

(N° 278.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 29 JUILLET 1887.

CHEMINS DE FER.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

MARINE.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1886.

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,

RUE DE LA LIMITE, 21.

1887

(11)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1886.

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.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives, la notice se rapportant à la construction des chemins de fer pendant l'année 1886.

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

Chevalier DE MOREAU.

(iv)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

Annexes à consulter.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

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

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 et capital utile au point de vue des charges financières	A, 5	II de la partie A.
§ 2.	Compte d'exploitation.	A, 7	III et V "
§ 3.	Compte financier	A, 8	IV "
§ 4.	Bilan ou situation générale	A, 9	I et VIII "

II. Renseignements divers.

§ 1 ^{er} .	Principaux résultats statistiques des exercices 1885 et 1886.	A, 11
§ 2.	Coefficient d'exploitation	A, 15
§ 3.	Personnel	A, 15
§ 4.	Caisse de retraite et de secours des ouvriers.	A, 14

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

		PAGES
VI de la partie A.	§ 1 ^{er} . Lignes en exploitation au 31 décembre 1886	A, 16
	§ 2. Stations.	A, 17
	§ 3. Rails	A, 18
	§ 4. Billes	A, 20
	§ 5. Approvisionnements payés sur fonds budgétaires	A, 20
	§ 6. Approvisionnements payés sur fonds spéciaux	A, 21
	§ 7. Parachèvement et extensions sur crédits budgétaires	A, 22

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, 23
	§ 2. Matériel en construction	A, 24
	§ 3. Wagons de particuliers.	A, 25
	§ 4. Parcours des locomotives	A, 25
	§ 5. Parcours du matériel sur le réseau de l'État.	A, 26
	§ 6. Parcours du matériel dans les trains de l'État et composition moyenne des trains	A, 29
	§ 7. Trains.	A, 30
	§ 8. Utilisation du matériel de transport	A, 30
VII	§ 9. Combustibles.	A, 31
	§ 10. Éclairage à l'huile	A, 33
	§ 11. Éclairage au gaz des gares et des ateliers	A, 33
	§ 12. Éclairage au gaz des trains.	A, 33
	§ 13. Éclairage électrique.	A, 34
	§ 14. Chauffage des trains	A, 34
	§ 15. Graissage.	A, 34
	§ 16. Approvisionnements en magasin	A, 34

II. Améliorations et innovations introduites dans le

service de la traction A, 35

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

IX et X	§ 1 ^{er} . Voyageurs.	A, 38
	§ 2. Bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 42
	§ 3. Produits extraordinaires.	A, 43
	§ 4. Produits divers	A, 44
	§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 44
	§ 6. Transports par nature de service	A, 44

	PAGES.	
II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports		
	A, 46	
III. Accidents.		
§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 51	XI de la partie A.
§ 2. Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains	A, 55	XI »
§ 3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains	A, 55	
IV. Contraventions	A, 56	

5^e SECTION.**CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.****I.****DESCRIPTION DU RÉSEAU.**

§ 1 ^{er} . Lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 57	XII »
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 58	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêts	A, 58	XIII »
§ 4. Raccordements industriels et gares privées	A, 59	XIII »

II.

SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 60	XIV »
--	-------	-----------

III.

PARCOURS DES TRAINS	A, 61	XV »
--------------------------------------	-------	----------

IV.**MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.**

§ 1 ^{er} . Voyageurs.	A, 61	XVI »
§ 2. Bagages.	A, 62	XVI »
§ 3. Petites marchandises.	A, 63	XVI »
§ 4. Grosses marchandises	A, 63	XVI »
§ 5. Finances	A, 63	XVI »
§ 6. Équipages	A, 64	XVI »
§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 64	XVI »
§ 8. Produits extraordinaires.	A, 64	XVI »
§ 9. Récapitulation des recettes	A, 65	XVI »

V.

DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 65.	XVI »
--	--------	-----------

Annexes à consulter.

	VI.	
		PAGES.
XII, XIV et XVI de la partie A	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION . . .	A, 66
	VII.	
XVII	PERSONNEL	A, 66
	VIII.	
XVIII	ACCIDENTS	A, 67
	IX.	
	CONTRAVENTIONS	A, 67
	X.	
	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	A, 68

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° 1.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine, jusque	
	fin 1886	A, 74
• II.	Compte de premier établissement et capital utile	
	au 31 décembre 1886	A, 76
• III.	Compte d'exploitation. Exercice 1886	A, 78
• IV.	Compte financier. Exercice 1886. — Charges et	
	ressources	A, 78
• V.	Comparaison des recettes et des dépenses de l'explo-	
	itation. Exercices 1886 et 1885	A, 80
• VI.	Développement des lignes exploitées à double et à simple	
	voie	A, 82
• VII.	Consommation de charbon des locomotives en 1885 et 1886.	A, 85
• VIII.	Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre	
	le long des voies et acquis sur fonds budgétaires.	A, 84
• IX.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des	
	voyageurs abonnés	A, 86
• X.	Abonnements contractés en 1886	A, 88
• XI.	Déraillements et collisions de trains. — Accidents de per-	
	sonnes y relatifs. Année 1886	A, 90

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

	PAGES.
N° XII. Développement des lignes, à la fin de 1886	A, 92
• XIII. Relevé des stations, haltes, points d'arrêts et raccorde- ments industriels à la fin de 1886	A, 95
• XIV. Matériel roulant. Effectif à la fin de l'année	A, 94
• XV. Parcours kilométrique des trains	A, 95
• XVI. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'explo- tation	A, 96
• XVII. Personnel. Effectif à la fin de l'année.	A, 100
• XVIII. Accidents survenus aux personnes.	A, 102

PARTIE II.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

1^{re} SECTION.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Service international.	B, 3
§ 2. Service intérieur	B, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 5	I et III de la partie II.
§ 2. Lettres ordinaires.	B, 6	III •
§ 3. Lettres recommandées	B, 7	III •
§ 4. Lettres assurées	B, 7	II et III •

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur).	B, 8
§ 2. Bons de poste	B, 8
§ 3. Mandats (service international).	B, 9

Annexes à consulter.

*B. Effets de commerce.**Résultats comparatifs.*

	<i>PAGES.</i>
§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 9
§ 2. Encaissement	B, 9

C. Coupons d'intérêt et de dividende; titres amortis. B, 10

II et III de la partie B.

D. Quittances (service intérieur). B, 10*E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger.* . . . B, 10*F. Abonnements aux journaux* B, 11*G. Caisse d'épargne.* B, 11*H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés* . B, 11

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES. . B, 11

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 12
§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

PERSONNEL B, 13

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

IV et V	§ 1 ^{er} . Recette	B, 15
	§ 2. Dépense	B, 15

2^e SECTION.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. B, 14

Annexes à consulter.

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Télégrammes privés :	
a. Services réunis	B, 14
b. Service intérieur	B, 15
c. Service international	B, 16
d. Service de transit	B, 16
§ 2. Télégrammes de service	B, 16

VI de la partie B.

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

§ 1 ^{er} . Bureaux	B, 17
§ 2. Développement du réseau	B, 17
§ 3. Appareils en service	B, 18

IV.

PERSONNEL	B, 18
---------------------	-------

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes	B, 19
§ 2. Dépenses	B, 19

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	B, 24
-----------------------------------	-------

II.

MOUVEMENT ET RECETTE (PART DE L'ÉTAT) DE LA TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE	B, 25
---	-------

ANNEXES DE LA PARTIE B.

1^{re} SECTION.

POSTES.

- N° 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes
fournies par les dénombrements partiels. — Années
1870 à 1886 B, 28-29
- N° 2. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1886
et 1888. B, 30-31

Annexes à consulter.

Page.

N° III. Renseignements statistiques du mouvement postal. —	
Comparaison des années 1886 et 1885	B, 52-55
• IV. Recettes postales de toute nature. — Comparaison des	
années 1886 et 1885	B, 54-55
• V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes	
postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. —	
Comparaison des années 1886 et 1885	B, 54-55

2^e SECTION.

TÉLÉGRAPHES.

N° VI. Renseignements divers concernant les correspondances télé-	
graphiques. — Comparaison des années 1886 et 1885. B,	36

PARTIE C.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	C,	5
§ 2. Personnel	C,	3

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,	6
II	» § 3. Pilotage	C,	6
II	» § 4. Phares et fanaux	C,	7
II	» § 5. Remorque sur la côte de Flandre	C,	7
II	» § 6. Police maritime	C,	7

III.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

II	» § 1 ^{er} . Hydrographie	C,	8
	§ 2. Écoles de navigation	C,	8
	§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et école des		
	mousses	C,	8
	§ 4. Sauvetage	C,	9

Annexes à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		PAGES.	
§ 1 ^{er} . Recettes	C,	9	II de la partie C.
§ 2. Dépenses	C,	9	II .

