.	A, 78
» IV.			Compte de profits et pertes, résultats annuels et accumulés.	A, 80
» V.			Revenu du capital consacré aux lignes payables comptant et exploitées	A, 82
» VI.			Revenu du capital entier engagé dans les lignes exploitées appartenant à l'État	A, 85
» VII.			Recettes et dépenses de l'exploitation, en 1884 et en 1885	A, 84
» VIII.			Résumé général des principaux résultats relatifs à la construction et à l'exploitation des chemins de fer de l'État par périodes quinquennales jusqu'en 1870 et par année depuis 1870 jusqu'en 1884 ;	
			1 ^o Développement des voies principales	A, 86
			2 ^o Capital de premier établissement	A, 88
			3 ^o Coût kilométrique moyen	A, 90
			4 ^o Situation financière	A, 90
			5 ^o Répartition des recettes et des dépenses sur les principales unités	A, 92

Annexes à consulter.

	PAGES.	
N° IX. Coefficients d'exploitation depuis l'origine.	A, 94	
» X. Relevé, par nature et par cause, des accidents survenus aux trains en général, avec indication des dommages causés aux personnes. — Réseau de l'État, année 1884.	A, 96	
» XI. Accidents de trains. — Année 1884	A, 98	

3° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

» XII. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1884	A, 99
» XIII. Matériel roulant effectif au 31 décembre 1884	A, 100
» XIV. Parcours kilométrique des trains. — Année 1884	A, 102
» XV. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. Exercice 1884.	A, 104
» XVI. Accidents survenus aux personnes.	A, 106

PARTIE B.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

1^{re} SECTION.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Service international.	B, 5
§ 2. Service intérieur	B, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4	I et III de la partie B.
§ 2. Lettres ordinaires.	B, 5	III »
§ 3. Lettres recommandées	B, 6	III »
§ 4. Lettres assurées	B, 6	II et III »

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur).	B, 7	II a IV »
§ 2. Bons de poste	B, 8	II à IV »
§ 3. Mandats (service international).	B, 8	

Annexes à consulter.

		PAGES
<i>B. Effets de commerce.</i>		
II et III de la partie III.	§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8
II et III. °	§ 2. Encaissement	B, 9
II et III. °	<i>C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.</i>	B, 9
II et III. °	<i>D. Quittances (service intérieur).</i>	B, 9
	<i>E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger</i>	B, 10
II et III. °	<i>F. Abonnements aux journaux</i>	B, 10
	<i>G. Caisse d'épargne.</i>	B, 10
	<i>H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés</i>	B, 10

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES.	B, 10
---	-------

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 11
§ 2. Service de transmission	B, 11

VI.

PERSONNEL	B, 12
---------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

IV et V. °	§ 1 ^{er} . Recettes	B, 12
	§ 2. Dépenses	B, 12

2^e SECTION.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.	B, 15
----------------------------------	-------

Annexes à consulter.

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

	Pages.
§ 1 ^{er} . Télégrammes privés	B, 13
<i>a.</i> Services réunis	B, 13
<i>b.</i> Service intérieur	B, 14
<i>c.</i> Service international	B, 14
<i>d.</i> Service de transit	B, 14
§ 2. Télégrammes de service	B, 14

VI de la partie II.

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

§ 1 ^{er} . Bureaux	B, 15
§ 2. Développement du réseau	B, 15
§ 5. Appareils en service	B, 16

IV.

PERSONNEL	B, 16
---------------------	-------

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes	B, 17
§ 2. Dépenses	B, 17

VI.

TÉLÉPHONES	B, 20
----------------------	-------

ANNEXES DE LA PARTIE II.

1^{re} SECTION.

POSTES.

N° 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1884	B, 24
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1884 et 1885.	B, 26
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Années 1884 et 1885	B, 28
» IV. Recettes postales de toute nature. — Années 1884 et 1885.	B, 50

N° V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Années 1884 et 1885	B,	50
--	----	----

2^e SECTION.

TÉLÉGRAPHES.

N° VI. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Années 1884 et 1885	B,	52
---	----	----

PARTIE C.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	C,	5
§ 2. Personnel	C,	5

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

I et II de la partie C.	§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	C,	4
II	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	C,	5
II	§ 3. Pilotage.	C,	5
II	§ 4. Phares et fanaux	C,	6
II	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	C,	7
II	§ 6. Police maritime	C,	7

III.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

§ 1 ^{er} . Constructions maritimes.	C,	7
§ 2. Hydrographie.	C,	7
§ 5. Écoles de navigation	C,	7
§ 4. École des mousses.	C,	8
§ 5. Cours de notions maritimes dans les écoles moyennes et primaires du littoral	C,	8
§ 6. Sauvetage	C,	8
§ 7. Marine marchande et pêche maritime.	C,	9

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

II	§ 1 ^{er} . Recettes	C,	9
II	§ 2. Dépenses	C,	9

Annexes à consulter.

V.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

	Pages
§ 1 ^{er} . Service postal entre Anvers, le Brésil et les États de la Plata.	C, 9
§ 2. Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.	C, 10

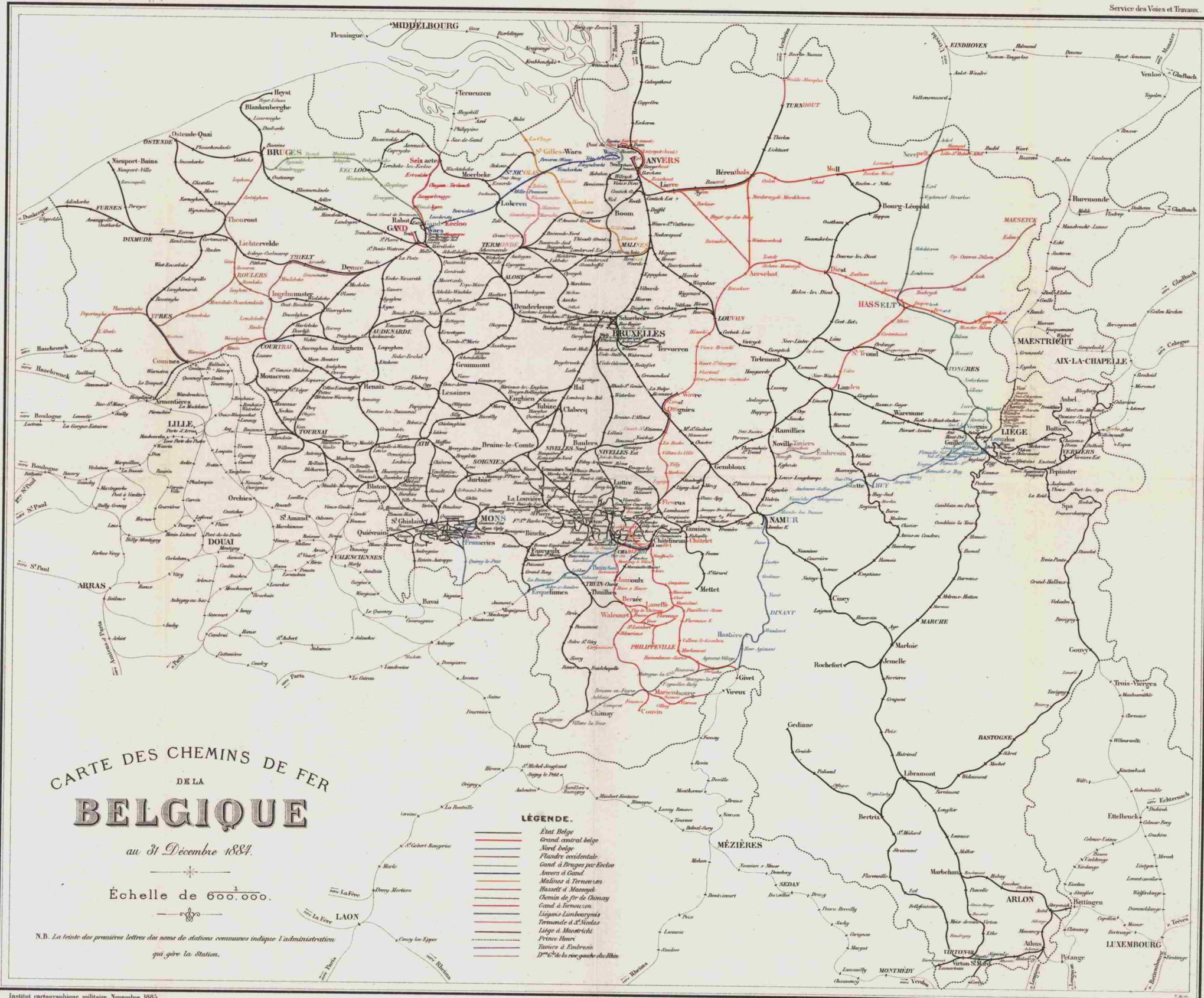
III et IV de la partie C.

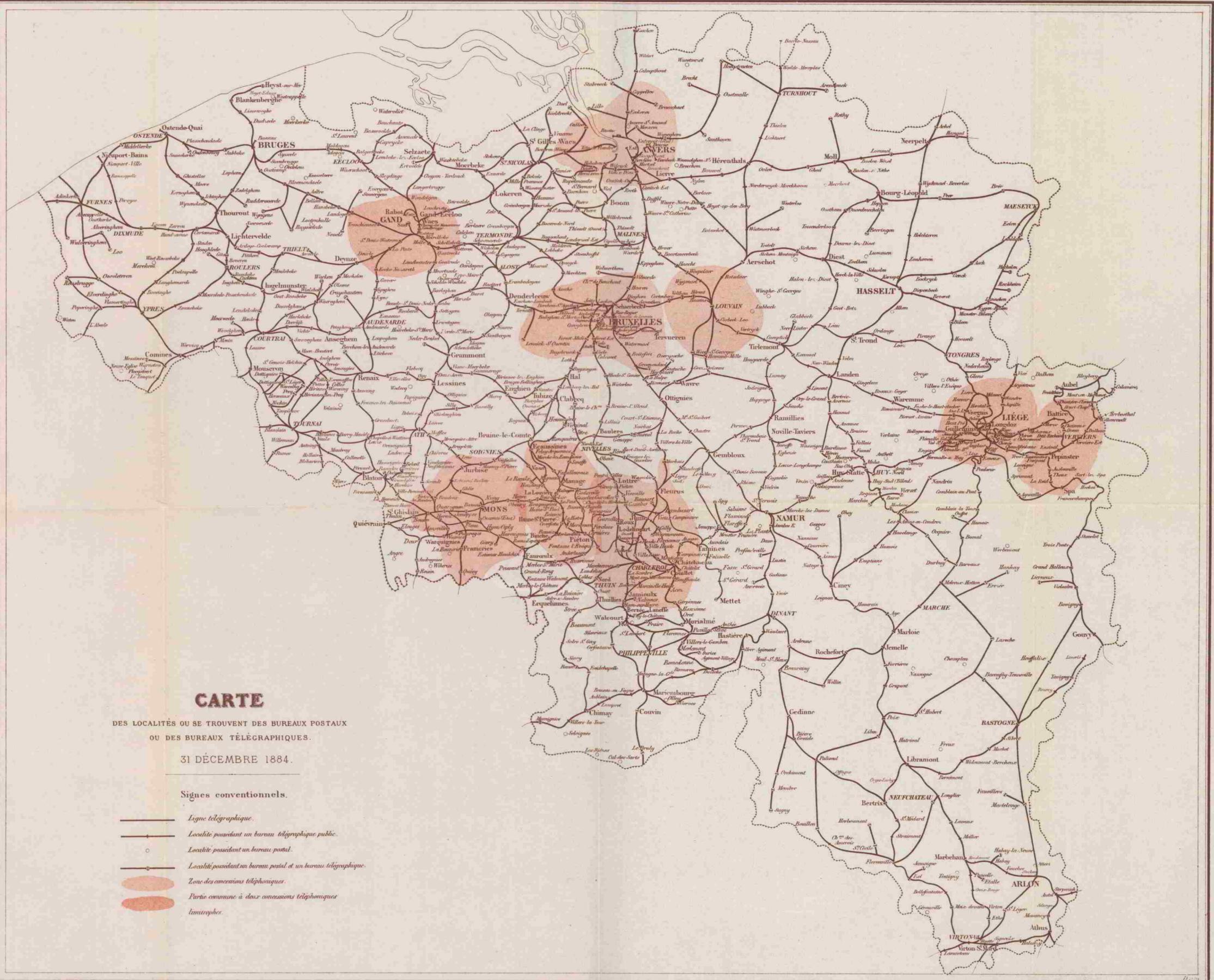
ANNEXES DE LA PARTIE C.

MARINE.

N° I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1884 et 1883 . . .	C, 12		
» II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1884 et 1885	C, 13		
» III. Service postal d'Anvers sur	{	Mouvement. — Taux moyen du fret .	C, 15
» IV. New-York et sur Philadelphie.		Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.	C, 17







CARTE

DES LOCALITÉS OU SE TROUVENT DES BUREAUX POSTAUX
OU DES BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES.

31 DÉCEMBRE 1884.

Signes conventionnels.

-  Ligne télégraphique.
-  Localité possédant un bureau télégraphique public.
-  Localité possédant un bureau postal et un bureau télégraphique.
-  Zone des concessions téléphoniques.
-  Partie commune à deux concessions téléphoniques limitrophes.

(1)

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{RE} SECTION. CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

I.

RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'ANNÉE 1884.

1^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'administration des ponts et chaussées.

Le tableau suivant résume les dépenses faites pour études, achat de terrains et travaux :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DATE des lois qui ont décrété leur construction.	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense.	CRÉDITS alloués par la loi du 7 MAI 1884	SOMMES DÉPENSÉES EN 1884.				Sommes dépensées au 31 décembre 1883.	Sommes dépensées au 31 décembre 1884.
				Études.	Terrains.	Travaux.	Totales.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Quartier-Léopold)	17 juillet 1877, art. 1 ^{er} , § 18. 23 mai 1880, art. 1 ^{er} , § 5.	4,300,000 »	865,548 59	3,705 »	80,959 45	23,277 20	116,940 65	832,988 33	940,928 68
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40.	13,000,000 »	2,431,089 47	25,665 73	29,290 84	2,281,407 62	2,336,364 19	1,917,426 33	7,253,790 52
Anvers-Tilbourg	— § 38.	5,000,000 »	8,000 »	5,140 »	203 89	2,625 »	7,968 80	270,449 14	278,417 94
Libramont-Bertrix	— § 39	2,000,000 »	130,016 31	1,614 05	»	»	1,614 05	1,716,241 33	1,717,855 38
Wavre à Jodoigne.	— § 41.	4,900,000 »	250,000 »	4,209 96	15,317 20	»	19,527 16	55,212 29	74,739 45
Audenarde à Orroir	— § 42.	2,500,000 »	115,808 55	1,840 »	41,660 49	»	43,500 49	384,559 97	428,060 46
Station d'échange de Virton	— § 43	1,000,000 »	8,000 »	»	262 67	720 58	983 25	817,024 89	818,008 14
Station de Dison	14 août 1881, § 33.	»	7,157 51	»	»	»	Néant.	292,985 86	292,985 86
Thielt à Lichtervelde	—	378,000 »	1,204 67	»	»	»	Néant.	376,795 33	376,795 33
Station de Broine-l'Alleud.	4 août 1879, § 45.	250,000 »	250,000 »	150 »	»	»	150 »	600 »	750 »
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	280,000 »	145,006 31	195 40	35,650 75	32,675 43	68,521 58	131,903 60	203,515 27
Travaux et terrains supplémentaires sur les lignes faisant l'objet des conventions des 31 janvier 1873 et 1 ^{er} juin 1877.	7 mai 1884, art. 30, k, du tableau XIV.	100,000 »	100,000 »	2,373 86	8,359 01	25,659 88	36,592 75	Néant.	36,592 75
Ceinture de Liège.	4 août 1879, § 45.	»	26,588 30	»	»	26,588 30	26,588 30	283,779 04	310,367 34
Travaux supplémentaires sur la ligne de Bastogne à Gouvy.	31 décembre 1883	830,738 27	»	»	23,811 90	405,000 »	428,811 90	Néant.	428,811 90
Bastogne vers Wiltz.	27 juillet 1884.	1,050,000 »	»	5,167 38	»	»	5,167 38	Néant.	(¹) 5,167 38

(¹) Imputés à concurrence de fr. 2,571-35 sur l'article 97 du tableau VII et à concurrence de fr. 2,795-85 sur l'article 28 du tableau XIV.

2^e catégorie. — Chemins de fer construits pour l'État, par les sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.

1^o Groupe de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-5 juin 1870).

Au 31 décembre 1883, cette Société avait livré à l'État, à fin d'exploitation, l'entièreté de son réseau, comprenant une longueur totale de 137,804 mètres.

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Société précitée s'élevait, au 31 décembre 1883, à 35,985,100 francs. Rien n'a été payé à cette Société en 1884.

2^o Groupe de la Banque de Belgique.

Ce groupe comprend :

a) Sections remises à l'État, à fin d'exploitation :

Au 31 décembre 1883, la Banque de Belgique avait livré . . . ^{Mètres.} 185,866. »

En 1884, la Banque de Belgique a livré les sections suivantes :

Écaussinnes à Ronquières	^{Mètres.} 8,187. »
Clabecq à Lembecq et Ronquières à Virginal.	5,960. »
Ensemble.	14,147. »

Longueur livrée au 31 décembre 1884. . . 200,015. »

b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1884 :

Clabecq à Braine-l'Alleud	12,642. »
Sottegem à Ellezelles	17,668. »
Mettet à Acoz	13,470. »
Estaimpuis à la frontière (1).	2,686. »
Ensemble.	46,466. »

c) Sections distraites de l'entreprise, par la convention du 12 février 1883, approuvée par la loi du 7 avril 1883 .

Bruxelles (Orest) à Londerzeel	19,603. »
Embranchement du Bois de la Cambre	2,420. »
Couillet à Châtelet	4,766. »
Chimay à la frontière	14,525. »
Ensemble.	41,314. »
Total	287,793. »

(1) Les travaux sont arrêtés sur cette ligne, à défaut de ratification par le Gouvernement français de la convention conclue entre les délégués français et belges pour la fixation du point du passage à la frontière.

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait, au 31 décembre 1883, à fr. 52,080,400
 Pendant l'année 1884, il lui a été remis 2,698,600
 De sorte qu'au 31 décembre 1884, elle avait reçu fr. 54,779,000

3° *Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article V II de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars 1873.*

Ce groupe comprend :

a) Sections livrées à l'État, à fin d'exploitation :

Mètres.

Au 31 décembre 1883, cette Société avait livré 161,157.53
 Aucune ligne ou section de ligne n'ayant été livrée en 1884, la situation, fin 1884, est la même.

b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1884 :

	Mètres.	
Rochefort à Éprave	5,780.	»
Limerlé à Gouvy	3,000.	»
Ensemble	6,780.	»

c) Sections à l'étude au 31 décembre 1884 :

	50,203.71	
Gedinne à la Meuse	24,329.06	
Mettet à la Meuse	18,084.75	
Éprave à Baronville	72,617.50	
Ensemble	240,535.03	
Total	240,535.03	

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis et les sommes payées à la Société précitée s'élevaient, au 31 décembre 1883, à . fr. 33,606,000 »
 Les sommes payées pendant l'année 1884 montent à . . . 761,276 49
 De sorte qu'au 31 décembre 1884, la Société a reçu en tout. fr. 34,367,276 49

3° catégorie. — Chemins de fer (lignes de Tirlemont à Moll et de Tongres à Neerlinter) construits d'après un système qui tient des deux précédents.

Les lignes de Tirlemont à Moll et de Tongres à Neerlinter sont livrées à l'exploitation sur tout leur parcours depuis 1879.

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait, au 31 décembre 1883, à fr. 13,751,900 »
 Pendant l'année 1884, il lui a été remis 448,300 »
 De sorte qu'au 31 décembre 1884, elle avait reçu . . . fr. 14,200,200 »

Sur le crédit de 150,000 francs alloué par l'article 30^J du tableau XIV

(loi du 7 mai 1884), il a été payé, en 1884, une somme de fr. 155,193-88, pour règlement d'indemnités judiciairement dues à la Banque de Belgique et pour frais de procédure.

4^e catégorie. — Chemins de fer concédés construits par des sociétés ayant obtenu des concessions de péages.

Aucun chemin de fer n'a été concédé en 1884.

II.

RENSEIGNEMENTS RÉTROSPECTIFS. — ANNÉES 1882 ET 1883.

A. ANNÉE 1882.

1^o catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'administration des ponts et chaussées.

Le tableau suivant résume les dépenses faites pour études, achats de terrains et travaux :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DATE des lois qui ont décrété leur construction.	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense.	CRÉDITS DÉJÀ VOTÉS.	SOMMES DÉPENSÉES EN 1882.				Sommes dépensées au 31 décembre 1881. (1)	Sommes dépensées au 31 décembre 1882.
				Frais d'études.	Terrains.	Travaux.	Totales.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Quartier-Léopold)	17 juillet 1877, art. 1 ^{er} , § 18. 23 mai 1880, art. 1 ^{er} , § 5.	4,300,000	2,900,000	3,044 »	63,524 39	393,663 05	463,231 44	174,531 50	637,762 94
Anvers-Tilbourg	4 août 1879, § 38.	5,000,000	3,000,000	12,358 »	84,011 45	4,049 02	100,418 47	32,067 90	132,486 37
Libramont-Bertrix	— § 39	2,000,000	2,000,000	6,187 29	24,875 35	207,719 26	238,781 90	1,291,099 59	1,529,881 49
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	— § 40.	13,000,000	6,000,000	33,920 06	599,755 55	300,000 »	924,675 61	47,379 89	972,535 50
Wavre à Jodoigne.	— § 41.	4,900,000	2,000,000	17,398 63	»	»	17,398 63	29,110 23	46,508 86
Audenarde à Orroir.	— § 42.	2,500,000	2,000,000	4,126 69	134,780 06	»	138,908 75	6,041 26	144,950 01
Station d'échange de Victon.	— § 43.	1,000,000	1,000,000	»	»	»	195,727 44	255,507 38	451,234 82
Ceinture de Liège.	— § 43	»	300,000	3,837 »	6,122 67	132,522 06	142,481 73	80,335 91	222,887 64
Station de Dison.	14 août 1881, § 33.	300,000	300 000	»	92,776 99	118,395 »	211,171 99	79,659 70	290,831 69
Thielt à Lichtervelde	5 juin 1878, § 14 4 août 1879, § 45.	378,000	378,000	»	»	28,533 99	28,533 99	334,720 21	363,254 20
Station de Braine-l'Alleud.	4 août 1879, § 45.	230,000	»	»	»	»	Néant.	600 »	600 »

(1) Les sommes portées dans la colonne 9 rectifient quelques erreurs de détail dans les chiffres fournis au tableau analogue du compte rendu pour 1881.

2^e catégorie. — Chemins de fer construits pour l'État, par les sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.

1^o Groupe de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870).

Ce groupe comprend :

Sections livrées à l'État à fin d'exploitation :

	Mètres.
Situation au 31 décembre 1881	125,219. (1)
En 1882, la Société a remis à l'État les deux dernières lignes dont la construction lui incombait, savoir :	
La Providence à la Planche, d'une longueur de	5,549. »
et Couillet à Jamioux	7,256. »
	<hr/>
La longueur totale livrée au 31 décembre 1882 était donc de	137,804. »

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Société précitée s'élevait, au 31 décembre 1881, à fr. 35,537,900

Il lui a été remis pendant l'année 1882, pour 647,200

De sorte qu'au 31 décembre 1882, elle avait reçu fr. 35,985,100

2^o Groupe de la Banque de Belgique.

Ce groupe comprend :

a) Sections remises à l'État à fin d'exploitation :

	Mètres.
La situation au 31 décembre 1881 était de	67,515. »

En 1882, la Banque de Belgique a livré les sections suivantes :

	Mètres.
Beaumont à Froidchapelle	16,638. »
Froidchapelle à Chimay	12,947. »
Lobbès à Thuillies	7,821. »
Dour à Audregnies	5,702. »
Audregnies à la frontière.	5,571. »
Lessines à Flobecq	8,454. »
Flobecq à Ellezelles	5,553. »
Renaix à Pecq	12,167. »
Pecq à Tournai	7,988. »
Auderghem à Woluwe-Saint-Lambert.	2,456. »
Woluwe à Tervueren	6,978. »

Ensemble. 92,075. »

Longueur livrée au 31 décembre 1882 159,590. »

(1) Le chiffre global de 124,969 mètres indiqué au compte rendu relatif à l'année 1881 a été rectifié par suite de nouveaux mesurages de certaines sections.

Mètres.
 D'autre part. 159.390. »

b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1882 :

	Mètres.
Sottegem à Ellezelles.	17,668. »
Ellezelles à Renaix	5,258. »
Écaussinnes à Ronquières	8,187. »
Ronquières à Lembeq	12,192. »
Tournai à la frontière	13,747. »
Tubize à Braine-l'Alleud.	13,880. »
Mettet à Acoz.	13,470. »
Ensemble.	84,402. »

c) Sections à l'étude au 31 décembre 1882 :

Bruxelles (Ouest) à Londerzeel.	19,605. »
Embranchement du Bois de la Cambre	2,420. »
Couillet à Châtelet	4,766. »
Chimay à la frontière française.	14,525. »
Estaimpuis — —	2,686. »
Ensemble.	44,000. »
Total	287,792. »

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait, au 31 décembre 1881, à fr. 31,672,900
 Pendant l'année 1882, il lui a été remis 14,057,700
 De sorte qu'au 31 décembre 1882, elle avait reçu. fr. 45,730,600

3° *Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1875, approuvée par la loi du 15 mars suivant.*

Ce groupe comprend :

a) Sections livrées à l'État, à fin d'exploitation :

Situation au 31 décembre 1881	Mètres. 135,227.47
Aucune ligne ou section n'ayant été remise en 1882, la situation, fin 1882, est la même.	

b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1882 :

	Mètres.
Rochefort à Éprave	5,780. »
Bastogne à Courvy.	28,910.06
Ensemble.	32,690.06
A reporter	167,917.53

Mètres
Report 167,917.55

c) Sections à l'étude au 31 décembre 1882 :

	Mètres.
Gedinne à la Meuse	50,203.71
Mettet à la Meuse	24,529.06
Éprave à Baronville	18,084.73

Ensemble. 72.617.50

Total 240,535.05

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis et les sommes payées à la Société précitée s'élèvent, au 31 décembre 1881, à fr. 28,588,650 50

Les sommes remises pendant l'année 1882 montent à 2,975,662 74

De sorte qu'au 31 décembre 1882, la Société a reçu en tout fr. 51,562,293 24

3^e Catégorie. — Chemins de fer (lignes de Tirlemont à Moll et de Tongres à Neerlinter) construits d'après un système qui tient des deux précédents.

Les lignes de Tirlemont à Moll et de Tongres à Neerlinter sont livrées à l'exploitation sur tout leur parcours depuis 1879.

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait, au 31 décembre 1881, à fr. 15,751,900 »

Rien n'a été payé en 1882.

4^e catégorie. — Chemins de fer concédés construits par des sociétés ayant obtenu des concessions de péages.

Aucun chemin de fer n'a été concédé en 1882.

B. ANNÉE 1883.

1^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'administration des ponts et chaussées.

Le tableau suivant résume les dépenses faites pour études, achat de terrains et travaux :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DATE des lois qui ont décrété leur construction.	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense.	CRÉDITS DÉJÀ VOTÉS.	SOMMES DÉPENSÉES EN 1883.				Sommes dépensées au 31 décembre 1882.	Sommes dépensées au 31 décembre 1883.
				Frais d'études.	Terrains.	Travaux.	Totales.		
Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Quartier-Léop.)	17 juillet 1877, art. 1 ^{er} , § 18 23 mai 1880, art. 1 ^{er} , § 5.	4,300,000	2,900,000	3,690 »	140,463 33	51,072 06	195,225 39	637,762 94	832,988 33
Comblain au-Pont à Trois-Ponts	1 août 1879, § 40.	13,000,000	6,000,000	40,135 60	112,093 51	3,629,633 05	3,944,870 83	972,555 50	4,917,426 33
Anvers à Tilbourg	— § 38.	5,000,000	3,000,000	7,605 65	129,573 83	783 29	137,962 77	132,486 37	270,449 14
Libramont-Bertrix	— § 39	2,000,000	2,000,000	8,628 15	44 264 63	133,467 06	186,359 84	1,529,881 49	1,716,241 33
Wavre à Jodoigne	— § 41.	4,900,000	1,000,000	8,703 43	»	»	8,703 43	46,508 86	55,212 29
Audenarde à Orroir	— § 42.	2,500,000	2,000,000	2,232 80	237,377 16	»	239,609 96	144,950 01	384,559 97
Station de Dison	14 août 1881, § 33.	300,000	300,000	»	1,408 11	552 66	1,960 77	290,831 60	292,792 46
Thielt à Lichtervelde	5 juin 1878, art. 1 ^{er} , § 14. 4 août 1879, § 45.	378,000	378,000	»	13,541 13	»	13,541 13	363,254 20	376,795 33
Ceinture de Liège	4 août 1879, § 45.	»	300,000	854 »	22,226 30	37,811 10	60,891 40	222,887 64	263,779 04
Station d'échange du Virton	— § 43.	1,000,000	1,000,000	»	»	»	395,790 07	451,234 82	847,024 89
Station de Braine-Palléud.	— § 45.	250,000	»	»	»	»	Néant.	600 »	600 »

2^e catégorie. — Chemins de fer construits pour l'État, par les sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.

1^o Groupe de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 23 avril-3 juin 1870).

Au 31 décembre 1882, cette Société avait livré à l'État, à fin d'exploitation, l'entièreté de son réseau comprenant une longueur totale de 137.804 mètres.

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Société précitée s'élevait, au 31 décembre 1882, à 55.985.400 francs.

Rien n'a été payé en 1883.

2^o Groupe de la Banque de Belgique.

Ce groupe comprend :

a) Sections remises à l'État, à fin d'exploitation :

Au 31 décembre 1882, la Banque de Belgique avait livré . . . ^{mètres.} 159,390. »
En 1883, la Banque de Belgique a livré les sections suivantes :

	Mètres.
Virginal à Clabecq	6,232. »
Tournai à la frontière	13,747. »
Ellezelles à Renaix	5,238. »
Tubize à Clabecq.	1,239. »
Ensemble.	<u>26,476. »</u>
Longueur livrée au 31 décembre 1883.	<u>183,866. »</u>

b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1883 :

Écaussinnes à Ronquières	8,187. »
Ronquières à Virginal et Clabecq a Lembecq.	5,960. »
Clabecq à Braine-l'Alleud	12,644. »
Sottegem à Ellezelles.	17,668. »
Mettet à Acoz	13,470. »
Ensemble.	<u>57,926. »</u>

c) Sections à l'étude au 31 décembre 1883.

Bruxelles (Ouest) à Londerzeel	19,603. »
Embranchement du Bois de la Cambre	2,420. »
Couillet à Châtelet	4,766. »
Chimay à la frontière française	14,525. »
Estaimpuis à la frontière française	2,686. »
Ensemble.	<u>44,000. »</u>
Total	<u>287,792. »</u>

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait, au 31 décembre 1882, à fr. 45,750,600
 Pendant l'année 1883, il lui a été remis 6,549,800
 De sorte qu'au 31 décembre 1883, elle avait reçu fr. 52,080,400

3° *Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars suivant.*

Ce groupe comprend :

a) Sections livrées à l'État, à fin d'exploitation :

	Mètres.
Au 31 décembre 1882, cette Société avait livré	135,227.47
En 1883, la Société a livré à l'État la section de Bastogne à Limerlé	25,910.06
Longueur livrée au 31 décembre 1883	161,137.53

b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1883 :

	Mètres
Rochefort à Éprave	5,780. »
Limerlé à Gouvy	3,000. »
Ensemble.	6,780. »

c) Sections à l'étude au 31 décembre 1883 :

Gedinne à la Meuse	30,203.71
Mettet à la Meuse.	24,329.06
Éprave à Baronville	18,084.73
Ensemble.	72,617.50
Total	240,555.03

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis et les sommes payées à la Société précitée s'élevaient, au 31 décembre 1882, à . fr. 31,562,293 24
 Les sommes remises pendant l'année 1883 montent à . . . 2,045,800 »
 De sorte qu'au 31 décembre 1883, la Société a reçu en tout. fr. 53,606,093 24

3^e catégorie. — Chemins de fer (lignes de Tirmont à Moll et de Tongres à Neerlinter) construits d'après un système qui tient des deux précédents.

Les lignes de Tirmont à Moll et de Tongres à Neerlinter sont livrées à l'exploitation sur tout leur parcours depuis 1879.

[N° 168.]

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait, au 31 décembre 1882, à 13,751,900 francs.

Rien n'a été payé en 1883.

4^e catégorie. — Chemins de fer concédés construits par des sociétés ayant obtenu des concessions de péages.

Aucun chemin de fer n'a été concédé en 1883.



2^E SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Résultats financiers.

§ 1^{er}. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Au 31 décembre 1883 le capital, appliqué à la partie du réseau payable comptant, s'élevait à fr. 897,414,444 80

Pendant l'exercice 1884, il a été affecté :

1° A la construction par l'État de lignes nouvelles et au parachèvement de l'ensemble du réseau exploité fr.	9,479,660 68
2° A des paiements et à des avances pour travaux exécutés à forfait par des sociétés pour compte de l'État.	5,047,000 »
3° A l'acquisition de matériel de traction et de transport	4,614,872 89
Ensemble. fr.	19,141,533 57
dont à déduire le produit des aliénations d'immeubles, réalisé au cours de l'exercice	79,098 36

19,062,435 21

A reporter. . . fr. 916,476,880 01

Report. . fr. 916,476,880 04

Il y a lieu de prévoir, en exécution de jugements rendus, une somme d'environ fr. 246,000 »
pour prix de rachat du matériel de la Société de Lierre à Turnhout, ce qui élève le capital de premier établissement, au 31 décembre 1884, au montant (1) de . . . fr. 916,722,880 04

Mais, ainsi que la remarque en a été faite pour le compte rendu de l'exercice de 1883, l'on a *imputé anticipativement*, sur les produits de l'exploitation, les intérêts et même l'amortissement de toutes les sommes appliquées aux lignes en voie de construction, alors qu'il est admis, en règle générale, de grever le capital de premier établissement de ses intérêts, jusqu'à ce que l'entreprise soit en activité.

En opérant contrairement à cette règle, non seulement le compte capital ne reflète pas le coût réel des lignes construites et de leur armement, mais les comptes financiers se trouvent dénaturés, parce qu'ils ont assumé, prématurément, des charges ne devant leur incomber qu'à partir de la mise en exploitation des lignes.

L'administration s'occupe activement du redressement des comptes d'après cette règle.

I, p. A, 76.

Le capital, correspondant à la partie du réseau *payable comptant*, se répartit comme suit :

1 ^o Premier établissement et parachèvement des lignes construites par l'État et exploitées (2)	fr.	510,202,608 68	
2 ^o Lignes construites pour compte de l'État et exploitées.		152,901,995	»
3 ^o Lignes en cours de construction :			
a. Par l'État.		1,861,484	56
b. Pour compte de l'État (avances).		7,988,170	75
4 ^o Rachat payable comptant des lignes de :			
Dendre-et-Waes		52,550,000	»
Pepinster à Spa		6,727,000	»
Saint-Ghislain	} Ligne fr.	2,447,592 85	} 2,841,259 19
à Erbisœul.			
Marbehan	} Ligne	6,948,500 »	} (3) 7,216,882 88
à Virton			
	A reporter. . fr.	522,289,401	06

(1) En ajoutant à ce montant, celui de fr. 4,751,098-20 qui représente l'amortissement indirect, l'on obtient la somme totale de fr. 921,475,978-21 du tableau n° 1, pour les capitaux payables comptant.

(2) Y compris 25,210,698 francs, appliqués aux installations maritimes d'Anvers.

(3) Y compris fr. 792,717-61 de frais de parachèvement prélevés sur le prix de rachat de la ligne. Voir note (3) au bas de la page A, 19. .

	Report.	fr.	522,289,401 06
Lierre	{ Ligne	4,500,000 »	} (1) 4,546,000 »
à Turnhout . . .	{ Matériel	246,000 »	
Flandres	{ Ligne	17,452,182 42	} 19,060,919 70
	{ Matériel	1,608,737 28	
Bassins-Houillers	{ Matériel	13,426,862 89	} 14,257,674 26
	{ Approvisionnements	810,811 37	
Luxembourg.	{ Ligne	54,981,619 01	} 68,664,877 54
	{ Matériel repris . .	17,536,956 01	
	{ Marchés en cours	d'exécution, pour	
	{ matériel, lors de	la reprise	
	{ Approvisionnements	5,252,599 62	
Anvers à Rotterdam, partie belge (estimation) (2)			12,500,000 »

5° Parachèvement des lignes rachetées, savoir :

Mons à Manage	fr.	4,107,037 14	} 38,170,902 46
Pepinster à Spa		205,505 97	
Dendre-et-Waes		2,757,039 40	
Luxembourg		18,540,459 19	
Saint-Ghislain à Erbisœul		64,495 24	
Lierre à Turnhout		100,248 05	
Anvers à Esschen		554,525 98	
Bassins-Houillers		11,256,111 46	
Flandres		1,007,504 05	

6° Parachèvement des lignes construites pour compte de l'État. 5,756,065 21

7° Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance ou parts de recettes :

Tournai à Jurbise	fr.	975,650 51	} 6,179,456 22
Hal à Ath et Tournai à la frontière		794,720 72	
Braine-le-Comte à Gand		416,595 26	
Jonction belge-prussienne		849,298 55	
Plateaux de Herve		908,857 30	
Hesbaye-Condruz		1,501,254 62	
Spa à la frontière grand-ducale		955,101 28	

A reporter. . fr. 691,405,294 45

(1) Fin 1885, ce capital ne s'élevait qu'à 4,500,000 francs. La différence en plus de 246,000 francs correspond approximativement au coût du matériel dont le prix doit être payé à la Société, en exécution de jugements définitifs.

(2) Voir note (2) de la page A, 19.