V.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

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

ANNEXES DE LA PARTIE C.

MARINE.

N° 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1886 et 1888 . .	C,	12	
• II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1886 et 1888	C,	15	
• III. Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.	{	Mouvement. — Taux moyen du fret .	C, 14
• IV.		Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires	C, 15
• V. Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.	{	Mouvement. — Taux moyen du fret .	C, 16
• VI.		Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires	C, 18



(xiv)

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

(xvi)

1^{RE} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES.)

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, achats de terrains et travaux :

DÉNOMINATION DES LIGNES.	DATE des lois qui ont décidé leur construction.	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense.	CREDITS figurant dans la colonne 7 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 8 juin 1886.	SOMMES DÉPENSÉES EN 1886.				Sommes dépensées au 31 décembre 1885	Sommes dépensées au 31 décembre 1886.
				Études.	Terrains.	Travaux.	TOTALES.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Quartier-Iéopold)	17 juillet 1877, art. 1 ^{er} , § 18. 23 mai 1880, art. 1 ^{er} , § 5.	4,300,000 "	845,719 52	6,478 76	1,707 01	568,450 93	576,636 72	1,502,817 40	2,079,454 12
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40.	13,000,000 "	3,483,186 51	19,751 67	215,476 77	368,138 78	603,357 22	7,365,329 29	7,968,696 51
Libramont à Bertrix.	— § 39	2,000,000 "	128,402 26	"	"	383 15	383 15	1,717,855 38	1,718,238 53
Wavre à Jodoigne.	— § 41.	4,900,000 "	726,605 76	114 57	"	"	114 57	78,400 53	78,521 10
Audenarde à Orroir.	— § 42.	2,500,000 "	30,683 57	2,405 "	11,613 37	"	14,018 37	460,484 05	483,503 32
Station de Dison	14 août 1881, § 33.	"	4,188 04	"	1,388 61	"	1,388 61	295,955 36	297,343 97
Thielt à Lichtervelde	—	378,000 "	734 21	"	"	"	"	377,265 80	377,265 80
Station de Braine-l'Alleud. . .	4 août 1879, § 45.	250,000 "	218,937 07	110 "	13,183 34	"	13,293 34	31,662 93	44,956 27
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	250,000 "	28,500 78	"	1,350 90	21,659 49	23,010 39	251,499 22	274,509 61
Travaux et terrains supplémen- taires sur les lignes faisant l'objet des conventions des 31 janvier 1873 et 1 ^{er} juin 1877.	7 mai 1884, art. 30, k, du ta- bleau XIV.	100,000 "	63,407 25	"	"	"	"	36,592 75	36,592 75
Travaux supplémentaires sur la ligne de Bastogne à Gourvy.	31 décembre 1883	959,037 50	(¹) 2,487,763 47	"	1,650 94	147,164 16	148,815 10	707,815 10	856,630 26
Wanlin à Anseremme	25 août 1885.	"	1,000,000 "	8,024 50	"	"	8,024 50	2,500 "	10,524 50

(¹) Ce crédit se rapporte également à des chemins de fer de la 2^e catégorie.

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).

La situation est restée au 31 décembre 1886 ce qu'elle était au 31 décembre 1885. Des titres de la Dette publique ont été remis à cette Société à concurrence d'une valeur nominale de 55,986,700 francs, pour un réseau de chemins de fer mesurant 157,804 mètres. La dite Société n'a plus de lignes à livrer à l'État.

2^o Groupe de la Banque de Belgique.

La situation est restée au 31 décembre 1886 ce qu'elle était au 31 décembre 1885, quant à la longueur des lignes livrées à l'État à fin d'exploitation, soit 250,325 mètres:

Au 31 décembre 1886, il ne restait plus à la Banque de Belgique que deux lignes à livrer, savoir :

	Mètres.	
Mettet à Acoz	15,512	»
Estaimpuis à la frontière	2,686	»
Ensemble.	16,198	»

La première était presque achevée au 31 décembre 1886.

Quant à la seconde, les travaux y sont arrêtés depuis longtemps déjà, à défaut de ratification par le Gouvernement français de la convention conclue entre les délégués belges et français pour la fixation du point de passage à la frontière. Il y a lieu d'espérer que cette ratification sera obtenue prochainement.

En ce qui concerne les titres de la dette publique remis à la Banque de Belgique en paiement du réseau par elle livré à l'État à fin d'exploitation, la valeur nominale en était, au 31 décembre 1885, de . fr. 57,153,300 »

Pendant l'année 1886, il en a été remis pour 819,900 »

Valeur nominale totale au 31 décembre 1886 57,973,200 »

En outre, la Banque de Belgique a reçu en numéraire, en exécution d'une convention du 12 février 1885 approuvée par une loi du 7 avril suivant, et en exécution de l'article 5 d'une loi du 25 août 1885 :

Avant le 31 décembre 1885 fr.	3,231,259	»
En 1886 (primes pour rails).	19,628	40
Ensemble.	3,250,887	40

3^e *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 1873.*

Ainsi qu'il a été indiqué dans le compte rendu de l'année dernière, la Société, avec l'agrément du Gouvernement, s'est substituée MM. Jean Cousin et frères pour l'exécution des trois chemins de fer faisant l'objet de la convention-loi des 21 juillet et 25 août 1885, savoir :

	Mètres.
Mettet au chemin de fer du Nord à Anhée, par la vallée de la Mollignée.	21,084.15
Eprave à Wanlin	8,258.50
Bastogne à la frontière Grand-Ducale dans la direction de Wiltz.	8,408.86
Ensemble.	57,721.51

Ces longueurs sont celles des avant-projets.

La longueur totale des lignes livrées à l'Etat, à fin d'exploitation, directement par la Société de construction prédésignée, était, au 31 décembre 1886, y compris une petite section de 464^m,29 près d'Eprave livrée dans le courant de l'année 1886, de 167,719^m.89. Ce chiffre, qui diffère légèrement de celui indiqué au dernier compte rendu, résulte d'une revision générale opérée contradictoirement entre la Société et l'Administration. Pour ce réseau, le Gouvernement avait payé à la Société de construction, au 31 décembre 1886, soit en titres de la Dette publique, soit en espèces, une somme totale de fr. 34,448,099.25

Le Gouvernement avait, en outre, payé à la même Société une somme de fr. 530,000 pour reprise de matériel de voies.

Quant aux trois lignes faisant l'objet de la convention-loi des 21 juillet/25 août 1885, pour lesquelles MM. Jean Cousin et frères ont été substitués à la Société de construction, c'est néanmoins entre les mains de la dite Société que l'Etat opère les paiements. Ceux-ci s'élevaient au 31 décembre 1886 à fr. 4,521,667-06.

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.

La situation est restée au 31 décembre 1886 ce qu'elle était au 31 décembre 1885. La longueur totale du réseau des lignes livrées par la Banque de Belgique à l'Etat, à fin d'exploitation, a été définitivement fixée à 99,788^m.47.

Au 31 décembre 1886, le Gouvernement avait remis à la Banque de

Belgique, des titres de la Dette publique pour une valeur nominale de 14,200,200 francs, et il avait payé, en outre, pour règlement d'indemnités judiciaires et frais de procédure, une somme de fr. 140,617-22.

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

Aucun chemin de fer d'intérêt général n'a été concédé en 1886.



2^E SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Résultats financiers.

§ 1^{er}. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE
DES CHARGES FINANCIÈRES.

Les explications fournies par les derniers rapports et les redressements d'écritures exposés pour l'exercice 1885 permettent de se borner désormais à établir le capital engagé pendant un exercice, en prenant pour point de départ les résultats constatés à la fin de l'exercice précédent.

Pour l'année 1885, le compte de *premier établissement* a été clôturé au montant de fr. 1,256,619,704 86
y compris la somme de 7,123,611 73
liquidée à titre d'avances aux sociétés et pour travaux en
cours d'exécution. ce qui réduisait le *capital utile* au
point de vue des charges à. fr. 1,249,496,093 13

Pendant l'année 1886, il a été livré à l'exploitation .

La ligne d'Épave à Rochefort . . . fr. 756,000 »

Il a été dépensé pour travaux de parachè-
vement 6,188,510 27

A reporter. fr. 6,944,510 27 1,249,496,093 13

Report. fr. 6,944,510 27 1,249,496,093 13

Les dépenses qui précèdent sont grevées
à titre d'intérêts pendant la durée des
travaux, de 118,439 84

Il a été liquidé pour acquisition de matériel 2,414,636 54

En outre, il a été payé à la compagnie de
Marbehan-Virton, pour parfaire la somme
qui lui était due sur le prix de rachat . . . 86,671 82

Ensemble. . fr. 9,564,058 47

Dont à déduire les aliénations d'immeubles 69,977 14

Reste à ajouter pour les travaux livrés à l'exploitation
en 1886. fr. 9,494,081 33

Donc le *capital utile*, qui doit servir de base aux charges
financières, s'élevait au 31 décembre 1886 à . . . fr. 1,258,990,174 46

Voici, par nature d'application, la répartition du *capital utile* consacré aux
lignes en exploitation :

	LIGNES.	MATÉRIEL.	PARACHÈVEMENT.	ENSEMBLE.
1 ^o Premier établissement des lignes construites par et pour compte de l'État. .	476,693,257 21	(¹)	(¹)	476,693,257 21
2 ^o Lignes rachetées :				
Mons à Manage.	10,525,041 76	2,608,549 24	4,542,125 93	17,565,514 93
Dendre et Waes	52,705,000 51	"	2,885,176 43	55,588,215 94
Pepinster à Spa.	6,782,051 08	"	270,209 08	7,052,240 76
Saint-Ghislain à Erbisœul.	2,447,592 85	503,666 54	65,904 97	2,907,164 16
Marbehan à Virton	6,029,026 02	268,382 88	"	7,198,509 80
Lierre à Turnhout	4,500,000 "	233,566 48	122,596 02	4,656,163 40
Flandres	17,452,182 42	1,608,737 28	1,266,027 50	20,327,847 29
Bassins-Houillers	104,208,800 "	27,837,674 26	12,374,794 02	234,421,268 88
Luxembourg.	127,708,144 01	33,683,238 53	19,820,808 97	181,212,211 51
Anvers à Rotterdam. . . .	12,500,000 "	"	458,730 81	12,958,730 81
3 ^o Lignes exploitées moyen- nant redevances ou parts de recettes :				
Tournai à Jurbise.	"	"	1,037,972 04	1,037,972 04
Hal à Ath et Tournai à la frontière	"	"	969,208 41	969,208 41
Braine-le-Comte à Gand .	"	"	477,955 69	477,955 69
Jonction belge - prus- sienne.	"	"	909,093 46	909,093 46
Plateaux de Herve	"	"	766,593 97	766,593 97
Hesbaye-Condroz.	"	"	1,483,931 79	1,483,931 79
Spa à la frontière.	"	"	992,418 47	992,418 47
4 ^o Dépenses des stations, etc.	34,717,696 50	"	"	34,717,696 50
5 ^o Dépenses générales, etc.	8,663,148 22	"	"	8,663,148 22
6 ^o Acquisition de matériel pr l'ensemble du réseau ex- ploité.	"	188,371,401 20	"	188,371,401 20
Somme égale au capital utile des lignes en exploitation.	955,650,890 48	235,093,056 21	48,264,247 77	1,238,990,174 46

(¹) Les dépenses pour acquisition de matériel sont réunies sous le paragraphe 6 ci-dessus.

(²) Le parachèvement est compris dans les dépenses pour premier établissement de « Lignes. »

Pour établir les sommes totales engagées en 1886, à titre de *premier établissement*, il y a lieu d'ajouter au capital utile, soit fr. 1,238,990,174 46
la somme (litt. J, annexe n° II) de 41,737,307 69
liquidée pour avances aux sociétés et pour travaux en cours d'exécution.

Le total des dépenses de premier établissement est donc, au 31 décembre 1886, de fr. 1,270,747,482 15

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION.

Résultats et ressources.

Le compte d'exploitation, résumé à l'annexe III, accuse les résultats suivants :

Recettes. — Les recettes brutes de l'exercice 1886 ont été renseignées au *Moniteur* du 9 juin 1887, au montant de fr. 116,638,212 01
mais l'on y a compris, par erreur, la somme de 198,390 71
constituant le remboursement, à charge du budget des dépenses, de pareille somme prélevée sur les recettes, pour liquider au profit de sociétés, 50 p. % des taxes applicables aux transports en service transitant par leurs lignes, ce qui réduit les recettes brutes à fr. 116,439,621 30

Les parts de recettes des lignes concédées, qu'exploite l'État, moyennant 50 p. % des produits, s'étant élevées à 3,824,582 90

Le montant des recettes directes de l'exploitation est de fr. 112,615,238 40
auquel il faut ajouter les produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.), soit 94,240 51

pour obtenir les recettes acquises au Trésor. fr. 112,709,478 91

Les mêmes calculs appliqués aux résultats de l'exercice 1885 font ressortir les recettes à (ann. V.) 115,851,558 12

Done les produits de 1886, au profit du Trésor, ont été inférieurs à ceux de l'exercice 1885 de fr. 3,142,079 21

Cette dépression est due à la crise commerciale et industrielle qui s'est produite dans la plupart des pays du continent européen.

Elle eût été plus accentuée encore, sans la reprise des affaires qui s'est manifestée dès le mois d'octobre, reprise qui a persisté jusqu'ici.

Dépenses. — Les dépenses d'exploitation ont été arrêtées au montant de fr. 66,241,271 41
y compris fr. 6,237-20 affectés à des travaux de parachèvement et d'amélioration.

D'autre part. fr.	66,241,271 41
Ces mêmes dépenses ayant été en 1885 de	70,097,555 74
il en est résulté, pour les frais d'exploitation, une <i>diminution de dépenses</i> de fr.	3,856,084 35
Si l'on en déduit les <i>recettes en moins</i> , soit	3,142,079 21
l'on constate que, en fin de compte, <i>le produit au profit du Trésor a encore dépassé</i> , en 1886, celui de 1885, de fr.	714,005 12

Pour établir la somme totale des ressources dérivant de l'exploitation, il faut ajouter aux recettes nettes (annexe III) soit fr. 50,292,590 40

1° Les intérêts, en compte courant, des recettes versées journellement dans les caisses de l'État par les comptables des stations, déduction faite des intérêts du chef des dépenses acquittées par la Trésorerie, pour compte du chemin de fer. soit, pour le demi-temps, aux taux de 4 p. % (ann. IV, avoir) 1,005,851 81

2° Les intérêts du solde actif s'élevant à fr. 96,063,852-42, ce qui, au taux de 4 p. %, représente un produit (tabl. IV. avoir) de 3,842,554 10

Les ressources de l'exercice 1886, destinées à faire face à toutes les charges, peuvent donc être évaluées à fr. 55,140,996 51

Au point de vue du revenu des capitaux engagés dans l'exploitation, il faut déduire de ce montant, du chef des lignes dont le coût de premier établissement n'est pas représenté dans le compte capital, les sommes suivantes :

Savoir :

1° Parts de recettes à servir aux sociétés dont l'État exploite les lignes fr. 3,824,382 90

2° Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale . . . 500,000 »

Ensemble 4,324,382 90

Reste, ressources totales fr. 50,816,615 41

Appliquées au capital utile de fr. 1,258,990,174-46, engagé dans le réseau exploité, cette somme équivaut à un intérêt de 3.944 p. %.

§ 3. COMPTE FINANCIER.

L'on a vu ci dessus, que les ressources chiffrées s'élèvent pour l'exercice 1886, à fr. 55,140,996 51

De l'annexe IV, résumant les charges, il résulte que celles-ci atteignent 56,860,057 71

Elles excèdent donc les ressources de l'exercice considéré de. fr. 1,719,041 40

insuffisance qui doit être prélevée sur le solde actif du compte des profits et pertes s'élevant, fin 1885, à fr. 96,065,852-42.

En résumé, les ressources chiffrées du chemin de fer ont permis de faire face aux charges des capitaux utiles et à toutes autres, en conservant un solde actif très important. En effet, le compte financier (ann. IV) clôture l'exercice 1886 :

A l'actif, par	fr. 151,204,848 75
Au passif, par	56,860,037 71

Le solde actif, toutes charges servies jusque fin 1886, est donc encore de fr. 94,344,811 02

Outre cet actif important, les magasins du chemin de fer sont approvisionnés d'objets de consommation, de matières premières, pièces de rechange, outillages, billes, rails et accessoires, etc., etc., pour une somme de fr. 21,122,074-99. qui a été prélevée sur les comptes d'exploitation annuels.