	Report. . fr.	691,405,294 45
8° <i>Dépendances des stations en général</i> (excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, colonnes hydrauliques, etc.)		52.260,548 40
9° <i>Dépenses générales</i> (personnel, études, projets, etc).		8,272,120 35
10° <i>Acquisition de matériel par l'État, pour l'ensemble des lignes exploitées</i>		182,785,416 81
11° <i>Avances pour approvisionnement de rails</i>		2.000,000 »
I, p. A. 76.	Ensemble comme ci-dessus. . fr.	916,722,880 01

Pour obtenir le coût total des lignes de l'État, il faut ajouter à ce montant, le *capital représentatif* des annuités consenties pour le rachat des lignes suivantes, savoir :

Mons à Manage	{ Ligne . fr. 10,537,156 27 } { Matériel . 2,698,549 24 }	13,235,505 51
Bassins-Houillers	{ Ligne . fr. 200,028,500 » } { Matériel . 15,600,000 » }	215,628,500 »
Luxembourg		92,726,525 »

Partie du prix, amortie par annuités avant le rachat au comptant :

Pepinster à Spa	55,031 08
Dendre-et-Waes	153.069 51

Ensemble : *capitaux représentatifs* des annuités ⁽¹⁾. fr. 519,798,631 10

I, p. . 76.	Coût total du réseau de l'État <i>y compris les lignes en voie d'exécution et les avances</i> fr.	1,256,521,511 11
-------------	---	------------------

§ 2. COMPTE DE L'EXPLOITATION DE L'ANNÉE 1884.

Ressources.

Les recettes et les dépenses d'exploitation de l'exercice 1884 donnent les résultats suivants :

II, p. A, 78
et VII, p. A, 84

<i>Recettes.</i> — Les <i>recettes</i> se sont élevées à. fr.	120,191,408 51
En 1885, elles ont été de	121,950,560 92
La diminution, en 1884, est donc de fr.	1,759,452 41

(1) Par continuation des errements du passé, l'on a capitalisé les charges d'annuités, à des taux d'intérêt et à des termes différents, alors qu'il aurait fallu, conformément à la règle admise à partir de 1878, capitaliser au taux de 4.120775 p. ‰, correspondant au terme uniforme de quatre-vingt-dix ans. Le capital représentatif des annuités sera donc rectifié en même temps que l'on redressera le capital argent, qui doit être majoré des intérêts pendant la durée des travaux.

Dépenses. — Les frais d'exploitation se sont élevés à fr. 71,781,693 78
y compris fr. 526,672-32 affectés à des travaux de parachèvement ou d'extension.

Ces mêmes frais ayant été, en 1883, de	73,460,974 87
il en est résulté une <i>réduction des dépenses</i> de fr.	1,679,281 09
En défalquant cette somme de celle de	1,739,452 41
la <i>diminution de ressources</i> , en 1884 par rapport à 1883, est encore de fr.	<u>80,171 52</u>

Pendant l'année 1883, l' <i>augmentation des ressources</i> , par rapport aux mêmes résultats de 1882, a été de	3,696,509 84
--	--------------

Quant aux <i>recettes nettes</i> , elles se sont élevées (voir tableau II) à fr.	48,409,414 73
---	---------------

II, p. A, 78.

En y ajoutant les intérêts dont cette somme est produc- tive en compte courant, soit pour six mois	968,188 29
et les intérêts pleins des soldes actifs antérieurs, restés disponibles au-delà des <i>charges annuelles à servir</i> , soit.	2,564,872 08
l'on obtient fr.	51,942,475 10

III, p. A, 78.

dont il faut déduire	4,638,796 97
--------------------------------	--------------

représentant la redevance payée pour la ligne de Pepinster à Trois-Vierges et les parts de recettes acquises aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes, moyennant une part de 50 p. % des produits.

Les <i>ressources disponibles</i> , pour faire face aux charges financières en 1884, s'élèvent donc à fr.	<u>47,303,678 13</u>
--	----------------------

VI, p. A, 83.

Si l'on défalque du capital engagé dans les lignes construites et rachetées comptant par l'Etat, soit fr.	916,722,880 01
--	----------------

les avances pour les lignes en voie de construction :

a. Par l'Etat fr.	1,861,484 56
-----------------------------	--------------

b. Par des sociétés pour compte de l'Etat, moyennant bonification des intérêts par certaines d'entre elles, soit	<u>7,988,170 73</u>
--	---------------------

(1) 9,849,655 31

il reste pour les lignes payables comptant et exploitées. fr.	<u>906,873,224 70</u>
---	-----------------------

Pour établir le revenu de ce capital, il faut d'abord prélever sur le montant des ressources disponibles, soit fr.	47,303,678 13
---	---------------

les annuités à payer, non compris toutefois les sommes qui ont été remboursées à l'Etat à concurrence de fr. 569,680-16, par les ayants droit des Bassins-Houillers, soit	13,463,785 84
--	---------------

III, p. A, 78.

il reste donc fr.	<u>33,839,892 29</u>
-----------------------------	----------------------

V, p. A, 74.

(1) Ce montant comprend des avances non réglées, faites pendant des exercices antérieurs.

ce qui équivaut à 3.76 p. % du *capital utile* engagé dans les lignes exploitées et payables comptant. En 1883, ce revenu a été de 3.89 p. %.

Le tableau V renseigne, depuis l'origine de l'exploitation, le revenu annuel des capitaux correspondant à la partie du *réseau payable comptant et exploité*.

Le tableau VI comprend, en outre, le capital représentatif des annuités à servir et renseigne, par conséquent, le coût total de l'ensemble des lignes construites et rachetées par l'Etat. Dans ces conditions, le *revenu net* — après rectification des intérêts réciproques relatifs aux exercices antérieurs à 1883, — s'est élevé à 3.90 p. % pour l'année 1884, et a été de 4.01 p. % en 1883.

§ 3. COMPTE FINANCIER DEPUIS L'ORIGINE.

Le compte financier de 1884, après redressement des soldes antérieurs, tels qu'ils sont résumés, par exercice, dans le tableau n° IV, a été établi conformément aux principes énoncés au compte rendu de 1883.

III, p. A, 78.	A n'envisager que les résultats exclusifs de l'exercice 1884, l'on constate que les ressources se sont élevées à fr.	51,942,475 10
	que les charges, non compris les bonifications à concurrence de fr. 692,402-26 (<i>voir</i> annexe III, Avoir), ont été de	55,290,709 50
	et que l'insuffisance des ressources, pendant l'année considérée, a été de fr.	3,348,234 40

insuffisance qui doit être prélevée sur le *solde actif* des exercices antérieurs, *représentant la réserve*.

IV, p. A, 80.	En tenant compte également du redressement des résultats <i>antérieurs</i> à 1883, l'actif de cet exercice s'est élevé à fr.	52,108,409 37
	et les charges à	54,212,597 19
	d'où un mécompte de. fr.	2,103,987 82

tandis que, à défaut des rectifications dont il s'agit, l'excédent des charges au-delà de l'actif, a été renseigné en 1883, au montant de fr. 3,785,629 89.

Déduction faite, au *doit* et à l'*avoir*, des intérêts bonifiés et de la quote-part d'annuités, remboursée par les ayants droit de la Société des Bassins-Houillers, le tableau n° III, qui résume le compte financier, accuse les résultats suivants, savoir :

Ressources totales (116,756,679-46 — 692,402-26) . fr.	116,064,277 20
Charges totales (55,985,411-76 — 692,402-26) . . .	55,290,709 50
<i>Solde actif à nouveau</i> fr.	60,773,567 70

III, p. A, 78.

non compris la valeur, calculée aux prix du jour, des approvisionnements emmagasinés, dont le montant a été acquitté à charge des comptes d'exploitation annuels.

Voici comment ont été établies les *charges* de l'exercice 1884 :

Si du capital payable comptant au 1 ^{er} janvier, soit . fr.	897,414,444 80
l'on déduit la somme de fr.	12,500,000 »
à laquelle a été évalué provisoirement le prix de rachat de la ligne d'Anvers à Esschen, ainsi que la différence entre le prix stipulé pour le rachat de la ligne de Marbehan à Virton et les sommes liquidées au 31 décembre 1885, soit (7,216,882-88 — 6,555,029-61) . . .	881,853 27
	<u>15,581,853 27</u>
il reste, pour <i>base des charges</i> , un capital de fr.	<u>884,052,591 53</u>

comportant, au taux de 4.120775 p. ‰ une dotation annuelle de 56,428,994 05
à laquelle il faut ajouter les charges suivantes :

1° A titre *provisionnel*, pour les capitaux non encore réglés définitivement, savoir ⁽¹⁾ :

a. Pour la ligne d'Anvers à Esschen ⁽²⁾ sur un capital de fr. 12,500,000 au taux de 4 p. ‰ plein. fr. 500,000 »

b. Pour la somme de 665,558 francs, liquidée sur le prix de rachat de la ligne de Marbehan à Virton ⁽³⁾, soit, au taux de

(1) Ainsi qu'il est expliqué par les notes suivantes, les charges ne pourront être définitivement réglées qu'après apurement des sommes à payer à chacune des sociétés.

(2) Aux termes de la convention de rachat, l'État doit servir un intérêt annuel de 500,000 francs, jusqu'au jour de la détermination du coût de la ligne. L'on a donc inscrit provisoirement parmi les capitaux la somme de 12,500,000 francs, correspondant au taux de l'intérêt à 4 p. ‰.

(3) Le prix de rachat de cette ligne a été fixé à fr. 7,216,882-88, mais comme il a été stipulé que de ce prix devait être déduit le coût des travaux de parachèvement, évalués, en 1881, à fr. 698,955-25, les charges ont été calculées jusqu'ici sur un capital de fr. 6,517,947-63 et les sommes affectées au parachèvement ont porté intérêt dans les comptes de chaque exercice. Il a été reconnu depuis que la dépense excédera l'évaluation ci-dessus et la somme réservée a été majorée en conséquence.

	D'autre part. . . fr.	500,000 »	36,428,994 03
	4.120775 p. % et eu égard aux dates de paiement fr.	15,917 41	
	c. Pour prix du matériel cédé à l'État par la Société de Lierre à Turnhout (1) et évalué provisoirement à 246,000 francs, soit, au taux précité, pour l'année . . . fr.	10,137 11	
			526,054 52
III, p. A, 78.	2° Pour travaux de premier établissement reçus en 1884 à concurrence de fr. 19,062,435-21, soit au taux précité, et eu égard aux dates de paiement		454,415 97
	3° Les annuités imputées sur le budget de la dette publique pour prix de rachat des lignes suivantes :		
	Mons à Manage (2) fr.	672,350	} 13,853,466 »
	Grand-Luxembourg (2).	4,077,300	
	Bassins-Houillers { Ligne (2) . 8,471,856 }	9,083,836	
	{ Matériel . 612,000 }		
	4° Les parts de recettes dues aux compagnies dont l'État exploite les lignes		4,158,796 97
	5° La redevance fixe pour l'usage de la ligne de Spa à Trois-Vierges		500,000 »
	6° Les intérêts des parts de recettes dues aux sociétés et avancées par le Trésor. . . fr.	41,387 97	
	7° Les intérêts pour les échéances d'an- nuités, payables semestriellement, conformé- ment aux stipulations contractuelles, aux ayants droit des lignes d'Anvers à Rotter- dam, de Manage à Mons, du Luxembourg, soit 1 p. % de ces annuités	52,496 30	} 101,384 27
	8° Les intérêts de la redevance fixe de 500,000 francs qui est payable trimestrielle- ment	7,500 »	
	Ensemble . . . fr.		55,983,411 76

(1) Voir note (2) au bas de la page 15.

(2) Voir note au bas de la page 16.

	D'autre part. . fr.	55,983,111 76	
En déduisant de ce montant :			
1° Les intérêts bonifiés par certaines sociétés de construction du chef des avances qui leur ont été faites par le Trésor fr.	519,526 85	} 692,402 26	III, p. A, 78.
2° La quote-part d'annuité à rembourser par les Bassins-Houillers, en exécution des articles 55 et 57 de la convention-loi du 26 juin 1877	569,680 16		
3° Les intérêts sur les bonifications d'intérêts renseignés sous le paragraphe 1° ci-dessus	5,195 27		
l'on obtient pour le chemin de fer une charge financière de fr.		55,290,709 50	
Les ressources n'ayant été que de		51,942,475 10	
il en résulte pour l'année 1884 une <i>insuffisance</i> , comme ci-dessus, de fr.		3,348,234 40	IV, p. A, 80.

D'après le compte financier arrêté fin 1883, le *solde actif* pour balance, ne s'élevait qu'à fr. 20,451,108-46. Mais l'on ne doit pas perdre de vue que les intérêts réciproques — entre le chemin de fer et son banquier, représenté par le Trésor — du chef des recettes et des dépenses ainsi que des soldes actifs et passifs accumulés, n'ont été appliqués, en 1883, *qu'aux seuls résultats de cet exercice*. Or, le redressement de ces mêmes comptes pour le passé démontre que la réserve s'élevait en réalité à . fr. 64,121,802 10 VIII, p. A, 86.

ce qui, déduction faite de l'insuffisance de ressources, constatée en 1884, soit 3,348,234 40

réduit la réserve, à la fin de cet exercice, à fr. 60,773,567 70

abstraction faite d'autres rectifications restant à opérer.

Le compte financier de l'exercice 1884, comprend l'amortissement. En écartant ce dernier élément, on obtient les résultats suivants :

D'après le tableau III, l'ensemble des charges est renseigné au montant de fr. 55,983,111 76

Si l'on en déduit l'amortissement qui figure dans ce montant pour 3,597,045 12

les charges totales, s'élèvent à fr. 52,386,068 64

Les ressources de l'exercice étant (*voir* p. A, 17) de fr. 51,942,475 10

En y ajoutant les intérêts et les quote-parts d'annuités, bonifiés (*voir* actif du tableau III), soit fr. 692,402 26

l'on dispose de fr. 52,634,877 36

Les ressources excéderaient donc les charges de fr. 248,808 72

D'autre part. . . fr.	248,808 72
En y ajoutant le solde actif au 1 ^{er} janvier 1884, soit fr.	64,121,802 10
Le solde à nouveau au 31 décembre, serait de . . . fr.	64,370,610 82

§ 4. SITUATION GÉNÉRALE DEPUIS L'ORIGINE.

1, p. A, 76. Envisageant la situation *dans son ensemble*, l'on constate qu'il a été appliqué, fin 1884, pour premier établissement du chemin de fer de l'État, y compris le matériel d'exploitation, les sommes suivantes :

Payé comptant fr.	898,223,702 94	} 921,473,978 21
Restant dû	13,262,104 52	
Avances en argent.	9,988,170 75	
Payé par titres d'annuités	311,070,111 05	} 319,798,631 10
Avances —	8,728,520 05	
Ensemble. . . fr.	1,241,272,609 31	

En ajoutant à ce montant :

Les sommes prélevées sur les allocations budgétaires et qui ont été affectées à des travaux de parachèvement et d'extension, soit fr.	10,911,951 35
La valeur des approvisionnements, aux prix du jour payés sur crédits budgétaires	25,154,151 34
Enfin le solde, soit	60,775,567 70

L'on obtient l'*actif total* du chemin de fer, qui s'élevait, au 31 décembre 1884, à fr. 1,338,112,279 70

Quant au *passif*, à cette même date, *il restait à amortir* :

1 ^o Sur les capitaux dépensés et avancés ainsi que sur le capital restant dû fr.	883,081,497 54
2 ^o Sur les annuités capitalisées	308,689,624 50
Déduisant de l'actif le montant de	1,191,771,122 04
L'on obtient une différence de fr.	146,341,157 66

Il est à observer que dans cette différence sont comprises les sommes suivantes, qui représentent des non-valeurs équivalentes à un amortissement indirect, savoir :

1 ^o Les ventes d'immeubles . . . fr.	2,998,023 35	} 4,751,098 20
2 ^o L'abandon par l'État de la ligne de Landen à Saint-Trond	1,361,892 99	
3 ^o Les subsides des villes	591,181 88	
Reste <i>benefice total</i> fr.	141,590,059 46	

qui se justifient comme suit :

A. D'après la dotation fixe admise en 1878, l'amortissement correspond :

Pour les capitaux empruntés à . fr.	33,546,965 94	}	44,750,389 07
— dus	94,416 56		
Pour les annuités capitalisées	11,109,006 60		
 <i>B.</i> Il a été prélevé sur les dépenses d'exploitation pour travaux de parachèvement fr.			10,911,951 55
 <i>C.</i> En outre, la réserve comprend :			
Un encaisse ou solde en numéraire			
de fr.	60,773,567 70	}	85,927,719 04
Des approvisionnements valant aux prix du jour	25,154,151 34		
Total conforme. . . . fr.			141,590,059 46
Le bénéfice total accusé au compte rendu de 1883, ne s'élevait qu'à fr.			98,898,551 91
La différence en plus est donc de fr.			42,691,707 55

Elle provient de ce que, comme il a été rappelé au cours de ce rapport, le compte rendu de 1883, tout en indiquant, au tableau n° IV, un solde actif de fr. 64,121,802-10, s'est borné à renseigner, dans la situation financière, les intérêts réciproques pour ce *seul exercice* et un solde de fr. 20.451,108-10. La situation dressée pour 1884, tenant compte de ces mêmes intérêts pour les exercices antérieurs à 1883, il en est résulté que le solde *fin 1884* s'est élevé à la somme de fr. 60,773,677-70, d'où une augmentation de l'*actif* de fr. 40,322,459 24

A ce montant il faut ajouter :

1° L'amortissement figuré pour 1884 fr.	2,665,279 86	}	326,672 32
2° Les travaux de parachèvement sur fonds du budget de 1884	326,672 32		
Fr.			43,312,411 42
Dont à déduire la valeur en moins des approvisionnements en magasin fr.			620,703 87
Différence conforme. . . . fr.			42,691,707 55

II. Renseignements divers.

§ 1^{er}. RÉSULTATS GÉNÉRAUX.

Il a paru intéressant de résumer certains renseignements, par période quinquennale, depuis 1835 jusqu'en 1870, et par année à partir de ce dernier exercice, marquant le point de départ d'importants rachats de lignes concédées :

Développement du réseau exploité par l'Etat, avec indication des dates de rachat des lignes concédées et dates de reprises de certaines lignes exploitées moyennant 50 p. % des recettes.

Capital de premier établissement des lignes de l'Etat.

Capital appliqué aux lignes rachetées et à leur parachèvement.

Coût kilométrique.

Résultats annuels de l'exploitation.

Situations financières annuelles et accumulées depuis l'origine.

Répartition des recettes et des dépenses sur les unités suivantes :

Kilomètres moyens exploités.

Trains-kilomètres, à l'exclusion des trains pour le service.

Locomotives-kilomètres utiles, c'est-à-dire ayant remorqué des trains productifs de recettes.

Véhicules-kilomètres productifs de recettes.

Ces données comparatives, jointes à celles ressortant des tableaux graphiques du prix des charbons et des fers, permettent de se rendre compte, dans une certaine mesure, des circonstances qui ont le plus influé sur les résultats de chaque exercice.

§ 2. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'un exercice, non compris les travaux de parachèvement prélevés sur les crédits budgétaires, se présente, pour les exercices comparés de 1884 et 1883, comme suit :

	1884.	1883.
Recettes brutes fr.	120,191,108 51	121,950,560 92
Dépenses d'exploitation fr.	71,781,693 78	73,460,974 87
à déduire le coût des travaux de parachèvement et d'extension	326,672 32	319,286 20
Reste, dépenses. fr.	71,455,021 46	73,141,688 67
Dans ces conditions le coefficient d'exploitation est de.	59.45 p. %	59.98 p. %

§ 3. PERSONNEL.

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

	1884.	1883	Diminution en 1884.
Fonctionnaires, employés et agents nommés	7,287	7,346	59
Agents subalternes et ouvriers.	33,172	33,338	166
Total	40,459	40,684	225

§ 4. CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS.

Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution :

	1884.	1883	
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	1,877,563 75	1,881,884 16	IX, p A, 94.
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitement, etc.	1,517,949 89	1,534,907 72	
D'où un excédent de ressources de . fr.	359,613 86	546,976 44	
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	8,191,028 94	7,644,052 50	
L'on obtient l'avoir au 31 décembre, soit. fr.	8,550,642 80	8,191,028 94	

Cet avoir est grevé du chef des charges annuelles capitalisées, eu égard à la vie probable des pensionnés ou du nombre de termes de secours annuels à servir, savoir :

	1884.	1883.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants de . . fr.	5,203,772 85	5,006,737 71
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit. . . .	37,532 90	40,712 63
Capital engagé fr.	5,241,305 75	5,047,450 34

Il faut y ajouter :

A. Le solde débiteur en compte courant du Trésor vis-à-vis de la caisse . . . fr.	75,761 69	»
B. La réserve disponible pour l'octroi de pensions et secours aux 33,000 affiliés et à leurs ayants droit, soit	3,233,575 36	3,143,578 60
Sommes égales à l'avoir ci-dessus . fr.	8,550,642 80	8,191,028 94

Les dépenses effectuées, au cours des exercices considérés, se décomposent comme suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES	
		1884	1883	1884	1883
Termes de pensions.	Ouvriers	683	562	289,379 06	196,151 84
	Veuves.	1,236	1,247	338,049 03	317,396 19
	Orphelins.	99	70	11,627 01	10,756 33
	Ascendants.	31	33	2,815 50	2,842 17
Termes de secours annuels.	Ouvriers.	44	33	7,876 98	4,153 07
	Veuves.	160	161	18,931 50	19,821 41
	Orphelins	8	9	510 85	728 40
Secours temporaires aux ouvriers		10,883	10,643	371,036 12	357,689 55
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux etc.				458,985 56	404,425 46
Frais de funérailles				14,093 20	13,074 35
Bonifications d'intérêts et frais généraux				4,596 07	8,498 95
Sommes égales aux dépenses annuelles ci-dessus fr.				1,517,949 89	1,334,907 72

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1884.

		Mètres.				
Lignes construites	<table style="display: inline-table; border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 0 5px;">directement par l'État (1).</td> <td style="text-align: right; padding: 0 5px;">708,599</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 5px;">à forfait pour compte de l'État</td> <td style="text-align: right; padding: 0 5px;">616,051</td> </tr> </table>	directement par l'État (1).	708,599	à forfait pour compte de l'État	616,051	}
directement par l'État (1).	708,599					
à forfait pour compte de l'État	616,051					
		1,524,650				
Lignes construites par des compagnies :						
1 ^o Rachetées par l'État	1,459,395	}				
2 ^o Exploitées par l'État, moyennant parts des recettes	325,463					
		1,784,858				
Longueur effective totale du réseau exploitée par l'État, fin 1884		3,109,508				

Ce réseau comprend :

	Mètres.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	2,961,162 ou 95.25 p. %.
2 ^o Parties affectées au transport des marchandises seulement	148,546 ou 4.77 —

L'étendue exploitée comprend :

	A l'écartement de		
	4 ^m .50	4 ^m .20	Ensemble.
1 ^o A double voie une longueur de	1,522,252	7,109	1,529,361 ou 42.75 p. %.
2 ^o A simple voie — —	1,767,685	12,462	1,780,147 ou 57.25 —
Totaux . . .	3,089,937	19,571	3,109,508

Le développement total des voies ferrées au 31 décembre 1884, comportait

(1) Non compris la section de Landen à Saint-Trond (10,220 mètres), cédée gratuitement par l'État à la Société concessionnaire du chemin de fer de Landen à Hasselt.

6,168,041 mètres, dont 1,729,172 mètres ou 28.03 p. % pour voies accessoires et voies des stations et 4,438,869 mètres ou 71.97 p. % de voies principales parcourues par les trains.

Les lignes suivantes ont été livrées à l'exploitation en 1884 :

	Longueur	
	effective. Mètres.	moyenne exploitée dans l'année. Mètres.
Le 21 janvier, Tubize à Virginal	8,050.12	7,610.22
Le 20 février. Bastogne à Limerlé	25,916.77	22,376.23
Le 20 mai, Écaussinnes à Virginal et Clabecq à Lembecq	13,802.30	8,522.75
Accroissement en 1884.	47,769.19	38,509.18
A déduire pour modifications apportées aux voies en général.	1,459.68	»
Soit en plus.	46,329.51	38,509.18

La longueur moyenne totale des lignes exploitées par l'État, en 1884, est donc de 5,100,248 mètres; elle avait été de 5,045,528 mètres, en 1883, soit 54.920 mètres ou 1.80 p. % de plus, en 1884.

§ 2. STATIONS.

Nombre au 31 décembre 1883	666		
Stations	{ créées sur le réseau exploité . { établies en 1884, sur les lignes nouvelles	Haltes ⁽¹⁾	4
		Points d'arrêt ⁽¹⁾	11
		Gare industrielle ⁽¹⁾	1
		Stations ⁽²⁾	5
		Haltes ⁽²⁾	2
	Total.	689	
Stations supprimées.	{ Bureau de ville ⁽³⁾ { Halte ⁽³⁾	4	
		4	
Nombre au 31 décembre 1884	687 ⁽⁴⁾		

(¹) Haltes : Blanmont, Frizet, Jambes (État) et Kain. — Points d'arrêt : Baerdeghem, Bellecourt, Hauchies, Houppertingen, Jesseren, Molhem, Nosseghem, Obigies, Oplinter, Petit-Rosière et Zellick. — Gare industrielle : Chercq.

(²) Stations : Clabecq, Écaussinnes (Nord), Ronquières, Tavigny et Virginal. — Haltes : Bourcy et Limerlé.

(³) Bureau de ville : Courtrai (Central). — Halte : Bruxelles (Josaphat).

(⁴) L'État a, en outre, l'usage de 54 stations gérées par des compagnies, et celles-ci ont, par contre, l'usage de 52 stations gérées par l'État.

Dans ce nombre sont compris : 17 bureaux de ville; 48 haltes et points d'arrêt dépendant de bureaux voisins, et 52 stations communes gérées par l'État.

§ 3. RAILS.

La longueur en mètres courants des rails placés dans les voies est de :

		En 1881	En 1883.	
Rails en fer . . .	{	Voies principales . . .	2,437,133	2,635,558
		— accessoires . . .	1,877,159	1,952,268
	Ensemble. . .	4,314,292	4,587,606	
Rails en acier. . .	{	Voies principales . . .	6,366,837	6,050,362
		— accessoires . . .	1,252,703	1,145,991
	Ensemble. . .	7,619,540	7,196,553	
Ensemble . . .	{	Voies principales . . .	8,803,970	8,685,700
		— accessoires . . .	3,129,862	3,098,259
	Total. . .	11,933,832	11,783,959	

Le nombre de rails en acier, rapporté à la quantité totale de rails en service au 31 décembre 1884, est de 63.84 p. %. En 1883, ce rapport était de 61.06 p. %.

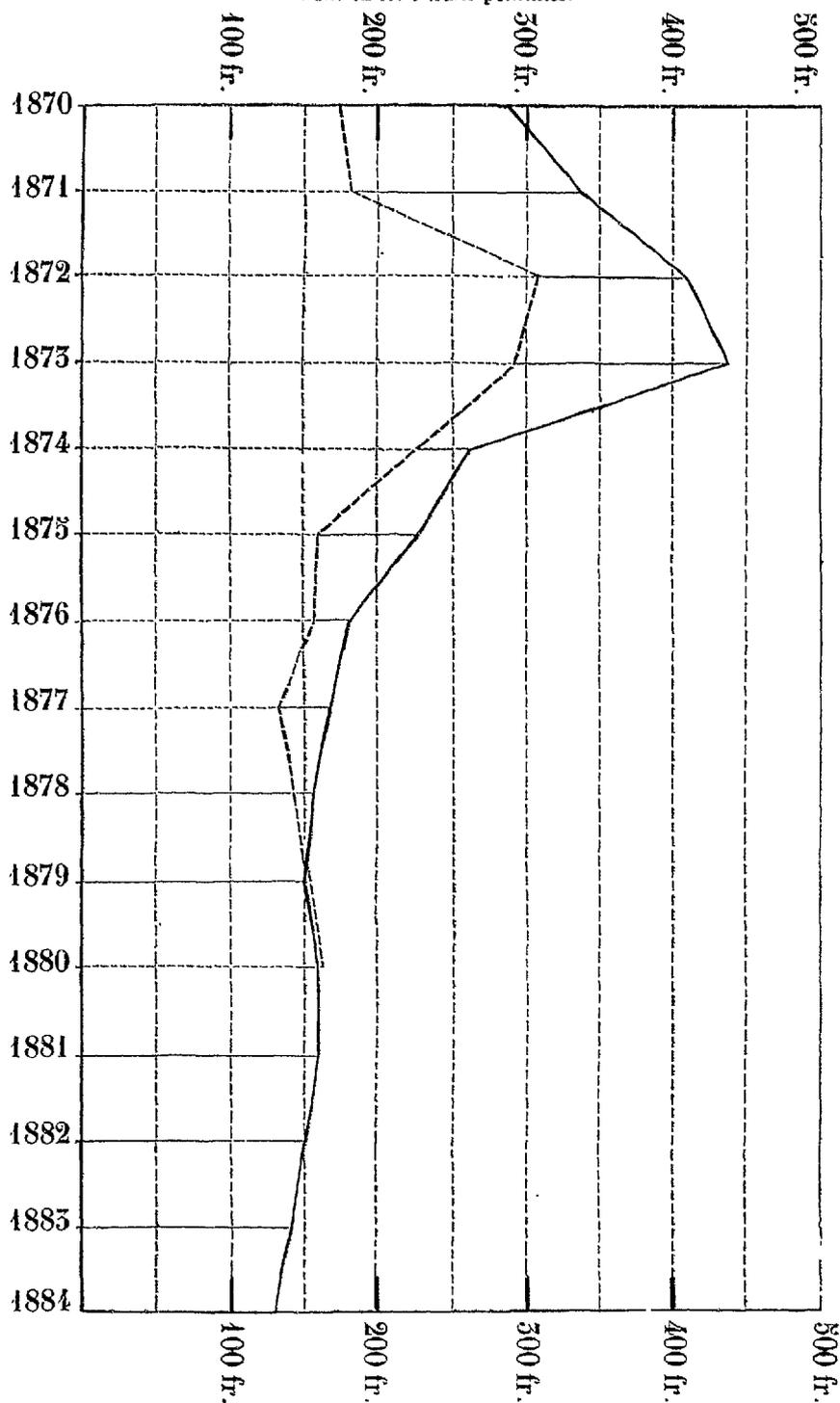
La longueur des barres d'acier placées dans les voies *principales*, représente 72.31 p. % de la longueur totale des rails existant dans ces voies, fin 1884. En 1883, cette proportion était de 69.65 p. %.

La valeur moyenne, par tonne, des rails d'acier utilisés, a été de 140 francs en 1884, et de fr. 149-10 en 1883.

Le diagramme ci-après figure le prix moyen des rails, année par année, pour la période de 1870 à 1884.

Prix moyen par tonne des marchés de rails.

Rails en acier : traits pleins.
Rails en fer : traits pointillés.



§ 4. BILLES.

Le nombre des billes en bois et des traverses métalliques existant dans les voies est de :

	En 1884.	En 1883.
Billes en chêne	5,177,589	4,987,169
Autres essences	1,095,901	1,165,479
Ensemble	6,273,490	6,152,648

		En 1884.	En 1883.
Traverses métalliques en fer	de 2 ^m ,20	66	66
	de 2 ^m ,40	156,585	156,228
	de 2 ^m ,60 (Hilff)	12,612	11,450
	Ensemble.	169,063	167,744
Total général.	6,442,555	6,520,392	

En 1884, le nombre de billes en chêne préparées est de 82.53 p. % de la quantité totale des traverses en bois. Pour 1883, cette proportion était de 81.05 p. %.

Le coût moyen des billes utilisées pendant l'année a été de :

	Pour les billes			
	en chêne.		en sapin.	
	En 1884.	En 1883.	En 1884.	En 1883.
Prix moyen d'achat. fr.	5.25	5.54	2.29	2.59
Préparation (créosotage)	0.59	0.59	1.55	1.55
Ensemble fr.	5.84	6.13	3.62	5.72

§ 5. APPROVISIONNEMENTS DESTINÉS A LA VOIE ET PAYÉS SUR FONDS BUDGÉTAIRES.

Au 31 décembre 1884, il existait dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux payés sur fonds budgétaires dont la valeur, au prix du jour, est donnée ci-après :

	NEUFS.	DE REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { on acier	435,515 96	689,065 39	27,809 43	1,152,390 78
Rails { en fer	9,225 30	4,926,570 94	2,087,662 80	4,023,459 04
Billes en bois	375,077 72	702,097 73	159,474 56	4,236,647 01
Voies { Rails.	9,438 69	76,895 54	431 67	80,465 90
Voies { Longrines	43,778 95	85,770 55	2,728 99	132,278 49
Voies { Traverses	305 93	6,451 45	385 72	7,143 10
Voies { Entretoises, cornières, etc.	10,638 92	24,737 23	305 58	36,181 73
Croisements et traversées (en acier, en fer ou en fonte)	436,454 52	470,949 39	13,817 67	321,221 58
Excentriques (sans appareils de manœuvre) et aiguilles d'excentriques décomposés	439,254 59	150,855 53	23,877 92	313,988 04
Accessoires de la voie non dénommés et divers	4,487,715 75	4,375,805 87	399,767 20	3,263,288 82
Ensemble fr.	2,647,106 33	5,203,199 62	2,716,758 54	40,567,064 49
A déduire - Valeur des vieux fers vendus appartenant aux exercices antérieurs mais non encore livrés aux acquéreurs				4,200 "
Reste, non compris fr. 4,623,650-15, représentant la valeur des matériaux acquis sur fonds spéciaux et destinés aux constructions nouvelles fr.				40,563,864 49

§ 6. PARACHÈVEMENT ET EXTENSIONS SUR CRÉDITS BUDGÉTAIRES.

Les dépenses faites, en 1884, pour travaux, ouvrages et fournitures incom-
 blant au premier établissement du railway et prélevées sur les fonds du
 budget, sont les suivantes :

Établissement et prolongement d'aqueducs, perrés, murs de soutènement; établissement de ponts à peser, de voies de garage, etc. . fr.	80,681 15
Construction d'abris, d'enclos pour le petit matériel, de bâtiments pour la douane; extensions aux bâtiments des stations, etc.	107,561 76
Établissement de clôtures, de signaux, de sonneries de barrières, etc.	12,129 41
Ballastage des voies au moyen de pierrailles	126,300 »
Total . . . fr.	326,672 32

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

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

L'effectif du matériel servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises, comprend respectivement :

		En 1881.	En 1883.	
Matériel de traction.	Locomotives	à voyageurs	519	498
		à marchandises	842	821
		pour fortes rampes	95	94
		de gare.	284	274
			<u>1,740</u>	<u>1,687</u>
	Tenders	1,172	1,172	
	Voitures à vapeur (1)	15	15	
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs.	Voitures	1 ^{re} classe	587	595
		2 ^e —	491	510
		3 ^e —	1,655	1,672
		mixtes	272	274
	Fourgons à bagages	583	512	
	Voitures	cellulaires	16	16
		funéraires	6	6
		postales	54	48
	Wagons fermés pour petits colis	508	269	
	Trucks pour équipages.	118	116	
	Boxes pour chevaux	125	116	
	Total des véhicules pour trains de voyageurs.	<u>4,193</u>	<u>4,154</u>	
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.	Wagons ordinaires	Fourgons	676	681
		fermés	5,800	5,888
		pour bétail et chevaux	14	14
		— coton et laine	550	500
		— coke et laine	2,188	2,207
		— coke et minerais	1,180	1,182
		— charbon.	25,903	26,472
plats à 4 roues	2,641	2,672		
— à 8 —	728	733		
	Ensemble.	<u>39,680</u>	<u>40,149</u>	

(1) Ces voitures circulent sur les chemins de fer de ceinture de Gand, de Bruxelles, d'Anvers et sur les sections de Péruwelz à Bleton et à Bernissart, de Saint-Ghislain à Jurbise, à Frameries et à Warquignies, enfin, de Dour à Quiévrain.

		En 1884	En 1883	
D'autre part. . .		59,680	40,149	
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (<i>Suite.</i>)	Wagons spéciaux	pour transports divers . . .	59	59
		— de charbon sur embranchements des charbonnages	979	862
		tapissières	67	67
		Ensemble. . .	1,105	988
		Total des véhicules pour trains de mar- chandises	40,785	41,137
Wagons de service	}	pour l'entretien de la route	943	447
		— le transport des plaques tournantes	9	9
		— — de roues	77	78
		— transports divers.	15	30
		— secours.	53	54
		à freins pour les plans inclinés	54	54
		Ensemble. . .	1,111	652
		Total. . .	41,896	41,769

§ 2. MATÉRIEL EN CONSTRUCTION.

En outre, il y avait en construction, au 31 décembre 1884 :

Locomotives	85
Tenders	30
Véhicules pour trains de voyageurs	70
— — de marchandises	100

	En 1881.	En 1883.
Le nombre de bâches pour couvrir les chargements s'élève à.	12,796	11,589

Les annexes XLVIII et XLIX du compte rendu de 1881 donnent, en détail, pour la période de 1859 à 1881, la marche progressive du parc du matériel roulant.

Les extensions et les renouvellements effectués depuis s'expriment comme suit :

	Locomotives.	Tenders.	VÉHICULES pour trains de	
			voyageurs.	marchandises.
Effectif fin 1881	4,466	959	3,894	37,817
Faits accomplis en 1882, 1883 et 1884	Démolition	44	53	475
	Reste	4,412	906	3,719
	Renouvellement sur budget	46	30	63
	Extension sur fonds spéciaux	282	284	441
Effectif fin 1884	4,740	4,220	4,493	41,896
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	4,729	4,237	3,991	42,843
On trouve que le renou- vellement est	en avance de	11	"	202
	en arrière de	"	17	"
				917

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1883, le nombre des wagons de particuliers admis à circuler sur les lignes de l'État et sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, s'élevait à	154
Pendant l'année 1884, il en a été agréé	20
La situation au 31 décembre 1884 est donc de	174

§ 4. PARCOURS DES LOCOMOTIVES.