§ 4. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

Le tableau Annexe n° I se résume comme suit :

Actif. — Le *capital utile* engagé dans les lignes exploitées, à l'exclusion de celui correspondant aux lignes dont l'exploitation est affermée par l'État, moyennant parts de recettes à servir aux sociétés, s'élève, fin 1885, à fr. 1,246,190,335 21

Le capital approximatif dû par l'État, pour le rachat de la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise et pour parfaire le prix d'achat de celle de Lierre à Turnhout, est d'environ 12,799,839 25

1,258,990,174 46

Les dépenses liquidées depuis l'origine (1835) sur les budgets annuels de l'exploitation pour travaux d'amélioration et de parachèvement s'élèvent à. fr. 11,154,158 73

Les approvisionnements en dépôt et les magasins représentent, au cours du jour, une valeur de (*Voy.* ann. VIII). 21,122,074 99

32,276,233 72

Le compte d'intérêts réciproques, du chef des recettes nettes et des dépenses, se clôt au profit du chemin de fer par. fr. 19,116,609 37

et celui des soldes actifs, toutes charges

réglées, par 80,573,524 61

99,690,133 98

Enfin, les recettes brutes, accumulées depuis 1835, ont atteint le total de 2,353,250,471 84

L'actif total est donc, fin 1885, de fr. 5,744,207,014 »

Passif. — L'amortissement chiffré

est de.	fr.	45,640,992	24
Il reste donc à amortir		1,215,549,182	25
Montant égal au capital utile renseigné à l'actif	fr.	1,258,990,174	46
Les charges financières, assumées par le compte financier jusqu'à fin 1886, s'élèvent à		805,556,366	55
Il a été versé à titre de parts de recettes aux sociétés dont l'État exploite les lignes		142,625,593	81
Il a été payé aux compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes.		1,467,634	26
Il a été liquidé pour le loyer de la ligne de Spa à la frontière grand ducale		7,146,538	83
Le compte financier a pris en charge les intérêts suivants, au profit du Trésor, pour :			
A. Liquidations des parts des recettes, etc.	fr.	1,544,902	29
B. Avances destinées au renouvellement de rails		547,458	88
C. Soldes passifs accumulés		4,687,516	96
Les dépenses d'exploitation ont absorbé depuis l'origine jusqu'à fin 1886.	fr.	1,597,420,003	42
Total du passif.	fr.	3,617,585,969	26

A ce montant, il faut ajouter, pour balance, les sommes suivantes acquises à l'actif, savoir :

1° Les prélèvements faits sur les budgets de l'exploitation :			
A. Pour travaux de parachèvement		11,154,158	73
B. Pour approvisionnements restant en magasin au 31 décembre 1886.		21,122,074	99
2° Les soldes actifs accumulés du compte financier		94,544,811	02
Montant égal à l'actif.	fr.	3,744,207	014 »

Les calculs suivants permettent d'apprécier l'influence qu'exerce sur la situation générale, les intérêts en compte courant avec le banquier et de distinguer la part du solde actif, attribuable aux intérêts de caisse, de celle provenant du compte d'exploitation :

Les recettes totales depuis l'origine se sont élevées à	fr.	2,555,250,471	84
En déduisant les dépenses d'exploitation, soit	fr.	1,597,420,003	42
et les charges financières		954,945,572	15
		2,552,365,575	55

La différence de fr. 886.896 29
représente donc le bénéfice de l'exploitation, abstraction faite des intérêts réciproques.

En opérant exclusivement sur le compte des intérêts qui, d'après le bilan, s'élèvent :

à l'actif, au montant de fr.	99,690,433 98
et au passif, de	6,232,219 23
l'on obtient une différence active de. fr.	<u>93,457,914 73</u>

Donc le solde se décompose comme suit :

Intérêts actifs. fr.	93,457,914 73
Bénéfice de l'exploitation	886,896 29
Montant égal au solde actif. fr.	<u>94,344,811 02</u>

II. Renseignements divers.

§ 1. PRINCIPAUX RÉSULTATS STATISTIQUES DES EXERCICES 1885 ET 1886.

Les principaux résultats de l'exploitation du railway de l'État, répartis sur l'étendue du réseau et par unité de travail, pendant les exercices 1886 et 1885, sont résumés ci-après :

		1885.		1886.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	36,750	»	58,096 »
	Dépenses d'exploitation	20,890	»	22,241 »
	Ressources de l'année ⁽¹⁾	17,389	»	17,358 »
	Charges financières.	17,931	»	17,865 »
Par train-kilo- mètre.	Recettes brutes	Fr. 5 5253		Fr. 5 6406
	Dépenses d'exploitation	2 0059		2 1254
	Ressources de l'année ⁽¹⁾	1 6681		1 6588
	Charges financières.	1 7201		1 7072
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	5 2782		5 5337
	Dépenses d'exploitation	1 8634		1 9463
	Ressources de l'année ⁽¹⁾	1 5511		1 5190
	Charges financières.	1 5995		1 5653
Par véhicule - ki- lomètre chargé.	Recettes brutes	0 2785		0 2792
	Dépenses d'exploitation	0 1583		0 1650
	Ressources de l'année ⁽¹⁾	0 1318		0 1272
	Charges financières.	0 1359		0 1309

⁽¹⁾ C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes disponibles.

L'ensemble des produits de l'exploitation groupé par nature de trains est le suivant :

Trains de voyageurs .

	1886	1885
Voyageurs de toutes catégories . . fr.	38,731,149 66	41,723,313 03
Bagages	974,431 93	1,045,266 60
Colis par expès (services intérieur et mixtes)	1,034,880 01	1,027,482 82
Petits paquets (services internationaux).	1,873,438 18	1,867,632 78
Finances	206,233 29	212,961 28
Équipages et chevaux (grande vitesse).	213,680 38	208,060 17
Produits divers (location de buffets, dépôt de bagages, droit d'affichage et de vente de livres, remise à domicile de colis postaux, tickets d'entrée dans les stations, etc.)	342,743 86	400,444 97
Totaux. . . fr.	43,600,361 31	46,483,181 67

Trains de marchandises :

Messageries fr.	5,334,670 78	5,219,047 98
Grosses marchandises.	64,289,377 81	64,897,129 89
Chevaux et bestiaux	1,176,364 90	1,086,111 20
Décompte pour usage du matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccordements, produits divers	2,038,646 30	1,981,961 25
Totaux. . . fr.	72,839,039 79	73,184,250 32

Ensemble sans distinction de trains, fr. 116,439.621 30 119,669,431 99

Le parcours des deux catégories de trains et de véhicules et la répartition des produits donnent les résultats suivants :

		1886	1885
Parcours kilométriques des trains. (1)	de voyageurs. . . km.	18,183,759	17,600 248
	de marchandises . . .	15,208.618	15.386,614
Parcours kilométriques des véhicules chargés (2)	de voyageurs . . km.	158.084.077	158.713,714
	de marchandises . . .	260.284,792	271,097,500

(1) Y compris le parcours des trains étrangers sur le réseau de l'État.

(2) Y compris le parcours des véhicules étrangers dans les trains étrangers circulant sur certaines sections de l'État.

		1886	1885
Produit par train-kilomètre.	de voyageurs. . . . fr.	2 4293	2 6537
	de marchandises	4 8208	4 7576
Produit par véhicule - kilomètre chargé.	de voyageurs.	0 2758	0 2943
	de marchandises	0 2798	0 2700

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition moyenne qui a été la suivante :

		1886.	1885.
Nombre moyen de voitures et wagons chargés par	trains de voyageurs. . . .	8.86	9.02
	— de marchandises. . . .	16.94	17.62

§ 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 1886 et 1885, comme suit :

	1886	1885.
Recettes brutes, y compris pour 1886, fr. 94,240.50 de produits divers . . fr.	416,533,861 84	419,772,556 56
Dépenses d'exploitation	66,244,274 44	70,097,555 74
dont à déduire le coût des travaux de parachèvement et d'extension.	6,237 20	172,230 24
Reste, dépenses. . fr.	66,238,014 24	69,925,125 50
Le coefficient d'exploitation est donc de	56,84	58,58 p. %

Pour les années antérieures voir l'annexe n° VIII du compte rendu de 1885.

§ 3. PERSONNEL.

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

	1886	1885.	Différence en 1886
Fonctionnaires et employés	6,162	6,265	— 103
Agents subalternes et ouvriers	32,656	33,802	— 1,146
Total.	38,818	40,067	— 1,249

§ 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 :

	1886.	1885.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	1,904,765 69	1,899,658 83
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . .	1,496,568 46	1,489,166 39
D'où un excédent de ressources de fr.	408,197 23	410,492 44
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	8,961,135 24	8,550,642 80
L'on obtient l'avoir au 31 décembre, soit	9,369,332 47	8,961,135 24

Cet avoir est grevé du chef des charges capitalisées eu égard au nombre d'annuités de pensions et de secours annuels à servir, savoir ⁽¹⁾ :

	1886.	1885.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants de fr.	6,596,955 44	5,478,122 05
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit. . .	44,672 56	33,264 33
Capital engagé fr.	6,641,628 »	5,511,386 38
Il faut y ajouter la réserve disponible pour l'octroi de pensions et secours aux 32,600 affiliés et à leurs ayants droit, soit fr.	2,727,704 47	3,449,748 86
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.	9,369,332 47	8,961,135 24

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

(¹) La capitalisation qui, précédemment, avait été calculée à l'escompte de 4½ p. %, a été chiffrée, pour 1886, au taux de 5,75 p. % que produisent actuellement les fonds de l'institution.

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1886	1885	1886	1885
Termes de pensions.	Ouvriers	699	685	306,953 97	301,573 45
	Veuves.	4,377	4,308	379,462 23	358,699 96
	Orphelins.	102	92	43,625 40	42,464 67
	Ascendants.	32	28	2,977 64	2,869 »
Termes de secours annuels.	Ouvriers	20	35	3,495 69	5,667 »
	Veuves.	483	483	26,166 09	22,451 53
	Orphelins.	43	45	972 47	922 49
Secours temporaires aux ouvriers		40,614	40,674	380,627 96	356,685 70
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux etc.				364,577 38	413,324 50
Frais de funérailles				43,536 50	42,494 50
Bonifications d'intérêts et frais généraux				4,473 43	2,319 59
Sommes égales aux dépenses annuelles ci-dessus fr.				4,496,568 46	4,489,166 39

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1886.

MÈTRES :			
	Double voie	Simple voie.	Ensemble.
Lignes construites $\left\{ \begin{array}{l} \text{directement par l'État (1)} \dots\dots\dots \\ \text{à forfait pour compte de l'État.} \dots\dots\dots \end{array} \right.$	656,436	82,696	739,132
	44,697	635,894	680,591
Lignes construites par des compagnies :			
1 ^o Rachetées par l'État.	500,873	959,617	1,460,520
2 ^o Exploitées par l'État, moyennant parts de recettes	457,798	463,567	921,365
Longueur effective totale, exploitée fin 1885.	1,329,804	1,843,804	3,173,608

Ce réseau comprend :

1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs	
et des marchandises.	3,020,597 ou 95.18 p. %.
2 ^o Parties affectées au transport des marchan-	
disées seulement	153,011 ou 4.82 —

L'étendue exploitée comprend :

	A l'écartement de :		
	4 ^m .50	4 ^m .20	Ensemble.
1 ^o A double voie, une longueur de	1,522,790	7,014	1,529,804 ou 41.95 p. %.
2 ^o A simple voie, — —	1,851,548	12,456	1,864,004 ou 58.07 —
Totaux . . .	3,374,338	19,470(*)	3,393,808 mètres.

Le développement total des voies ferrées au 31 décembre 1886, comportait :

		En 1886.	En 1885.
En voies principales	mètres.	4,504,415	4,496,820
En voies accessoires		1,747,095	1,737,172
Au total.		6,251,508	6,233,992

(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 et y compris le raccordement de Mons (Midi) à Ciply (2,582 mètres) exploité par l'État et à son profit, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(2) Ce chiffre est subdivisé à la page 25 du compte-rendu de 1885, avec cette restriction, pour 1886, que le raccordement de Cracheret-Picquery est diminué de 24^m,50 et que la branche de Belle-et-Bonne est augmentée de 2^m,15, soit une différence en moins de 22^m,15.

	Kilom.		Kilom.
La longueur totale du réseau exploité fin 1885 était de	3,163,810		3,163,810
En 1886, on a livré à l'exploitation :			
Rochefort à Éprave, le 16 février.	3,343	soit en moyenne	2,922
Seconde voie entre la bifurcation de Strypen et la bifurcation près de Sotteghem des lignes vers Braine-le-Comte et vers Courtrai, le 1 ^{er} avril.	2,898	—	2,183
Raccordement d'Hyon Ciply à Flénu Central, le 1 ^{er} avril.	0,622	—	0,468
Raccordement de la gare industrielle de Boom, le 1 ^{er} avril	0,662	—	0,498
Raccordement des Bassins de Turnhout, le 22 avril.	0,939	—	0,633
Courbe de raccordement de la gare de formation de Courtrai, le 13 mai.	0,343	—	0,344
Courbe de raccordement entre la ligne de Jumet à Charleroi et l'embranchement de Monceau à La Planche, le 2 septembre	0,723	—	0,240
Ensemble.	3,173,542	soit en moyenne	3,173,118
A déduire pour modification aux voies en général	1,934		1,934
Total au 31 décembre 1886.	3,173,608	—	3,171,184

La longueur *moyenne* des lignes exploitées, fin 1886, a donc été de 3,171^{km}184, soit 26^{km}841 de plus qu'en 1885.

§ 2. STATIONS.

Nombre de stations, haltes et points d'arrêts, au 31 décembre 1885. 722

Il a été créé en 1886	{	sur le réseau exploité (¹).	{ Stations 2	{	23
			{ Haltes 3		
		sur les lignes nouvelles (²)	{ Points d'arrêt. 20		
					1
				Total.	748

Ce nombre comprend : 17 bureaux de ville, 126 haltes (³) et points

(¹) *Stations* : Boom-Quai, Turnhout-Bassin.
Haltes : Gemmenich, Grimde, Wamont
Points d'arrêt : Bruxelles, (rue Royale-Sainte-Marie), Bossuyt, Turpange, Ghoy, Baelleghe, (village), Hofstade, Lonzée, Moignelée, Carroy-le-Château, Heusie, Villers-Perwin, Aeltre-Sainte-Marie, Boulevard Central, Pont du Canal, Bougnon, Chemin-Puissant, Malavée, Chef-lieu, le Carosse (service de trains-tramways entre Gosselie-ville et Dampremy), Munkswalm.
(²) Cette installation nouvelle est la halte d'Eprave.
(³) En 1886 on a transformé en haltes le point d'arrêt de Jesseren et les stations de Huse-

d'arrêts dépendant de bureaux voisins et 32 stations communes gérées par l'État.

Pendant l'année 1886, la station de Gand-Eecloo, appartenant à la Société du chemin de fer d'Eecloo à Gand, est devenue commune à celle-ci et à l'État.

Le nombre de stations communes non gérées par l'État, qui était de 35 en 1885, a donc été porté à 36 en 1886.

Un bureau belge a été établi à Douvres le 15 avril 1886.

§ 3. RAILS.

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

		En 1886.	En 1885.
Rails en fer . . .	Voies principales	2,187,729	2,340,269
	— accessoires	1,911,189	1,904,941
Total.		4,098,918	4,245,210
Rails en acier. . .	Voies principales	6,746,314	6,578,377
	— accessoires	1,407,755	1,356,621
Total.		8,154,069	7,934,998
Rails en fer et en acier.	Voies principales	8,934,043	8,918,646
	— accessoires	3,318,944	3,261,562
Total général.		12,252,987	12,180,208