Le tableau suivant décompose le parcours des locomotives selon la nature d'emploi :

		1884.			1883.	
		Locomotives de traction.	Locomotives de gare.	ENSEMBLE.		
Parcours kilométrique des locomotives.	Trains } de } Voitures à vapeur	voyageurs	17,332,331	426,464	47,478,545	47,939,427
		marchandises et mixtes	48,542,043	327,519	48,869,562	48,965,295
		"	470,162	"	470,162	488,276
		Totaux	36,064,586	453,683	36,518,269	37,062,998
		Remorquant des trains de route	469,269	4,406	470,375	539,452
		Circulant à vide	4,347,809	424,297	4,472,406	4,689,423
		Pour manœuvres et réserve	3,714,727	5,239,015	8,973,742	10,034,617
		Totaux	5,531,805	5,384,418	10,916,223	12,363,194
		Ensemble	41,596,391	5,833,401	47,434,492	49,426,192

§ 5. PARCOURS DES VÉHICULES.

La circulation kilométrique du matériel pour transport de voyageurs et de marchandises a été :

		En 1884.	En 1883.	
Dans les trains de voyageurs.	{	Voitures { de l'État	109,021,900	104,261,491
		à voyageurs { de l'étranger	4,919,105	4,280,084
	Voitures cellulaires	521,244	285,209	
	Wagons fermés et wagons à bagages.	52,754,975	51,926,766	
	Trucks	17,439	17,067	
	Boxes	595,522	287,555	
	Wagons ouverts	51,624	20,777	
	— étrangers	2,710,915	2,802,552	
	Totaux.	150,150,740	145,879,461	
Dans les trains de marchandises.	{	Voitures { de l'État	6,485,024	5,564,255
		à voyageurs { de l'étranger	20,456	12,458
	Voitures cellulaires	6,161	4,529	
	Fourgons à marchandises	18,529,242	20,654,608	
	Wagons fermés	60,445,966	56,545,875	
	— ouverts	144,755,659	147,402,509	
	Trucks	487,094	478,876	
	Boxes	598,980	624,865	
Wagons étrangers	30,074,575	55,915,151		
	Totaux.	278,598,155	284,995,724	
Parcours total du matériel chargé et <i>productif de recettes</i> .		428,548,875	428,875,185	
Parcours <i>impro-</i> <i>ductifs</i> <i>de recettes</i> .	{	Voitures-postes	2,094,616	1,916,079
		Véhicules chargés pour le service	2,667,005	4,075,159
		— circulant à vide	100,152,958	102,244,645
		Wagons-traineaux	688,818	925,898
	Totaux.	105,603,577	109,154,779	
Total général.		554,152,252	558,029,964	

§ 6. TRAINS.

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

		En 1884.	En 1883	
Nombre annuel de trains :	{	de voyageurs	454,288	420,676
		mixtes (voyageurs et marchandises)	69,550	78,710
		de marchandises	545,594	559,181
		de route	15,645	16,012
	Ensemble	862,677	874,579	

Parcours kilomé- trique des trains de l'État (1).	Pour le trafic	Voyageurs	16,747,392	(2) 16,358,316
		Marchandises et mixtes.	16,044,265	(2) 16,711,596
	Voitures à vapeur	170,162	138,276
		Total	52,962,019	(2) 55,407,988
	Pour la route.	506,684	459,951	
Ensemble	55,268,705	(2) 55,847,939		

§ 7. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Le nombre moyen de voyageurs, par voiture, eu égard aux places offertes a été :

	1884.			1883.
	PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		Places occupées en p. %.
		au total.	en p. %.	
1 ^{re} classe	24	3.54	44.77	45.41
2 ^e —	38	8.23	21.65	20.80
3 ^e —	44	11.39	25.89	25.83
Sur l'ensemble.	—	9.11	23.61	23.49

L'utilisation moyenne du matériel affecté aux transports de marchandises, eu égard à la capacité moyenne des wagons, a été :

	1884.	1883.
a) Capacité moyenne	9 ' 97	10 ' 07
b) Charge moyenne (3) des wagons chargés.	6 25	6 17
c) — — — — — et vides réunis	4 45	4 40
d) Composition moyenne d'un train de marchandises, y compris les wagons vides	21 ' 61	20 ' 98
e) Capacité correspondante	215 ' 45	211 ' 26
f) Charge moyenne par train (3)	95 77	92 28
g) Rapport entre le chargement et la capacité de tout l'effectif du matériel	44 46 p. %	45 69 p. %

§ 8. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke effectuées,

(1) Y compris le parcours sur quelques sections de lignes étrangères empruntées par l'État moyennant redevances.

(2) Chiffres rectifiés.

(3) Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des expéditions du tarif n° 2 taxées au poids (articles de messageries), du tarif n° 5 (articles de roulage) et du tarif n° 6, petite vitesse chevaux et bestiaux).

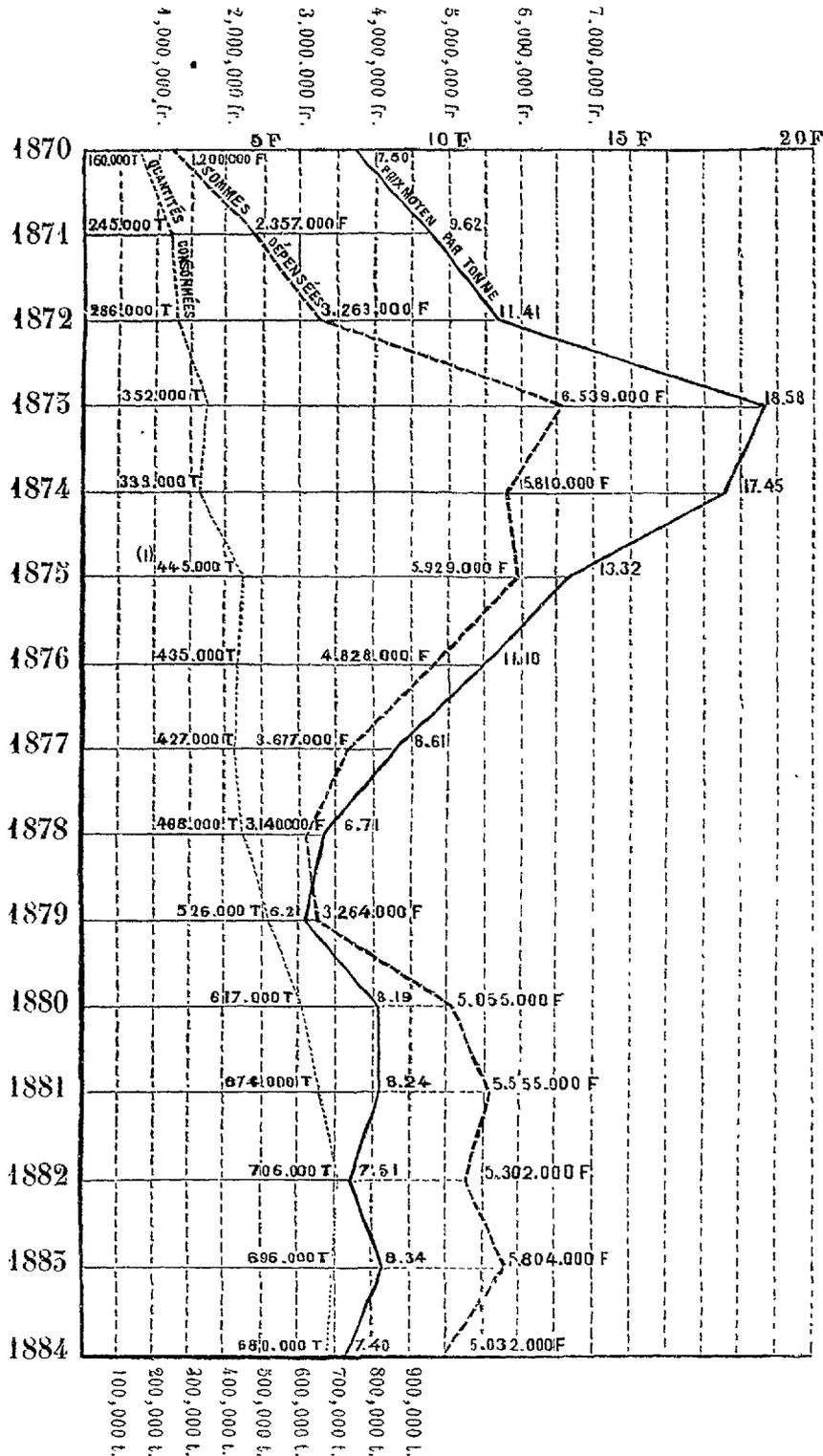
en 1884, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1884.	1883.	1884.	1883.	1884.	1883.
Charbon demi-gras (menu ordinaire)	Kilogrammes. 377 888,872	Kilogrammes. 488,353,483	7.81	8.23	Fr. c. 2,950,552 24	Fr. c. 4,017,977 02
Charbon gras	63,307,300	35,648,921	10.37	10 91	638,540 41	237,992 66
— maigre	154,916,300	60,980,300	5.81	6.15	900,430 47	373,096 22
— gailleux	42,897,230	77,980,730	9.34	9.87	400,679 20	769,832 32
— pour forges	9,376,300	9,162,730	9 58	10.04	87,935 27	91,998 43
— en roche	2,009,250	2,004,300	17 24	17.44	34,643 17	34,962 37
— pr fours à réchauffer.	1,648,230	1,923,730	10.71	11.12	17,649 98	21,389 38
Coke industriel.	836,000	798,000	13.82	18.75	13,223,93	14,966 20
Ensemble	633,080,122	664,832,636	—	—	3,003,443 69	3,384,234 89
Pour essais. { Charbons menus et gailleux	730,230	661,300	—	—	5,017 33	5,368 67
{ Briquettes	—	20,000	—	15.50	—	270 »
Coke acheté de la main à la main	1,133,000	1,388,200	13.63	14.38	17 761 25	20,939 33
Totaux	634,943,372	666,922,336	—	—	3,086 222 29	3,614,033 14

Le diagramme ci-contre renseigne les quantités de charbons consommées, les prix moyens par tonne et la dépense, année par année, pendant la période de 1870 à 1884.

Consommation de charbon.

Quantités consommées (Échelle 0^m,003 par 100,000 francs.)
 Sommes dépensées. (— 0^m,01 par 1,000,000 —)
 Prix moyen par tonne ———— (— 0^m,003 par franc.)



(*) Chiffre rectifié. — Le compte rendu de 1873 indiquait 456,000 tonnes.

§ 9. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Les quantités de combustibles consommés comportent les valeurs ci-après :

		En 1884.	En 1883.
Traction des trains et manœuvres. . .	Charbon fr.	4,452,963 95	3,086,114 41
	Coke et bois d'allumage . .	40,930 19	132,319 20
Ateliers, stations et service de la voie. . .	Charbon	398,997 92	717,664 76
	Coke et bois d'allumage . .	88,682 77	93,482 51
ENSEMBLE. fr.		3,161,574 85	6,031,580 88

soit une dépense, en moins pour 1884, de fr. 870,006-05.

La consommation en charbon par locomotive-kilomètre a été, en 1884, de 12^k,86 ; en 1883, cette consommation n'a été que de 12^k,55, soit en plus, par locomotive-kilomètre, pour 1884, 0^k,35.

§ 10. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

Les consommations d'huile de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots ont absorbé, en 1884, une somme de fr. 463,242-67 ; en 1883, cette dépense a été de fr. 483,756-67, soit en moins pour l'éclairage en 1884, 20,494 francs.

Cette économie est due à l'emploi plus étendu de l'huile de pétrole substituée aux huiles ordinaires.

§ 11. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES GARES ET DES ATELIERS.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1884 et 1883, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords ainsi que dans les ateliers :

		BECS à G A Z.	CONSOMMATIONS DE GAZ.	
			QUANTITÉS.	DÉPENSES.
		Nombre	Mètres cubes.	Fr. Cs.
Voies et travaux.	1884	213	46,039	7,835 64
	1883	202	45,579	7,980 60
Traction	1884	7,294	4,576,573	268,324 50
	1883	7,406	4,671,089	202,595 64
Exploitation.	1884	42,623	2,728,417	464,362 49
	1883	42,537	2,828,848	405,310 76
TOTAUX	1884	20,130	4,354,029	740,522 63
	1883	20,145	4,545,546	705,887 »

§ 12. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES TRAINS.

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1883 et 1884 :

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.
1883 . . .	127	245,420 ^{m³}	118,000 "
1884 . . .	126	268,056 ^{m³}	109,206 17

§ 13. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

L'éclairage électrique était représenté, fin 1883, par 6,510 carcels; on en comptait 6,420 fin 1884.

Il n'y a encore actuellement que sept installations, mais on compte étendre ce mode d'éclairage en l'appliquant successivement dans les ateliers, dans les gares de formation et dans les stations principales.

Voici la situation pour les deux derniers exercices :

ANNÉES.	NOMBRE D'INSTALLATIONS	NOMBRE DE FOYERS	
		à 40 carcels.	à 250 carcels.
1883 . . .	7	48	17
1884 . . .	7	48	18

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Pendant l'année 1884, le nombre des chaufferettes pour voitures à voyageurs, a diminué de 828 unités. L'effectif en était réduit, fin 1884, à 22,639 unités.

Depuis 1882, la manipulation de ces appareils a été confié, à titre d'essai, à l'industrie privée. En 1884, l'entrepreneur a été admis à opérer dans 21 stations principales et, de ce chef, l'administration a réalisé une économie de 59 francs en moyenne par jour, pendant une période de 151 jours de chauffage. En 1883, alors que l'entreprise n'était étendue qu'à 10 stations importantes, l'économie atteignait 88 francs en moyenne par jour.

Ce résultat corrobore l'appréciation suivante exprimée au compte rendu de l'exercice 1883 :

« Bien que l'administration ait obtenu un service fait dans des conditions » satisfaisantes, le système ne peut néanmoins être généralisé, attendu que » beaucoup de stations n'ont pas assez d'importance pour y justifier une mise » en adjudication, dont les prix atteindraient le prix de revient actuel du » chemin de fer. »

§ 15. GRAISSAGE.

Les consommations d'huile, suif et graisse ont nécessité les dépenses ci-après :

		En 1884	En 1883.
Graissage	{ des locomotives . . . fr.	530,165 14	471,602 77
	{ des véhicules.	213,152 05	298,635 97
Graissage des machines, appareils et excentriques	{ Ateliers	89,572 45	90,245 49
	{ Stations, dépôts économiques, voies et bâtiments	4,262 74	4,777 37
	{ Ensemble. . . fr.	<u>637,152 56</u>	<u>862,259 60</u>
soit en moins pour 1884. fr.		228,107 24	

Cette économie est due à la substitution plus générale de l'huile minérale, dont le prix est de fr. 0-182, aux huiles de colza, de navette et d'arachide, dont le coût moyen est de fr. 0-588.

L'huile minérale a été employée :

Pure, à concurrence d'environ un poids de	128,000 kilogr.
En mélange, avec l'huile de colza	
{ par moitié, à concurrence de	517,000 —
{ pour un dixième	40,000 —

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Au 31 décembre 1884, il existait des approvisionnements dont la valeur, aux prix du jour, est donnée ci-après :

1° Approvisionnements en magasin et dans les dépôts :	
Matériel, outils, meubles et ustensiles fr.	757,581 03
Combustibles	102,469 49
Huile d'éclairage	59,522 52
Huiles et matières de graissage.	188,724 62
Bois de construction	649,383 54
Pièces de rechange des locomotives et tenders des voitures et wagons	4,305,505 98
Aciers, fontes et fers divers.	516,290 52
A reporter. . . fr.	<u>6,377,475 50</u>

Report. . . fr.	6,377,473 50
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	562,148 65
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte	286,777 06
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	132,053 63
Tissus, erins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	153,351 05
Matières et objets divers	519,224 14
2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :	
Stations et ateliers	2,094,053 55
Sections.	522,570 38
Ensemble. . fr.	10,429,653 96
Roues, pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,158,652 89
Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée aux prix du jour fr.	14,588,286 85

II. Améliorations ou innovations introduites dans le service de la traction.

Locomotives et tenders. — Quatre locomotives d'un type nouveau ont été mises en construction pendant l'année 1884 :

1° Une locomotive express pour fortes rampes, destinée principalement aux lignes du Luxembourg. Ce type de machine autorisant une vitesse de régime plus grande, accélérera le service des malles traversant la Belgique pour les relations entre l'Angleterre, la Suisse, l'Autriche et l'Italie ;

2° Une locomotive à voyageurs à 4 roues accouplées de 2 mètres, destinée à la remorque des trains de voyageurs sur les lignes à faibles inclinaisons ;

3° Une locomotive à marchandises à 6 roues accouplées de 1^m,30, à chaudière plus lourde et plus puissante que celle des machines à marchandises actuelles et qui permettra d'obtenir le maximum de puissance de traction compatible avec les conditions d'établissement de nos voies ;

4° Une locomotive à marchandises à 8 roues accouplées de 1^m,05, destinée à assurer, dans les conditions les plus économiques, l'exploitation des plans inclinés de Liège et des lignes les plus accidentées du réseau.

En vue d'améliorer les conditions de roulement du matériel de traction et d'assurer une meilleure répartition du poids sur les différents essieux, l'administration a fait appliquer aux locomotives en construction des ressorts plus flexibles et des balanciers compensateurs.

Cette modification sera étendue, dans la mesure du possible, aux locomotives actuellement en service.

Afin de permettre aux locomotives de fournir de plus longs parcours, sans

arrêts, la capacité, en eau, des tenders a été augmentée et portée de 7,500 à 9,000 et même à 14,000 litres.

Comme les locomotives, les tenders en construction seront munis de ressorts plus flexibles, et de balanciers, si possible.

Voitures et wagons. — Dans le but d'arriver à une réduction du poids mort, on étudie un nouveau type de voitures de grande capacité.

La substitution d'une nouvelle boîte à huile, en 1883, à tous les modèles de boîte surannés ou reconnus défectueux, aura pour conséquence de diminuer les bris et de réduire le nombre des échauffements.

Des études se poursuivent pour atteindre ce but.

Freins. — Une impulsion très grande a été donnée à l'application du frein Westinghouse tant aux locomotives et aux tenders, qu'aux voitures à voyageurs et aux véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs.

A la date du 1^{er} janvier 1885, le matériel muni du frein Westinghouse comprenait 446 machines et 2,545 voitures et fourgons; en outre, 578 véhicules divers étaient munis du frein de continuité.

Le frein à vapeur a été appliqué aux locomotives de manœuvre qui ont été adjudgées en 1884.

Outillage. — En vue de mettre l'outillage de nos ateliers à la hauteur des derniers perfectionnements et d'apporter la plus grande économie possible dans l'exécution du travail mécanique, un grand nombre de machines-outils et d'outils de modèles nouveaux ont été commandés pendant l'année 1884.

Nous citerons, notamment, les machines à fraiser et les machines à affûter mécaniquement les outils, les meules et les machines à meuler employées comme auxiliaires des machines-outils ordinaires pour le parachèvement des pièces.

Installations. — La mise en service des ateliers centraux de Gentbrugge permettra de donner à nos locomotives un entretien plus complet, dont les résultats se traduiront immédiatement par une réduction dans la consommation du combustible et des matières de graissage.

Les différentes améliorations de détails, apportées aux installations de nos ateliers de réparations du matériel de transport, ont réduit à 3.54 p. % la moyenne d'immobilisation pour avaries pendant la saison des forts transports.



CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

Voici les résultats comparatifs pour les deux derniers exercices, des transports de voyageurs :

Prix normaux.

A. Trains express.

CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.		
	1884.	1883.	1884.	1883.	1884.	1883.	1884.	1883.	
Billets simples (1)	1 ^{re}	267,180	291,763	2,171,179 28	2,379,978 30	Kilom. 85.73	Kilom. 86.05	8.126	8.157
	2 ^e	466,125	463,454	2,269,702 82	2,295,634 93	68.36	69.14	4.869	4.921
	3 ^e	500,286	510,297	987,429 13	1,032,016 23	41.18	42.14	1.974	2.022
Ensemble	"	1,233,591	1,265,514	5,428,311 23	5,707,629 48	61.10	62.17	4.400	4.409
Billets aller et retour (2)	1 ^{re}	263,006	272,088	1,168,577 27	1,160,383 14	88.63	86.69	4.413	4.264
	2 ^e	514,828	514,286	1,458,789 31	1,409,995 36	49.78	48.14	2.834	2.742
	3 ^e	863,294	894,008	1,141,085 73	1,203,943 27	34.57	35.33	1.322	1.316
Ensemble	"	1,641,128	1,680,382	3,768,452 31	3,774,321 77	43.22	42.72	2.296	2.246
Total	"	2,874,719	2,945,896	9,196,763 56	9,481,951 25	50.69	51.09	3.199	3.215

(1) Y compris les coupons pour enfants et pour militaires voyageant isolément, délivrés avec réduction de 50 p. %, deux de ces coupons ayant été comptés pour un.

(2) Les billets d'aller et retour ont été comptés chacun pour deux voyages.

B. Trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1884.	1883.	1884.	1883.	1884.	1883.	1884.	1883.
Billets simples (1).	1 ^{re}	440,531	444,878	1,209,171 91	1,245,071 46	Kilom. 35.89	Kilom. 36.30	2.745	2 800
	2 ^e	1,681,559	1,682,267	2,653,737 18	2,659,280 87	27.37	27.29	1.578	1.581
	3 ^e	11,723,366	11,853,764	0,306,023 56	0,470,652 46	20.16	20.48	0.794	0.759
Ensemble . . .	"	13,845,456	13,980,909	4,168,932 65	4,375,604 79	21.54	21.81	0.951	0.957
Billets aller et retour (2)	1 ^{re}	772,438	793,938	1,177,270 14	1,229,284 94	24.94	25.35	1.524	1.548
	2 ^e	2,835,582	2,875,404	2,523,016 37	2,570,700 07	19.33	19.43	0.890	0.894
	3 ^e	18,041,272	18,217,460	0,246,672 59	0,252,538 11	16.55	16.31	0.513	0.508
Ensemble . . .	"	21,649,292	21,886,802	4,946,959 10	4,052,523 12	17.21	17.06	0.598	0.596
Total	"	35,494,746	35,867,711	26,121,757 27	26,422,262 39	18.90	18.91	0.736	0.737
Total des prix entiers	"	38,369,465	38,816,607	35,318,520 83	35,904,213 64	21.30	21.35	0.920	0.925

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1884.	1883.	1884.	1883.	1884.	1883.	1884.	1883.
Militaires en débet	"	354,773	371,936	558,019 60	631,375 30	Kilom. 76.69	Kilom. 73.50	1.573	1.697
Abonnements	généraux	2,608,688	1,780,802	1,802,751 12	1,273,282 86	37.88	36.48	0.691	0.715
	d'étudiants	1,234,874	1,261,796	187,317 "	192,348 "	12.93	12.99	0.152	0.152
	d'ouvriers	7,402,392	7,023,396	834,102 05	803,229 70	13.71	13.80	0.113	0.114
Sociétaires, émigrants, détenus	"	465,062	316,032	616,467 02	452,769 52	72.91	69.28	1.326	1.337
Trains de plaisir	"	16,091	17,065	59,528 13	50,910 50			3.699	2.983
Voyages circulaires	"	15,198	19,970	115,061 24	107,042 28	120.65	87.37	7.571	5.360
Total des prix réduits	"	12,096,478	10,820,997	4,173,246 16	3,520,958 16	23.18	21.66	0.345	0.325
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	"	50,465,943	49,637,604	39,491,766 99	39,425,171 80	21.75	21.42	0.783	0.794

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

(2) Voir renvoi (2) de la page précédente.

Les tableaux qui précèdent établissent que le mouvement et la recette ont fléchi, en 1884, dans toutes les classes de voyageurs, à prix normaux, tant pour les trains express que pour les trains ordinaires.

Les voyageurs aux prix d'aller et retour, jouissant d'une réduction de 20 p. %, dominent dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets aller et retour (20 p. % de réduction).	Ensemble.
En trains ordinaires	45,845,456	21,649,290	35,494,746
— express	1,255,591	1,641,128	2,874,719
	<u>45,079,047</u>	<u>23,290,418</u>	<u>38,369,465</u>
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires et des mili- taires, etc., soit		12,096,478	12,096,478
		<u>35,386,896</u>	<u>50,465,945</u>

l'on constate que sur 50,465,945 voyageurs, 35,386,896, soit 70.1 p. %, ont joui des taxes réduites.

§ 2. BAGAGES, MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

a. *Mouvement.*

TRANSPORTS.				
	En 1884.	En 1883.	Différences pour 1884.	
			AU TOTAL.	EN P. %.
Bagages	taxés au minimum (expéditions).	159,739	202,021	— 42,282 — 20.93
	— au poids . . . (quintaux).	216,655	197,254	+ 19,401 + 9.84
Marchandises {	petites (—).	3,174,842	(²) 3,169,568	+ 5,274 + 0.17
	grosses (tonnes) (¹).	21,330,091	(²) 21,716,390	— 386,299 — 1.78
Finances (groups).	775,724	(²) 849,655	— 73,931 — 8.70	
Équipages (voitures).	1,523	1,316	+ 207 + 13.15	
Chevaux et bestiaux (expéditions).	54,074	57,205	— 3,131 — 5.47	

(¹) Non compris 1,626,448 tonnes en 1884 et 1,298,011 tonnes en 1883, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable qu'on a dû l'écartier du tonnage général afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

(²) Chiffre rectifié.

b. Recette.

		TOTAL.				MOYENNE.	
		En 1884.	En 1883.	Différences pour 1884.		En 1884.	En 1883.
				AU TOTAL.	EN P. o/o.		
Bagages . . .	taxés au minimum . . fr.	79,177 26	99,928 22	- 20,750 96	- 20.77	0.496	0.495
	— au poids	943,186 20	867,869 23	+ 75,317 03	+ 8.08	4.353	4.400
Marchandises	petites	8,540,768 47	8,449,772 60	+ 90,995 67	+ 1.08	2.690	2.666
	grosses	67,134,674 69	69,211,688 35	-2,107,013 66	- 3.04	3.147	3.188
Finances		203,298 11	215,152 17	- 11,854 06	- 5.81	0.282	0.253
Équipages		53,679 40	48,824 77	+ 4,854 63	+ 9.94	35.246	36.274
Chevaux et bestiaux		1,270,299 01	1,268,056 16	+ 2,242 85	+ 0.18	23.492	22.167
Ensemble. . fr.		78,225,083 20	80,191,291 70	-1,966,208 50	- 2.45		

§ 5. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1884.	En 1883.
Formalités en douane. fr.	197,773 37	190,278 70
Magasinage des bagages et des marchandises.	108,459 89	114,483 81
Retard dans le chargement et le déchargement et manutentions d'office	169,809 50	207,457 36
Loyer des buffets, de terrains, affichage, vente de livres, etc.	529,640 20	502,894 37
Loyer de locomotives, tenders, matériel	522,154 96	397,155 54
Usage de foncier, de quais et de machines	57,515 77	60,706 74
Traction et entretien sur raccordement	203,382 11	200,828 88
Usage du matériel, solde des décomptes	819,722 52	653,757 59
Amendes, cartes de circulation, surtaxes non réclamées.	15,864 11	12,558 72
Remise à domicile des colis postaux et autres	60,183 35	11,035 25
Recettes diverses	99,865 17	98,256 69
Ensemble. . fr.	2,586,530 95	2,251,189 65

§ 4. PRODUITS INDIRECTS.

Les produits divers, encaissés par l'administration des domaines, pour compte du chemin de fer, comprennent :

	En 1881.	En 1883.
Les aliénations d'immeubles sans emploi fr.	79,098 56	119,960 84
Le loyer de bâtiments provisoirement inutiles, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc.	87,907 57	102,907 77
Ensemble. . fr.	167,005 75	222,868 61

La seconde partie seule est portée en recettes par le chemin de fer (*voir* tableau II).

Les aliénations d'immeubles sont déduites du capital à titre de non-valeurs ou d'amortissement indirect (*voir* tableau I).

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LES PRIX DE TRANSPORT.

Les réductions de prix de transports — non compris les abonnements, les militaires voyageant isolément, les enfants au-dessous de 8 ans, ni les aller et retour — se répartissent comme suit :

	En 1884.	En 1883.
Détenus et leurs gardiens fr.	129,566 80	126,089 15
Émigrants	54,280 05	55,586 90
Sociétaires	512,548 50	532,005 97
Transports mili- taires en débet	Hommes 538,019 60 Chevaux 16,602 65 Bagages et matériel de guerre. 65,515 50	651,375 50 12,878 53 69,246 29
Chevaux de courses	19,586 56	7,946 90
Transports d'ob- jets d'approvision- nements divers pour	départements ministériels 17,995 99 expositions 99 45 sociétés 28,515 55 armée et prisons. 70,812 19	12,227 91 1,432 60 34,706 25 65,987 "
Ensemble. . fr.	1,450,738 04	1,567,500 82

§ 6. TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1884, la répartition de l'importance relative des différentes catégories de transports entre le service *intérieur*, les services *mixtes* et les services *internationaux*.

A. *Mouvement.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.	
	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	
Voyageurs ⁽¹⁾	45,662,040	90.49	3,010,013	5.96	1,793,890	3.55	50,465,943	
Bagages. {	Taxés au minimum (expéd.).	110,771	69.34	15,127	9.47	33,841	21.19	159,739
	— au poids . (quintaux).	136,043	62.79	19,579	9.04	61,033	28.17	216,655
Petites marchandises . . . (quintaux) ⁽²⁾ .	2,120,103	66.78	359,977	11.34	694,762	21.88	3,174,842	
Grosses — (tonnes) ⁽³⁾ .	10,874,678	50.99	3,093,449	14.08	7,451,964	34.93	21,330,001	
Finances (groupes) ⁽⁴⁾ .	530,978	68.45	78,037	10.18	165,809	21.37	775,724	
Équipages (voitures).	1,056	70. »	96	6.30	361	23.70	1,523	
Chevaux et bestiaux (expéd.).	35,406	65.48	4,386	8.11	14,282	26.41	54,074	

B. *Recette.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.	
	Sommes.	Rapport p. ‰.	Sommes.	Rapport p. ‰.	Sommes.	Rapport p. ‰.	Sommes.	
Voyageurs fr.	31,789,076 71	80.50	2,760,411 77	6.99	4,942,278 51	12.51	39,491,766 99	
Bagages. {	Taxés au minimum	54,741 39	69.14	7,472 11	9.44	16,963 76	21.42	79,177 26
	— au poids	503,775 23	53.42	48,993 86	5.19	390,417 15	41.39	943,186 26
Petites marchandises	6,173,851 13	72.20	631,692 12	7.39	1,735,225 22	20.32	8,540,768 47	
Grosses —	34,081,346 17	50.77	8,132,290 71	12.11	24,921,637 81	37.12	67,134,674 69	
Finances	155,049 52	76.27	13,101 69	6.41	35,146 90	17.29	203,298 11	
Équipages	34,088 17	63.50	3,610 05	6.73	15,981 18	29.77	53,679 40	
Chevaux et bestiaux	835,069 28	65.74	60,279 74	4.74	374,949 99	29.52	1,270,299 01	
Produits extraordinaires	2,386,350 95	100. »	»	»	»	»	2,386,350 95	
Ensemble . . . fr.	76,013,348 57	63.29	11,657,852 05	9.71	32,432,000 52	27. »	120,103,201 14	
Produits divers fr.							87,907 37	
					Total fr.		120,191,108 51	

Ces résultats accusent vis-à-vis de ceux de 1885, quant aux produits, les différences suivantes :

(¹) Les billets d'aller et retour ont été comptés chacun pour deux voyages.

(²) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum en appliquant le poids moyen de 3 kilogrammes aux transports effectués avec timbres, et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

(³) Non compris 1,626,448 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain. (Voir renvoi (¹) page A 47.)

(⁴) Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groupes de 1,000 francs.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	"	630,676 "	1,129,266 99	"	"	431,995 80
Bagages	51,677 11	"	8,573 49	"	"	5,684 53
Petites marchandises.	373,427 74	"	125,124 83	"	"	407,556 90
Grosses —	"	2,328,186 91	447,299 32	"	"	226,426 07
Finances.	"	9,306 53	931 20	"	"	3,478 73
Équipages	8,079 08	"	"	600 71	"	2,623 74
Chevaux et bestiaux .	43,199 13	"	404 34	"	"	11,060 62
Totaux	416,383 06	2,968,169 44	1,711,300 17	600 71	"	1,088,526 39
Différences pour 1884.	— 2,521,786 38		+ 1,710,699 46		— 1,088,526 39	

La répartition proportionnelle p. % des recettes correspondant à ces trois natures de service, était :

En 1885, de	64.53	8.16	27.51
Elle est en 1884 de	65.29	9.71	27. »
Différence en 1884.	— 1.04	+1.55	— 0.51

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.

Trains. — Un certain nombre de trains-omnibus et de trains à petits parcours ont été transformés dans la mesure du possible en trains directs et en trains à longs parcours.

Les levures indigènes expédiées en service intérieur, aux prix et conditions du tarif n° 2, ont été admises à tous les trains de voyageurs, les express exceptés, pour autant que le poids de chaque colis ne dépasse pas 50 kilogrammes.

Les relations entre l'Angleterre et la Belgique d'une part, la Suisse et l'Italie d'autre part, ont été améliorées par la création d'un train express de Bruxelles pour Bâle, à 7 h. 2 m. du matin et d'un train express de Bâle pour Bruxelles à 8 h. 40 m. du matin.

Un service de voitures-salon et de voiture-restaurant a été organisé entre Paris et Bruxelles. Ces voitures entrent dans la composition des trains qui partent de Paris à 6 h. 20 m. du soir et qui quittent Bruxelles à 7 h. 50 m. du matin. Le travail de remaniement des trains affectés au transport des marchandises par wagons complets a été continué en vue d'une plus grande célérité des transports et d'une meilleure utilisation du matériel.

De nombreux trains ont été supprimés afin d'éviter des dépenses de traction improductives.

Le régime du trafic de détail a été sensiblement amélioré par la création de

Annexes
à consulter.

trains de messageries à grande vitesse, mis en marche pendant la nuit, par l'organisation de nouvelles correspondances et l'amélioration de celles déjà établies. Le trafic en a bénéficié par une plus grande rapidité de transport et par une meilleure conservation des colis, résultant de la suppression des arrêts et des opérations aux gares de coïncidence.

Dans un but d'économie, le service de nuit a été supprimé successivement dans toutes les stations et sur toutes les lignes ou sections de lignes où son maintien ne s'imposait pas absolument.

Décrochage des wagons. — A la suite de divers accidents survenus à des ouvriers-manœuvres dans des stations importantes et causés par la position de ces agents qui se tenaient debout sur les buttoirs des véhicules pour les décrocher pendant la marche, une commission a été instituée pour examiner la possibilité d'étendre, à toutes les stations à grand mouvement, le procédé déjà en usage à Liège (Guillemins), d'après lequel l'ouvrier se tient dans l'entrevoie porteur d'un bâton d'environ 1^m,85 de longueur, qu'il appuie sur le buttoir, afin de faire sauter le maillon de tendeur à décrocher. La commission a reconnu que cette manière de procéder, qui écarte tout danger dans les opérations de décrochage, pouvait être étendue à toutes les gares à grand trafic. Toutefois, dans certaines de ces gares, les voies de manœuvres devront être modifiées de manière à rendre applicable, sans restriction, le procédé dont il s'agit. En attendant, le nouveau mode de décrocher a été prescrit dans les stations où son application immédiate est possible.

III. Accidents.

§ I. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

Les déraillements et les collisions de trains sont moins fréquents d'année en année : les chiffres pour l'exercice écoulé sont relativement très satisfaisants.

En 1884, il y a eu 151 accidents de trains dont 60 sont dus à des trains de voyageurs et 91 à des trains de marchandises et à des machines à vide.

Ce nombre de déraillements et de collisions de trains est non seulement inférieur à la moyenne des quatre exercices précédents, mais il est aussi moins élevé qu'en 1883.

Malheureusement, dans 22 cas, des personnes ont été atteintes.

On peut voir aux annexes X et XI dans quelles circonstances ces faits regrettables se sont produits.

Les progrès réalisés pendant la période quinquennale qui s'ouvre avec l'année 1880 sont mis en évidence par le tableau suivant :

X, p. A, 96,
et XI, p. A, 98.

ANNÉES.	TRAINS EN GÉNÉRAL.				TRAINS DE VOYAGEURS ET MIXTES.				Nombre de personnes atteintes par suite de collisions et de déraillements de trains	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains	Un accident sur un nombre de			Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident sur un nombre de			Voyageurs.	Agents de l'administration.
		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains-kilomètres de		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains-kilomètres de		
1880	358	7,5	2,019	86,808	124	21,8	3,296	121,442	28	56
1881	295	9,6	2,712	117,711	123	33,5	3,832	133,771	60	60
1882	269	11,1	3,275	138,544	85	35,0	6,052	211,232	20	39
1883	187	16,3	4,677	193,058	62	49,1	8,055	274,332	3	33
Moyennes des 4 années	277	10,4	3,003	125,369	98	29,3	4,807	166,721	28	47
1884	151	20,5	5,713	230,072	60	51,7	8,394	281,963	27	27
Moyenne de la période quinquennale 1880-1884	252	11,6	3,328	137,916	91	32,3	5,281	183,687	28	43

Il résulte de ce tableau que, depuis 1880, le nombre absolu d'accidents est descendu de 358 à 151, pour les trains en général, et de 124 à 60, pour les trains de voyageurs et les trains mixtes; soit des réductions respectives de 58 et de 52 p. %.

Mais si l'on tient compte du développement du trafic de 1880 à 1884, les réductions sont encore plus fortes; ainsi le nombre d'accidents a été réduit de 64 p. %, eu égard au nombre total de trains mis en marche et de 60 p. % par rapport au nombre de trains de voyageurs ou mixtes.

§ 2. ACCIDENTS AUX PERSONNES, UNIQUEMENT DUS AUX DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DES TRAINS.

Les accidents de trains ont eu pour les personnes les conséquences suivantes :

	1884.	Moyennes des 4 années précédentes.	Moyennes des 5 années.	
Voyageurs	{	Tués	»	» ² / ₅
		Blessés.	4	10
		Contusionnés.	23	18
		Totaux	27	28 ¹ / ₂
Agents de l'administration.	{	Tués	1	3
		Blessés.	8	19
		Contusionnés.	18	23
		Totaux	27	47
Ensemble	54	75	70	

Bien qu'il y ait eu moins d'accidents de trains, le nombre des voyageurs atteints, en 1884, est notablement plus élevé qu'en 1883; il dépasse aussi le chiffre correspondant de 1882 (*voir* tableau, page précédente). Cependant, pris dans leur ensemble, les collisions et les déraillements de trains de voyageurs n'ont pas eu, en 1884, des conséquences aussi regrettables que pendant les exercices précédents.

Des circonstances fortuites en aggravent ou en atténuent souvent les effets au point de vue des personnes.

C'est ainsi qu'en 1883, un train express de voyageurs s'étant jeté en pleine vitesse sur un train de marchandises à Weerde, le choc a été tellement violent que la machine a été renversée et que le matériel roulant a subi pour 45,000 francs d'avaries.

Le machiniste du train fut tué et 4 autres agents furent blessés et contusionnés. *Mais aucun voyageur ne reçut la moindre égratignure.*

Au contraire, à Signeux, en 1884, un train de voyageurs entrant en station, et n'ayant par conséquent qu'une faible vitesse, fut rencontré par un train de marchandises dont la marche était également ralentie. Le choc ne fit dérailler aucun véhicule, et les dégâts matériels ne dépassèrent pas 900 francs; néanmoins, il en résulta des contusions pour 11 personnes, dont 9 voyageurs.

Il suffit donc d'un ou de deux accidents accompagnés de circonstances spéciales pour modifier profondément les résultats de toute une année d'exploitation.

Malgré l'augmentation du nombre des victimes parmi les voyageurs, le nombre total de personnes atteintes, en 1884, dans les accidents de trains, reste néanmoins en-dessous de la moyenne des 4 années précédentes.

La réduction est en effet de 21 sur 75, soit 28 p. %.

§ 3. ACCIDENTS AUX PERSONNES, DUS A D'AUTRES CAUSES QU'A DES DÉRAILLEMENTS OU A DES COLLISIONS DE TRAINS.

Les personnes victimes d'accidents autres que les déraillements et les collisions de trains sont au nombre de :

	1884.	Moyennes des 4 années précédentes.	Moyennes des 5 années.
Voyageurs . . .	Tués	9	8
	Blessés.	23	28
	Contusionnés. . . .	22	24
	Totaux	<u>54</u>	<u>62</u>
Agents de l'Etat et d'autres admi- nistrations. . .	Tués	70	98
	Blessés.	166	203
	Contusionnés. . . .	133	185
	Totaux	<u>369</u>	<u>486</u>

le nombre des agents qui, par défaut de précaution ou autrement, se sont trouvés pris entre les buttoirs ou atteints par les roues (').

En rapprochant les chiffres relatifs à 1884, de ceux donnés pour 1883 et 1882 ('), on constate déjà des différences très notables.

C'est ainsi que dans l'accrochage, où le bâton ne peut être employé, le nombre de victimes est, à une unité près, le même en 1884 qu'en 1883 (26 et 27), tandis que pour le décrochage à l'aide du bâton, il y a 8 victimes de moins (10 et 18).

En outre, le système de récolement des coupons à la sortie des stations, appliqué sur une grande échelle pendant l'exercice écoulé, a également contribué à diminuer le nombre d'agents tombés des trains.

En 1882, le nombre de gardes tombés en contrôlant les coupons était de 58, dont 2 tués; en 1883, il y en a eu 51, dont 2 tués, tandis qu'en 1884, on n'en compte que 25, dont 1 tué seulement.

Le nombre total de personnes de toutes catégories atteintes dans l'exploitation des chemins de fer de l'État se résume, d'après ce qui précède, comme il suit :

	1884.	Moyennes des 4 années précédentes.	Moyennes des 5 années.
Tuées	125	177	166
Blessées	254	306	292
Contusionnées	206	274	260
Ensemble.	565	757	718

La diminution est de plus de 25 p. % pour les victimes en général et de 30 p. % pour les personnes tuées.

Le tableau suivant donne, pour chacune des 5 années 1880 à 1884, la comparaison, par victime, du nombre de kilomètres exploités, du nombre de trains mis en marche et du parcours kilométrique de ces trains :

(') Les agents atteints pendant les opérations d'accrochage et de décrochage en 1882 et 1883 se répartissent comme suit :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Totaux.
Année 1882	En accrochant	6	26	21	53
	En décrochant	8	8	4	20
	Totaux.	14	34	25	75
Année 1883	En accrochant	2	10	15	27
	En décrochant	4	8	6	18
	Totaux.	6	18	21	45

Personnes étrangères à l'administration, autres que des voyageurs.	{	Tuées	45	59	56
		Blessées	55	37	56
		Contusionnées	10	9	10
		Totaux	86	105	102
		Ensemble	509	682	648

Comparativement à la période 1880-1885, il y a une diminution de 173 cas sur le nombre total de victimes, dont 50 pour les personnes tuées, 56 pour les blessées et 67 pour les contusionnées.

En ce qui concerne les voyageurs, les causes principales des accidents ont été la chute ou la descente intempestive d'un train en marche et le défaut de fermeture des portières.

Quant aux personnes étrangères à l'administration, elles ont été atteintes surtout en traversant indûment le chemin de fer aux passages à niveau et en circulant illégalement le long de la voie ou dans les stations. Il y a eu, en outre, 16 suicides.

Les agents de l'État et d'autres services atteints en dehors des accidents de trains se répartissent comme suit :

	1884.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Totaux.
Dans les stations et les ateliers.	15	76	75	162
En accrochant des véhicules	2	12	12	26
En décrochant des véhicules	1	6	3	10
Gardes-barrières et gardes-route	21	15	»	56
Gardes tombés ou atteints en contrôlant les coupons	4	10	12	23
Autres agents en service sur les trains tombés ou blessés	7	21	18	46
En dehors de l'exercice de leurs fonctions.	15	9	4	28
En réparant les voies et les bâtiments.	5	15	10	30
Agents d'autres administrations	5	2	1	8
Ensemble, comme ci-contre.	70	166	155	369

Par rapport au tableau analogue du compte rendu de 1885, on constate ici des diminutions plus ou moins notables.

Parmi les agents des stations et des ateliers, il y a 52 victimes de moins, dont 7 dans les tués.

Mais, dans le courant de l'année 1884, l'administration a introduit le système de décrochage des wagons au moyen du bâton, ce qui dispense les ouvriers de se placer entre les véhicules, pour faire cette opération. Il y a donc là une cause très sérieuse de danger qui a disparu, et l'on doit s'attendre, par la généralisation de ce système, à voir diminuer sensiblement

ANNÉES.	Nombre de kilomètres de voie pour une personne				Nombre de trains mis en marche pour une personne				Nombre de trains-kilomètre pour une personne			
	tuée.	blessée.	contusionnée.	aucune en général.	tuée.	blessée.	contusionnée.	aucune en général.	tuée.	blessée.	contusionnée.	aucune en général.
1880	15,4	10,1	14,4	4,3	4,108	2,698	3,845	1,144	176,575	115,059	165,304	49,173
1881	14,1	9,2	10,1	3,6	3,960	2,580	2,857	1,011	171,905	112,378	124,020	43,900
1882	15,8	8,7	7,9	3,3	4,803	2,632	2,389	993	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	21,8	10,0	12,2	4,4	6,247	2,844	3,498	1,260	257,942	118,789	144,448	52,034
Moyennes des 4 années . .	16,4	9,4	10,6	3,8	4,717	2,721	3,038	1,100	196,918	113,598	126,865	45,050
1884	25,2	13,2	15,0	5,5	7,014	3,687	4,188	1,532	282,446	148,465	163,645	61,707
Moyennes des 5 années . .	17,7	10,1	11,3	4,1	5,058	2,876	3,220	1,168	209,631	119,191	133,475	48,421

Il existe, on le voit, un écart notable entre les résultats de 1884 et ceux de toutes les années précédentes y compris 1883.

Comparativement à la période 1880-1883, l'année 1884 présente :

a. Au point de vue de la longueur exploitée :

Une diminution de 51 p. % dans le nombre de victimes en général et une proportion à peu près la même pour les personnes tuées, blessées et contusionnées ;

b. Au point de vue du nombre de trains mis en marche :

Une diminution de 32 p. % pour les personnes tuées et de 28 p. % pour les victimes en général ;

c. Au point de vue du nombre de trains-kilomètre :

Une réduction de 55 p. % pour les personnes tuées et de 28 p. % pour les victimes de toute catégorie.

On peut donc dire que pendant l'année 1884, il n'y a eu que les $\frac{2}{3}$ du nombre moyen des victimes des 4 années précédentes.

Il ne paraît pas douteux que cette amélioration doive être attribuée presque exclusivement à la bonne exécution du service, obtenue par une surveillance de plus en plus active du personnel.

Dans sa sollicitude pour assurer la sécurité des voyageurs, l'administration tient constamment en éveil le personnel des services d'exécution, en insistant sur la nécessité, pour les uns, de se conformer rigoureusement aux prescriptions réglementaires, et pour les autres de veiller à ce que les instructions données soient exécutées ponctuellement.

Les résultats des deux dernières années tendent à démontrer que les efforts faits dans cet ordre d'idées, pour augmenter les conditions de sécurité de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat belge, n'ont pas été stériles.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1884, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 841 contraventions aux lois et aux règlements de police savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	515
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie du chemin de fer	29
Voyageurs dépourvus de coupons ou munis de coupons irréguliers.	577
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé au bâtiment de la station	55
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	16
Fausse déclaration sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	36
Voyageurs ayant, malgré la défense, fumé dans les salles d'attente.	1
Contraventions au règlement sur le stationnement des voitures de place, ou abandon d'attelages à l'intérieur ou dans les environs de gares	9
Voyageurs ayant troublé l'ordre dans les stations	5
Total.	841

Les contraventions constatées en 1883 étaient au nombre de 725. Il y a donc eu, en 1884, une augmentation de 116 contraventions.



3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1884.

	Mètres.	
Lignes construites par l'État belge (1)	10,220	
— — — des Compagnies (2)	1,246,259	(3)
Longueur effective totale du réseau exploité par des Compagnies sur le territoire belge (4), fin 1884		
	1,256,479	(3)

XII, p. A, 99.

Ce réseau comprend :

- 1^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises 1,214,256^m ou 96.64 p. %
- 2^o Parties affectées au transport des marchandises seulement 42,223^m ou 3.36 p. %

Il se trouve établi :

- 1^o A simple voie, sur une étendue de 1,066,768^m ou 84.90 p. %
- 2^o A double voie — — — de 189,711^m ou 15.10 p. %

La longueur moyenne totale des lignes exploitées, en Belgique (5), par des

(1) Section de Landen à Saint-Trond, exploitée par le Grand-Central belge pour compte de la Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing exploitée par le Nord-Est français. La partie belge de cette ligne n'est que de 1,200 mètres.

(3) Longueur au 1^{er} janvier 1884 1,246,225 mètres.

A ajouter : Différence résultant d'une modification apportée à la longueur de la ligne de Namur à Liège 54 —

Ensemble au 31 décembre 1884, chiffre égal, 1,246,259 mètres.

(4) Les Compagnies concessionnaires exploitent encore, comme complément de leurs réseaux, 215,595 mètres de chemins de fer établis sur territoire étranger; la longueur effective totale de ces réseaux s'élève ainsi à 1,472,074 mètres. En 1885, cette longueur était de 1,472,040 mètres.

(5) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes ou de voies communes à deux ou à plusieurs exploitations, ont été considérées comme appartenant au réseau exploité par chacune des Administrations en cause. — La longueur de ces voies communes est de 149,250 mètres. En 1885, elle était de 121,774 mètres.

(6) En y comprenant les parties de lignes situées sur le territoire étranger, la longueur moyenne totale est de 1,472,074 mètres pour 1884, et de 1,472,040 mètres pour 1885.

Annexes
à consulter.

[N° 168.]

Compagnies. a été, en 1884, de 1,256,479 mètres, présentant sur celle de 1883 qui était de 1,256,445 mètres, une augmentation de 34 mètres.

XII, p. A, 99.

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

§ 2. STATIONS ET HALTES.

Le nombre des stations et des haltes existant, au 31 décembre 1883, sur les chemins de fer concédés, était de 353

Pendant l'année 1884, il en a été ouvert à l'exploitation 5 ⁽¹⁾

Ensemble, au 31 décembre 1884. 358 ⁽²⁾

Ce nombre comprend 107 ⁽³⁾ *stations communes* utilisées par deux ou trois Administrations.

§ 3. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées existant sur les chemins de fer concédés, à la date du 1^{er} janvier 1884, était de 290

Dans le courant de cette année, il en a été livré à l'exploitation 8

Ensemble, au 31 décembre 1884. 298

§ 4. EXPLOITATION.

Dans le cours de 1884, la situation du réseau des chemins de fer exploités par des Compagnies n'a subi aucune modification.

II.

Situation des voies ⁽⁴⁾.

Le développement des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

	Longueur en mètres.		Différences pour 1884.
	En 1884.	En 1883.	
Voies principales.	1,689,482	1,689,314	+ 168
— accessoires, de station, d'évitement, etc.	465,206	451,561	+ 13,845
Ensemble.	2,154,688	2,140,675	+ 14,013

⁽¹⁾ Haltes de Beez, de Boeschève et du Pont d'Argenteau.

⁽²⁾ Ce nombre se décompose en 503 stations et 51 haltes.

⁽³⁾ Pour la formation de ce nombre, chaque *station commune* a été considérée comme appartenant à chacune des Compagnies exploitantes en cause.

⁽⁴⁾ Y compris le développement des voies établies sur territoire étranger.

III.

Situation du matériel roulant.

L'annexe XIII donne, par Compagnie et par sorte de véhicules, le relevé XIII, p. A, 100. général du matériel roulant des chemins de fer concédés.

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

	En 1884.	En 1883.	Différences pour 1884.	
Locomotives	535	530	+ 5	
Tenders	377	379	— 2	
Voitures à vapeur	5	5	»	
<hr/>				
Véhicules	à voyageurs.	833	824	+ 9
	à bagages	450	449	+ 1
	à marchandises	13,851	13,865	— 52
	pour services divers	56	42	— 6
Ensemble	13,150	13,178	— 28	

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

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1884.	En 1883
Matériel de traction.	Locomotives (¹)	0.56	0.56
	Tenders.	0.26	0.26
<hr/>			
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs (¹).	0.37	0.37
	Fourgons à bagages	0.30	0.30
	Wagons à marchandises	9.40	9.41
	Véhicules divers	0.02	0.05
Ensemble.	10.29	10.31	

IV.

Parcours des trains.

L'annexe XIV montre, par Compagnie, le parcours effectué, en 1884, par les XIV, p. A, 102. trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

(¹) Non compris les voitures à vapeur.

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ				
SUR LES LIGNES			Ensemble.	
exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.			
Trains de voyageurs	En 1884	4,500,490	97,707	4,598,197
	En 1883	4,418,077	97,196	4,515,273
Différences pour 1884	+ 82,413	+ 511	+ 82,924	
Trains de marchandises	En 1884	4,168,826	12,057	4,180,883
	En 1883	4,348,025	3,599	4,351,624
Différences pour 1884	- 179,199	+ 8,458	- 170,741	
Trains mixtes	En 1884	861,726	20,447	882,173
	En 1883	893,453	2,139	895,592
Différences pour 1884	- 31,727	+ 18,308	- 13,419	
Totaux	En 1884	9,531,042	130,211	9,661,253
	En 1883	9,659,555	102,934	9,762,489
Différences pour 1884	- 128,513	+ 27,277	- 101,236	

V.

Mouvement et Recette des transports ⁽¹⁾.§ 1^{er}. VOYAGEURS.

xv, p. A, 104. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1884 et en 1883, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1884.	1883.	Différences pour 1884.	1884.	1883.	Différences pour 1884.	1884.	1883.	Différences pour 1884.
1 ^{re} classe	510,712	514,638	- 37,946	1,152,697	1,245,466	- 92,769	2.26	2.29	- 0.03
2 ^e —	1,951,962	2,005,425	- 54,463	2,385,799	2,442,659	- 56,860	1.22	1.22	"
3 ^e — et prix réduits.	11,533,110	11,476,533	+ 56,577	6,982,139	6,985,879	- 3,740	0.81	0.81	"
Ensemble	13,995,784	14,027,666	- 31,882	10,520,635	10,674,004	- 153,369	0.75	0.76	- 0.01

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce paragraphe se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 213,595 mètres, établis sur territoire étranger. — Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être établies sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1884	9,508	7,147 17
En 1885	9,550	7,251 56
Diminution en 1884.	22	104 19

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1884.	En 1883.	En 1884.	En 1883.
1 ^{re} classe.	5.65 %	3.88 %	10.96 %	11.67 %
2 ^e —	15.95 %	14.30 %	22.68 %	22.88 %
3 ^e — et prix réduits	82.40 %	81.82 %	66.56 %	65.45 %
	100. "	100. "	100. "	100. "

La recette des voyageurs représente 27.07 p. % du produit total de l'exploitation en 1884, et 26.54 p. % en 1883.

§ 2. BAGAGES.

Le transport des bagages a donné les résultats ci-après :

XV, p. A, 404.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1884.	1883.	Différences pour 1884.	1884.	1883.	Différence pour 1884.
Transports	taxés au minimum (colis).	46,378	49,078	— 2,700	236,225	244,463	— 7,938
	— au poids (quintaux).	130,686	136,440	— 5,454			

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des transports de petites marchandises peuvent se résumer XV, p. A, 404. comme il suit :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1884.	1883.	Différences pour 1884.	1884.	1883.	Différence pour 1884.
Transports	taxés au minimum (colis).	724,844	684,310	+ 43,501	1,823,668	1,458,388	+ 65,080
	— au poids (quintaux).	1,060,909	1,084,361	— 23,452			

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

XV, p. A, 104. Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1884.	1883.	Différence pour 1884.	1884.	1883.	Différence pour 1884.
Expéditions	}	taxées au minimum (nombre).	102,427	100,428	+ 1,999	}	
		— au poids . . (tonnes).	13,823,087	14,871,866	-1,048,479		

§ 5. FINANCES.

XV, p. A, 104. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1884.	1883.	Différence pour 1884.	1884.	1883.	Différence pour 1884.
Groups.		160,347	216,102	-55,845	33,438	37,360	- 3,922

§ 6. ÉQUIPAGES.

XV, p. A, 104. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1884.	1883.	Différence pour 1884.	1884.	1883.	Différence pour 1884.	
Équipages	}	transportés à grande vitesse	100	123	- 23	4,485	3,121	+ 1,364
		— à petite —	191	119	+ 72	4,434	2,938	+ 1,496
Ensemble.		291	242	+ 49	8,919	6,059	+ 2,860	

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

XV, p. A, 104. Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1884.	1883.	Différences pour 1884.	1884.	1883.	Différences pour 1884.	
Animaux	{	transportés à grande vitesse	8,467	12,366	- 3,899	65,094	65,076	+ 0,018
		— à petite —	207,185	204,464	- 57,279	321,349	311,374	- 20,025
		Ensemble	215,653	276,830	- 61,178	386,443	406,450	- 20,007

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	{ en 1884, à fr. 2,229,337 { en 1883, à fr. 2,203,234	XV, p. A, 104.
	Augmentation en 1884 fr. 26,103	

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit : XV, p. A, 104.

	En 1884.	En 1883.	Différences pour 1884.
Voyageurs fr.	10,520,635	10,674,004	- 153,369
Bagages	256,225	244,163	+ 7,938
Marchandises	petites 1,523,668	1,458,588	+ 65,080
	grosses 23,924,222	25,191,639	- 1,267,417
Finances	53,438	57,360	- 3,922
Équipages	8,919	6,059	+ 2,860
Chevaux et bestiaux	386,443	406,450	- 20,007
Ensemble fr.	36,633,550	38,018,263	- 1,384,713
Produits extraordinaires	2,229,337	2,203,234	+ 26,103
Totaux fr.	38,862,887	40,221,497	- 1,358,610

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

	En 1884.		En 1883.
Voyageurs	27.07	} 100. " }	26.54
Bagages	0.61		0.61
Marchandises	petites 5.92		3.65
	grosses 61.56		62.63
Finances	0.09		0.09
Équipages	0.02		0.01
Chevaux et bestiaux	0.99		1.01
Produits extraordinaires	5.74	5.48	

VI.

Dépenses d'exploitation (').

XV, p. A, 104 L'annexe XV donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1884.

Ces dépenses se sont élevées :

En 1884, à fr.	20,683,186
En 1883, à	21,907,434
Diminution en 1884. fr.	1,224,248

Rapportées à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces dépenses comportent, par kilomètre de ligne :

En 1884 fr.	14,051 08
En 1883	14,882 77
Diminution en 1884. fr.	831 69

VII.

Résultats généraux de l'exploitation (').

Les résultats généraux de l'année 1884 comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1884	En 1883.	Différences pour 1884.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée.	1,472 ^k .074	1,472 ^k .040	+ 0 ^k .034
XV, p. A, 104. Recettes brutes fr.	58,862,887	40,221,497	— 1,558,610
Dépenses brutes	20,685,186	21,907,434	— 1,224,248
Recettes nettes fr.	18,179,701	18,514,063	— 134,362
Rapport proportionnel de la dépense d'explo- tation au total général des recettes.	53.22 p. %	54.47 p. %	— 1.25 p. %.

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

	En 1884.	En 1883.	Différences pour 1884.
Recette fr.	26,401 42	27,524 59	— 922 97
Dépense	14,051 08	14,882 77	— 831 69
Bénéfice fr.	12,350 34	12,441 62	— 91 28

VIII.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et extensions réalisées, en 1884, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

(') Voir note de renvoi de la page A, 62.

ANVERS A GAND.

Remplacement de 3,838 mètres courants de rails en fer de 22 et de 24 kilogrammes, par des rails en acier de 30^k.30 par mètre courant.

Établissement d'un hangar à charbon, à Gand.

Remplacement d'une locomotive ancien modèle, par une machine à 4 roues couplées.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant d'une voiture de 2^e classe.

Transformation de 4 voitures ouvertes de 3^e classe, en voitures fermées, avec fenêtres et portières à châssis mobiles.

CHIMAY (BASTIÈRE A ANOR).

Renouvellement de 3,000 mètres courants de voie en rails de fer, avec des rails en acier fondu modèle Vignole.

Remplacement de quatre croisements ou changements de voie en fer, par des appareils en rails d'acier modèle Vignole, de 37 kilogrammes par mètre courant.

FLANDRE OCCIDENTALE

Établissement d'une nouvelle voie d'évitement à Poperinghe.

Renouvellement de 12,909 mètres courants de voie en rails d'acier, et de 1,512 mètres en rails de fer.

Remplacement de 7,283 billes en chêne et de 3,311 billes en sapin créosotées.

Renouvellement et consolidation d'un grand nombre d'appareils de changement de voie.

Établissement d'un nouveau signal à distance dans la tranchée de Hollebeke, ainsi que d'un second signal à Heule et à Lendeledé.

Pose de signaux à palettes sur deux excentriques d'entrée à Menin.

Remplacement de 12 barrières à pivot de passages à niveau, par des barrières mues à distance.

Fermeture à clef de tous les passages à niveau privés.

Construction d'un magasin à marchandises, avec bureaux et accessoires, à Menin.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant d'une voiture de 1^{re} classe.

Chauffage, d'après divers systèmes, de toutes les voitures de 2^e classe et d'une partie de celles de 3^e classe.

Établissement d'une halte à Boeschève.

Organisation de deux trains nouveaux entre Courtrai et Ypres, et extension, pendant l'été, du service par voitures à vapeur entre Roulers et Ypres.

Mise en relations directes de toutes les stations avec le réseau du Grand-Central, et de plusieurs gares avec l'Italie, par la voie du Saint-Gothard.

Mise en vigueur d'un tarif mixte direct belge-allemand-russe.

Déclassement de plusieurs marchandises transportées en services mixtes belges.

GAND-EECLOO-BRUGES.

Renouvellement de 1,800 mètres courants de voie en rails d'acier, et de 700 mètres en rails de fer.

Renouvellement de 4,778 billes en chêne.

Établissement d'un pont à bascule dans les stations de Gand et de Maldegem.

Remplacement de divers croisements et changements de voie de l'ancien modèle, par des appareils d'un système perfectionné.

Enclenchement, d'après le système Thilly, des ponts tournants établis près des stations de Balgerhoeke, de Steenbrugge et de Wondelghem.

Pavement de nouveaux trottoirs dans diverses stations.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant : d'une voiture de 1^{re} classe nouveau modèle, d'une voiture de 3^e classe, de 5 wagons cavaliers, de 5 wagons fermés de 10 tonnes à frein Stilmant, et de 6 wagons à haussettes de 10 tonnes.

Transformation de 3 voitures anciennes de 3^e classe, en voitures du nouveau système.

Organisation de trains de nuit entre Gand et Eecloo.

GAND A TERNEUZEN.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant : de 4 voitures à voyageurs de 3^e classe et de 5 wagons à marchandises.

GRAND-CENTRAL BELGE.

Mise en œuvre de 15,678 rails en acier, de 4,621 rails en fer et de 51,936 traverses en chêne, pour l'entretien des voies.

Prolongement notable des voies de garage et de manœuvre de la station d'Aerschot et de la voie de chargement de la station de Gastuche.

Agrandissement du bâtiment des recettes de la station de Court-Saint-Étienne et du pavillon des latrines de la station de Sicheem.

Établissement de ponts à bascule dans les stations de Marcinelle et de Saint-Lambert.

Organisation d'un atelier supplémentaire de visite des wagons, à Lodelinsart.

Installation d'une machine à fraiser universelle, et appropriation d'un local pour la peinture des wagons, dans l'atelier central de Louvain.

Application des appareils de réglage du débit de chaleur par heure-train, pour le chauffage des voitures d'après le système Belleroche.

Transformation de 5 wagons de 15 tonnes à deux essieux, en wagons de 20 tonnes à trois essieux.

Établissement d'un bureau à Anvers-Sud (Quais).

HASSELT A MAESEYCK.

Mise en œuvre de 138 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2,215 traverses en sapin, par des billes en chêne de fortes dimensions.

Remplacement de 3 croisements en fonte, par des appareils en rails d'acier.

Installation d'appareils de jonction pour le raccordement de la Société des Sablières.

Remplacement de tous les pistons des locomotives, par des pistons d'un nouveau système.

Création de relations directes avec toutes les stations de la Belgique, pour le transport des marchandises, des finances, des équipages et des animaux.

LIÈGE A MAESTRICHT.

Construction d'une nouvelle voie de raccordement dans la station de Wandre.

Reprise à la Société des Laminoirs, à Jupille, d'une voie d'évitement, et substitution, dans cette voie, de barres en acier aux rails en fer.

Remplacement de 1,200 rails en fer, par des rails en acier; renouvellement de 6,146 billes en chêne, et relevage de 2,800 mètres de voie double, entre Jupille et Cheratte.

Remplacement d'un pont en bois, par un pont métallique, à Heer.

Élargissement du passage à niveau de la rue Grétry à Liège, et remplacement des barrières à lisses en bois, par des barrières roulantes en fer.

Remplacement d'excentriques et de croisements de voie en fer, par des appareils en acier, dans les stations d'Argenteau et de Jupille.

Établissement d'une nouvelle halte au pont d'Argenteau, pour le service spécial des trains de tramway.

Construction de trottoirs en petits pavés, aux bâtiments des recettes d'Argenteau, de Cheratte, de Jupille, de Visé et de Wandre.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant : d'une locomotive et d'un tender pour trains ordinaires; d'une locomotive-tender et de 2 voitures d'un type nouveau, pour trains de tramway.

Renouvellement de la chaudière d'une machine mixte ordinaire; de 18 wagons à marchandises, et de bandages à 48 paires de roues (6 pour locomotives, 6 pour tenders et 36 pour wagons).

Placement de freins à tous les véhicules affectés au service spécial des trains de tramway.

Acquisition et mise en service d'un tour raboteur et d'une machine à forer, pour les ateliers.

Organisation de dix trains supplémentaires de tramway, entre Liège et Visé.

Organisation des transports de colis postaux en service belge-néerlandais, par la voie de Liège-Maestricht.

Installation, à la halte de Cornillon, d'une horloge automatique système Dardenne.

LIEGEOIS-LIMBOURGEOIS.

Remplacement de 10,896 mètres courants de rails en fer, par des rails en acier.

Renouvellement de 6,586 billes en chêne et de 1,404 traverses métalliques.

Construction de 369 mètres carrés de pavages et d'un garde-corps, à la station d'Ans.

Remplacement d'une barrière à lisses, par une barrière métallique roulante, au passage à niveau de Thier, à Liège.

Renouvellement de 55 poteaux de barrières, de 18 sous-lisses, de 31 lisses et de 11 bras de barrières.

Construction d'un hangar à deux compartiments à la station de Glons, et d'une aubette pour lampisterie à Hasselt.

Installation d'une conduite d'eau pour l'alimentation des locomotives, à Liège (Vivegnis).

Remplacement de 6 locomotives et de 2 wagons, par des véhicules d'une construction plus solide.

Organisation d'un nouveau train de voyageurs, entre Achel et Liège.

MALINES-TERNEUZEN.

Renouvellement de 8,400 mètres courants de voie, avec des rails en acier Bessemer.

Application du frein à vapeur à une locomotive.

Remplacement de la chaudière d'une locomotive.

NORD-BELGE.

Établissement ou agrandissement des voies de garage ou de ceinture dans les stations de Bas-Oha, de Frameries, de Hermalle, de Lobbes et de Saint-Martin.

Incorporation dans la station agrandie de Tilleur, des raccordements de Gosson-Lagasse, de La Haye et de Selessin.

Installation ou amélioration de postes d'enclenchement du système Saxby et Farmer, à Frameries et à Lobbes.

Révision de tous les signaux de la station de Frameries.

Pose d'un indicateur de bifurcation à Stalle.

Établissement d'un passage souterrain, en remplacement d'un passage à niveau, au Val-Saint-Lambert.

Construction du bâtiment définitif des voyageurs à Hermalle.

Construction de divers bâtiments, maisons d'habitation, bureaux, halle de transbordement, atelier de réparation pour voitures, pont tournant, fosse à piquer le feu, etc., à Kinkempois.

Construction de maisons d'habitation et d'un réservoir de 50 mètres cubes à Tilleur.

Établissement de cabinets d'aisance à Hermalle, à Kinkempois et à Ougrée.

Construction d'un bâtiment pour corps de garde des hommes d'équipe et pour bureau de facteurs, à Frameries.

Appropriation, en dépôt de marchandises, du corps de garde pour hommes d'équipe, à Namèche.

Construction d'un atelier de visiteurs, à Kinkempois et à Saint-Martin.

Établissement d'un quai découvert pour les chargements de chaux à Ampsin, et construction d'un quai de chargement à Hermalle.

Agrandissement de l'empierrement de la cour des marchandises à Fontaine-Valmont, à Frameries et à Lobbes.

Déplacement du quai à bestiaux à Fontaine-Valmont, et adoucissement de la rampe du quai à bestiaux à Liège (Longdoz).

Établissement de deux bornes-fontaines à Frameries, et construction d'un puits à eau potable à Fontaine-Valmont et à Lobbes.

Pose d'une conduite souterraine avec bouches pour la ventilation, au bâtiment des voyageurs à Liège (Longdoz).

Installation d'un calorifère dans le bâtiment des voyageurs à Lobbes.

Installation de l'éclairage au gaz dans la station de Kinkempois, et de l'éclairage électrique des voies de triage dans la station de Saint-Martin.

Augmentation de l'effectif du matériel de traction de 6 machines pour fortes rampes.

Remplacement d'une machine mixte à 2 essieux couplés, par une locomotive à 3 essieux couplés; de 8 voitures de 3^e classe à 2 compartiments, par des voitures neuves de 3 compartiments; de 27 wagons à minerais de 10 tonnes, par des wagons à caisse fixe de 10 tonnes, et de 12 wagons plats ordinaires de 10 tonnes, par des wagons à grande plate-forme pour les transports de fers et de rails.

Substitution, sur tout le réseau, du barème de l'État belge (3 classes) au barème du Nord (2 classes), pour les abonnements de voyageurs en service intérieur Nord-Belge. — Création d'abonnements de même espèce, en service mixte avec l'État.

Réduction de 50 p. % consentie sur les prix des tarifs à appliquer, sur tout le réseau Nord-Belge, aux transports de mobilier pour les officiers de l'armée et du corps de la gendarmerie, appelés à changer de résidence.

Concession, sur tout le réseau Nord-Belge, du demi-tarif de transport en faveur des chevaux et autres animaux d'établissements forains.

Application au service intérieur de Charleroi-Erquelines et de Liège-Givet, des prix et des conditions du tarif de l'État belge.

Abaissement à 50 et à 100 tonnes, en faveur des combustibles à expédier du bassin de Liège-Seraing vers Givet (transit), des minima de 100 et de 200 tonnes précédemment exigés pour jouir des réductions respectives de 50 et de 75 centimes par tonne.

Réduction de fr. 0-75 et de 1 franc par tonne, en faveur des combustibles exportés, via Givet, par envois de 100 et de 200 tonnes, en provenance des

diverses stations belges. — Maintien, au départ des stations de la section de Liège-Namur, de la réduction de fr. 0-50 par tonne, accordée aux envois par 50 tonnes.

Établissement d'une halte à Beez, et ouverture de la gare de Kinkempois au service des voyageurs et des petits colis

TAVIERS A EMBRESIV.

Réfection de 1,600 mètres courants de voie en fer avec des rails en acier.
Augmentation de l'effectif du matériel roulant de 6 wagons à marchandises.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

Remplacement de billes en sapin hors d'usage par des billes en chêne.
Installation d'un appareil complet d'enclenchement nouveau système, à la bifurcation de Grembergen.
Enclenchement des excentriques d'entrée des gares avec les signaux à distance.
Construction d'une voie et d'un quai à la Durme, à Hamme.
Prolongement des voies de chargement, et déplacement de la rampe à Belcele.
Agrandissement du magasin à marchandises, à Hamme.
Augmentation de l'effectif du matériel roulant de 6 wagons fermés de 10 tonnes.
Mise en service de 50 bâches.

IX.

Accidents (¹).

XVI, p. A, 106. L'annexe XVI donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1884, sur les chemins de fer concédés en Belgique. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1883, peut se résumer comme il suit :

(¹) Voir note de renvoi de la page A, 62.

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements).	Voyageurs.	»	»	•	»
	Agents des Compagnies	4	3	•	4
Ensemble.	En 1884.	4	3	»	4
	En 1883.	»	1	3	4
Différences pour 1884.		+ 1	+ 2	- 3	»
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs.	2	•	•	2
	Agents des Compagnies.	20	54	18	92
	Personnes étrangères au service	18	9	2	29
Ensemble.	En 1884.	40	63	20	123
	En 1883.	40	59	27	126
Différences pour 1884.		»	+ 4	- 7	- 3
TOTAUX	En 1884.	41	66	20	127
	En 1883.	40	60	30	130
Différences pour 1884.		+ 1	+ 6	- 10	- 3

X.

Contraventions (1).

Les contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant l'année 1883, sur les chemins de fer concédés, étaient au nombre de 264. En 1884, il n'en a été constaté que 232 : diminution 32.

(1) Voir note de renvoi de la page A, 62.



ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — COMPTE DE PREMIER

	CAPITAUX EFFECTIFS.	ANNUITÉS de RACHAT CAPITALISÉES.	TOTAUX.
A. Route, bâtiments et travaux d'art.			
Premier établissement des lignes	construites par l'Etat et exploitées ⁽¹⁾ 514,955,706 88 en construction 1,861,484 86 construites pour compte de l'Etat et exploitées 152,901,995 »	»	449,717,186 44
Coût des lignes rachetées par l'Etat	124,890,789 76	294,771,761 81	
Capital dû pour rachat de lignes exploitées	15,016,104 52	»	50,106,421 89
Parachèvement des lignes ⁽²⁾	construites pour compte de l'Etat 5,756,065 21 rachetées par l'Etat 58,470,902 46 exploitées par l'Etat moyennant redevances 6,479,436 22	»	
B. Dépendances des stations.			
Excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavés, etc.	52,260,548 40	»	52,260,548 40
C. Dépenses générales.			
Etudes de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau	8,272,120 55	»	8,272,120 55
D. Matériel de traction et de transport.			
Matériel affecté au service du réseau entier des chemins de fer exploités par l'Etat	235,222,856 10	16,298,549 24	249,521,185 34
E. Avances.			
Avances pour assurer l'approvisionnement de rails en attendant la réalisation de vieux matériaux	2,000,000 »	»	2,000,000 »
Capitaux avancés aux sociétés pour les lignes en cours de construction	7,988,170 75	»	7,988,170 75
Capital représentatif de la quote-part d'annuité à bonifier par les Bassins-Houillers	»	8,728,520 05	8,728,520 05
Fr.	(³) 921,475,978 21	(⁴) 519,798,651 10	(³) 1,241,272,609 51

(1) Les frais de parachèvement de ces lignes sont confondus avec les dépenses de premier établissement.

(2) Non compris les dépenses de parachèvement sur fonds budgétaires, s'élevant à fr. 10,911,931-53 (voir annexe IV de 1885 pour les années antérieures à 1884).

(3) En retranchant de ces sommes, l'amortissement indirect de fr. 4,751,098-20, figuré ci-contre, l'on retrouve le capital de fr. 916,722,880-01 servant de base aux charges de l'exercice 1884 et le capital total, de fr. 1,236,521,511-11. (Voir page A, 16.)

(4) Voir note au bas de la page A, 16.

Chemins de fer exploités par l'État.

ÉTABLISSEMENT au 31 décembre 1884.

PASSIF.

		CAPITAUX	ANNUITÉS	TOTAUX.
		EFFECTIFS.	de RACHAT CAPITALISÉES.	
A. Reste à amortir.				
Trésor public.	Dépenses pour lignes exploitées.	888,082,116 02	»	869,915,809 58
	Id. Id. en cours de construction.	1,888,994 62	»	
	Capitaux avancés aux sociétés de construction.	7,978,525 04	»	
	Avances pour rails d'approvisionnement.	1,994,178 90	»	
	Capital dû par l'État	13,167,687 96	»	
Lignes de chemins de fer, reprises moyennant annuités . . .		»	508,689,624 80	508,689,624 80
B. Amortissement.				
Direct.	Remboursé au Trésor.	53,546,963 91	»	44,750,589 07
	Sur capital dû	94,416 86	»	
	Payé par annuités	»	11,109,006 60	
Indirect.	Vente d'immeubles.	2,998,023 35	»	4,751,098 20
	Participation des villes dans certains travaux.	391,181 88	»	
	Cession de la ligne de Landen à Saint-Trond	1,361,892 99	»	
Fr.		(3)921,473,978 21	319,798,631 10	1,241,272,609 31

DOIT.