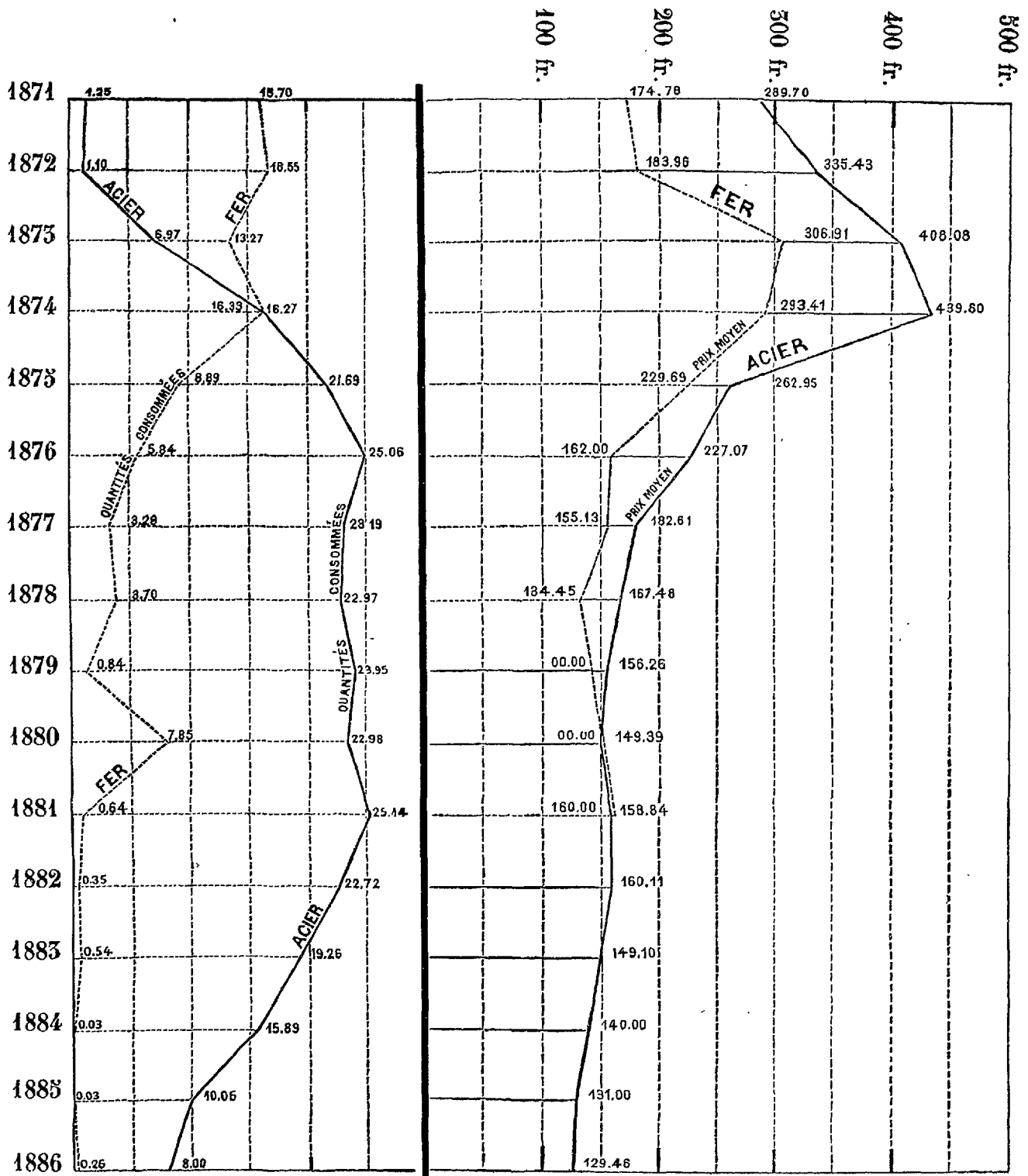
Les 6,746,314 mètres de rails d'acier, représentent 75.51 p. % de la longueur totale des voies principales. Mais si à ces voies l'on ajoute les 1,407,755 mètres de voies accessoires, la proportion par rapport à la totalité des rails en service n'est plus que de 65.55 p. %.

Les rails d'acier *utilisés* en 1886 ont une valeur moyenne de fr. 129-46 par tonne; ceux *utilisés* en 1885 revenaient à 131 francs.

Le diagramme ci-après figure le prix moyen des rails et les quantités **CONSUMÉES** pour l'entretien et le renouvellement des voies exploitées.

seignies, Reeth, Schendelbeke, Thisselt-ouest, Solre-Saint-Gery, Cumptich, Esschene-Lombeek, Gontrode, Harchies, Wielsbeke, Mareq, Boussu-Haine, Dilbeek, Deurne-lez-Diest, Ilever, Sart-lez-Spa, Ormeignies, Lumay, Vaudrignies, Neufmaisons. En outre on a transformé en points d'arrêt les haltes de Saint-Maur et de Heirweg.

*Quantités consommées (échelle 0,002 par tonne).
Prix moyen par tonne (échelle 0,002 par 10 francs) (').*



En 1886, il n'a pas été acheté de rails.

(') D'après les marchés de l'année antérieure.

§ 4. BILLES.

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

		En 1886.	En 1885.
Billes en chêne		6,222,636	5,774,294
Autres essences		790,320	808,542
Ensemble.		7,012,956	6,582,836
Traverses métalliques	de 2 ^m .20	66	66
	de 2 ^m .30, C	631	„
	de 2 ^m .40	152,413	153,184
	de 2 ^m .50, A et B	62,738	„
	de 2 ^m .60 (Hilff)	12,704	12,736
Ensemble.		228,552	168,986
Total.		7,241,508	6,748,822

Les billes en chêne, préparées, représentent 83.93 p. % de la totalité des traverses en bois.

La valeur moyenne des billes *utilisées* dans l'année a été :

	Chêne.		Sapin.	
	En 1886.	En 1885.	En 1886.	En 1885.
Prix moyen d'achat fr.	4.56	4.76	2.06	2.15
Créosotage	0.59	0.59	1.33	1.33
Valeur totale fr.	5.15	5.35	3.39	3.48

Le prix des billes en chêne fournies en 1886 a varié de fr. 4-40 (1) à fr. 4-56 (1) et celui des billes en sapin a été de fr. 2-06 (1).

Le chiffre correspondant, pour 1885, a été de fr. 4-35 à fr. 4-87 pour le chêne et de fr. 2-10 à fr. 2-20 pour le sapin.

§ 5. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS BUDGÉTAIRES.

Au 31 décembre 1886, il existait dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux payés sur *fonds budgétaires* dont la valeur, au prix du jour, s'élevait à 6,404,933 francs; en voici le détail :

(1) Marché contracté en 1885 pour les besoins de 1886.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acierfr.	914,458 »	348,809 »	90,343 »	1,350,610 »
{ en fer	22,032 »	838,559 »	488,910 »	1,349,501 »
Billes en bois	1,036,008 »	420,611 »	105,830 »	1,562,469 »
Traverses métalliques	74,375 »	107,229 »	6,720 »	188,324 »
Bois spéciaux	129,276 »	44,041 »	11,360 »	184,677 »
Voies { Rails	233 »	10,328 »	540 »	11,401 »
{ Longrines	287 »	7,399 »	3,469 »	11,155 »
Système { Traverses	»	»	»	»
Hill. { Entretoises, cornières, etc.	»	»	»	»
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte	132,527 »	88,158 »	206 »	220,891 »
Excentriques	97,858 »	99,463 »	430 »	197,751 »
Plaques tournantes	78,150 »	76,722 »	18,717 »	173,589 »
Ponts à peser	25,467 »	19,488 »	1,562 »	46,517 »
Accessoires de voies non dénommés .	895,605 »	527,211 »	238,560 »	1,661,376 »
Ensemble en dépôt. .fr.	3,403,276 »	2,588,018 »	966,667 »	6,957,961 »
Les vieux matériaux vendus en 1866 avaient une valeur defr.			809,506 82	
Au 31 décembre 1886 { on en avait livré contre paiement pour			256,478 45	
{ il en restait à livrer pourfr.				553,028 37
D'où un actif, fin 1886, defr.				6,404,932 63

§ 6. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS SPÉCIAUX.

Outre l'avoir de 6,404,933 francs, il existe encore en dépôt pour une somme de 1,516,886 francs de matériaux neufs de la voie, acquis sur fonds spéciaux, savoir :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	TOTAL	
		QUANTITÉS.	VALEURS. Fr.
Rails d'acier	<i>T</i>	7,778,300	980,659
— (système Hillf)	—	285,200	25,274
Rails de fer	—	444,300	43,124
Billes en chêne	<i>P</i>	39,559	132,559
— en sapin	—	8,067	23,403
Bois de chêne	<i>M³</i>	1,106,310	85,327
Coina en chêne	<i>P</i>	3,728	367
Traverses métalliques	<i>T</i>	253,600	22,323
Longrines pour rails Hillf.	—	293,000	28,526
Croisements et traversées de voies en acier.	<i>P</i>	150	13,868
— — — en fer	"	"	"
Excentriques	<i>P</i>	65	7,816
Contre-poids pour signaux et excentriques	—	49	1,167
Ponts à peser	—	13	14,874
Plaques tournantes	—	51	87,046
Boulons, crampons, chevilles, cornières, crapauds, éclisses, entretoises et plaques.	<i>T</i>	194,600	31,798
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres et vannes.	<i>P</i>	49	7,003
Accessoires de voies non dénommés	<i>T</i>	31,200	2,750
Ensemble		"	1,516,886

§ 7. PARACHÈVEMENT ET EXTENSIONS SUR CRÉDITS BUDGÉTAIRES.