N° II. — COMPTE DE L'EX

	Services communs.	fr. 1,549,151 62				
Dépenses d'exploitation.	Voies et travaux. {	Entretien.	16,050,427 08	} 71,655,016 62	} 71,781,693 78	
		Parachèvement et extension.	526,872 52			
	Traction et matériel	31,633,800 »	} 126,677 16	} 48,409,414 73		
	Transports	19,452,435 »				
	Perception des recettes et contrôles.	1,780,850 »				
	Crédits supplémentaires et liquidations des créances arriérées.	fr.	126,677 16			
	Recettes nettes de l'exploitation.				fr.	48,409,414 73
				Fr.	120,191,108 51	

N° III. — COMPTE FINANCIER,

	Pour capitaux payés. {	Intérêts (*)	fr. 54,565,896 52	} 57,409,464 52	
	Amortissement (*)	2,533,451 09			
	Pour capitaux dus. {	Lierre à Turnhout. . . } Charges provisionnelles {	10,157 11	} 13,833,466 »	(*) 55,983,111 76
		Anvers à Rotterdam. . } (intérêts et amortissement.) {	800,000 »		
Annuités . . .	{	Intérêts	12,870,151 08	} 13,833,466 »	
		Amortissement	1,263,514 92		
Redevances . .	{	variables dues aux sociétés dont les lignes sont exploitées par l'État.	4,158,796 97	} 4,658,796 97	
		fixe pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale	500,000 »		
		Intérêts de 4 p. %, des redevances et de certaines annuités, soit 1 p. %, eu égard au temps moyen.	fr. (*) 101,584 27		
		Solde pour balance			(*) 60,773,867 70
				Fr.	116,756,679 46

(*) Y compris fr. 79,868-90 pour l'avance de deux millions pour approvisionnements.

(*) — 2,546-60 — — — — —

(*) Si, de ce montant fr. 55,983,111 76

l'on déduit la somme renseignée à l'avoir ci-contre, soit 692,402 26

l'on retrouve que les charges de l'exercice sont égales à fr. 55,290,709 50

(4) Les seules conventions stipulant des dates de paiement, autres que le terme annuel sont celles de Mons à Manège, Grand-Luxembourg, Spa à la frontière et Anvers-Rotterdam, ainsi que celles relatives aux lignes exploitées moyennant 50 % des recettes.

(5) En opérant exclusivement sur l'exercice considéré, sans égard au solde antérieur, l'on constate une insuffisance de ressources pour l'année (fr. 55,290,709-50 — 51,942,473-10) de fr. 5,548,234-40, à imputer sur le solde antérieur, qui, fin 1885, s'élevait à fr. 64,121,802-10. Mais si l'on dégage le compte financier de l'amortissement pendant l'exercice 1884, le solde actif s'élève à fr. 64,370,610-85. (Voir page A, 22.)

PLOIATION. — Année 1884.

AVOIR.

Recettes brutes de l'exploitation.	Voyageurs	fr. 59,491,766 99	120,103,201 14
	Bagages	1,022,363 82	
	Petites marchandises	8,540,768 47	
	Grosses marchandises	67,134,674 69	
	Finances	53,679 40	
	Équipages	203,298 11	
	Chevaux et bestiaux	1,270,299 01	
	Produits extraordinaires	2,386,350 95	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.		fr. 87,907 37	
		Fr. 120,191,108 51	

fin 1884. — Charges et ressources.

Soldes des comptes d'exploitation au 31 décembre 1883	fr. 64,121,802 10	
Intérêts à 4 p. % des soldes	fr. 2,564,872 08	
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1884	48,409,414 75	(*) 51,942,475 10
Intérêts de ces recettes nettes (2 p. %)	968,188 29	
Intérêts bonifiés par les sociétés du chef des capitaux qui leur ont été avancés.	519,526 85	
Intérêts de ces bonifications (1 p. %)	3,195 27	(*) 692,402 26
Quote-part d'annuité remboursée par les Bassins-Houillers ou par leurs ayants droit	369,680 16	
		Fr. 116,756,679 46

(*) Ressources de l'année, puisant leur origine dans les comptes d'exploitation.

(?) Bonifications d'intérêts et remboursements figurant ci-contre dans les charges, en attendant que le capital représentatif des annuités ait été rectifié eu égard au terme de 90 ans (voir note au bas de la page A, 16).

N° IV. — COMPTE DE PROFITS ET PERTES.

ANNÉES.	EXPLOITATION.		RECETTE NETTE majorée de 2 p. % d'intérêts	INTÉRÊTS pleins des soldes actifs accumulés.	RESSOURCES totales.
	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES y compris certains travaux de parachèvement (*).			
1835	269,362 50	168,847 44	102,525 36	»	102,525 36
1836	825,594 01	431,135 67	402,347 51	477 92	402,525 43
1837	1,417,875 18	1,189,863 34	233,572 08	3,931 62	236,503 70
1838	3,098,267 66	2,747,937 00	357,337 27	»	357,337 27
1839	4,282,886 86	3,079,431 05	1,227,473 93	»	1,227,473 93
1840	5,355,946 38	3,077,964 08	2,323,541 95	»	2,323,541 95
1841	6,281,809 09	4,537,638 75	1,779,056 81	»	1,779,056 81
1842	7,501,862 49	4,726,540 79	2,830,858 73	»	2,830,858 73
1843	9,028,821 87	5,497,432 99	3,601,996 26	»	3,601,996 26
1844	11,217,460 75	5,615,335 63	5,744,746 62	»	5,744,746 62
1845	12,420,850 21	6,339,465 34	6,203,012 57	»	6,203,012 57
1846	13,599,371 22	7,317,942 84	6,407,260 95	»	6,407,260 95
1847	14,776,388 10	9,307,537 37	5,578,227 74	»	5,578,227 74
1848	12,302,726 29	8,795,354 48	3,577,519 25	»	3,577,519 25
1849	13,290,513 62	8,299,000 05	5,091,343 84	»	5,091,343 84
1850	15,107,691 12	9,182,518 48	6,043,676 40	»	6,043,676 40
1851	16,338,562 28	8,850,753 48	7,637,565 28	»	7,637,565 28
1852	17,406,004 25	8,696,424 44	8,884,077 44	»	8,884,077 44
1853	19,748,476 81	9,631,468 82	10,319,042 15	»	10,319,042 15
1854	22,748,227 02	11,219,066 33	11,759,743 39	»	11,759,743 39
1855	24,623,838 02	12,931,956 63	11,925,719 02	»	11,925,719 02
1856	24,704,910 47	14,638,243 92	10,267,999 88	»	10,267,999 88
1857	25,598,904 74	14,179,677 97	11,648,223 30	»	11,648,223 30
1858	27,380,676 18	15,040,394 50	12,587,087 31	»	12,587,087 31
1859	28,177,798 27	14,775,792 57	13,670,045 81	»	13,670,045 81
1860	29,685,592 83	14,364,764 60	15,627,244 79	»	15,627,244 79
1861	33,733,368 97	15,429,575 58	18,669,869 26	»	18,669,869 26
1862	32,661,645 18	15,017,533 32	17,996,993 59	264,927 94	18,261,921 53
1863	33,996,320 80	16,894,540 95	17,143,815 45	561,559 26	18,095,374 71
1864	36,308,846 30	17,917,953 36	18,758,710 80	831,914 35	19,590,625 15
1865	38,424,981 17	19,466,656 99	19,337,490 66	1,147,706 82	20,485,197 48
1866	38,304,231 78	21,878,077 85	16,754,677 01	1,432,498 34	18,237,175 35
1867	40,167,154 37	24,656,808 79	15,820,552 49	1,683,856 26	17,504,408 75
1868	41,986,995 89	24,643,977 37	17,689,878 89	1,825,371 43	19,515,250 32
1869	43,508,076 52	24,203,731 82	19,690,431 59	2,024,775 34	21,715,206 93
1870	45,378,481 33	25,640,615 51	20,132,623 44	2,310,995 00	22,443,618 44
1871	66,970,238 95	35,252,589 05	32,352,002 90	2,616,709 72	34,968,712 62
1872	69,835,060 54	42,375,509 90	28,008,741 65	3,138,625 68	31,147,367 33
1873	85,978,738 49	63,019,582 46	23,448,330 46	3,417,791 83	26,836,131 29
1874	87,286,453 80	60,317,313 50	27,508,217 11	3,454,935 02	30,663,152 13
1875	89,295,379 39	59,480,738 69	30,440,933 51	2,997,532 09	33,408,465 60
1876	90,630,448 43	57,077,040 55	34,224,170 04	2,890,477 89	37,144,647 93
1877	90,414,053 20	55,869,450 00	35,235,495 26	2,869,508 09	38,105,003 35
1878	95,795,560 71	57,912,336 34	38,640,888 86	2,816,886 87	41,457,775 73
1879	100,190,995 90	59,362,831 86	41,644,727 32	2,812,708 74	44,457,436 06
1880	113,873,374 63	68,419,698 65	46,668,749 50	2,353,698 11	49,522,447 61
1881	113,498,234 76	72,109,720 95	42,216,231 09	2,966,865 26	45,183,149 35
1882	119,344,024 71	74,550,748 50	45,689,141 73	2,794,751 50	48,483,893 23
1883	121,950,560 92	73,460,974 87	49,459,377 77	2,649,031 60	52,108,409 37
1884 ⁽²⁾	120,191,108 51	71,781,693 78	49,377,603 02	2,564,872 08	51,942,475 10
1884 ⁽³⁾	120,191,108 51	71,781,693 78	49,377,603 02	2,564,872 08	51,942,475 10
	2,116,944,053 47	1,261,080,377 27	872,979,930 74	52,682,108 76	925,662,039 50
	2,116,944,053 47	1,261,080,377 27	872,979,930 74	52,682,108 76	925,662,039 50

(*) Voir compte rendu de 1883 et de 1878 pour les dépenses annuelles de parachèvement des exercices 1881 et antérieurs, prélevées sur les fonds du budget ordinaire.

(2) Résultats annuels y compris les amortissements des capitaux et des annuités.

(3) — non compris

— Résultats annuels et accumulés.

CHARGES FINANCIÈRES majorées des intérêts des soldes passifs accumulés.	SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.		ANNÉES.
	ACTIFS.	PASSIFS.	ACTIFS.	PASSIFS	
98,077 39	4,447 97	"	4,497 97	"	1835
303,682 92	93,842 51	"	98,290 48	"	1836
894,637 05	"	658,133 35	"	559,842 87	1837
4,944,681 82	"	4,587,314 55	"	2,447,187 42	1838
2,821,503 89	"	4,594,029 96	"	3,741,217 38	1839
3,252,231 81	"	928,689 86	"	4,669,907 24	1840
3,909,823 84	"	2,136,767 03	"	6,800,674 27	1841
4,938,795 24	"	2,107,936 51	"	8,908,610 78	1842
5,727,994 "	"	2,425,997 74	"	11,034,608 52	1843
6,233,254 14	"	488,537 52	"	14,523,146 04	1844
6,498,403 70	"	295,390 43	"	14,818,536 47	1845
6,738,569 97	"	331,309 02	"	12,449,845 19	1846
7,007,720 03	"	1,429,492 29	"	13,579,337 48	1847
7,315,602 43	"	3,738,082 88	"	17,317,420 36	1848
7,746,658 38	"	2,655,314 54	"	19,972,734 90	1849
8,013,942 75	"	1,970,266 35	"	21,943,004 25	1850
8,436,447 07	"	498,881 79	"	22,441,883 04	1851
8,208,256 01	675,821 43	"	"	21,766,061 61	1852
8,413,493 67	4,905,548 48	"	"	19,860,513 43	1853
8,737,256 42	3,022,486 97	"	"	46,838,026 16	1854
9,403,262 71	2,822,456 31	"	"	44,015,569 85	1855
9,359,223 "	908,776 88	"	"	43,406,792 97	1856
10,216,431 30	4,432,092 "	"	"	11,674,720 97	1857
10,485,845 46	2,401,241 85	"	"	9,573,459 42	1858
10,565,155 13	3,404,890 68	"	"	6,468,568 44	1859
10,535,937 62	5,091,287 17	"	"	4,377,281 27	1860
10,669,389 45	8,000,479 81	"	6,623,198 54	"	1861
10,846,138 48	7,415,783 05	"	44,038,981 59	"	1862
11,246,497 65	6,758,877 06	"	20,797,858 65	"	1863
11,693,813 28	7,894,811 87	"	28,692,670 52	"	1864
12,415,409 48	8,369,788 "	"	37,062,458 52	"	1865
13,203,227 47	5,033,947 88	"	42,096,406 40	"	1866
13,966,529 36	3,537,879 39	"	45,634,285 79	"	1867
14,530,152 61	4,985,097 71	"	50,619,383 50	"	1868
14,559,745 37	7,455,491 56	"	57,774,875 06	"	1869
14,800,750 29	7,642,867 85	"	65,417,742 91	"	1870
21,920,813 55	13,047,899 07	"	78,465,644 98	"	1871
24,468,213 54	6,979,453 79	"	85,444,793 77	"	1872
33,407,551 40	"	6,571,420 11	78,873,375 66	"	1873
34,598,225 49	"	3,935,073 36	74,938,302 30	"	1874
36,084,820 70	"	2,676,355 10	72,261,947 20	"	1875
37,638,893 "	"	524,245 07	71,737,702 13	"	1876
39,420,533 61	"	1,315,530 26	70,422,171 87	"	1877
41,562,229 05	"	404,453 32	70,317,718 55	"	1878
43,432,701 36	4,024,734 20	"	71,342,452 75	"	1879
46,693,268 83	2,829,178 78	"	74,471,631 53	"	1880
49,485,993 50	"	4,302,844 45	69,868,787 38	"	1881
52,426,890 69	"	3,642,997 46	66,225,789 92	"	1882
54,212,397 49	"	2,103,987 82	64,121,802 10	"	1883
55,299,709 50	"	3,348,234 40	60,773,567 70	"	1884
54,693,666 38	248,808 72	"	64,370,610 82	"	1884
864,888,471 80	114,338,382 27	51,005,314 57			
861,291,428 68	112,087,691 "	47,717,080 47			
		60,773,867 70			
		64,370,610 82			

N° V. — REVENU DU CAPITAL CONSACRÉ AUX LIGNES PAYABLES COMPTANT
ET EXPLOITÉES.

ANNÉES	CAPITAUX DÉPENSÉS, AVANCÉS ET DUS			A DÉDUIRE : — Capitaux affectés aux lignes en construction et avances faites aux sociétés	CAPITAL consacré aux lignes payables comptant et exploitées.	RESSOURCES disponibles pour le service des capitaux ci-contre.	RAPPORT p. o/o
	Au 1 ^{er} janvier.	SOMMES engagées dans l'année.	Ensemble.				
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1835	"	4,760,143 24	4,760,143 24	2,984,600 47	1,775,452 77	102,524 36	4.31
1836	4,760,143 24	5,461,502 00	10,221,646 14	7,673,071 82	2,548,574 22	402,347 51	5.38
1837	10,221,646 14	22,077,522 09	33,199,169 13	8,147,526 73	25,051,642 40	232,572 08	1.00
1838	33,199,169 13	26,899,068 79	60,098,237 92	4,687,216 33	55,411,021 62	357,337 27	0.77
1839	60,098,237 92	12,575,461 13	72,673,699 05	7,544,373 67	65,129,325 59	1,227,473 93	1.85
1840	72,673,699 05	5,235,107 07	77,908,806 12	15,764,222 29	62,144,483 83	2,323,541 95	3.09
1841	77,908,806 12	24,877,890 63	102,786,696 75	27,208,082 02	75,578,614 13	1,779,056 81	1.97
1842	102,786,696 75	20,926,149 02	123,712,846 37	28,443,828 82	95,267,017 65	2,830,838 73	2.50
1843	123,712,846 37	13,284,953 70	136,997,800 07	"	136,997,800 07	3,601,996 26	2.76
1844	136,997,800 07	7,110,250 45	144,108,050 52	"	144,108,050 52	5,744,716 62	4.09
1845	144,108,050 52	4,810,180 10	148,918,230 62	"	148,918,230 62	6,203,012 57	4.23
1846	148,918,230 62	6,272,766 81	156,190,997 43	"	156,190,997 43	6,407,260 93	4.21
1847	156,190,997 43	3,874,144 96	159,065,142 39	"	159,065,142 39	5,531,859 42	3.52
1848	159,065,142 39	3,218,934 22	162,284,076 61	"	162,284,076 61	3,427,628 67	2.13
1849	162,284,076 61	2,816,651 12	165,100,727 73	"	165,100,727 73	4,785,872 97	2.92
1850	165,100,727 73	949,659 30	166,050,387 03	"	166,050,387 03	5,635,520 70	3.42
1851	166,050,387 03	444,480 54	166,494,867 57	"	166,494,867 57	7,234,558 88	4.33
1852	166,494,867 57	1,040,112 67	167,534,980 24	600 "	167,534,980 24	8,460,046 29	5.07
1853	167,534,980 24	1,226,632 16	168,761,612 40	108,537 69	168,655,054 71	9,711,281 51	5.77
1854	168,761,612 40	3,868,077 02	172,629,689 42	328,631 58	172,300,857 84	10,859,889 75	6.36
1855	172,629,689 42	4,980,055 61	177,609,745 03	360,292 28	177,249,452 75	10,724,281 27	6.12
1856	177,609,745 03	1,991,571 61	179,601,316 64	360,331 34	179,240,985 30	8,843,575 96	4.95
1857	179,601,316 64	4,254,956 54	183,856,273 18	"	183,856,273 18	9,466,812 59	5.21
1858	183,856,273 18	3,089,934 44	186,946,207 62	"	186,946,207 62	10,231,751 23	5.52
1859	186,946,207 62	689,266 82	187,635,474 44	"	187,635,474 44	11,230,063 04	6. "
1860	187,635,474 44	2,317,400 07	189,952,874 51	"	189,952,874 51	13,134,540 11	6.97
1861	189,952,874 51	4,722,073 76	194,674,948 27	"	194,674,948 27	16,007,023 11	8.32
1862	194,674,948 27	6,019,162 14	200,694,110 41	367 50	200,693,743 01	15,588,660 43	7.89
1863	200,694,110 41	6,243,907 29	206,938,017 70	1,157,089 81	205,780,927 69	15,183,873 49	7.45
1864	206,938,017 70	5,254,545 01	212,192,562 71	2,402,462 99	209,790,099 72	15,560,852 97	7.90
1865	212,192,562 71	9,084,003 50	221,276,566 21	3,909,155 61	217,367,410 40	17,332,459 14	8. "
1866	221,276,566 21	14,300,243 19	235,576,809 40	8,196,688 23	227,380,121 17	14,484,425 24	6.34
1867	235,576,809 40	8,438,016 02	244,014,825 42	4,188,935 94	239,826,889 48	13,459,771 87	5.61
1868	244,014,825 42	4,260,984 09	248,275,809 51	7,078,162 17	241,197,647 34	15,171,628 64	6.17
1869	248,275,809 51	4,761,137 89	253,036,947 40	8,882,530 08	244,154,417 32	17,526,365 37	6.99
1870	253,036,947 40	9,063,800 42	262,100,747 82	13,427,330 39	248,673,417 43	18,298,153 17	7.10
1871	262,100,747 82	26,438,082 57	288,538,830 39	15,123,304 96	273,415,525 43	24,772,694 86	8.78
1872	288,538,830 39	33,585,506 07	322,124,336 46	17,671,844 86	304,452,491 90	19,674,445 19	6.44
1873	322,124,336 46	86,813,266 66	408,937,603 12	19,901,109 74	389,036,493 38	9,735,130 78	2.49
1874	408,937,603 12	21,606,148 52	430,543,751 64	12,810,763 30	417,732,968 34	13,534,918 49	3.23
1875	430,543,751 64	36,796,429 66	467,340,181 30	11,130,781 34	456,209,399 99	16,000,117 31	3.56
1876	467,340,181 30	21,117,930 03	488,458,111 33	10,074,785 13	478,383,326 20	19,422,945 52	4.07
1877	488,458,111 33	95,113,091 72	583,571,203 05	16,334,404 23	567,236,798 82	20,947,707 11	3.89
1878	583,571,203 05	53,231,255 47	636,802,458 52	18,972,698 60	617,829,760 02	24,752,546 68	4.12
1879	636,802,458 52	39,338,833 34	676,141,291 86	23,404,240 33	652,737,051 53	27,489,318 41	4.30
1880	676,141,291 86	63,145,337 16	739,286,629 02	14,725,482 44	724,561,146 58	31,547,969 26	4.54
1881	739,286,629 02	65,693,070 10	804,979,699 12	22,547,345 77	782,429,333 35	26,997,951 84	3.56
1882	804,979,699 12	62,305,219 68	867,284,918 80	17,490,070 88	849,794,847 92	30,555,856 55	3.69
1883	867,284,918 80	30,132,526 "	897,414,444 80	15,914,223 45	881,500,221 35	33,983,946 94	3.89
1884	897,414,444 80	19,308,435 21	916,722,880 01	9,849,665 31	906,873,224 70	33,830,892 29	3.76

N° VI. — REVENU DU CAPITAL ENTIER ENGAGÉ DANS LES LIGNES EXPLOITÉES
APPARTENANT A L'ÉTAT.

ANNÉES.	CAPITAL assumé par le Trésor (Tableau I)		Capital engagé dans les lignes exploitées.			RESSOURCES disponibles pour le service des capitaux ci-contre.	Rapport p. °/o du revenu de l'entreprise.
	CAPITAL payable comptant.	Capital représentatif des annuités servies.	CAPITAL payable comptant.	Capital représentatif des annuités.	ENSEMBLE		
1	2	3	4	5	6	7	8
(¹) 1857	186,643,242 38	13,235,505 51	163,686,273 18	13,235,505 51	197,091,778 69	10,139,142 59	5.20
1858	189,776,365 30	13,235,505 51	186,946,207 62	13,235,505 51	200,181,713 13	10,904,081 23	5.49
1859	190,782,934 49	13,235,505 51	187,635,474 44	13,235,505 51	200,870,979 95	11,902,393 04	5.94
1860	193,134,374 35	13,235,505 51	189,952,874 51	13,235,505 51	203,188,380 02	13,826,87 01	6.84
1861	197,883,135 71	13,235,505 51	194,674,948 27	13,235,505 51	207,910,453 78	16 679,353 11	8.11
1862	203,903,604 09	13,235,505 51	200,693,743 01	13,235,505 51	213,929,248 52	16,260,980 43	7.71
1863	210,253,193 06	13,235,505 51	208,780,927 89	13,235,505 51	219,016,433 40	15,858,203 49	7.31
1864	215,563,134 56	13,235,505 51	209,790,099 72	13,235,505 51	223,025,605 23	17,233,153 97	7.73
1865	224,661,385 57	13,235,505 51	217,367,410 40	13,235,505 51	230,602,915 91	18,004,789 14	7.83
1866	238,867,657 32	13,235,505 51	227,380,121 17	13,235,505 51	240,615,626 68	13,156,755 24	6.27
1867	247,429,874 96	13,235,505 51	239,925,880 48	13,235,505 51	253,161,394 99	14,132,101 67	5.59
1868	251,693,664 38	13,235,505 51	241,197,647 34	13,235,505 51	254,433,152 85	15,843,958 64	6.18
1869	256,574,465 40	13,235,505 51	244,154,417 32	13,235,505 51	257,389,922 83	18,198,695 37	6.90
1870	265,666,002 11	13,235,505 51	248,673,417 43	13,235,505 51	261,908,922 94	18,970,485 17	7.01
1871	292,119,393 17	26,835,505 51	273,415,525 43	26,835,505 51	300,251,030 94	25,021,024 86	8.42
1872	325,710,243 33	23,835,505 51	304,452,491 90	26,835,505 51	331,287,997 41	21,012,025 19	6.33
1873	412,525,933 47	119,574,930 51	389,036,493 38	119,574,930 51	508,611,423 89	15,402,805 78	3.01
1874	434,143,311 64	119,588,335 61	417,732,968 34	119,588,335 61	537,321,304 02	19,202,753 49	3.56
1875	470,947,314 80	119,602,352 58	426,209,399 99	119,602,382 58	575,811,782 57	21,668,157 31	3.81
1876	492,170,853 48	119,770,131 02	478,383,326 20	119,770,131 02	598,153,457 22	26,679,862 18	4.47
1877	587,332,823 05	319,798,631 10	567,236,798 82	299,703,243 42	857,940,042 24	31,343,318 25	4.14
1878	640,788,635 19	319,798,631 10	617,829,760 02	293,612,752 18	911,442,542 20	37,493,292 10	4.19
1879	680,227,660 69	319,798,631 10	652,737,051 53	296,522,320 94	949,259,372 47	40,337,011 65	4.31
1880	743,494,443 73	319,798,631 10	724,561,146 56	299,431,859 70	1,023,993,406 28	44,518,325 22	4.48
1881	809,421,600 28	319,798,631 10	782,429,353 35	302,311,395 46	1,084,740,751 81	40,092,558 52	3.78
1882	871,833,957 80	319,798,631 10	849,791,847 92	305,250,937 61	1,155,042,785 53	43,773,146 95	3.86
1883	902,056,444 64	319,798,631 10	881,500,221 35	308,160,498 01	1,189,660,719 36	47,325,050 06	4.01
1884	921,473,978 21	319,798,631 10	906,873,224 70	311,070,111 05	1,217,943,335 73	47,303,678 13	3.90
	1,241,272,609 31						

(¹) Le point de départ des premières annuités remonte à 1857. Pour le revenu antérieur, consulter le tableau n° V

N° VII. — RECETTES ET DÉPENSES DE

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	Année 1881.	Année 1883.	DIFFÉRENCES POUR 1884.			
			En plus.	En moins.		
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	588,000 »	603,823 »	»	18,823 »	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	181,000 »	177,200 »	3,800 »	»	
	Matériel et fournitures de bureau. Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.	678,000 »	900,000 »	»	222,000 »	
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitéeuse	40,000 »	40,000 »	»	»	
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	52,000 »	52,000 »	»	»	
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	54,181 62	53,684 21	497 41	»	
		1,980 »	2,000 »	»	50 »	
		1,849,151 62	1,788,709 21	— 259,577 59		
	Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,315,000 »	1,503,990 »	9,010 »	»
		Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	9,300,000 »	9,384,270 »	»	84,270 »
Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie		3,342,100 »	3,692,100 »	»	350,000 »	
Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux		2,900,000 »	2,923,943 »	»	23,943 »	
		17,237,100 »	17,708,503 »	— 431,203 »		
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,470,000 »	1,352,020 »	»	62,020 »	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,881,300 »	13,440,400 »	»	4,538,900 »	
	Primes d'économie et de régularité. Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	347,800 »	347,800 »	»	»	
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	3,723,000 »	6,163,000 »	»	440,000 »	
		15,011,200 »	8,891,200 »	4,120,000 »	»	
	31,653,300 »	32,376,420 »	— 940,920 »			
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	8,773,853 »	8,919,140 »	»	143,303 »	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	3,847,000 »	3,663,200 »	181,800 »	»	
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	590,000 »	590,000 »	»	»	
	Frais d'exploitation	1,971,000 »	2,071,000 »	»	100,000 »	
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,780,000 »	1,800,000 »	»	20,000 »	
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	630,000 »	543,000 »	102,000 »	»	
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	20,600 »	17,000 »	3,600 »	»	
	19,452,453 »	19,410,540 »	+ 22,095 »			
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,700,000 »	1,751,020 »	»	51,020 »	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	30,350 »	79,600 »	1,250 »	»	
	1,780,350 »	1,810,620 »	— 29,770 »			
Liquidation des dépenses se rattachant à des exercices antérieurs.	+ 126,677 46	+ 166,580 66	— 39,903 50			
Dépenses d'exploitation. fr.	71,781,693 78 ^(*)	73,460,974 87 ^(*)	— 1,679,281 09			

(*) Sans les dépenses de parachèvement sur fonds budgétaires, on a : fr. 71,433,021-46 et fr. 73,141,688-67.

L'EXPLOITATION EN 1884 ET EN 1885.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1881.	Année 1883.	DIFFÉRENCES POUR 1884.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs	59,491,766 99	59,423,171 80	66,893 19	»
Bagages	1,022,565 32	967,797 43	54,866 07	»
Petites marchandises	8,340,768 47	8,449,772 80	90,993 67	»
Grosses —	67,134,674 69	69,241,688 33	»	2,107,013 66
Équipages	53,679 40	48,824 77	4,854 63	»
Finances	203,298 11	213,132 17	»	11,834 06
Chevaux et bestiaux	1,270,299 01	1,268,036 16	2,262 85	»
Produits extraordinaires	2,386,330 93	2,231,189 63	155,161 30	»
Ensemble fr.	120,103,201 14	121,847,633 15	374,413 71	2,118,867 72
<i>Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.</i>	87,907 37	102,907 77	»	13,000 40
Totaux fr.	120,191,108 51	121,930,360 92	374,413 71	2,133,868 12
<i>Pour mémoire : Prix réduits consentis sur les taxes normales</i>	1,430,758 04	1,567,500 82	— 1,789,432 41	+ 85,237 22

N° VIII. — RÉSUMÉ GÉNÉRAL DES PRINCIPAUX RÉSULTATS RELATIFS A LA

		DATES des REPRISES.	1840.	1845.	1850.
I. Développement des voies principales de l'ensemble des réseaux exploités par l'État.					
A. Lignes construites par l'État et pour son compte.		—	333,8	559,8	559,8
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise et Landen-Hasselt. . .	14 juill. 1847	"	"	64,8
	Dendre-et-Waes (jusqu'au 1 ^{er} mai 1877).	9 juin 1853	"	"	"
	Hal à Ath et Tournai à la frontière. . .	1 déc. 1865	"	"	"
	Braine-le-Comte à Gand	5 janv. 1867	"	"	"
	Bassins-Houillers (jusqu'au 1 ^{er} jan. 1877)	4 janv. 1874	"	"	"
	Jonction belge-prussienne	29 juill. 1872	"	"	"
	Plateaux de Herve	25 juill. 1872	"	"	"
	Spa à la frontière grand-ducale. . . .	16 sept. 1872	"	"	"
Hesbaye-Condroz	22 nov. 1875	"	"	"	
		"	"	64,8	
C. Lignes rachetées moyennant annuités, à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	4 janv. 1857	"	"	"
	Pepinster à Spa (jusqu'au 1 ^{er} jan. 1877).	16 sept. 1872	"	"	"
	Luxembourg	1 janv. 1873	"	"	"
	Bassins-Houillers (à partir du 1 ^{er} jan. 1877)	4 janv. 1874	"	"	"
		"	"	"	
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (à partir du 1 ^{er} jan. 1877)	16 sept. 1872	"	"	"
	Dendre-et-Waes (à partir du 1 ^{er} mai 1877)	9 juin 1853	"	"	"
	Lignes des Flandres	4 janv. 1878	"	"	"
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	"	"	"
	Anvers à la frontière néerlandaise. . .	4 juill. 1880	"	"	"
	Marbehan à Virton	15 mars 1884	"	"	"
Lierre à Turnhout.	4 mars 1882	"	"	"	
		"	"	"	
Longueur totale des lignes appartenant à l'État.		—	333,8	559,8	559,8
Longueur totale exploitée		—	333,8	559,8	624,6

(1) A partir de 1856, l'État a cédé gratuitement aux ayants droit du Grand-Central belge la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10 k².

(2) Y compris 2,1 kilomètres, raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit.

(3) A partir de 1856, l'État a cessé d'exploiter la section de Saint-Trond à Hasselt, d'une longueur de 17, k³.

CONSTRUCTION ET A L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, par périodes quinquennales jusqu'en 1870 et par année depuis ce dernier exercice jusqu'en 1884.

1855.	1860.	1865.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.
559,8	(¹) 558,9	558,9	534,8	592,6	601,7	619,2	653,8	654,8	677,8	721,7	812,6	981,7	1,074,7	(²) 1,140,3	(²) 1,253,3	(²) 1,278,7	(²) 1,326,7
64,8	(³) 47,5	47,5	47,0	47,0	47,0	47,9	47,9	47,6	47,9	47,9	47,9	47,9	42,1	42,1	42,1	42,1	42,1
60,4	109,5	109,5	104,5	105,8	105,8	101,8	101,9	101,9	101,9	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	6,6	44,4	44,4	44,4	43,6	43,6	43,6	43,6	43,6	43,6	43,6	43,6	43,6	43,6	43,6	43,7
"	"	"	55,0	55,0	55,0	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8
"	"	"	"	516,7	562,6	580,2	602,8	628,3	687,0	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	47,5	47,5	49,0	48,5	48,5	48,6	48,6	48,6	48,6	48,6	48,6	48,6	48,6
"	"	"	"	"	44,2	49,0	49,0	21,9	21,4	23,7	23,7	34,2	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0
"	"	"	"	"	54,8	54,8	54,8	54,8	54,8	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,8	54,8
"	"	"	"	"	"	"	"	45,7	45,7	74,3	74,3	74,3	74,4	74,4	74,4	74,4	74,4
124,9	157,0	163,6	250,9	798,9	901,3	920,6	944,8	1,018,1	1,076,6	318,6	318,6	329,1	323,2	323,2	323,2	323,4	323,4
"	32,7	32,7	33,0	33,0	33,0	33,4	32,8	33,1	31,7	30,1	30,0	30,3	30,3	30,3	30,3	30,3	30,2
"	"	"	"	"	41,9	41,9	41,9	41,9	42,5	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	306,0	306,0	306,0	306,2	308,4	308,4	308,4	307,9	308,1	308,1	308,1	308,1
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	663,5	663,7	662,3	662,0	660,6	660,6	660,6	659,1
"	32,7	32,7	33,0	33,0	44,9	351,3	350,7	351,0	350,4	1,002,0	1,002,1	1,001,0	1,000,2	999,0	999,0	999,0	997,4
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42,5	42,5	42,5	42,5	42,5	42,5	42,4	42,4
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	101,9	101,9	101,9	101,9	102,0	102,0	102,0	102,0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	225,5	225,5	242,8	242,8	242,8	242,8	242,7
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32,1	31,7	31,7	31,7
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	37,4	37,0	37,0
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	114,4	339,9	349,1	393,4	425,6	462,6	462,1	462,0
559,8	591,6	591,6	617,8	625,6	646,6	970,5	1,004,5	1,005,8	1,028,2	1,838,1	2,154,6	2,331,8	2,468,3	2,562,8	2,712,8	2,737,7	2,784,0
684,7	748,6	755,2	868,7	1,424,5	1,547,9	1,891,1	1,949,3	2,023,9	2,104,8	2,156,7	2,473,2	2,660,9	2,791,5	2,888,1	3,038,1	3,063,2	3,109,5

	1840.	1845.	1850.	1855.	1860.	1865.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.
II. Capital de premier établissement.													
A. Lignes construites par l'État et pour son compte, y compris les travaux de parachèvement et déduction faite des amortissements indirects et des avances renseignés plus bas, pour mémoire.	47,451,424	122,725,155	134,696,382	139,722,005	143,534,854	154,967,936	172,978,701	178,846,446	196,060,343	213,315,655	234,251,796	241,951,088	254,422,241
Tournai à Jurbise et Landen-Hasselt.	"	"	4,505	14,470	57,256	238,555	290,575	293,662	494,620	499,229	527,222	536,285	536,285
Dendre-et-Waes (jusqu'au 1 ^{er} mai 1877).	"	"	"	"	19,262	485,472	616,373	752,086	4,007,472	4,461,628	4,269,277	4,340,822	4,588,819
Hal à Ath et Tournai à la frontière	"	"	"	"	"	"	67,359	84,258	405,249	495,901	228,316	249,662	312,698
B. Travaux de parachèvement des lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes.							39,792	98,968	442,000	452,508	457,420	478,004	497,438
Braine-le-Comte à Gand	"	"	"	"	"	"	329,528	377,121	519,902	650,804	735,509	768,310	791,609
Jonction belge-prussienne	"	"	"	"	"	"	"	4,116,290	2,332,294	3,288,950	5,267,271	5,424,881	5,794,849
Bassins-Houillers (jusqu'au 1 ^{er} janvier 1877)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	269,042	307,539	355,441	369,857
Spa à la frontière grand-ducale	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	474	42,458	49,898
Plateaux de Herve	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,470	73,240
Hesbaye-Condruz	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ensemble.	"	"	4,505	14,470	76,518	724,027	1,343,627	2,722,385	4,601,537	6,218,062	8,492,728	8,867,303	9,664,693
C. Capitalisation des annuités dues pour lignes rachetées et travaux de parachèvement y relatifs (1).													
Mons à Manage	"	"	"	"	10,863,249	11,894,085	11,969,175	11,978,724	12,177,467	12,422,359	12,822,258	13,355,926	13,393,697
Pepinster à Spa (2) (jusqu'au 1 ^{er} janvier 1877)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	74,095	96,257	121,192	139,157
Luxembourg	"	"	"	"	"	"	"	"	"	127,355,107	127,355,107	136,642,124	137,447,037
Bassins-Houillers (à partir du 1 ^{er} janvier 1877)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ensemble.	"	"	"	"	10,863,249	11,894,085	11,969,175	11,978,724	12,177,467	139,851,561	140,273,622	150,119,242	150,679,891
D. Prix des lignes rachetées comptant et travaux de parachèvement y relatifs.													
Dendre-et-Waes (à partir du 1 ^{er} mai 1877)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pepinster à Spa (à partir du 1 ^{er} janvier 1877)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lignes des Flandres.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Saint-Ghislain à Erbisœul	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Anvers à la frontière néerlandaise.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Marbehan à Virton	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lierre à Turnhout.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ensemble.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Stations et dépendances. — Excentriques, signaux, pavages, appareils d'éclairage et d'alimentation d'eau, montage et outillage de l'atelier de Malines, etc., etc.	2,934,250	6,791,479	7,548,909	8,251,498	9,469,565	12,798,680	14,729,651	15,319,524	17,421,879	20,687,674	22,470,360	23,305,143	24,242,003
Dépenses totales pour voies, bâtiments et travaux d'art	50,385,674	129,516,634	142,249,796	148,187,673	163,944,486	180,384,728	201,021,454	208,867,079	230,261,226	380,072,952	405,488,506	424,242,746	439,028,829
Dépenses totales pour matériel de traction et de transport (pour le coût du matériel racheté aux sociétés, voir pp. A, 44, 45 et 46).	41,758,910	49,401,597	23,800,594	29,261,780	39,238,194	50,218,188	60,887,769	91,383,952	101,026,771	128,538,472	131,832,792	151,569,036	159,421,628
Capital de premier établissement des lignes de l'État exploitées.	62,144,534	148,918,231	166,050,387	177,249,453	203,182,333	230,602,916	261,938,923	300,251,031	331,287,997	508,611,424	537,321,298	575,811,722	593,153,457
Pour mémoire : Amortissement indirect et avances pour travaux en cours de construction. (Voir tableau I de la partie A.)	45,764,222	795,384	4,356,877	4,760,274	3,431,500	7,293,975	46,992,585	48,703,868	24,257,751	23,489,440	46,410,349	44,737,915	43,787,527

(1) Voir note au bas de la page A, 46.

(2) Frais de parachèvement sur fonds spéciaux et amortissement par annuités avant le rachat au comptant.

1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.
273,849,350	298,281,544	320,945,355	356,182,786	377,823,793	414,285,339	433,231,869	450,860,667
557,895	570,212	594,444	599,269	626,486	779,663	864,649	973,630
"	"	"	"	"	"	"	"
324,626	376,795	456,935	521,483	609,120	693,462	714,605	794,724
197,944	198,404	218,686	243,189	248,045	403,656	412,665	416,593
794,337	801,064	811,444	814,981	822,588	844,642	846,748	849,299
"	"	"	"	"	"	"	"
404,170	422,581	589,230	677,947	798,028	880,414	917,362	935,104
19,898	20,444	85,433	90,593	179,084	844,880	903,646	908,857
84,570	178,691	236,327	419,385	996,021	1,230,048	1,248,950	1,301,255
2,383,440	2,568,191	3,042,166	3,366,547	4,279,372	5,676,465	5,968,595	6,179,456
43,408,967	43,445,073	43,542,243	43,648,268	44,010,393	44,339,426	44,454,028	44,644,193
"	"	"	"	"	"	"	"
140,193,319	140,742,127	141,472,905	142,562,312	143,255,754	144,671,229	145,191,759	146,048,583
206,052,831	206,528,003	206,810,190	207,444,782	208,881,609	210,854,066	211,038,157	211,264,619
359,655,117	360,715,203	361,825,338	363,655,362	366,147,756	369,864,491	370,683,935	371,957,388
54,444,789	54,214,410	54,347,755	54,879,856	55,482,527	55,372,957	55,403,696	55,460,109
6,873,962	6,878,150	6,916,055	6,936,234	6,963,547	6,982,287	6,990,836	6,995,535
"	17,380,763	17,580,422	17,787,085	17,979,731	18,215,031	18,363,487	18,449,687
"	"	2,447,456	2,484,333	2,484,333	2,509,682	2,509,682	2,512,086
"	"	"	12,500,900	12,519,531	12,600,009	12,847,835	12,854,526
"	"	"	"	7,216,883	7,270,233	6,948,500	6,948,500
"	"	"	"	31,903	4,000,629	4,397,403	4,400,248
61,018,751	78,473,323	81,291,388	94,588,408	102,378,455	106,950,828	107,461,439	107,620,691
25,031,339	26,433,217	27,223,074	30,169,756	35,441,924	38,497,024	39,352,702	40,532,469
721,937,997	766,474,478	794,327,324	847,962,859	885,774,300	935,274,447	956,638,540	977,450,674
165,097,433	171,456,913	178,208,364	196,396,949	216,456,683	234,316,332	244,660,312	249,521,185
887,035,430	937,628,391	972,535,682	1,044,359,778	1,102,227,984	1,169,590,479	1,201,298,852	1,226,671,856
20,096,024	22,958,878	27,490,609	48,933,297	26,992,247	22,042,110	20,586,223	44,600,754

	1840.	1845.	1850.	1855.	1860.
III. Coût kilométrique moyen.					
Voies, bâtiments et travaux d'art	450,946	231,362	254,108	264,715	277,420
Matériel de traction et de transport.	35,227	34,066	38,405	42,737	52,445
Ensemble.	186,173	265,428	292,213	307,452	329,535
IV. Situation financière.					
Recettes brutes	5,355,946	12,420,850	15,107,691	24,623,838	29,685,593
Dépenses d'exploitation.	3,077,904	6,339,465	9,182,518	12,931,957	14,364,765
Recettes nettes de l'exploitation	2,277,982	6,081,385	5,925,173	11,691,881	15,320,828
Ressources de l'année (recettes nettes augmentées des intérêts y relatifs et des intérêts des soldes accumulés).	2,323,542	6,203,013	6,043,676	11,925,719	15,627,245
Charges financières de l'année, y compris les intérêts des soldes passifs.	3,252,232	6,498,403	8,013,943	9,103,263	10,535,958
Soldes annuels.					
{ actifs.	"	"	"	2,822,456	5,091,287
{ passifs.	928,690	295,390	1,970,267	"	"
Ressources depuis l'origine	4,649,908	24,809,549	51,507,577	102,033,724	165,834,325
Charges financières depuis l'origine.	9,319,815	36,628,085	73,450,578	116,049,294	167,214,606
Soldes accumulés.					
{ actifs.	"	"	"	"	"
{ passifs.	4,669,907	11,818,536	21,943,001	14,015,570	1,377,281

1865.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.
304,910	325,382	333,867	356,114	391,626	403,672	421,796	388,487	392,659	355,598	340,650	343,541	345,626	344,776	349,431	350,988
66,496	70,091	64,151	65,267	67,970	67,631	74,890	75,601	76,551	69,326	66,973	70,355	74,918	77,126	79,871	80,245
371,406	395,473	398,018	421,378	459,596	471,303	496,686	464,088	469,210	424,924	407,623	413,896	420,574	421,902	429,302	431,233
38,424,981	45,378,481	66,970,239	69,835,061	85,978,738	87,286,154	89,295,379	90,630,148	90,414,053	95,795,561	100,190,996	113,873,375	113,498,235	119,344,025	121,950,561	120,191,109
19,466,657	25,640,615	35,252,589	42,375,510	63,019,582	60,317,314	59,480,738	57,077,040	55,869,450	57,912,337	59,362,832	68,119,699	72,109,721	74,550,749	73,460,975	71,781,694
18,958,324	19,737,866	31,717,650	27,459,551	22,959,156	26,968,810	29,814,641	33,553,108	34,544,603	37,883,224	40,828,161	45,753,676	41,388,514	44,793,276	48,489,586	48,409,415
20,485,197	22,443,618	34,968,713	31,147,367	26,836,131	30,663,152	33,408,466	37,114,648	38,105,003	41,457,776	44,457,436	49,522,448	45,183,149	48,483,893	52,108,409	51,942,475
12,115,409	14,800,750	21,920,814	24,168,214	33,407,551	34,598,225	36,084,821	37,638,893	39,420,534	41,562,229	43,432,702	46,693,269	49,485,994	52,126,891	54,212,397	55,290,710
8,369,788	7,642,868	13,047,899	6,979,154	»	»	»	»	»	»	1,024,734	2,829,179	»	»	»	»
»	»	»	»	6,571,420	3,935,073	2,676,355	524,245	1,315,530	104,453	»	»	4,302,844	3,642,997	2,103,988	3,348,234
260,847,313	360,262,973	395,231,685	426,379,053	453,215,184	483,878,336	517,286,802	554,401,450	592,506,453	633,964,229	678,421,665	727,944,112	773,127,262	821,611,155	873,719,564	925,662,040
223,784,855	294,845,230	316,766,043	340,934,257	374,341,808	408,940,034	445,024,855	482,663,748	522,084,281	563,646,510	607,079,212	653,772,481	703,258,474	755,385,365	809,597,762	864,888,472
37,062,458	65,417,743	78,465,642	85,444,796	78,873,376	74,938,302	72,261,947	71,737,702	70,422,172	70,317,719	71,342,453	74,171,631	69,868,788	66,225,790	64,121,802	60,773,568
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

		1840.	1845.	1850.	1855.	1860.	1865.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	
V. Répartition des recettes et des dépenses sur les principales unités.															
Longueur moyenne exploitée. (Kilomètres.)		325	560	625	652	747	749	869	1,422	1,470	1,871	1,925	1,966	2,053	
Trains-kilomètre de voyageurs et de marchandises (1)		1,157,483	2,671,980	3,517,382	5,094,460	5,419,623	8,483,486	9,665,153	13,411,992	14,998,027	20,300,027	21,469,775	20,584,196	21,157,921	
Locomotives-kilomètre ayant remorqué des trains productifs de recettes. (Voyageurs et marchandises.)		1,157,483	2,671,980	3,683,608	5,267,271	5,586,227	8,653,373	9,910,053	13,718,367	15,187,550	20,516,564	21,330,335	22,079,869	22,952,665	
Locomotives-kilomètre pour transports en services et manœuvres dans les gares.		(2) 23,622	(2) 54,530	(2) 86,140	(2) 124,762	(2) 132,725	2,841,711	2,935,269	4,637,409	6,194,211	7,945,567	7,967,652	8,419,520	7,966,183	
Véhicules-kilomètre.	Parcours productifs de recettes des véhicules chargés ayant circulé dans les trains (3).	de voyageurs	»	»	»	47,205,173	24,242,044	40,231,923	53,829,890	66,782,392	73,066,386	94,125,705	97,849,206	98,918,329	102,299,642
		de marchandises	»	»	»	40,619,360	45,179,299	79,662,668	93,182,812	120,413,051	140,719,452	201,961,121	202,290,841	202,345,428	203,803,762
		Ensemble	»	»	»	57,824,533	69,421,343	119,894,591	147,012,702	186,895,443	213,785,538	296,086,826	300,140,047	301,263,757	306,103,404
	Parcours improductifs de recettes	des voitures-poste et des véhicules chargés pour le service.	»	»	»	2,076,301	2,925,633	2,998,720	4,101,701	4,215,205	4,272,519	7,230,353	4,284,074	4,304,477	4,354,365
		des véhicules circulant à vide, y compris les freins-traineaux.	»	»	»	12,512,191	15,841,458	29,418,353	33,248,923	39,037,883	46,715,622	61,006,005	62,636,599	63,887,978	64,695,938
		Ensemble	»	»	»	14,588,492	18,767,091	32,417,073	34,350,624	40,271,088	47,988,141	68,236,358	66,920,673	68,192,455	69,050,303
Nombre de voyageurs embarqués.		2,199,319	3,470,678	4,188,614	5,288,216	7,412,361	10,677,963	14,134,356	18,282,037	23,197,623	29,101,509	32,444,823	34,961,012	36,913,707	
Recettes totales correspondantes		4,046,950	6,393,309	7,312,525	9,755,749	11,305,874	14,589,836	16,139,077	20,468,189	21,648,343	26,064,244	27,806,549	29,266,934	29,608,666	
Produit moyen du voyageur.		1,84	1,84	1,75	1,84	1,52	1,37	1,14	1,12	0,93	0,90	0,86	0,84	0,80	
Nombre de tonnes de grosses marchandises embarquées.		(4)	645,501	1,238,886	2,649,494	3,678,002	5,898,648	7,614,333	10,998,970	13,076,981	16,069,439	15,907,560	14,150,413	14,340,878	
Recettes correspondantes		908,288	4,131,203	6,104,868	11,984,453	14,966,609	18,616,026	22,136,638	34,609,825	38,574,125	50,565,319	49,002,203	49,950,672	50,926,393	
Produit moyen par tonne		(4)	6,40	4,92	4,52	4,07	3,16	2,90	3,14	2,95	3,15	3,08	3,53	3,55	
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes.	46,480	22,180	24,172	37,767	39,740	51,302	52,219	47,096	47,507	45,953	45,343	45,420	44,145	
	Dépenses d'exploitation.	9,471	11,320	14,692	19,834	19,230	25,990	29,506	24,791	28,827	33,682	31,334	30,255	27,802	
	Ressources de l'année.	7,449	11,077	9,670	18,291	20,920	27,350	25,827	24,591	21,489	14,343	15,929	16,993	18,078	
	Charges financières.	10,007	11,604	12,822	13,962	14,104	16,175	17,032	15,417	16,441	17,855	17,973	18,354	18,334	
Par train-kilomètre.	Recettes brutes.	Fr. 4,6272	Fr. 4,6486	Fr. 4,2952	Fr. 4,8335	Fr. 5,4774	Fr. 4,5294	Fr. 4,6951	Fr. 4,9933	Fr. 4,6563	Fr. 4,2354	Fr. 4,0655	Fr. 4,3380	Fr. 4,2835	
	Dépenses d'exploitation.	2,6592	2,3726	2,6106	2,5384	2,6505	2,2947	2,6529	2,6284	2,8254	3,1044	2,8094	2,8896	2,6977	
	Ressources de l'année.	2,0074	2,3215	1,7182	2,3409	2,8835	2,4147	2,3221	2,6073	2,0768	1,3220	1,4282	1,6230	1,7512	
	Charges financières.	2,8097	2,4321	2,2784	1,7869	1,9440	1,4281	1,5314	1,6314	1,6144	1,6437	1,6115	1,7530	1,7790	
Par locomotive-kilomètre à charge.	Recettes brutes.	4,6272	4,6486	4,4013	4,6749	5,5144	4,4405	4,5790	4,8818	4,5982	4,1907	4,0921	4,0442	3,9486	
	Dépenses d'exploitation.	2,6592	2,3726	2,4928	2,4552	2,6670	2,2496	2,5873	2,5697	2,7902	3,0717	2,8278	2,6939	2,4867	
	Ressources de l'année.	2,0074	2,3215	1,6407	2,2641	2,9013	2,3673	2,2617	2,5491	2,0509	1,3080	1,4375	1,5131	1,6170	
	Charges financières.	2,8097	2,4321	2,1756	1,7283	1,9561	1,4001	1,4935	1,5979	1,5913	1,6283	1,6220	1,6343	1,6399	
Par véhicule-kilomètre chargé.	Recettes brutes.	»	»	»	0,4258	0,4276	0,3205	0,3087	0,3583	0,3266	0,2904	0,2908	0,2964	0,2961	
	Dépenses d'exploitation.	»	»	»	0,2237	0,2069	0,1624	0,1744	0,1886	0,1982	0,2128	0,2010	0,1974	0,1865	
	Ressources de l'année.	»	»	»	0,2063	0,2251	0,1709	0,1527	0,1871	0,1457	0,0906	0,1022	0,1109	0,1212	
	Charges financières.	»	»	»	0,1574	0,1518	0,1011	0,1007	0,1173	0,1130	0,1128	0,1153	0,1197	0,1230	

(1) Non compris les parcours des trains pour l'entretien de la route.

(2) Parcours pour l'entretien de la route seulement; le surplus fait défaut.

(3) Y compris les fourgons.

(4) Ce renseignement fait défaut.

1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.
2,145	2,435	2,552	2,702	2,841	2,975	3,045	3,100
21,670,155	23,007,440	25,102,248	29,028,396	32,016,212	34,376,822	33,407,988	32,962,019
23,358,578	24,985,596	27,393,078	31,895,068	35,036,087	37,880,320	37,062,998	36,518,269
8,302,074	8,704,203	9,197,889	10,608,383	12,127,039	12,555,173	12,363,194	10,916,223
104,743,446	112,293,422	115,442,465	134,436,851	141,274,500	153,856,796	143,879,461	150,450,740
202,398,000	215,533,692	227,936,403	250,414,054	263,837,809	281,299,154	284,995,724	278,398,135
307,141,146	327,826,814	343,348,568	384,250,905	405,112,309	435,155,950	428,875,185	428,548,875
5,556,132	6,121,983	5,499,403	5,469,953	9,044,356	7,041,037	5,989,238	4,761,624
67,703,131	69,523,933	75,017,255	82,522,593	92,720,040	100,718,310	103,165,541	100,844,756
73,259,263	75,650,916	80,516,658	87,992,546	101,734,396	107,759,847	109,154,779	105,603,377
37,421,220	40,391,240	40,926,427	43,032,882	43,950,022	47,906,137	49,637,604	50,465,943
29,159,970	30,655,440	30,751,072	37,767,012	36,168,888	38,707,890	39,425,172	39,491,767
0,78	0,76	0,75	0,88	0,82	0,81	0,79	0,78
14,324,700	15,862,178	17,091,623	18,812,311	19,862,762	21,434,934	21,716,390	21,330,091
50,858,582	54,249,888	58,779,638	64,424,596	65,648,676	68,568,926	69,241,688	67,134,675
3,55	3,42	3,44	3,43	3,31	3,20	3,19	3,15
42,451	39,341	39,260	42,444	39,950	40,416	40,049	38,774
26,046	23,783	23,264	25,214	25,382	25,059	24,125	23,155
47,765	47,026	47,421	48,328	45,904	46,297	47,443	46,756
48,378	47,069	47,049	47,284	47,449	47,522	47,804	47,836
Fr.							
4,4723	4,4637	3,9943	4,5364	3,5450	3,4716	3,6503	3,5977
2,5782	2,5171	2,3648	2,7137	2,2523	2,4686	2,4989	2,4486
4,7584	4,8019	4,7714	4,9728	4,4113	4,4404	4,5598	4,5548
4,8191	4,8065	4,7302	4,8601	4,5457	4,5163	4,6227	4,6774
3,8707	3,8340	3,6575	3,5703	3,2395	3,4506	3,2904	3,2943
2,3948	2,3178	2,4674	2,4357	2,0581	4,9684	4,9821	4,9656
4,6313	4,6593	4,6229	4,5527	4,2896	4,2799	4,4059	4,4224
4,6876	4,6635	4,5855	4,4640	4,4124	4,3764	4,4627	4,5144
0,2944	0,2922	0,2918	0,2963	0,2804	0,2742	0,2843	0,2805
0,4819	0,4767	0,4729	0,4773	0,4780	0,4743	0,4743	0,4675
0,4241	0,4265	0,4295	0,4289	0,4145	0,4144	0,4215	0,4212
0,4283	0,4268	0,4265	0,4245	0,4222	0,4198	0,4264	0,4290

N° IX — COLFICILNES DINPIOTIATION

ANNLES	RECETTES.	Depenses d'exploitation non compris les travaux de paraché vement	Coefficients d'exploitation	Observations
1831	269,162 50	168 847 44	62 72	
1836	825,591 01	431,135 67	52 22	
1837	1,417,875 18	1,189,863 34	83 99	
1838	3,093,267 66	2 747 937 "	68 69	
1839	4,282,880 86	3,079,481 05	71 90	
1840	5,355,946 33	3,077,961 08	57 47	
1841	6,281,809 09	4,537,635 75	72 20	
1842	7,501,862 40	4 726,510 79	63 "	
1843	9,078,821 87	5,497,452 09	60 89	
1844	11,217,460 75	5,615,355 63	49 93	
1845	12,470,850 21	6 330,465 34	55 58	
1846	13,599,571 22	7,234,614 84	53 19	
1847	14,716,388 10	8,572,578 87	60 04	
1848	12,302,726 29	8,541,020 48	69 42	
1849	13,290,513 62	8,119,648 05	61 09	
1850	15,107,691 12	9,032,884 18	59 79	
1851	16,338,562 25	8,613,805 98	52 72	
1852	17,406,004 25	8 456,528 41	48 58	
1853	19,748 176 81	9 401,439 02	47 61	
1854	22,748,227 02	10,958,586 83	48 17	
1855	24,675,533 02	12 691,659 13	51 18	
1856	24 704 910 47	14 326,572 92	57 99	
1857	25,538 904 74	13,595,513 37	53 11	
1858	27 180 676 18	14 630 919 50	53 44	
1859	28,177,798 27	14,351,735 57	50 93	
1860	29,683,597 83	14,185,669 60	47 79	
1861	33,733,368 97	15 203,815 58	45 07	
1862	32,661,645 18	14,734,140 24	45 11	
1863	33 996 320 80	16,738,221 40	49 24	
1864	36,378,846 33	17 829,887 46	49 11	
1865	38,421,981 17	19 397,250 64	50 48	
1866	38,304,231 78	21 687 218 16	56 62	
1867	40,167,151 37	24,549 439 79	61 12	
1868	41,986,995 89	24,571,580 67	58 52	
1869	43,508,076 52	23,939,901 82	55 02	
1870	45,318 481 33	25,337,710 31	55 64	
1871	66,970,248 95	34,955,614 05	52 20	
1872	69,835 060 54	41,958,735 98	60 08	
1873	85,978,738 49	62,612,766 16	72 87	
1874	87, 86 153 80	59,942,926 23	68 67	
1875	89,795,379 39	59 246,389 33	66 35	
1876	90 630,148 43	56,854 596 47	62 73	
1877	90,411,053 20	55,665,591 76	61 57	
1878	95,795,560 71	57,696,922 98	60 25	
1879	100,190,995 90	55,913,740 63	58 80	
1880	113,871 374 63	67,652,165 41	59 41	
1881	113 495,234 76	71,451,448 16	62 95	
1882	119,344,024 71	74,237,587 02	61 20	
1883	121,950,560 92	73 141,683 67	59 98	
1884	120,191,108 51	71,455,021 46	59 45	

N° X. — *Relevé, par nature et par cause, des accidents survenus aux trains en général. avec indication des dommages causés aux personnes.*

Réseau de l'État. — Année 1884.

N° X. — *Relevé, par nature et par cause, des ACCIDENTS survenus aux*

Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DE CAS			DOMMAGES CAUSÉS AUX PERSONNES.												MATÉRIEL				
		intéressant des trains de voyageurs ou des trains mixtes.	intéressant exclusivement des trains de marchandises, des machines à vide, etc.	Total.	VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				VICTIMES EN GÉNÉRAL.				Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des trains.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	
					Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.					
		Accidents ayant causé des dommages aux personnes.																			
1	Collisions dans les stations	20	39	59	14	0	4	49	23	0	3	11	14	0	7	30	37	0	0	4	0
2	Collisions aux bifurcations	4	4	2	2	0	0	0	0	4	4	3	5	4	4	3	5	0	0	0	0
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Collisions entre des parties d'un même train, par suite de ruptures d'attelages.	0	5	5	4	0	0	0	0	1	0	4	0	4	0	4	5	0	0	0	0
6	Collisions, en pleine voie, avec des wagonnets du service de la route ou des wagons échappés d'une station.	0	3	3	4	0	0	0	0	1	0	4	0	4	0	4	0	0	0	0	0
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	22	26	48	4	0	0	0	0	0	4	4	0	0	4	4	4	0	2	7	0
8	Déraillements en pleine voie, ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt	47	46	33	3	0	4	4	0	2	3	5	0	2	7	9	0	5	3	3	3
	Totaux pour 1884	60	94	154	22	0	4	23	27	4	8	18	27	4	12	44	54	6	7	14	3
	Moyennes des 4 années précédentes	98 $\frac{1}{2}$	178 $\frac{1}{4}$	277 $\frac{1}{4}$	29 $\frac{1}{2}$	0	9 $\frac{1}{2}$	47 $\frac{3}{4}$	27 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{2}$	19	24 $\frac{1}{4}$	47	4	28 $\frac{1}{4}$	42 $\frac{1}{4}$	74 $\frac{3}{4}$				
	Moyennes des 5 années	90 $\frac{4}{5}$	164 $\frac{1}{5}$	252	27 $\frac{4}{5}$	0	8 $\frac{2}{5}$	48 $\frac{4}{5}$	27 $\frac{3}{5}$	3	16 $\frac{4}{5}$	23 $\frac{1}{5}$	43	3 $\frac{2}{5}$	25 $\frac{1}{5}$	42	70 $\frac{3}{5}$				

N° XI. — *Accidents de trains. — Chiffre repris à la cinquième colonne du tableau qui précède. — Répartition entre deux espèces de trains.*

ANNÉES.	NOMBRE DE CAS.								
	COLLISIONS dans LES STATIONS.	COLLISIONS aux BIFURCATIONS.	Rencontre de trains sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux. Des des stations ou des bifurcations.		COLLISIONS entre des parties d'un même train par suite de ruptures d'attelages.	Collisions en pleine voie avec des wagons de la route ou des wagons échappés d'une station.	DÉRAILLEMENTS dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	TOTAUX.
			Trains se suivant sur la même voie.	Trains marchant en sens opposés.					
Trains de voyageurs ou mixtes.									
Moyennes des 4 années précédentes	37 ¹ / ₄	4	2	³ / ₄	¹ / ₂	1 ¹ / ₄	31	21 ³ / ₄	98 ¹ / ₅
1884.	20	1	»	»	»	»	23	17	60
Moyennes des 5 années	33 ⁴ / ₅	3 ² / ₅	1 ³ / ₅	³ / ₅	² / ₅	1	29 ¹ / ₅	20 ⁴ / ₅	90 ⁴ / ₅
Trains de marchandises, machines, etc.									
Moyennes des 4 années précédentes	66 ³ / ₄	4 ³ / ₄	6 ¹ / ₄	¹ / ₂	6	2 ³ / ₄	56 ¹ / ₄	35 ¹ / ₂	178 ³ / ₄
1884.	39	1	1	»	3	3	26	16	94
Moyennes des 5 années	61 ¹ / ₅	4	5 ¹ / ₅	² / ₅	5 ⁴ / ₅	2 ⁴ / ₅	50 ¹ / ₅	31 ³ / ₅	161 ¹ / ₅
Trains de toutes espèces.									
Moyennes des 4 années précédentes	104	8 ³ / ₄	8 ¹ / ₄	1 ¹ / ₄	6 ¹ / ₂	4	87 ¹ / ₄	57 ¹ / ₄	277 ¹ / ₄
1884.	39	2	1	»	5	3	48	33	151
Moyennes des 5 années	95	7 ² / ₅	6 ⁴ / ₅	1	6 ¹ / ₅	3 ⁴ / ₅	79 ² / ₅	52 ² / ₅	252

3^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1884.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE au 31 décembre 1884.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.																				
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des																		
	Belge.	Etranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A simple voie	A double voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement																	
	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}																	
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren	49,260	"	"	49,260	49,260	"	49,260	"																	
Chimay : Hastière à Anor (France)	59,119	6,159	"	65,278	65,278	"	65,278	"																	
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai Courtrai à Poperinghe Poperinghe à Hazebrouck (France) Ingelmunster à Deynze, par Thielt. Roulers à Ypres.	"	52,046 43,511 5,913 25,438 22,030	"	52,046 43,511 20,655 25,438 22,030	163,680	52,046 43,511 20,655 25,438 22,030	"	52,046 43,511 20,655 25,438 22,030																
										Gand-Ecclou-Druges	47,297	"	47,297	45,247	2,050	47,297	"								
										Gand & Terneuzen (Pays-Bas).	26,324	14,590	"	40,914	40,914	"	40,914	"							
										Grand Central belge.	Anvers à Gladbach (Prusse). Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroi à Vireux (France) . . Embranchement de Courin, de Florannes, de Lanefte, de Mortalmé et de Philippeville. Est-belge. { Louvain à Givet (France). Lodelinsart à Mareinelle, et embranchements industriels. Landen à Hasselt (1) Aerschot & Aix-la-Chapelle (Prusse)	"	93,709 61,829 43,342 116,401 14,470 28,000 63,182	"	48,244 64,236 43,342 118,286 14,470 28,000 103,630	"	141,953 625,167 (2) 625,167	"	132,106 41,737 41,746 110,511 10,148 28,000 97,265	"	9,847 22,499 1,596 7,775 4,322 "	135,967 64,236 41,139 118,286 4,322 28,000 103,630	5,986 "		
																								Nord de la Belgique.	Anvers à Louvain et embranche- ment de Louvain-Bassins. Aerschot à Hérenthals. Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).
Hasselt à Masseycq.	40,567	"	40,567	40,567	"	40,567	"																		
Liège à Maestricht (Pays-Bas)	18,183	10,890	"	29,082	"	29,082	29,082	"																	
Liégeois- Limbourgeois	Liège à Hasselt. Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas). Liège à Flémalle et embranchements.	"	52,555 42,388 24,227	"	52,555 59,960 24,227	136,742	59,960 24,227 6,698	"	49,416 59,960 6,698	"	3,139 "	17,529													
													Malines à Terneuzen (Pays-Bas).	43,900	23,350	"	67,250	67,250	"	67,250	"				
													Nord-Belge.	Charleroi à Erquelines Mons à Hautmont (France) Namur à Liège. Namur à Givet (France)	"	28,367 14,611 73,945 45,744	"	28,367 23,900 73,945 49,144	175,456	1,798 "	26,669 23,900 72,245 5,635	"	28,467 23,900 71,755 49,144	"	2,190 "
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	9,433	9,433	"	9,433	"																		
Termonde à Saint-Nicolas.	21,948	"	21,948	20,182	1,766	20,356	1,592																		
Totaux.	(4) 1,256,479	215,595	1,472,074	1,254,766	217,308	1,428,259	43,815																		

(1) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'Etat belge et exploités par le Grand Central belge, pour compte de la Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.
(2) La longueur réelle du réseau exploité par le Grand Central belge n'est que de 610,969 mètres. La différence de 625,167 — 610,969 = 14,198 mètres représente la longueur de la partie de route d'Anvers à Lierre, qui est commune aux lignes d'Anvers à Louvain et d'Anvers à Gladbach, et qui a dû être portée en compte, dans le présent tableau, à chacune de ces lignes.

N° XIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

		DÉSIGNATION DES						
		Arras à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Bréde-Bruges.	Gand à Tournai.	Grand-Central belge.	Haselt à Maaseyck.
Matériel de traction.								
Locomotives	} en 1884.	40	7	31	7	7	202	3
		40	7	31	7	7	203	3
	Différences pour 1884 . . .	»	»	»	»	»	— 1	»
Tenders	} en 1884.	»	7	30	3	4	128	»
		»	7	30	3	4	129	»
	Différences pour 1884. . . .	»	»	»	»	»	— 1	»
Voitures à vapeur	} en 1884.	»	»	2	»	»	»	»
		»	»	2	»	»	»	»
	Différences pour 1884. . . .	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.								
Voitures à voyageurs.	} de 1 ^{re} classe.	3	»	14	3	2	43	»
		8	»	17	10	3	43	»
		26	7	53	22	10	214	6
		16	5	15	5	2	48	2
	Ensemble.	53	12	99	40	17	345	8
Fourgons à bagages		6	8	40	5	6	212	2
Wagons à marchandises	} ouverts	48	199	305	4	136	5,886	44
		42	2	133	42	9	592	16
		»	»	4	»	»	6	2
		3	8	46	»	4	575	16
			Ensemble.	93	209	488	88	149
Véhicules divers.		4	1	»	2	»	17	1
TOTALS (véhicules de transport).	} en 1884.	156	230	627	135	172	7,633	92
		155	230	626	124	163	7,695	92
	Différences pour 1884. . . .	+ 1	»	+ 1	+ 11	+ 9	— 62	»

— Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1884.
années 1884 et 1885.

COMPAGNIES.							Observations.
Liège à Marcinchil.	Liègeais-Limbourgeois.	Malines à Tervuren	Nord-Belge	Tartres à Embresin.	Ternonés à St-Nicolas.	Ensemble	
(1) 10	27	10	213	3	5	535	(1) Dont 5 (2) — 6 (3) — 4 (4) — 10 affectés au service spécial des trains de tramways.
8	27	10	209	3	5	530	
+ 2	"	"	+ 4	"	"	+ 5	
7	24	9	165	"	"	377	
6	26	9	165	"	"	379	
+ 1	- 2	"	"	"	"	- 2	
"	"	3	"	"	"	5	
"	"	3	"	"	"	5	
"	"	"	"	"	"	"	
3	"	5	33	"	1	107	
3	1	7	36	"	2	130	
41	47	45	67	3	8	456	
(2) 42	13	7	9	3	3	140	
(3) 29	31	34	145	6	11	833	
(4) 42	"	10	142	3	4	450	
171	676	288	3,715	41	20	11,578	
44	403	9	410	"	15	1,116	
1	25	"	10	"	"	48	
1	24	50	50	5	7	789	
247	828	346	4,185	49	42	13,831	
"	"	1	5	"	2	36	
(4) 258	859	391	4,477	58	62	15,150	
256	861	391	4,477	52	56	15,178	
+ 2	- 2	"	"	+ 6	+ 6	- 28	

N° XIV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1884.

Comparaison des années 1884 et 1883.

DESIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	305,451	34,461	47,784	387,696	»	»	»	»	305,451	34,461	47,784	387,696
Chimay	3,900	83,505	157,724	250,129	456	9,468	18,000	27,924	4,356	97,973	175,724	278,053
Flandre occidentale.	540,604	127,399	116,052	784,055	645	»	»	645	541,249	127,399	116,052	784,700
Gand-Eecloo-Bruges	214,070	54,172	»	269,142	92	»	»	92	215,062	54,172	»	269,234
Gand à Terneuzen	81,448	19,214	18,865	119,527	»	»	»	»	81,448	19,214	18,865	119,527
Grand Central belge	1,403,213	1,626,206	408,837	3,438,276	84,302	23	»	84,325	1,487,515	1,626,229	408,857	3,522,601
Hasselt à Maeseyck	(1) 103,812	»	»	(1) 103,812	»	»	»	»	(1) 103,812	»	»	(1) 103,812
Liège à Maestricht	217,344	126,068	»	343,412	»	»	»	»	217,344	126,068	»	343,412
Liégeois-Limbourgeois	425,425	407,612	9,919	842,956	»	»	»	»	425,425	407,612	9,919	842,956
Malines à Terneuzen	207,671	45,904	49,103	302,678	»	»	»	»	207,671	45,904	49,103	302,678
Nord-Beige	934,555	1,626,863	»	2,561,418	»	»	»	»	934,555	1,626,863	»	2,561,418
Taviers à Embresin.	»	»	41,000	41,000	»	»	»	»	»	»	41,000	41,000
Termonde à Saint-Nicolas.	62,097	12,422	12,422	86,941	12,212	2,666	2,447	17,225	74,309	14,988	14,869	104,166
Totaux pour 1884	4,500,490	4,168,626	861,726	9,531,042	97,707	12,057	20,447	130,211	4,598,197	4,180,883	882,173	9,661,253
— pour 1883	4,418,077	4,348,025	893,453	9,659,555	97,196	3,599	2,139	102,934	4,516,273	4,351,624	895,592	9,763,489
Différences pour 1884	+ 82,413	- 179,199	- 31,727	- 128,513	+ 511	+ 8,458	+ 18,308	+ 27,277	+ 82,924	- 170,741	- 13,419	- 101,236

(1) Y compris le parcours effectué par les trains de tramway.