Les dépenses faites, en 1886, pour travaux, ouvrages et fournitures incombant au premier établissement du railway, et prélevées sur les fonds du budget, ne se sont élevées qu'à fr. 6,257-20.

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 1885.	En 1885.
Matériel de traction.	Locomotives	à voyageurs	545 536
		id. pour fortes	
		rampes, express.	2 »
		à marchandises	815 827
		pour fortes rampes	158 144
		de gare	274 281
		<u>1,792</u>	<u>1,788</u>
	Tenders (1)	1,182	1,164
	Voitures à vapeur	24	14
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs.	Voitures	1 ^{re} classe (1)	489 582
		2 ^e —	475 482
		3 ^e —	1,543 1,628
		mixtes	366 281
		fourgons	85 23
	Fourgons à bagages.	575	581
	Voitures	cellulaires	16 15
		funéraires	5 6
		postales	53 54
	Wagons fermés pour petits colis	385	302
	Trucks pour équipages.	115	115
	Boxes pour chevaux	121	123
Ensemble.		<u>4,224</u>	<u>4,192</u>

(1) Cette situation est établie en tenant compte de locomotives-tenders.

(2) Y compris 2 voitures pour malades.

		En 1884	En 1885.	
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.	Fourgons.	668	672	
	Wagons ordinaires	fermés	5,741	5,667
		pour bétail et chevaux	13	13
		— coton et laine	550	550
		— coke et laine	2,106	2,120
		— coke et minerais	1,180	1,180
		— charbon	25,646	25,853
		plats à 4 roues	2,572	2,615
		— à 8 —	778	778
	Ensemble.		39,254	39,448
	Wagons spéciaux	pour transports divers	58	58
		p ^r embranch ^{ts} de charbonn.	666	846
		dits tapissières	67	67
		Ensemble.	791	971
Ensemble.		40,045	40,419	
Wagons de service	pour l'entretien de la route	736	827	
	— le transport des plaques tournantes	8	9	
	— — de roues.	83	76	
	— transports divers	11	11	
	— secours.	39	38	
	à freins pour les plans inclinés	34	34	
	Ensemble.	911	995	
Total des wagons.		40,956	41,414	
Bâches pour couvrir les chargements (1)		12,343	11,386	

§ 2. MATÉRIEL EN CONSTRUCTION.

Il y avait en construction, au 31 décembre 1886 :

Locomotives	21
Voitures à vapeur.	26
Véhicules pour trains de voyageurs.	105

Les extensions et les renouvellements du parc du matériel roulant se résument comme suit :

(1) La page A-148 du compte-rendu de 1881, donne la situation annuelle des bâches depuis 1860.

	Locomotives.	Tenders (¹).	Voitures à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchandises.
Effectif fin 1885	1,788	1,201	44	4,192	41,414
Démolition.	32	39	"	(²) 82	682
Faits accomplis en 1886. { Reste. . .	1,756	1,162	44	4,110	40,732
Renouvellement sur budget . .	7	1	"	103	(³) 224
Extension sur fonds spéciaux . .	29	49	40	44	"
Effectif fin 1886	1,792	1,182	24	4,224	40,956
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	1,793	1,288	23	4,079	42,844
On trouve que le renouvellement est. { en avance de.	"	"	1	445	"
en arrière de	1	106	"	"	1,888

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1885, 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. 178

Pendant l'année 1886, il en a été agréé. 27

Ensemble. 205

Dont 106 wagons citernes et 5 pour transports de grandes glaces.

§ 4. PARCOURS DES LOCOMOTIVES.

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

(¹) Situation établie en tenant compte des locomotives-tenders.

(²) Dont 14 transformés.

(³) Dont 14 provenant de transformation.

	1886.				1885.
	Locomotives à voyageurs.	Locomotives à marchandises.	Locomotives de gare.	ENSEMBLE.	
Remorquant des trains de voyageurs.	16,828,398	949,374	126,230	17,903,002 ⁽¹⁾	17,817,913
— — — de marchan- dises et mixtes.	4,212,393	15,936,314	321,072	17,469,779 ⁽²⁾	17,947,836
Voitures à vapeur	174,810	"	"	174,810	162,237
Parcours utile.	18,215,601	16,885,688	447,302	35,548,591	35,927,986
Remorquant des trains de route	7,649	397,387	4,183	409,219	355,707
Circulation à vide. {	Locomotives	402,975	4,054,304	4,457,279	4,518,069
	Voitures à vapeur	10,665	"	10,665	"
Manœuvres et réserve. {	Locomotives	664,929	4,823,777	7,979,939	8,146,684
	Voitures à vapeur	11,866	"	11,866	"
Parcours pour service.	4,098,684	3,942,924	4,968,443	10,009,451	10,020,460
Ensemble.	19,313,685	20,828,612	5,415,745	45,558,042	45,948,446

§ 5. PARCOURS DU MATÉRIEL SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT ⁽³⁾.

Le parcours kilométrique du matériel pour le transport de voyageurs et de marchandises a été :

		En 1886.		En 1885.	
Dans les trains de voyageurs.	Voitures à voyageurs	A	115,267,332	115,502,871	
		B	5,436,389	4,994,496	
		C	735,515	586,793	
	Voitures cellulaires	A	405,555	371,152	
		B	"	144	
		C	120	"	
	Wagons à bagages.	A	51,846,069	51,212,761	
		B	2,208,869	2,049,580	
		C	287,270	166,990	
	A reporter véhicules	A	145,516,734	146,886,764	
		B	7,645,258	7,044,020	
		C	1,022,905	753,783	

(¹) Y compris 325,636 kilomètres sur lignes étrangères et 25,605 de double traction.

(²) Y compris 555,405 kilomètres sur lignes étrangères et 2,450,658 de double traction.

(³) Y compris le parcours sur quelques sections étrangères empruntées par l'État, moyennant redevances.

A De l'État dans les trains de l'État.

B De l'étranger dans les trains de l'État.

C De l'étranger dans les trains de l'étranger.

		En 1886.	En 1885.
Dans les trains de voyageurs.	Report. Véhicules. . .	<i>A</i> 145,516,754	146,886,764
		<i>B</i> 7,645,258	7,044,020
		<i>C</i> 1,022,905	755,785
	Wagons <i>A B</i>	<i>A</i> 1,517,929	1,490,712
		<i>B</i> "	"
		<i>C</i> 451	1,151
	Wagons marqués vitesse .	<i>A</i> 355,445	377,740
		<i>B</i> "	"
		<i>C</i> 5,296	1,566
	Trucks pour équipages .	<i>A</i> 10,966	16,978
		<i>B</i> "	"
		<i>C</i> 51	"
	Boxes pour chevaux . .	<i>A</i> 524,061	565,978
		<i>B</i> 20,528	17,475
		<i>C</i> 660	1,545
	Wagons fermés. . . .	<i>A</i> 526,750	297,225
		<i>B</i> 1,555,609	1,464,452
		<i>C</i> 5,255	1,547
Dans les trains de marchandises.	— ouverts	<i>A</i> "	"
		<i>B</i> "	"
		<i>C</i> 119	"
	Totaux. Véhicules. . .	<i>A</i> 147,851,865	149,455,595
		<i>B</i> 9,201,495	8,825,947
		<i>C</i> 1,050,717	759,372
	Ensemble.	158,084,077	158,718,714
	Voitures à voyageurs . .	<i>A</i> 7,656,979	7,542,910
		<i>B</i> 125,180	125,816
		<i>C</i> 69,851	1,502
	Voitures cellulaires . .	<i>A</i> 8,068	7,795
		<i>B</i> 29	"
		<i>C</i> "	"
	Fourgons à marchandises.	<i>A</i> 17,685,595	17,765,557
		<i>B</i> 100,959	91,200
		<i>C</i> 122,975	5,184
	Wagons <i>A B</i>	<i>A</i> 491,729	550,405
		<i>B</i> "	"
		<i>C</i> 715	"
	Wagons marqués vitesse .	<i>A</i> 494,469	590,078
		<i>B</i> "	"
		<i>C</i> 5,110	"
	Trucks pour équipages .	<i>A</i> 456,518	490,125
		<i>B</i> "	"
		<i>C</i> 371	"
	Boxes pour chevaux . .	<i>A</i> 522,088	579,749
		<i>B</i> 1,447	1,648
		<i>C</i> 195	"
	Wagons coke et laine . .	<i>A</i> 10,575,904	8,444,647
		<i>B</i> "	"
		<i>C</i> 51	"
	A reporter. Véhicules. .	<i>A</i> 57,671,550	55,769,264
		<i>B</i> 227,615	218,664
		<i>C</i> 199,226	6,486