N° XV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1884.*

NATURE DES TRANSPORTS.		ANVERS A GAND.		CHIMAY.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
		Voyageurs.	1 ^{re} classe. (nombre.)	33,047	69,062
	2 ^e — (—)	223,326	249,533	20,012	23,062
	3 ^e — et prix réduits (—)	764,825	460,307	204,095	119,057
	Ensemble. (—)	1,021,198	778,902	226,849	147,600
Bagages.	taxés au minimum (colis.)	1,558	921	»	»
	— au poids (quintaux.)	5,836	7,155	1,428	3,505
	Ensemble.	—	8,076	—	3,505
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	37,807	18,442	»	»
	— au poids (quintaux.)	62,958	81,718	13,753	22,074
	Ensemble.	—	100,160	—	22,074
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	7,050	16,360	»	»
	— au poids (tonnes.)	53,577	186,198	285,868	465,265
	Ensemble.	—	202,558	—	465,265
Finances.	(groupes.)	3,326	1,863	451	1,631
Equipages.	transportés à grande vitesse (nombre.)	»	»	»	»
	— à petite — (—)	3	57	»	»
	Ensemble. (—)	3	57	»	»
Chevaux et bestiaux	transportés à grande vitesse (nombre.)	»	»	50	972
	— à petite — (—)	14,538	27,278	2,059	29,927
	Ensemble. (—)	14,538	27,278	2,109	30,899
Produits extraordinaires	(francs.)	—	25,009	—	— 19,054
Recettes brutes d'exploitation	Totaux. (—)	—	1,143,903	—	651,320
Dépenses — —	(—)	—	740,258	—	601,362
Excédent.	des recettes sur les dépenses (—)	—	403,645	—	49,958
	des dépenses sur les recettes (—)	—	—	—	»
Rapport des dépenses aux recettes brutes d'exploitation.		—	64.71 p.-%	—	92.33 p.-%

(¹) Y compris le mouvement (530,567 voyageurs) et la recette (140,155 francs) des trains dits de tramways organisés sur la section de

(²) Chiffres approximatifs. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les Administrations

(³) Ces 20,569 francs ont été absorbés par les travaux de réfection de 1,500 mètres courants de voie en rails d'acier de 21 kilogrammes

N° XV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1884.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.																								PROPORTION P. % relativement à LA RECETTE		
FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND-ECLOO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND-CENTRAL BELGE.		BASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.		NORD-BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A ST-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.			
36,442	90,752	9,554	17,637	4,714	9,076	113,297	234,706	4,076	2,823	20,550	35,459	12,570	43,433	22,597	23,311	249,811	616,749	275	124	4,037	4,384	510,712	4,152,697	40.96	2.96	
208,172	315,959	120,662	135,172	18,446	26,069	492,485	654,647	6,468	10,537	78,891	75,915	94,193	166,729	89,887	68,965	526,059	630,212	45,495	40,330	31,466	21,669	4,951,962	2,385,799	22.68	6.14	
1,578,788	1,063,216	322,775	223,878	192,400	118,523	3,818,003	2,428,399	50,499	46,721	784,207 ⁽¹⁾	371,722 ⁽¹⁾	368,139	322,943	515,264	232,063	2,769,880	1,492,886	"	"	164,445	72,424	11,533,110	6,982,139	66.36	17.97	
1,820,402	1,469,927	452,991	376,687	215,350	183,668	4,423,785	3,314,752	57,743	60,081	883,618	482,796	474,902	533,405	627,748	324,339	3,515,750	2,739,847	45,470	40,454	199,948	98,477	13,995,784	10,520,635	100.	27.07	
11,010	22,301	1,660	1,015	729	896	23,659	61,515	708	354	"	"	4,429	2,420	2,403	1,071	"	"	"	"	822	411	46,378	236,225	100.	0.61	
18,631	4,133	1,433	1,696	387	896	33,400	61,515	1,168	1,346	40,612	10,295	4,225	10,525	1,539	2,260	52,044	408,272	"	"	584	567	130,686	236,225	100.	0.61	
—	22,301	—	2,711	—	896	—	61,515	—	1,700	—	16,295	—	12,645	—	3,331	—	408,272	"	"	—	978	—	236,225	100.	0.61	
203,819	83,214	51,262	20,955	12,376	3,981	209,860	445,682	14,344	5,339	"	"	95,002	36,240	61,250	"	"	"	"	"	"	39,091	13,810	724,811	1,523,668	100.	3.92
230,690	107,749	30,784	24,935	6,377	4,493	264,425	445,682	9,419	5,806	37,390	31,439	68,927	96,498	23,812	55,915	289,538	449,133	2,108	2,511	20,728	14,034	1,060,909	1,523,668	100.	3.92	
—	190,963	—	45,890	—	8,474	—	445,682	—	11,445	—	31,439	—	132,738 ⁽²⁾	—	55,915	—	449,133	—	2,511	—	27,844	—	1,523,668	100.	3.92	
24,411	27,044	5,036	6,212	2,597	567	43,033	10,249,811	878	1,497	—	"	11,488	13,785	4,481	5,945	"	"	"	"	3,453	2,614	102,427	23,924,222	100.	61.56	
534,803	1,070,094	70,872	125,499	190,400	157,671	4,476,570	10,249,811	21,469	34,820	396,869	540,713	672,230	1,309,737	257,214	403,039	6,784,157	9,202,354	21,461	28,809	57,597	76,158	13,823,087	23,924,222	100.	61.56	
—	1,097,438	—	131,741	—	158,238	—	10,249,811	—	36,317	—	540,713	—	1,323,522 ⁽²⁾	—	408,984	—	9,202,354	—	28,809	—	78,772	—	23,924,222	100.	61.56	
23,600	5,570	3,937	1,016	80	330	4,157	1,944 ⁽²⁾	450	210	2,310	679	5,503	1,844	3,672	1,031	109,375	17,454	"	"	3,486	766	160,347	33,438	100.	0.09	
43	279	4	47	"	"	63	3,614	2	57	5	100	15	405	"	"	"	"	"	"	4	13	100	4,485	50.29	0.01	
"	"	"	"	"	"	46	1,808	"	"	"	"	"	"	2	26	440	2,543	"	"	"	"	191	4,434	49.71	0.01	
43	279	4	47	"	"	409	5,422 ⁽²⁾	2	57	5	100	15	405	2	26	440	2,543	"	"	4	13	291	8,919	100.	0.02	
1,327	22,765	15	264	"	"	5,902	14,194	"	"	525	11,032	576	14,573	67	1,267	"	"	"	"	5	27	8,467	65,094	16.84	0.17	
655	6,499	1,759	19,968	216	2,542	158,548	126,775	357	4,987	446	5,307	3,072	50,492	435	1,363	25,011	44,085	"	"	389	2,126	207,185	321,349	83.16	0.82	
1,982	29,264	1,774	20,232	216	2,542	164,450	140,960 ⁽²⁾	357	4,987	971	16,339	3,648	65,065 ⁽²⁾	202	2,630	25,011	44,085	"	"	394	2,153	215,652	386,443	100.	0.99	
—	13,101	—	35,655	—	21,628	—	141,664	—	18,744	—	47,243	—	39,766	—	78,664	—	1,823,752	—	"	—	3,165	—	2,229,337	—	5.74	
—	2,828,543	—	613,919	—	375,776	—	14,361,759	—	133,241	—	1,129,304	—	2,109,090	—	874,920	—	14,387,440	—	41,774	—	212,168	—	38,862,887	—	100.	
—	1,529,551	—	364,224	—	304,450	—	7,615,709	—	144,657	—	649,451	—	1,506,420	—	568,909	—	6,497,877	—	21,205	—	139,113	—	20,683,186	—	100.	
—	1,298,992	—	249,725	—	71,326	—	6,746,050	—	"	—	479,853	—	602,670	—	306,011	—	7,889,263	—	20,569 ⁽³⁾	—	73,055	—	18,179,701	—	100.	
—	"	—	"	—	"	—	"	—	11,416	—	"	—	"	—	"	—	"	—	"	—	"	—	—	—	—	
—	54.07 p. %	—	59.32 p. %	—	81.02 p. %	—	53.02 p. %	—	108.57 p. %	—	57.51 p. %	—	71.43 p. %	—	65.02 p. %	—	45.16 p. %	—	50.76 p. %	—	65.57 p. %	—	53.22 p. %	—	—	

Liège à Visé.
belges étant actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs, il n'est plus possible de donner exactement la répartition des recettes entre les transports des petites marchandises, des grosses marchandises, des équipages et des animaux.
(achat de matériel, billes, excentrique, etc.).

N° XVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																			
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)									PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.)										
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.			Agents des Compagnies.				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	4	»	2
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	»	3
Gand-Ecclou-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-Central belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	3	»	7
Hasselt à Maesevck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4
Liège à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	4	4	4	5
Molines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»
Nord-Belge	»	»	»	1	3	»	4	4	3	»	4	»	»	»	»	»	40	45	48	73
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour 1884	»	»	»	1	3	»	4	4	3	»	4	2	»	»	2	20	54	48	92	
— pour 1883	»	4	2	3	»	»	4	4	»	4	3	4	3	4	4	48	45	95	88	
Différences pour 1884	»	-4	-2	-3	+1	+3	-1	+3	+1	+2	-3	»	-1	-1	»	-2	+2	+9	-7	+4

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1884.

années 1884 et 1885.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains. (vresse, suicide, etc.)				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
1	»	»	4	2	4	»	3	»	»	»	»	1	1	»	2	1	»	»	4	2	4	»	3
4	»	»	4	1	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	4	1	»	»	4
4	2	2	5	3	3	2	8	»	»	»	»	2	4	»	3	4	2	2	5	3	3	2	8
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6	2	»	8	10	5	»	15	»	»	»	»	4	3	»	7	6	2	»	8	10	5	»	15
»	»	»	»	1	»	»	4	»	»	»	»	4	»	»	4	»	»	»	»	1	»	»	4
4	»	»	1	2	»	»	2	»	»	»	»	4	»	»	4	1	»	»	4	2	»	»	2
»	2	»	2	2	6	»	8	4	»	»	4	4	4	»	5	»	2	»	2	2	6	»	8
4	1	»	2	2	1	»	3	1	»	»	4	»	»	»	4	1	»	»	2	4	»	»	3
7	2	»	9	17	47	18	82	»	»	»	»	11	48	18	77	7	2	»	9	18	50	18	86
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
18	9	2	29	40	63	20	123	2	»	»	2	21	57	18	96	48	9	2	29	41	66	20	127
19	13	2	34	40	59	27	126	3	2	2	7	48	45	26	89	49	43	2	34	40	60	30	130
-1	-1	»	-5	»	+4	-7	-3	-1	-2	-2	-3	+3	+12	-8	+7	-1	-4	»	-5	+1	+6	-10	-3

PARTIE B.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

1^{RE} SECTION.**POSTES.****I.****Renseignements généraux.****§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.**

Aucune adhésion nouvelle à l'Union postale universelle n'a eu lieu en 1884. Toutefois, le régime de l'Union a été étendu pendant cette année à la Patagonie, à la Terre de Feu, à l'île des États et aux îles adjacentes, par suite du partage de ces territoires entre le Chili et la république Argentine, ainsi qu'à Obok et Assab, où la France et l'Italie ont établi respectivement des bureaux de poste.

Dans le courant de 1884, l'échange des lettres avec valeur déclarée, a été introduit dans les relations avec la Turquie; le service des mandats-poste internationaux a été organisé entre la Belgique, d'une part, et les bureaux autrichiens établis à Smyrne, Salonique et Beyrouth (Turquie d'Asie), d'autre part; enfin, le service franco-belge de la Caisse d'épargne (transferts et remboursements) a été étendu à l'Algérie et à la Tunisie.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

La taxe d'encaissement des coupons d'intérêt ou de dividende a été réduite et ce service a été étendu aux valeurs non payables en Belgique, que la poste se charge de négocier au mieux des intérêts des porteurs (arrêté royal du 23 janvier).

L'émission de nouveaux timbres-poste, annoncée en 1883, a été réalisée en 1884, pour les timbres de 1 franc et de 10 centimes.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

I, p. B, 24
et III, p. B, 28.

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories	En 1884	61,024,460	27,482,090	88,203,550
	En 1883	60,314,489	26,415,415	86,429,304
	Augmentation en 1884	707,371 ou 1.17 p. %	4,066,975 ou 4.09 p. %	4,774,246 ou 2.03 p. %
Cartes postales	En 1884	19,799,000	4,949,490	24,748,490
	En 1883	18,853,414	4,447,468	23,270,382
	Augmentation en 1884	945,886 ou 5.02 p. %	532,022 ou 42.04 p. %	4,477,908 ou 6.33 p. %
Totaux	En 1884	80,820,460	32,431,580	112,952,040
	En 1883	79,167,303	30,532,583	109,699,886
	Augmentation en 1884	4,653,157 ou 2.09 p. %	4,598,997 ou 5.24 p. %	3,232,454 ou 2.96 p. %

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05, ne figurent pas à ce tableau, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1884, de 3,585,666 contre 2,734,914 pour 1883. C'est, pour 1884, 648,752 cartes ou 23.72 p. % en plus. Cette augmentation considérable n'a pas été sans influence sur le ralentissement de la progression du mouvement des lettres ordinaires, pendant le dernier exercice.

L'usage des cartes de visite pour les communications de peu d'étendue tend à se répandre de plus en plus.

En 1884, la Poste a, en outre, transporté 13,793,075 lettres de service. C'est, sur 1883 (13,189,700), une augmentation de 603,375 ou de 4.57 p. %.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après.

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1884	94,522,000	54,959,000	3,375,000	807,000
En 1883	91,319,000	46,570,000	3,260,000	802,000
Différences en 1884 . . .	+ 3,203,000 ou 3.51 p. %.	+ 8,389,000 ou 18.01 p. %.	+ 115,000 ou 3.53 p. %.	+ 5,000 ou 0.62 p. %.

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

III, p. B, 28.

Le mouvement des imprimés accuse une progression marquée sur celui de l'année précédente. Cette progression est due, en grande partie, aux nombreux envois d'imprimés qui ont été occasionnés par l'activité de la lutte politique en 1884.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires, échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 59,538,570 en 1883, s'est élevé à 60,232,458 en 1884, soit en plus 693,888 lettres ou 1.17 p. %.

III, p. B, 28.

Cette progression est sensiblement moindre que celle de 5.23 p. %, qui avait été constatée en 1883. Le ralentissement peut s'expliquer, d'une part, par l'augmentation du nombre des cartes de visite circulant sous enveloppe ouverte (*voir* § 1^{er}) et, d'autre part, par le malaise qui a pesé, en 1884, sur le commerce et l'industrie.

Le nombre total des lettres ordinaires, *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, s'élève, pour 1884, à 74,742,200.

C'est une moyenne de 13.06 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1883 (5,720,807 habitants). Cette moyenne était de 12.99 par habitant, pour 1883.

Le nombre des lettres expédiées par habitant et par province a été, en 1884, de :

21.24	—	dans la province de Brabant ;
15.52	—	d'Anvers ;
14.73	—	de Liège ;
13.77	—	de Namur ;
12.07	—	de Hainaut ;
11.59	—	de Luxembourg ;
7.80	—	de Limbourg ;
7.51	—	de la Flandre orientale ;
16	—	de la Flandre occidentale.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1884, de 6.45 pour mille lettres expédiées (481.910 sur 74,742,200).

III, p. D, 28.

En 1884, il est tombé en rebut 136,138 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 79,546 lettres (58.28 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1883, il y avait eu 139,559 lettres-rebut, dont 81,265 (58.31 p. %) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres réclamées a été, en 1884, de 3,389, dont 161 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 7,366-45. Il en a été retrouvé 757, ou 22.33 p. %, parmi lesquelles 19 contenaient pour fr. 506-05 de valeurs au porteur.

Les lettres ordinaires réclamées en 1883 s'étaient élevées au chiffre de 3,793, dont 192 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 9,827-52. Sur ce nombre 760 lettres ou 20.04 p. %, dont 14 renfermaient pour fr. 485-95 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 28.

Le nombre des lettres ordinaires internationales était de 25,305,242 en 1883; il est de 26,322,426 en 1884; augmentation: 1,017,184 ou 4.02 p. %.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 28.

Les lettres recommandées privées (538,012 en 1883) ont, en 1884, atteint le chiffre de 552,850 dans le service intérieur; c'est 14,838 envois ou 2.76 p. % en plus pour 1884.

3 lettres recommandées ont été perdues dans le service belge.

Le mouvement international a, en 1884, donné lieu à un échange de 736,614 lettres recommandées. C'est, sur 1883 (691,592), un accroissement de 45,022 ou de 6.51 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 26
et III, p. B, 28.

En 1884, il a été expédié 236,152 lettres assurées en provenance et à destination du royaume, d'une valeur globale de fr. 276,339,545-77. C'est, sur 1883, une diminution de 1,455 en nombre et de fr. 10,046,957-24 en valeur.

Cette diminution paraît provenir d'abord d'un certain ralentissement dans les transactions commerciales, et en second lieu, de la concurrence croissante des sociétés particulières qui assurent à bas prix les valeurs parfois très importantes renfermées dans des lettres présentées à la poste avec déclaration d'une valeur insignifiante.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,170 francs pour 1884; il était de 1,280 francs en 1881, de 1,198 francs en 1882 et de 1,205 francs en 1883.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1884, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 104,577-15. Il dépasse de fr. 1.692-50 celui de 1883. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 59,197-70 en 1884, contre fr. 59,171-20 en 1883.

En *service international*, il a été échangé 123,050 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 116,568,296-22. C'est, sur 1883, une augmentation de 4,769 pour le nombre de lettres et de fr. 1,126,882-17 pour leur valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1874, le nombre de 559.202 envois, représentant une valeur de fr. 392,707,644-99, avec un produit de fr. 214,974-75.

12 de ces lettres ont été perdues ou spoliées en 1884.

Le montant des valeurs disparues a été de fr. 29,419-87, dont fr. 25,933-21 ont été remboursés par le Trésor, et le surplus (fr. 3,486-66) par les agents en défaut.

Les pertes représentent, en 1884, 7⁴⁹/₁₀₀ centimes par 1,000 francs de valeurs transportées.

Les indemnités payées à charge du Trésor du chef de pertes de valeurs assurées, pendant les cinq dernières années, représentent 4.23 p. % du montant des primes encaissées pendant la même période.

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. MANDATS. (SERVICE INTÉRIEUR.)

Par suite de la création des bons de poste, le nombre de mandats, qui était, en 1883, de 1,368,021 (non compris 69,432 mandats s'élevant à fr. 21,217,752-30, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce), s'est abaissé en 1884, à 1,073,710 (non compris 74,829 mandats s'élevant à fr. 22,575,762-82, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce); diminution 21.34 p. %.

II, p. B, 26
et III, p. B, 28.

Pour la même cause, le montant des mandats délivrés en 1884 (fr. 83,914,854-58), accuse une diminution de fr. 552,689-16 (0.65 p. %) sur l'exercice 1883 (fr. 84,467,543-74), et le montant des taxes, qui était de fr. 325,492-40 en 1883, s'est réduit à fr. 300,144-10 en 1884, soit une différence en moins de fr. 25,348-30 (7.79 p. %) sur l'exercice précédent.

IV, p. B, 30.

La valeur moyenne par mandat, qui était de 62 francs en 1883, s'est élevée à 78 francs en 1884.

§ 2. BONS DE POSTE.

Dans le but d'accorder au public des facilités nouvelles pour l'envoi de petites sommes d'argent par la Poste, il a été créé des mandats de forme réduite, désignés sous le nom de « Bons de poste ».

Les émissions se font à la valeur d'un franc et des multiples du franc jusqu'à dix inclusivement, sans fraction.

Le porteur d'un bon peut y ajouter tout appoint inférieur à un franc, au moyen de timbres-poste dont le montant est remboursé à vue par le bureau payeur, en sus de la valeur d'émission.

Cette innovation a été mise en pratique le 1^{er} janvier 1884.

Le nombre de bons émis en 1884 a été de 385,469, s'élevant à fr. 2,221,871 et ayant produit une taxe de fr. 19,240-55.

§ 3. MANDATS. (SERVICE INTERNATIONAL.)

II, p. B, 26
et III, p. B, 28.

L'émission des mandats de poste internationaux continue à s'accroître. De 1883 à 1884, le nombre s'est augmenté de 14,753 (7.05 p. %) et la valeur de fr. 374,458-81 (3.48 p. %).

IV, p. B, 30

Les taxes perçues en Belgique se sont élevées de fr. 124,771-52 en 1883, à fr. 150,529-49 en 1884 : augmentation de fr. 5,557-97 ou 4.45 p. %.

B. EFFETS DE COMMERCE.

Le service des effets de commerce n'a donné lieu, en 1884, à aucune particularité de nature à être signalée, sauf qu'une diminution assez sensible s'est produite dans les dépôts effectués pour compte de personnes autres que la Banque Nationale.

Ce fait s'explique par la circonstance que cet établissement financier a réduit, depuis le 15 octobre 1884, les délais qu'il exigeait pour la présentation des effets à l'escompte et, par suite, une grande partie des valeurs qui étaient précédemment remises directement à l'encaissement par les particuliers, vient grossir actuellement le portefeuille de la Banque; ces titres sont néanmoins confiés pour recouvrement à la Poste.

C'est ainsi que les dépôts effectués par les particuliers ayant diminué de 10 millions environ, le chiffre des remises de la Banque Nationale s'est accru de 21 1/2 millions.

Résultats comparatifs.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

Le nombre d'effets déposés à l'acceptation en 1884 (40,933) accuse une augmentation de 6,143 titres sur 1883 (34,790), soit 17.66 p. %, et le montant

de la taxe qui avait été de 6,958 francs, en 1883, a atteint fr. 8,186-60, en 1884, soit fr. 1,228-60 en plus pour le dernier exercice.

§ 2. ENCAISSEMENT.

En 1884, 1,410,686 effets ont été déposés contre 1,289,643 en 1883, soit une augmentation de 121,043 effets, ou 9.39 p. %.

Le montant des effets déposés en 1884 (fr. 345,910,485-62) accuse une augmentation de 11,614,155-55 (3.47 p. %), sur l'exercice 1883 (fr. 334,296,332-09), et le droit d'encaissement, qui avait produit fr. 469,450-55, en 1883, s'est élevé, en 1884, à fr. 499,947-40, soit fr. 30,516-85 ou 6.50 p. % d'augmentation.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

Le service de l'encaissement des coupons d'intérêt et de dividende, qui fonctionne depuis le 1^{er} octobre 1883, a été étendu, le 1^{er} février suivant, aux coupons de l'étranger non payables en Belgique; ces derniers titres sont réalisés au mieux des intérêts des porteurs.

A partir de la même date, le droit d'encaissement a été réduit aux taux suivants :

A. Une taxe fixe d'un centime par coupon ;

B. Une taxe proportionnelle calculée sur le montant total de chaque bordereau, à raison d'un centime par 10 francs ou fraction de 10 francs, jusqu'à 100 francs et d'un centime par 20 francs, pour le surplus.

Ces taxes sont arrondies en forçant les fractions jusqu'au demi-décime, pour chaque bordereau.

Pendant le dernier trimestre 1883, il a été déposé à l'encaissement 27,961 coupons et titres amortis, s'élevant à fr. 161,000-62, qui ont produit une taxe de fr. 857-30.

En 1884, les dépôts ont été de 152,892 coupons (1) et titres amortis, s'élevant ensemble à fr. 1,125,266-51 et pour lesquels il a été perçu une taxe de fr. 2,881-75. 24,018 coupons, d'une valeur de fr. 95,011-52, ont été acceptés en versement à la Caisse d'épargne.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

Le service de l'encaissement des quittances a été introduit en 1843.

Il a fonctionné en 1884 d'après les mêmes règles qu'en 1883.

Le nombre des quittances déposées à l'encaissement, qui était de 2,146,292 en 1883, s'est élevé à 2,454,511 en 1884, soit une augmentation de 308,219 ou 14.36 p. %.

Le montant des taxes perçues en 1884 (fr. 372,653-65) a excédé de fr. 58,247-45 ou de 11.44 p. % le produit réalisé en 1883 (fr. 334,406-20).

II, p. B, 26
et III, p. B, 28.

II, p. B, 26.

(1) Non compris les coupons des emprunts de l'Etat, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

Les chiffres se rapportant à l'exercice 1884 comprennent 20,844 quittances de remboursement, ayant donné un produit de fr. 3,876-05.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le service des recouvrements de valeurs est établi avec l'Allemagne, la France, le grand-duché de Luxembourg, les Pays-Bas et la Roumanie.

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 26
et III, p. B, 28.

La Poste se charge de l'abonnement aux journaux depuis le 1^{er} janvier 1845. Ce service n'a subi aucun changement essentiel en 1884.

De 1883 à 1884, le nombre des abonnements souscrits à la Poste a augmenté de 75,813 (28.68 p. %), et le montant des taxes, qui était de fr. 86,756-23 en 1883, s'est élevé à fr. 96,109-61, en 1884, (10.78 p. %). Cette augmentation est due à des circonstances exceptionnelles et provient principalement d'abonnements spéciaux pour la période électorale et la session extraordinaire des Chambres, ainsi que de nouvelles adhésions de journaux à l'abonnement postal.

G. CAISSE D'ÉPARGNE.

Le compte rendu publié annuellement par l'Administration de la Caisse Générale d'épargne et de retraite indique le mouvement des opérations effectuées par les bureaux de poste pour compte de cette institution, tant en service intérieur que dans les relations établies avec la Caisse d'épargne de France, par l'arrangement du 31 mai 1882, et avec les Pays-Bas, par la convention du 16 septembre 1883.

H. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les sommes perçues pour le timbrage des papiers à vignettes se sont élevées de fr. 29,304-73 en 1883, à fr. 31,077-58 en 1884, soit fr. 1,772-65 ou 6.05 p. % en plus.

Le débit des papiers timbrés et des timbres adhésifs a produit fr. 166,445-05 en 1884; pendant l'exercice précédent, il avait été débité pour fr. 160,289-54, soit une augmentation de fr. 6,155-49 ou 3.84 p. %.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1884, ce nombre s'élevait à 855 bureaux répartis entre 808 localités.

Parmi ces 855 bureaux se trouvent 206 sous-perceptions, 59 bureaux de dépôt de poste et 26 dépôts-relais.

118 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1884; le nombre en est ainsi porté à 5,992.

	En 1884.	En 1883.	Différences pour 1884.
Boîtes attachées à des voitures.	135	132	+ 3
Lettres recueillies	558,450	507,350	+ 51,100

V.

Distribution et transmission des correspondances.§ 1^{er}. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1883, de 2,868. En 1884, il n'y a pas eu d'augmentation.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 535 localités, de 4 ou 5 dans 157 localités, de 6 ou 7 dans 6 localités et de 10 dans 1 localité.

7 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,905 communes rurales non pourvues de bureau, ou ayant un bureau sans service de distribution (169), il en est 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 2 sont desservies cinq fois, 9 quatre fois, 26 trois fois, 417 deux fois, et 1,459 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Ces bureaux étaient, en 1884 comme en 1883, au nombre de 16, faisant ensemble 57 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1883, de 5,538 kilomètres; en 1884, il a été porté à 5,586 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services étaient, en 1884, au nombre de 145, soit 5 de plus qu'en 1883 (142).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1883, de 6,129 kilomètres; en 1884, il a été porté à 6,234 kilomètres; augmentation: 105 kilomètres.

En 1884, les services de malles-poste ont transporté approximativement 458,075 voyageurs, soit 51,025 voyageurs de plus qu'en 1883 (427,050).

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.

Services de messageries (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.). — Ces services de transport étaient, en 1883, au nombre de 252. En 1884, on en compte 243, savoir: 77 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 2,651 kilomètres par jour, soit 71 kilomètres de moins qu'en 1883; et 166 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 9,105 kilomètres par semaine, soit 166 kilomètres de plus qu'en 1883.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1884.		En 1883.		Différences pour 1884.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt.	1,686	460	4,669	149	+ 47	+ 41
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	2,972	42	2,972	42	—	—
Totaux.	4,658	472	4,641	461	+ 47	+ 41
	4,830		4,802		+ 28	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

IV, p. B, 30
et V, p. B, 30.

La recette faite en 1884 s'élève à fr. 13,882,007-29, soit une augmentation de fr. 536,694-39 ou de 4.02 p. % sur celle de 1883, qui était de fr. 13,345,312-90.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée, en 1884, à la somme de fr. 8,438,020-03, à laquelle il convient d'ajouter la quote-part des Postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1884, à 293,355 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 8,431,375-03 et la recette brute à fr. 13,882,007-29, le rapport entre ces deux sommes est de 60.74 p. %, tandis qu'il était en 1883 de 61.74 p. % (1).

La recette nette s'élève, pour 1884, à fr. 5,450,632-26

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la Poste pour les services de paquebots, mais dont l'administration de la marine a à rendre compte.

(1) Chiffre rectifié.

2^e SECTION.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1884, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1884 et en 1883, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1884. . .	2,566,317	1,284,688	511,774	4,162,779
	1883. . .	2,294,470	1,263,736	605,275	4,163,479
Différences pour 1884.	+	71,847	+ 20.982	— 95,499	— 700
	+	5.13 p. %	+ 1.66 p. %	— 15.45 p. %	— 0.02 p. %
Recette. . .	1884. . .	1,363,939 05	991,649 19½	279,483 65½	2,635,073 88
	1883. . .	1,321,519 10	991,039 64	341,920 29	2,654,499 03
Différences pour 1884.	+	44,419 95	+ 589 55½	— 62,434 65½	— 17,423 15
	+	5.36 p. %	+ 0.06 p. %	— 18.26 p. %	— 0.66 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,366,317 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
58,817 urgents ou 2,485 $\frac{1}{2}$ sur 100,000 ;
63 collationnés ou 2 $\frac{3}{4}$ sur 100,000 ;
199 accusés de réception ou 8 $\frac{1}{2}$ sur 100,000 ;
et 8,607 enregistrements ou 365 $\frac{3}{4}$ sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 18,317.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, dans les quatre grandes agglomérations urbaines du pays ⁽¹⁾, s'élève à 221,733, soit une augmentation de 6 p. % sur l'année 1883.

Le mouvement se répartit comme il suit, entre les quatre grandes villes :

	Cartes postales.	Lettres.	Divers.	Ensemble.
Bruxelles . . .	76,166	105,719	2,382	184,267
Anvers . . .	6,065	15,751	349	22,145
Gand . . .	950	5,129	252	6,331
Liège . . .	2,663	6,074	253	8,990
Totaux . . .	85,844	132,655	3,236	221,735

8 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 3 étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1883 à 1884, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 1.66 p. %.

Les télégrammes urgents ⁽²⁾ ont augmenté de 39,288 à 40,971, c'est-à-dire de 4.28 p. %.

d. *Service de transit.*

De 1883 à 1884, le nombre des correspondances en transit a diminué de 15.45 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

VI, p. B, 32. Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,927,515 en 1882, à 2,875,889 en 1883 et à 2,634,201 en 1884.

(1) On sait qu'à Bruxelles, Anvers, Gand et Liège, faubourgs compris, les lettres, cartes postales, imprimés, journaux, etc., munis, outre l'affranchissement ordinaire, d'un timbre de fr. 0-25, sont remis par exprès, au moyen du service de porteurs organisé en vue de la distribution des télégrammes.

(2) Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires. Ils sont admis dans les relations entre la Belgique, l'Allemagne, l'Arabie, l'Autriche-Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, la Chine, la Cochinchine française, l'Égypte, la Corée, l'Espagne, la France (Algérie, Tunisie et Corse comprises), la Grèce, l'île d'Helgoland, l'île de Malte, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie d'Europe et la Russie d'Asie, la Sardaigne, la Suède, la Turquie d'Europe et la Turquie d'Asie.

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

		1884.	1883.
Service télégraphique		3.58	2.95
Chemins de fer de l'État.	{ Matériel, circulation des trains	70.02	71.26
	{ Transports égarés, dévoyés	10.96	11.10
		80.98	82.36
Poste, Marine, Administration centrale, etc.		15.44	14.69

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1^{er}. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :		
a.	Dans des stations de l'État	545
b.	— de compagnies de chemins de fer.	77
c.	Au centre des villes ou communes	161
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer		102
		885
C. Bureaux ouverts au départ seulement :		
a.	Dans des stations de l'État	60
b.	— — de compagnies de chemins de fer.	9
c.	— bureaux de poste	10
d.	— écluses	80
e.	— bureaux de police	8
		167
D. Bureaux de dépôt		447
Total		1,499

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		EXTENSION en 1881.	
		1884.	1883.		
		Kilomètres.	Kilomètres	Kilomètres.	
Longueur des lignes	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État	3,256	3,239	17
		— — concédés.	1,301	1,270	31
	sous terre dans les villes.	sur les routes ordinaires	1,426	1,422	4
			13	11	2
Ensemble		5,996	5,942	54	
Développement total des fils conducteurs.	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État	22,384	21,297	1,087
		— — concédés.	3,325	3,260	65
	sous terre dans les villes.	sur les routes ordinaires	2,468	2,137	31
			262	235	27
Ensemble		28,439	26,929	1,210	

Ces chiffres ne comprennent ni 303 kilomètres de lignes (comportant 1,608 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,140 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 50 kilomètres de fils établis, de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1885, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 30,934 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	}	a. Système Morse	1,482
		b. — Hughes.	60
		c. Autres systèmes	5
	Total.		1,547

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1884, de 5,682 agents, répartis comme il suit :

	En 1884.		En 1893.		Différences pour 1884.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs.	945	141	965	150	— 20	— 9
2 ^o Gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs (1)	4,411	27(2)	4,432	17	— 21	+ 10
Ensemble.	2,356	168	2,397	167	— 41	+ 4
3 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,035	123	2,312	141	+ 693	— 18
Totaux.	5,391	291(2)	4,739	308	+ 652	— 47
	5,682		5,047		+ 635	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

(2) Non compris 4 ouvrières admises à titre temporaire.

V.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les recettes ont, en 1884, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur fr.	1,365,939 05	
— international.	991,649 19 1/2	}
— de transit.	279,485 63 1/2	
	2,637,073 88	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales	55,453 25	}
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	5,580 »	
Somme due par les Compagnies, pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	3,874 84	
Recettes téléphoniques (1)	16,082 50	
Total. fr.		2,718,044 47

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1884, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	<table style="border: none;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>Traitements fixes fr. 2,038,000(2)</td> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="padding-left: 10px;">3,061,500 »</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Salaires 1,023,500(2)</td> </tr> </table>	{	Traitements fixes fr. 2,038,000(2)	}	3,061,500 »		Salaires 1,023,500(2)	
{	Traitements fixes fr. 2,038,000(2)	}	3,061,500 »					
	Salaires 1,023,500(2)							
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne.	1,000 »							
Matériel, objets de consommation	500,000 »(2)							
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes)	72,826 57							
Total. fr.		3,455,526 57(2)						

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc
les recettes de fr. 717,282 10

(1) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produit de la téléphonie entre Bruxelles et Anvers, service inauguré le 20 octobre 1884.

(2) Chiffre approximatif.

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1884, à fr. 4,871,000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains)	fr.	3,073,298 22
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier.		1,536,878 04
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées		139,909 40
Ensemble . . . fr.		4,750,085 66
Approvisionnements		120,914 34

Total égal. . . . fr. 4,871,000 »

Répartie sur les 28,139 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 4,871,000 francs revient à fr. 173-10 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

B. Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, dépenses évaluées, pour 1884, à 741,736 francs.

Les dépenses directes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1884, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 250,402 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés, enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

La dépense, en 1884, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe	fr.	3,435,326 57
— — par d'autres services		741,736 »
Ensemble. . . fr.		4,177,062 57
<i>A déduire</i> : produits accessoires ⁽¹⁾		80,970 59
Reste, dépense. . . fr.		4,096,091 98

(1) Pour transport de lettres ou de cartes postales par exprès et pour location de fils et d'appareils. Ces opérations ne pourraient entrer que très difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes. Il s'agit d'une somme peu importante et il est plus simple de la porter en déduction de la dépense totale.

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme l'année dernière, que chaque télégramme réclame un certain nombre d'unités de travail, dans la proportion suivante :

Télégramme privé interne	14	unités de dépense.
— — international	8	—
— — en transit	4	—
— de service	11	—

En appliquant ces coefficients aux correspondances de 1884, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	}	internes	$2,566,517 \times 14 =$	53,128,458
		internationaux	$1,284,688 \times 8 =$	10,277,504
		en transit	$511,774 \times 4 =$	2,047,096
		Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.		45,453,058
		Télégrammes de service (1)	$2,770,574 \times 11 =$	30,474,114
			Total général	75,927,172

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,096,091-98) équivaut à 0.05394 par unité et se répartit, entre les diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.		DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT	
		Fr. c.	Fr. c.			de la RECETTE sur la DÉPENSE.	de la DÉPENSE sur la RECETTE.
Télégrammes privés	internes	14	0.7352	0.5772	Fr. 1,787,534	Fr. 1,365,939	Fr. 421,595
	internationaux.	8	0.4315	0.7719	554,343	991,649	437,306
	en transit.	4	0.2158	0.5461	110,441	279,486	169,045
TOTAUX	—	—	—	2,452,318	2,637,074	606,351	421,595
Télégrammes de service	11	0.5933	"	1,643,774	"	"	1,643,774
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL	—	—	—	4,096,092	2,637,074	606,351	2,068,369
						+ 484,756	
						— 1,459,018	

(1) Ce total ne comprend pas 94,229 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1884, 1,459,018 francs de plus qu'il n'a produit. Mais plus des deux cinquièmes du travail et de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transport gérés par l'État, et qui, d'ailleurs, ont fourni au Télégraphe, sur leur propre budget, une quote-part de dépenses de 741,756 francs, indiquée plus haut.

Le compte du Télégraphe avec ces services, serait établi comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit : en moins.
	Nombre.	Dépense.		
Chemins de fer de l'État	2,448,410	fr. 1,452,740	fr. 741,484	fr. 741,256
— — concédés	250,402	756,707	»	156,707
Autres services	91,562	54,527	50,252	24,075
Totaux	2,770,574	fr. 1,645,774	fr. 741,756	fr. 902,058
En somme, le Télégraphe reçoit en moins				fr. 902,058
En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés (dépêches d'État et télégraphie privée)				184,756
on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1884				fr. 717,282
On obtiendrait le même chiffre, en retranchant du total des dépenses imputées sur le budget spécial du Télégraphe				fr. 5,455,526
les recettes des télégrammes		fr. 2,657,074		
augmentées des recettes diverses		80,970		
Ensemble			fr. 2,718,044	
Reste, chiffre égal				fr. 717,282

Dans ses relations avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 741,256 francs de plus qu'il ne reçoit. Il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association lui soit défavorable. Les moyens d'exploitation que les chemins de fer lui fournissent et qui, d'après nos calculs, leur coûtent 741,484 francs, coûteraient beaucoup plus au Télégraphe s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 1,452,740 francs que coûtent, au Télégraphe, les 2,448,410 télégrammes de service coûteraient bien plus aux chemins de fer, si ceux-ci devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut affirmer que ces deux services publics gagnent l'un et l'autre à être associés.

VI.

Téléphones.

En vertu de la loi du 11 juin 1883, le service de la correspondance téléphonique a été concédé à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Verviers, Charleroi, Mons, La Louvière, Louvain et dans les communes environnantes à une distance

de 10 kilomètres. Ces réseaux locaux sont en activité, sauf celui de La Louvière qui n'est pas encore construit.

Les bureaux centraux de ces concessions sont reliés au bureau télégraphique principal des dites villes, de telle sorte que les abonnés sont en mesure de transmettre et de recevoir par cette voie les télégrammes privés qu'ils échangent avec l'intérieur du pays et avec l'étranger.

Le nombre d'abonnés, au 31 décembre 1884, était le suivant: Bruxelles, 690; Anvers, 908; Gand, 334; Liège, 322; Verviers, 318; Charleroi, 196; Mons, 72; Louvain, 119.

Ainsi qu'il a déjà été dit dans le compte rendu de 1883, le Gouvernement s'étant réservé l'exploitation de la téléphonie à grande distance, un contrat avait été passé, le 14 décembre 1883, avec un atelier de construction de Bruxelles, pour la fourniture des appareils nécessaires, afin de mettre le réseau télégraphique en état de servir à la correspondance téléphonique entre tous les réseaux concédés.

Les lignes ont été appropriées, par les agents de l'administration, d'après le système inventé par M. Van Rysselberghe, de manière à transmettre la parole sans cesser de donner cours aux correspondances télégraphiques.

Le service de la téléphonie à grande distance a été inauguré le 20 octobre 1884, entre Bruxelles et Anvers (voir au *Moniteur* du 10 octobre, l'arrêté royal fixant les tarifs, et au *Moniteur* du 16 octobre, l'avis de l'administration des Postes et Télégraphes).

Le nombre quotidien des communications taxées depuis cette date, jusqu'au 31 décembre, a atteint le maximum de 59; il a été en moyenne de 36 pendant cette période, déduction faite des dimanches et jours de fête, où le mouvement est insignifiant.

Il est à espérer que dans peu de temps les abonnés des autres réseaux pourront correspondre entre eux.



7

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.		
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.	39,348,023	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	4.44	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,571,800	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	19,452,644	2.22	64,760,113	1.29	14,430,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,870,806	7.40	69,326,949	7.08	14,126,918	26.91
1880.	50,868,309	4.98	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	9.95
1883.	60,314,489	5.23	26,415,115	7.37	86,729,604	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
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	2,513,063	4.74	1,322,287	5.76	3,835,320	5.04	4,434,416	7.06

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1884, annexe XCI.

— Postes.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1884 (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.
»	»	»	»	7,964,460	»	46,871,539	»	18,125,498	»
5,174	»	687,349	»	6,884,572	— 16.19	49,403,536	5.40	18,033,263	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,282	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.40
16,120	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,439,477	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	40.76
1,090,980	294.14	9,984,320	27.24	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,441	9.86	69,712,000	1.82	28,044,000	— 2.14
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
3,574,750	7.01	20,301,762	12.06	12,894,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,492,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	51,939,000	18.01
471,154	14.10	1,603,568	8.21	590,387	5.02	4,962,000	6.37	5,383,600	14.84

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1884 et 1885.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1884.	
		1884.	1885.		
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	236,152	237,607	— 1,455
		— de l'étranger.	65,502	64,300	+ 1,202
	Ensemble.		301,654	301,907	— 253
	originaires de l'étranger	57,548	53,981	+ 3,567	
Totaux.		359,202	355,888	+ 3,214	
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	276,339,345 77	286,386,303 01	— 10,046,957 24
		— de l'étranger.	67,453,807 26	67,613,690 57	— 459,883 31
	Ensemble.		343,493,453 03	353,999,993 58	— 10,506,840 55
	originaires de l'étranger	49,214,488 96	47,627,723 48	+ 1,586,765 48	
Totaux.		392,707,641 99	401,627,717 06	— 8,920,075 07	
Produit	port	65,821 05	63,579 45	+ 2,241 60	
	droit proportionnel et droit fixe réunis.	449,453 70	447,243 90	+ 4,909 80	
Totaux.		214,974 75	210,823 35	+ 4,151 40	
Nombre de lettres perdues ou spoliées		12	5	+ 7	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(2) 29,419 87	(3) 2,014 82	+ 27,405 05	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	(4) 1,073,710	(5) 1,365,021	— 291,311
		bons de poste	385,469	"	+ 385,469
	Ensemble.		223,955	209,202	+ 14,753
	mandats originaires de l'étranger.	4,683,434	4,574,223	+ 108,911	
Totaux.		225,099	214,446	+ 10,653	
Totaux.		4,908,233	4,788,669	+ 119,564	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	(4) 83,914,854 58	(5) 84,467,543 74	— 552,689 16
		bons de poste	2,221,871 "	"	+ 2,221,871 "
	Ensemble.		11,428,479 35	10,754,040 54	+ 374,438 81
	mandats originaires de l'étranger.	97,265,204 93	95,221,584 28	+ 2,043,620 65	
Totaux.		10,759,337 70	10,726,193 85	+ 33,443 85	
Totaux.		108,024,542 63	105,947,778 43	+ 2,076,764 50	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	300,444 40	325,492 40	— 25,348 30	
	Bons de poste	49,240 55	"	+ 49,240 55	
	Mandats du service international	430,329 49	424,771 52	+ 5,557 97	
Totaux.		449,714 44	450,263 92	— 549 78	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		Nombre	9	25	— 16
		Montant	506 51	4,843 "	— 4,336 49
Effets de commerce.					
<i>a. Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés.		40,933	31,790	+ 6,443	
Produit de la taxe		8,186 60	6,958	+ 4,228 60	
Nombre de protêts	par huissiers	498	393	+ 105	
	par agents des postes	349	260	+ 89	
<i>b. Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	déposés	4,410,686	4,289,643	+ 421,043	
	encaissés.	1,276,444	1,168,015	+ 408,429	
Montant des effets	déposés	345,910,485 62	334,295,332 09	+ 11,614,153 53	
	encaissés.	322,270,531 97	310,443,433 61	+ 11,827,148 36	
Produit de la taxe		499,947 40	469,430 55	+ 30,516 85	
Nombre d'effets protestés	par agents des postes	24,389	21,261	+ 3,428	
	par huissiers	69,464	63,950	+ 5,514	

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1884, transporté celles que renfermaient 1,239,464 lettres recommandées. 5 lettres de l'espèce ont été perdues dans le service belge, sans que le Trésor ait rien eu à supporter du chef de ces pertes

(2) Dont fr. 25,955-21 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 858-44 à charge du Trésor.

(4) Non compris 74,829 mandats s'élevant à fr. 22,875,762-82, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) — 49,452 —

21,217,732-50, —

N° II (suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1884 et 1885.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1884.
	1884.	1885.	
Quittances.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 2,454,514	2,146 292	+ 308,219
Montant des quittances	déposées (1) 61,883,189 70 encaissées 48,648,283 54	55,991,317 72	+ 5,888,841 98
		44,438,356 44	+ 4,212,927 10
Produit de la taxe	(1) 372,653 65	334,406 20	+ 38,247 45
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés	Journaux belges	332,603	+ 74,926
	— étrangers (2)	(2) 7,511	+ 887
Totaux	340,114	264,301	+ 75,813
Montant des abonnements souscrits	2,460,848 65	1,894,293 75	+ 266,554 90
Produit de la taxe	96,109 61	86,756 23	+ 9,353 38
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis (3).			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés (4).	452,892	(3) 27,961	+ 424,931
Montant des coupons et des titres amortis	déposés (4) 1,125,266 54 encaissés (4) 1,115,373 05	(3) 464,000 62	+ 964,265 89
		(3) 459,010 84	+ 956,362 21
Produit de la taxe (4).	2,881 75	(3) 857 30	+ 2,024 45
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées	originares de l'intérieur	46,977	+ 7,459
	— l'étranger.	68,351	+ 26,453
Montant des valeurs	à recouvrer	— l'intérieur.	+ 277,512 42
		— l'étranger.	+ 489,866 66
	recouvrées	— l'intérieur.	+ 171,364 41
		— l'étranger.	+ 141,928 26
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs	— l'intérieur.	44,656 85	+ 4,668 75
	— l'étranger.	3,956	+ 942 50
Nombre de valeurs protestées en Belgique	par huissiers	72	+ 44
	par agents des postes	11	— 45

(1) Y compris 20,844 quittances d'envoi contre encaissement s'élevant à fr. 275,609-45 et ayant donné un produit de fr. 5,876-08.

(2) Non compris 1,319 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce service a été inauguré le 1^{er} octobre 1885.

(4) Y compris 24,018 coupons, s'élevant à fr. 98,011-52 acceptés sans taxe, comme versement à la Caisse d'épargne.

(a) Chiffre rectifié.

N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION OU MOUVEMENT.	LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.	Totaux.				
Intérieur.	1884.	60,232,458	552,850	236,152	61,021,460	12,769,000	895,275	13,664,275	74,685,735	19,799,000	3,383,666	
	1883.	59,538,570	538,012	237,607	60,314,189	12,197,000	858,814	13,055,814	73,370,003	18,853,114	2,734,914	
	Différences. .	+ 693,888	+ 14,838	- 1,455	+ 707,271	+ 572,000	+ 36,461	+ 608,461	+ 1,315,732	+ 945,886	+ 648,752	
International.	Expéditions de Belgique.	1884.	14,509,742	312,450	65,502	14,887,694	11,600	17,104	28,704	14,916,398	3,556,228	"
		1883.	13,937,600	300,214	64,300	14,302,114	17,600	12,706	10,306	14,322,420	3,125,606	"
		Différences. .	+ 572,142	+ 12,236	+ 1,202	+ 585,580	- 6,000	+ 4,398	- 2,602	+ 583,978	+ 430,622	"
Expéditions de l'étranger.	1884.	11,812,684	424,164	57,545	12,294,395	79,400	20,696	100,096	12,394,492	1,393,262	"	
	1883.	11,367,612	391,378	53,981	11,813,001	91,100	12,480	103,580	11,916,581	1,291,882	"	
	Différences. .	+ 445,042	+ 32,786	+ 3,567	+ 481,395	- 11,700	+ 8,216	- 3,484	+ 477,911	+ 101,400	"	
En général.	1884.	86,654,884	1,289,464	359,202	88,293,550	12,860,000	933,075	13,793,075	101,996,725	24,748,490	3,383,666	
	1883.	84,843,812	1,229,604	355,888	86,429,304	12,305,700	884,000	13,189,700	99,619,004	23,270,582	2,734,914	
	Différences. .	+ 1,811,072	+ 59,860	+ 3,314	+ 1,864,246	+ 554,300	+ 49,075	+ 603,375	+ 2,377,721	+ 1,477,908	+ 648,752	

(a) Y compris 20,344 quittances d'envois contre encaissement.

(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(c) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut, sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances, des enve- loppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.		TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.		TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX. (¹)		TAXE SUR LES MAN	
		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Service interne.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . .	1884	11,628,463	50	508,134	»	356,867	48	96,109	61	300,144	40
	1883	11,481,601	90	476,388	53	312,295	05	86,756	23	325,492	40
Différence pour 1884 . .	en plus	446,866	60	31,745	45	44,572	43	9,353	38	»	»
	en moins	»	»	»	»	»	»	»	»	25,348	30

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-

QUAN

		TIMBRES-POSTE.							
		A	A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	40 centimes. (^a)	50 cent.
Résultats de l'année . .	1884	68,353,840	7,967,336	20,790,538	55,797,252	2,155,757	9,537,935	310,568	714,506
	1883	61,006,693	7,872,215	18,796,832	54,344,962	1,944,996	9,135,359	412,726	644,940
Différences pour 1884 . .	en plus	7,347,147	95,121	1,993,706	1,452,290	210,761	402,576	»	69,566
	en moins	»	»	»	»	»	»	102,138	»

VA

		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . .	1884	683,538	40	159,346	72	1,039,526	90	5,379,725	20	431,151	40	2,384,463	75
	1883	610,066	93	157,444	30	539,841	60	5,434,496	20	388,999	20	2,283,839	75
Différences pour 1884 . .	en plus	73,471	47	1,902	42	99,685	30	145,229	»	42,153	20	100,644	»
	en moins	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	40,855	20

(a) Supprimés en 1885. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.
(b) Supprimées en 1879. — Le restant en magasin est vendu avec réduction (10 centimes au lieu de 11 centimes).
(c) Créées en 1885 et mises en usage à partir du 1^{er} juillet.
(d) Il n'a été porté en recette, en 1884, que fr. 12,156,602-50, soit en moins fr. 295,945-88, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1^o pour taxe des non-valeurs; 2^o pour dépôts à la Caisse d'épargne; 3^o pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile, dans les grandes villes, par les porteurs du Télégraphe, et 4^o pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1883, il avait été porté en recette fr. 11,637,990-45.

Comparaison des années 1884 et 1885.

DAYS DE POSTE.		TAXE sur les bons de poste. (²)	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS DE POSTE PÉRIMÉS.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES AVEC les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Fr.	c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
130,329	49	19,240.55	15,899 94	5,242 34	+ 821,601 28	13,882,007 29	(1) Voir chapitre I ^{er} , section III, litt. F, pour explication de l'augmentation. (2) Depuis le 31 décembre 1885.
124,774	52	7.55	5,489 47	4,025 28	+ 828,785 25	13,345,342 90	
5,557	97	19,233. »	10,710 77	1,487 06	»	536,694 39	
»	»	»	»	»	7,483 97	»	

lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1884 et 1885.

TITÉS.

		ENVELOPPES TIMBRÉES.			CARTES POSTALES				CARTES-LETRES		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.	
A 1 franc.	A 5 francs. (a)	Ancien type. (b)	Petit format.	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent. (c)	A 10 cent.	A 20 cent.		
					A 6 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.						
288,715	3,172	2,500	119,206	135,965	19,191,543	1,583,997	101,774	11,772	1,983,974	17,774	10,860 1/2	29,882	189,108,686 1/2	
266,827	8,494	8,900	138,078	147,781	18,408,471	1,527,373	109,802	12,259	1,956,884	17,173	11,267 1/2	28,594	176,890,625 1/2	
21,888	»	»	»	»	693,072	56,624	»	»	27,090	601	»	1,288	112,218,060	
»	5,322	6,400	18,872	11,816	»	»	8,028	457	»	»	607	»		

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
288,715 »	15,860 »	250 »	13,112 66	14,956 15	959,577 15	138,399 70	10,177 40	2,354 40	198,397 40	4,443 50	1,066 05	5,976 40	12,432,546 38	
266,827 »	42,470 »	890 »	15,188 58	16,255 91	924,923 55	132,737 30	10,080 20	2,451 80	195,688 40	4,293 23	1,126 75	5,718 80	11,941,799 92	
21,888 »	»	»	»	»	31,653 60	5,662 40	»	»	2,709 »	150 23	»	257 60	+ 490,746 46	
»	26,610 »	840 »	2,075 92	1,299 76	»	»	802 80	97 40	»	»	60 70	»		

2^e section. — Télégraphes.

N° VI. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1884 et 1885.

		1884.		1885.		
RELATIONS						
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
Correspondances privées.						
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 40 mots.	"	50.01	"	45.90	
	41 à 45 —	70.54	26.68	72.28	27.47	
	46 à 20 —	48.89	43.03	47.42	44.67	
	24 à 30 —	8.60	7.26	8.57	8.77	
	31 à 40 —	4.61	4.94	4.34	4.93	
	44 à 50 —	0.43	0.40	0.20	0.76	
	Au delà de 50 mots.	0.26	0.68	0.49	0.50	
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.98		85.26		
	— complexes	12.53		12.54		
	— urgents	2.49		2.20		
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	0.89	2.30	0.94	2.23	
	Nouvelles de bourse	2.72	45.29	2.65	45.43	
	Transactions commerciales.	38.78	43.26	38.05	42.96	
	Correspondances de journaux	0.84	4.16	0.73	3.70	
	Affaires privées.	56.77	34.99	57.63	35.93	
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.37	42.07	44.86	42.90	
Dépêches de service.						
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		2,634,201		2,875,889		
Nature des communications : Proportion sur 400 dépêches.	Service du Chemin de fer.	Mouvement des trains.	70.6	93.4	71.3	94.4
		Colis égarés ou dévoyés.	40.9		41.4	
		Affaires diverses.	41.9		41.7	
	Service du Télégraphe	3.5		3. »		
	— de la Poste	3. »		2.8		
	— de la Marine.	0.4		0.4		
		400. »		400. »		

(1) Non compris 250,402 télégrammes en 1884 et 206,206 télégrammes en 1885, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

PARTIE C.

—

MARINE.

MARINE.

I

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1884.	Fin 1885.	DIFFÉRENCES POUR 1884.
Bateaux à vapeur	14	14	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	25	25	»
Garde-pêche et navire-école	2	2	»
Embarcations à vapeur	5	2	+ 1
Totaux	44	45	+ 1
Canots	167	159	+ 8

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1884.	Fin 1885.	Différences pour 1884.
Fonctionnaires et employés	815	822	— 7
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	41	41	»
Ouvriers	140	140	»
Totaux.	966	973	— 7

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

1, p. C, 42.

L'annexe I renseigne le mouvement et la recette de 1884 et de 1883.

Les recettes de 1884 ont été de fr. 609,807-62, en augmentation de fr. 54,953-93 sur celles de l'année antérieure.

Les transports de voyageurs ont présenté un accroissement de 5,197 déplacements et de fr. 55,275-26.

Les principales causes de cette augmentation sont :

A. La modicité des prix pour les relations entre l'Angleterre et la Belgique ;

B. La publicité faite en faveur de notre ligne de paquebots, notamment en Allemagne ;

C. La régularité des départs et des arrivées des malles ;

D. L'amélioration du service des buffets à bord des bateaux ;

E. L'abandon par un grand nombre de voyageurs, de la voie de Calais au profit de celle d'Ostende pendant l'épidémie du choléra qui a sévi en France, durant une partie de l'année dernière.

Les expéditions de bagages, de chevaux, de chiens, de voitures, de finances et de journaux ont progressé, peu sensiblement il est vrai, en mouvement aussi bien qu'en recette.

Celles des petits colis de 5 kilogrammes et moins ont augmenté de 70.560 kilogrammes et de fr. 5,858-51. Par contre, les transports de colis de plus de 5 kilogrammes ont diminué de 65,851 kilogrammes et de fr. 2,258-91.

Ceci provient de ce qu'il y a souvent avantage, au point de vue de la taxe et de la célérité dans la remise à destination, à scinder les envois et à former des petits colis.

Ainsi toutes les expéditions de 5 kilogrammes et moins venant de l'Allemagne, quelle que soit la zone d'origine, en destination de Londres, payent 2 marks. Le prix d'un colis de 20 kilogrammes est de 10 marks au départ de Berlin (quatrième zone). L'expéditeur peut donc bénéficier de 2 marks en formant quatre colis de 5 kilogrammes chacun.

Ceux-ci continuent directement sur Londres dès leur arrivée, la nuit, à Douvres et sont remis à domicile à partir de huit heures du matin, tandis que les envois d'un poids supérieur à 5 kilogrammes ne peuvent être débarqués que pendant le jour et ne parviennent à Londres que dans l'après-midi pour être livrés aux destinataires vers le soir seulement.

Les améliorations de service suivantes ont été apportées en 1884, dans le but de développer le trafic par les paquebots de l'État Belge :

A. Un train nouveau a été organisé au départ de Bruxelles (Nord) pour Bâle, à 7 heures 2 minutes donnant ainsi aux voyageurs arrivés de l'Angleterre par la malle de nuit une correspondance rapide par l'Alsace-Lorraine, la Suisse et l'Italie ;

B. La publicité par la voie de la presse a été étendue à un grand nombre de journaux sans augmentation de dépenses pour l'administration.

C. Une notice spéciale attirant l'attention sur la ligne d'Ostende à Douvres, a été insérée dans toutes les publications qui ont été faites au sujet du service des voyageurs et des bagages.

Les modifications ci-après ont été introduites dans les tarifs de voyageurs pendant l'exercice écoulé :

A. Application au trajet de mer du barème des abonnements généraux de première et de deuxième classe à parcours déterminés ;

B. Délivrance à Londres et à Douvres de billets d'aller et retour à prix réduits de 50 p. % pour Bruxelles, à l'occasion des fêtes de Pâques et de Pentecôte ;

C. Création de billets d'aller et retour entre Londres et différentes villes de l'Allemagne.

Les prix de transport des bagages, des petits colis, des finances, des journaux, des animaux et des équipages n'ont subi aucun changement dans le courant de l'année dernière.

En 1884, les paquebots ont effectué, entre Ostende et Douvres, et *vice-versa*, 1,464 traversées ; la durée moyenne de chacune d'elles a été de 4 heures 37 minutes.

La dépense d'exploitation avait été, en 1883, de fr. 1.197,211-21 ; elle a été réduite, en 1884, à fr. 1,152,498-26. II, p. C, 13.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, s'exprime par un écart de fr. 99,666-88 au profit de 1884.

En 1883, chaque traversée avait coûté en moyenne fr. 822-26 et produit fr. 381-09 ; en 1884, le coût a été de fr. 787-23 et le produit de fr. 416-53.

Voici les résultats par traversée (115 kilomètres) :

	En 1884.	En 1883	Différences pour 1884
Coût par kilomètre.	6 35	7 15	— 0 30
Produit id	5 62	5 31	+ 0 51

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

Les frais d'exploitation ont augmenté, en 1884, de fr. 9,903-71 et la recette de fr. 3,111-45. II, p. C, 13.

Les bateaux avaient, pendant l'exercice 1883, transporté 827,769 personnes, 46,217 animaux et 28,395 véhicules de toute espèce ; en 1884, ces chiffres ont monté respectivement à 922,194, 52,406 et 32,486.

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote avait été, en 1883, de 8,644 bâtiments ; il s'est élevé, en 1884, à 8,186 ; diminution : 458 navires.

En 1883, le tonnage général de la navigation dans l'Escaut avait été de 7,543,597 tonneaux; en 1884, il a été de 6,790,579 tonneaux.

Par suite de l'adoption en Belgique, à partir du 1^{er} janvier 1884, du système Moorsom, pour le jaugeage des navires de mer, le tonnage de 1884 ne peut pas être comparé exactement à celui de 1883, la nouvelle méthode de jaugeage donnant en général un tonnage inférieur à celui obtenu par l'ancienne.

La station de pilotage à Nieuport, qui n'était desservie que par un seul bateau-pilote, a été pourvue d'un second cutter.

Par suite de cette extension, il y aura toujours en croisière à la mer un bateau chargé de fournir des pilotes aux navires en destination de Nieuport. Le personnel de cette localité a été augmenté de deux agents.

Un petit steamer à hélice a été mis en adjudication, en 1884, pour être affecté à la police de la rade d'Anvers. Par suite de l'étendue des quais d'Anvers, qui, après achèvement, auront un développement de 4,000 mètres, il n'était plus possible d'exercer cette police à l'aide d'embarcations à rames. Le petit steamer doit, d'après le contrat, être livré dans les premiers mois de 1885.

II, p. C, 43. Les droits de pilotage ont procuré, en 1884, un accroissement de recettes de fr. 50,266-97; mais la dépense d'exploitation qui avait été, en 1883, de fr. 1,860,519-87 est montée, en 1884, à fr. 1,916,458-61, soit une augmentation de fr. 55,858-74 qui est résultée notamment de réparations indispensables à quatre bateaux-pilotes.

§ 4. PHARES ET FANAUUX.

II, p. C, 43. La recette du chef des phares et fanaux, en 1884 (fr. 850,644-21), a été en augmentation de fr. 41,995-52 sur celle de 1883 (fr. 808,648-89).

La dépense, en 1884 (fr. 150,910-50), a été supérieure de fr. 15,644-73 à celle de 1883 (fr. 135,265-77).

Le compte rendu de 1883 mentionne l'érection d'un phare de troisième ordre à Nieuport.

L'éclairage de ce port a reçu son complément, en 1884, par la mise en service définitif de deux feux fixes sur les musoirs des estacades. Celui de l'estacade Est est rouge et sa portée de 5 milles; celui de l'estacade Ouest, d'une portée de 4 milles, est de couleur verte.

Un fanal d'ordre inférieur a été installé dans les dunes d'Oosdunkerke, près de l'extrémité de la route qui relie cette localité à la mer. Ce feu a pour but de permettre aux bateaux pêcheurs d'atterrir de nuit avec sécurité. Sa portée est de 5 à 6 milles.

Les deux bateaux-phares (dont un de réserve) destinés à indiquer le banc « Wandelaar » à l'embouchure de l'Escaut sont pourvus de vireveaux du système Harfield, mus par l'air comprimé, et de sirènes acoustiques conformément au système adopté dans d'autres pays.

Ces innovations rendant de grands services aux navigateurs, le Gouvernement compte les appliquer aux trois bateaux-phares (dont un de réserve) du « Westhinder » et du « Wielingen ». Pour permettre l'installation de sirènes sur ces bateaux, il faudra allonger les coques. Les fonds nécessaires ont été prévus au

budget de 1884 pour la transformation d'un de ces bateaux (fr. 112,000). Le bateau transformé doit être livré vers le milieu de l'exercice 1885.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Le service de la remorque avait produit, en 1883, fr. 15,691-50; en 1884, la recette a augmenté de fr. 471-19 (fr. 16,162-69). La dépense, qui, en 1883, était de fr. 34,537-79 est montée, en 1884, à fr. 35,762-19; l'augmentation pour le dernier exercice est donc de fr. 1,224-40. II, p. C, 43.

Le règlement pour le service de la remorque sur la côte de Flandre a été complètement remanié. Les tarifs des prestations de service aux navires de commerce et aux bateaux de pêche ont été simplifiés et de notables concessions ont été faites à la navigation.

Il a été établi une taxe uniforme par chaloupe de pêche, quel que soit le nombre de chaloupes remorquées simultanément. On a eu en vue de remédier ainsi aux inconvénients qu'avait suscités l'application d'une taxe globale aux bateaux de pêche qui se faisaient remorquer ensemble.

Enfin, le tarif des taxes dues pour assistance prêtée aux bâtiments échoués ou en détresse a été établi de manière à prévenir les contestations auxquelles ces prestations de service avaient donné lieu sous le régime de l'ancien règlement.

§ 6. POLICE MARITIME.

La recette de la police maritime s'est chiffrée, en 1884, par fr. 108,544-41, en augmentation de fr. 1,831-44 sur celle de 1883 (fr. 106,712-97). II, p. C, 43.

La dépense qui, en 1883, était de fr. 86,646-21, a atteint, en 1884, le chiffre de fr. 95,754-91, soit une augmentation de fr. 9,108-70.

III.

Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Le service de l'hydrographie a publié en 1884 :

1^o Une carte du Rupel (partie comprise entre Boom et l'embouchure de la rivière);

2^o Une carte de la mer du Nord (partie comprise entre Ostende et Nieuport).

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

37 élèves ont suivi les cours à Anvers en 1884; c'est 1 de plus qu'en 1883.

A Ostende, les cours ont été fréquentés par 55 élèves, soit 22 de plus que l'année précédente.

Il a été octroyé 15 bourses d'études en 1884; il en avait été accordé 19 en 1883.

48 diplômes ont été conférés, en 1884, pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1881.	1883.	Différences pour 1881.
Long cours	15	7	+ 6
Cabotage	5	1	+ 4

Le cours de navigation à Nieupoort, institué pour les pêcheurs, n'a pu être donné, en 1883, faute de titulaire. Il a été rétabli en 1884 et suivi par 11 élèves.

§ 5. ÉCOLE DES MOUSSES. \

L'effectif de l'école a constamment été, en 1884, de 60 mousSES. Ils ont été embarqués, du 1^{er} juin au 15 septembre, à bord du garde-pêche chargé de surveiller et de protéger nos équipages de pêche dans la mer du Nord.

Dans le courant de novembre 1884, le Gouvernement a fait la commande, à la Société John Cockerill, d'un aviso à vapeur et à voiles qui doit permettre à la Belgique, conformément à la convention de La Haye en date du 6 mai 1882, de participer à la surveillance internationale des pêcheries dans la mer du Nord. Ce bâtiment mettra aussi l'administration à même de donner de l'extension à l'école des mousSES et il sera sans doute possible d'y embarquer des aspirants-officiers et des apprentis mécaniciens pour la marine marchande.

L'avisO a été commandé sous la réserve que si les Chambres n'allouaient pas les fonds nécessaires, le navire resterait pour compte à la Société Cockerill sans que celle-ci puisse prétendre à aucune indemnité.

§ 4. COURS DE NOTIONS MARITIMES DANS LES ÉCOLES MOYENNES ET PRIMAIRES DU LITTORAL.

Cet enseignement spécial a été donné, pendant la période scolaire 1883-1884, à l'athénée royal d'Ostende et à l'école moyenne de Nieupoort, par les deux fonctionnaires de la Marine qui avaient été chargés, l'année précédente, d'enseigner les nouvelles matières à l'école moyenne de Bruges.

Pour compléter l'œuvre entreprise il restait aux fonctionnaires précités à donner le même enseignement à l'école moyenne de Blankenberghe. Ce cours a commencé à l'ouverture de la période scolaire 1884-1885.

Il est dit au compte rendu de 1883 qu'un cours temporaire destiné à mettre les instituteurs à même d'enseigner les notions maritimes dans les écoles primaires a été organisé à Ostende, en 1883, et que les instituteurs auraient à passer, pendant les grandes vacances de 1884, un examen de capacité sur les matières enseignées; cet examen a eu lieu à l'époque indiquée; sur 48 instituteurs qui avaient suivi les cours, 20 seulement se sont présentés et ont subi l'épreuve d'une manière satisfaisante.

§ 5. SAUVETAGE.

Un crédit de 53,000 francs a été alloué par la Législature, en 1884, pour amélioration et renouvellement du matériel de sauvetage.

Une des stations a été pourvue d'un nouveau canot *en bois*, type du canot de la station de Mardyck (France) avec grément et chariot.

Des expériences comparatives sont faites avec divers modèles de canots pour rechercher quel serait le meilleur type à adopter pour nos plages. Aussitôt que ce point sera résolu, on mettra en adjudication six autres canots.

La construction de ces canots entraînera une dépense estimée à 27,000 francs. Le surplus du crédit alloué, soit 6.000 francs, a servi à l'acquisition d'engins placés à bord des remorqueurs de l'État, à Ostende, pour permettre à ces steamers de passer, en gros temps, une amarre à des navires en détresse, et à l'acquisition de fusées porte-amarres servant à établir une communication entre le navire en détresse et la terre et permettant ainsi de recueillir les équipages dans les circonstances où les canots ne peuvent être employés.

Pour suppléer à l'absence éventuelle des matelots-sauveteurs effectifs qui, à raison de leur métier de pêcheurs, se trouvent parfois en mer lorsque l'occasion d'utiliser leurs services se présente, une brigade supplémentaire de sauveteurs volontaires a été formée à Blankenberghe.

En 1884, le personnel des secours maritimes a sauvé les équipages de trois navires échoués ou en détresse. Il a de plus secouru 8 personnes qui, s'étant rendues à bord d'une chaloupe échouée, pour la renflouer, y avaient été surprises par un gros temps.

IV

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

En 1883, les recettes procurées par les divers services de la Marine se sont élevées à fr. 3,523,333-92: elles ont été, en 1884, de fr. 3,675,964-22, en augmentation, par conséquent, de fr. 152,630-30. II, p. C, 43.

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses, qui avaient été, en 1883, de fr. 3,550,273-01, sont montées, en 1884, à fr. 3,602,391-27; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 52,118-26. II, p. C, 43.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 100,512-04, en faveur de 1884.

V.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er} SERVICE POSTAL ENTRE ANVERS, LE BRÉSIL ET LES ÉTATS DE LA PLATA.

Le compte rendu de 1885 a mentionné les différends qui se sont produits entre le Gouvernement et la Compagnie concessionnaire de ce service par rapport à l'application de certaines clauses de la convention du 20 janvier 1876.

En ce qui concerne la suppression de l'escale préalable de Londres, à raison de l'existence d'un aliment suffisant à Anvers, le tribunal de première instance à Anvers a rendu, le 2 février 1884, un jugement interlocutoire, ordonnant la production d'une statistique commerciale très développée.

Quant au litige sur le pavillon, le même tribunal, par jugement du 28 juin 1884, l'a tranché au profit de l'État. Les concessionnaires ont interjeté appel de cette décision.

A raison de ces différends, aucune somme n'a été, à quelque titre que ce soit, liquidée en 1884, au profit de la Compagnie.

§ 2. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK ET SUR PHILADELPHIE.

III, p. C, 15. L'annexe III résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés, en 1883 et 1884, par les deux lignes d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie. Elle indique, en outre, le taux moyen du fret depuis l'établissement du service (1874).

Le mouvement général était, pour 1883, de 252,501 tonneaux de marchandises et de 36,645 passagers. En 1884, il est représenté par 310,297 tonneaux de marchandises et 35,999 passagers. Le nombre des traversées, pendant ce dernier exercice, s'est élevé, dans les deux sens, à 128, soit 2 traversées de plus qu'en 1883.

IV, p. C, 17. L'annexe IV renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires en 1883 et en 1884.

Ces avantages se sont chiffrés par fr. 635,467-75, en 1883, et fr. 645,995-81. en 1884, ce qui donne par traversée respectivement fr. 5,043-39 et fr. 5,046-84.

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1884 et 1883.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1884.	ANNÉES.		Différences pour 1884.	ANNÉES.		Différences pour 1884.		
	1884.	1883.		1884.	1883.		1884.	1883.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	8,503	7,900	+ 913	112,797 90	93,980 24	+16,808 66
		2 ^e —	"	"	"	9,627	8,701	+ 926	85,327 "	71,587 15	+13,739 85
	Enfants.	1 ^{re} classe	"	"	"	146	128	+ 18	661 60	593 20	+ 66 40
		2 ^e —	"	"	"	174	132	+ 42	638 96	461 66	+ 177 30
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	5,976 (¹)	4,796 (¹)	+ 1,180	46,455 35	37,826 "	+ 8,629 35
		2 ^e —	"	"	"	8,364 (¹)	6,246 (¹)	+ 2,118	46,718 90	34,944 05	+11,774 85
Sociétaires	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	4,666	3,321	+ 1,345	"	"	"	10,066 20	7,804 35	+ 3,161 85		
Cabines particulières	1,373	1,242	+ 131	"	"	"	9,611 "	8,694 "	+ 917 "		
Ensemble	—	—	—	33,190 (²)	27,993 (²)	+ 5,197	313,176 91	257,901 65	+55,275 26		
Bagages Kilog.	316	228	+ 88	6,860	3,940	+ 2,920	1,100 80 (³)	630 40 (³)	+ 470 40		
Chevaux Têtes.	"	"	"	25	11	+ 14	923 55	421 60	+ 501 95		
Chiens	"	"	"	155	140	+ 15	720 75	654 "	+ 69 75		
Voitures à deux roues Nombre.	"	"	"	2	"	+ 2	80 30	"	+ 80 30		
Finances	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	"	"	"	2,495	2,182	+ 313	1,214 "	1,091 "	+ 123 "	
		de plus de 1,000 francs. —	"	"	"	1,207	251	+ 956	693 50	125 50	+ 478 "
Journaux Kilog.	"	"	"	93,615	97,368	+ 1,247	5,860 40	5,770 95	+ 89 45		
Petits colis.	Tarif normal.	de 5 kilog. et moins. —	206,698	183,178	+23,520	620,094 (⁴)	549,534 (⁴)	+ 70,560	57,798 70	51,940 19	+ 5,858 51
		de plus de 5 à 13 kilog. —	45,141	45,446	- 305	315,987 (⁵)	318,122 (⁵)	- 2,135	28,205 60	28,480 65	- 275 05
		de plus de 13 kilog.	"	"	"	1,189,897 (⁶)	1,261,613 (⁶)	- 61,716	69,252 49	71,216 35	- 1,963 86
	Tarif réduit.	Service anglo-belge-suisse.	"	"	"	39,700	71,600	- 11,900	1,791 23	2,148 "	- 356 77
	Transports de poisson. —	"	"	"	205,915	243,157	- 37,242	10,295 75	12,157 85	- 1,862 10	
	Transports de levure. —	"	"	"	256,825	417,710	-160,885	5,136 50	8,354 20	- 3,217 70	
Produits extraordinaires fr.	"	"	"	"	"	"	435 25	522 40	- 87 15		
Subside du Gouvernement anglais fr.	"	"	"	"	"	"	113,211 89	113,441 95	- 230 06 (⁷)		
Totaux fr.	609,807 62	554,853 69	+54,953 93								

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'État qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — — — 7 — — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Cette diminution résulte de la baisse de valeur de la livre sterling dans le cours de la Bourse.

N° III. — Service postal d'Anvers

Mouvement. — Taux

MOUVE

A L'EXPORTATION.								A L'IMPORTATION.							
ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (11,14 ou 1,015 kil.)		PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (11,14 ou 1,015 kil.)			
		TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.			TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.		
		I. — Ligne sur													
1885	52	144,294	2,774 ⁹ / ₁₀₀	93,890	1,844	26,166	503	1885	52	145,374	2,757 ² / ₁₀₀	128,393	2,415 ² / ₁₀₀		
1884	52	171,306	3,298 ¹ / ₁₀₀	128,808	2,477 ¹ / ₁₀₀	24,790	476	1884	52	170,319	3,275 ⁴ / ₁₀₀	147,646	2,859 ³ / ₁₀₀		
II. — Ligne sur															
1885	11	29,892	2,717 ⁴ / ₁₀₀	10,492	935 ⁸ / ₁₀₀	2,537	252	1885	11	29,892	2,717 ⁴ / ₁₀₀	20,326	1,866		
1884	12	26,916	2,243	11,480	936 ⁷ / ₁₀₀	1,671	159	1884	12	26,916	2,245	22,363	1,865		
III. — Résultat général															
1885	63	174,186	2,764 ⁸ / ₁₀₀	106,382	1,688 ⁶ / ₁₀₀	28,725	433	1885	63	175,266	2,730 ¹ / ₁₀₀	146,119	2,519 ³ / ₁₀₀		
1884	64	198,422	3,100 ³ / ₁₀₀	140,288	2,192	26,461	413	1884	64	197,253	3,081 ⁸ / ₁₀₀	170,009	2,636 ⁴ / ₁₀₀		

TAUX MOYEN

POUR L'EXPORTATION.												
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	
Lignesur New-York. . . .	Fr. c. 24 33	Fr. c. 25 60	Fr. c. 22 48	Fr. c. 21 56	Fr. c. 20 86	Fr. c. 17 16	Fr. c. 21 79	Fr. c. 16 28	Fr. c. 19 85	Fr. c. 21 51	Fr. c. 19 58	
Lignesur Philadelphia. . .	24 31	17 80	22 11	12 03	12 18	16 06	26 89	19 53	24 32	22 53	20 57	

sur New-York et sur Philadelphie.

moyen du fret.

MENT.

TOTAL.											Observations.
PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglais En tonneaux de 21,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13,14 ou 1 015 kil.)		PASSAGERS.			
Nombre total.	Moyenne par traversée.			TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.		
New-York.											
7,666	117	1885	104	287,668	2,766	221,483	2,129 6/10	53,832	528		
9,550	179	1884	104	541,823	3,286 8/10	276,454	2,688 1/10	54,120	528		
Philadelphie.											
234	25	1883	22	89,784	2,717 1/10	31,018	1,409 9/10	2,811	127		
208	17	1884	24	35,852	2,245	55,845	1,410 1/10	1,879	78		
pour les deux lignes.											
7,920	128	1883	126	547,432	2,737 5/10	232,501	2,004	56,645	290		
9,558	149	1884	128	593,637	3,091	310,297	2,424 2/10	55,999	281		

DU FRET.

POUR L'IMPORTATION.											
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.
Ligne de New-York. . . .	Fr. c. 51 47	Fr. c. 56 84	Fr. c. 46 09	Fr. c. 41 76	Fr. c. 43 60	Fr. c. 39 02	Fr. c. 56 43	Fr. c. 27 13	Fr. c. 23 71	Fr. c. 23 16	Fr. c. 21 75
Ligne de Philadelphie. . .	40 78	58 01	50 89	37 88	43 56	38 14	54 66	28 46	27 89	24 70	22 37

N° IV. — *Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées.	PROFIT des taxes postales.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	DROITS de pilotage et de fanaux remboursés.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1883	126	5,757 06	496,588 04	157,253 13	2,062 50	638,467 75	5,045 39
1884	128	4,819 51	493,802 04	181,149 26	3,475 »	643,995 81	5,046 84