		En 1886.		En 1885.		
Dans les trains de marchandises.	Report. Véhicules	A	57,671,330	55,769,264		
		B	227,613	218,664		
		C	199,226	6,864		
	Wagons fermés. . . .	A	42,792,479	56,458,497		
		B	10,899,515	14,043,764		
		C	561,034	"		
	— ouverts	A	133,392,736	131,746,603		
		B	53,972,916	52,789,060		
		C	767,923	85,160		
	Totaux. Véhicules	A	213,856,363	223,954,366		
		B	43,100,044	47,053,488		
		C	1,528,185	89,646		
		Ensemble.	260,284,792	271,097,500		
PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL CHARGÉ ET PRODUCTIF DE RECETTES.		A	561,708,450	573,587,761		
		B	54,301,559	53,579,453		
		C	2,558,900	849,018		
		Ensemble.	418,568,869	429,816,214		
Voitures postes		A	1,980,895	1,992,622		
		B	175,910	144,417		
		C	4,061	"		
Véhicules chargés pour le service		A	3,779,869	3,386,090		
		B	7,581	15,499		
		C	"	"		
Id. circulant à vide		A	86,242,323	68,254,133		
		B	52,977,196	56,037,664		
		C	609,702	56,222		
Wagons trainaux		A	591,517	644,051		
		B	"	"		
		C	6,293	"		
Parcours total du matériel improductif de recettes.	Véhicules	A	92,594,606	74,276,896		
		B	53,138,687	56,217,380		
		C	620,038	56,222		
		Ensemble.	126,373,351	110,550,698		
Total général du parcours du matériel sur le réseau de l'État.	Véhicules	A	454,305,036	447,664,657		
		B	87,460,226	91,797,013		
		C	2,978,958	883,240		
		Ensemble.	544,742,220	540,346,912		
Parcours du matériel de l'État sur les lignes et dans les trains de l'étranger.	Trains de voyageurs	6,498,038		7,358,936		
		Id. de marchandises.	112,808,538		114,804,727	
			Ensemble. . . .		119,306,576	122,163,663

§ 6. PARCOURS DU MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT ⁽¹⁾ ET COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS.

La circulation kilométrique du matériel de l'Etat et de l'étranger dans les trains de l'Etat et la composition moyenne de ces trains sont données ci-après :

PARCOURS DU MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT.						
			Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
			1886.	1885.	1886.	1885.
Voitures à voyageurs.			448,707,039	420,298,574	7,764,002	7,470,868
Wagons à bagages et fourgons à marchan- dises.			34,056,588	33,263,101	18,209,094	18,204,761
Wagons vitesse et AB			4,673,374	4,868,452	987,006	4,442,449
Véhicules divers entrant dans la composi- tion des trains de voyageurs			2,908,441	2,902,205	994,303	4,084,694
Wagons	fermés	chargés	4,862,339	4,764,675	53,700,886	70,507,316
		vides	"	"	38,445,648	22,738,005
	ouverts	chargés	"	"	484,086,256	475,998,451
		vides	"	"	80,773,873	81,573,792
Wagons traîneaux.			437,562	432,024	456,851	516,025
Ensemble. . .			459,345,343	460,226,031	382,417,919	379,235,641
Parcours des trains de l'État			47,946,659	47,546,859	(*)15,505,708	(*)15,707,686
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.						
Voitures à voyageurs.			6.61	6.86	0.50	0.48
Voitures à bagages et fourgons à marchan- dises.			4.90	4.90	4.18	4.16
Wagons vitesse et AB			0.09	0.11	0.06	0.07
Véhicules divers entrant dans la composi- tion des trains de voyageurs			0.16	0.17	0.06	0.07
Wagons	fermés	chargés	0.10	0.10	3.46	4.49
		vides	"	"	2.48	4.45
	ouverts	chargés	"	"	41.68	44.20
		vides	"	"	5.21	5.19
Wagons traîneaux.			0.01	0.01	0.03	0.03
Ensemble. . .			8.87	9.45	24.66	24.14

(¹) Y compris les parcours en service.

(²) Y compris les trains pour le service de la route.

§ 7. TRAINS.

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

		En 1886.	En 1885.		
Nombre annuel de trains :	{	de voyageurs.	415,311	414,998	
		mixtes (voyageurs et marchandises) . .	80,188	74,014	
		de marchandises	522,655	519,402	
		de route	14,115	11,562	
		Ensemble . . .	852,269	819,776	
Parcours kilomé- trique des trains de l'État (*).	{	Pour le trafic {	Voyageurs } express . .	2,895,776	2,895,127
			Voyageurs } ord. et spéc. .	14,878,975	14,461,495
			Marchandises et mixtes. .	15,109,455	15,382,498
			Voitures à vapeur . .	173,910	162,257
		Total . .		33,056,094	32,899,557
		Pour la route.	596,275	525,188	
Ensemble . . .		33,452,567	33,224,545		
Parcours kilomé- trique des trains de l'étranger sur le réseau de l'État.	{	Voyageurs	237,100	85,389	
		Marchandises.	99,185	4,116	

§ 8. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

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

		1886.			1885.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. o/o.
			au total.	en p. o/o.	
Express	1 ^{re} classe.	24	5.82	24.25	27.47
	2 ^e —	40	13.89	34.73	37.61
	3 ^e —	46	9.08	19.73	23.98
Ordinaires	1 ^{re} classe.	24	2.25	9.39	9.97
	2 ^e —	40	6.92	17.30	16.90
	3 ^e —	46	11.09	24.10	24.18
Ensemble		40	8.84	21.90	22.42

La charge moyenne du matériel affecté aux transports de marchandises (*), eu égard à la capacité moyenne des wagons, a été :

(*) Y compris le parcours sur les sections étrangères desservies par les trains de l'État.

(*) Non compris les transports en service.

	1886.	1885.
Capacité moyenne	9' 98	9' 97
Charge moyenne ⁽¹⁾ des wagons chargés	6 06	5 64
— — — — — et vides réunis.	4 15	4 05
Capacité correspondante des wagons à marchandises d'un train.	241 72	235 49
Charge moyenne ⁽¹⁾ { par locomotive remorquant un train	86 50	81 61
{ par train	100 01	95 22
Rapport entre le chargement et la capacité	41 .37 p. %	40 .44 p. %

§ 9. COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1886 et en 1885, 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.	
1886.	1885.	1886.	1885.	1886.	1885.
Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. o.	Fr. o.
Charbon menu demi-gras	502,563,240	4.81	5.48	2,418,384 57	2,458,247 71
— menu gras.	28,830,000	6.65	7.41	191,065 01	354,203 76
— menu maigre	68,680,000	3.34	5.06	229,569 77	543,651 .
— gailleux	48,435,000	6 83	7.44	314,028 74	360,488 64
— pour forges	10,480,000	6.77	7.63	70,947 50	80,166 43
— en roche.	2,510,000	14.31	15.77	36,408 07	51,692 .
— pr fours à réchauffer.	2,820,000	8.86	9.34	24,995 35	25,918 12
Coke industriel.	1,533,000	11.35	13.41	15,157 06	14,135 98
Ensemble	665,375,240	4.98	5.74	3,502,351 07	3,846,800 64
Pour essais. {	Charbons menus et gailleux	—	—	—	186 62
	Briquettes	—	—	—	—
Coke acheté de la main à la main	1,516,000	14.41	13.65	21,860 75	24,491 25
Totaux	664,889,240	—	—	3,324,214 82	3,871,178 51

Le prix moyen des charbons a donc fléchi, en 1886, de fr. 0-76 par tonne comparativement à 1885. On a pu voir à la page A-39 du Compte rendu

⁽¹⁾ Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après : (V. p. A-42).

	1886.	1885.
Tarif 2. (Petites marchandises) tonnes.	252,638	250,594
— 3. (Grosses marchandises) »	20,828,787	20,190,806
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a). »	222,051	208,946
	21,285,456	20,630,146

(a) Poids conventionnel : Voir p. 46, annexe XIX, compte rendu de 1881.

de 1884, que les prix du charbon ont subi des fluctuations considérables depuis une quinzaine d'années ; ils ont varié entre le maximum de fr. 18-58, en 1873, et le minimum de fr. 5-10 obtenu en 1886.

L'annexe VII donne les quantités de charbon exclusivement consommées dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 55 p. % de charbon gras.

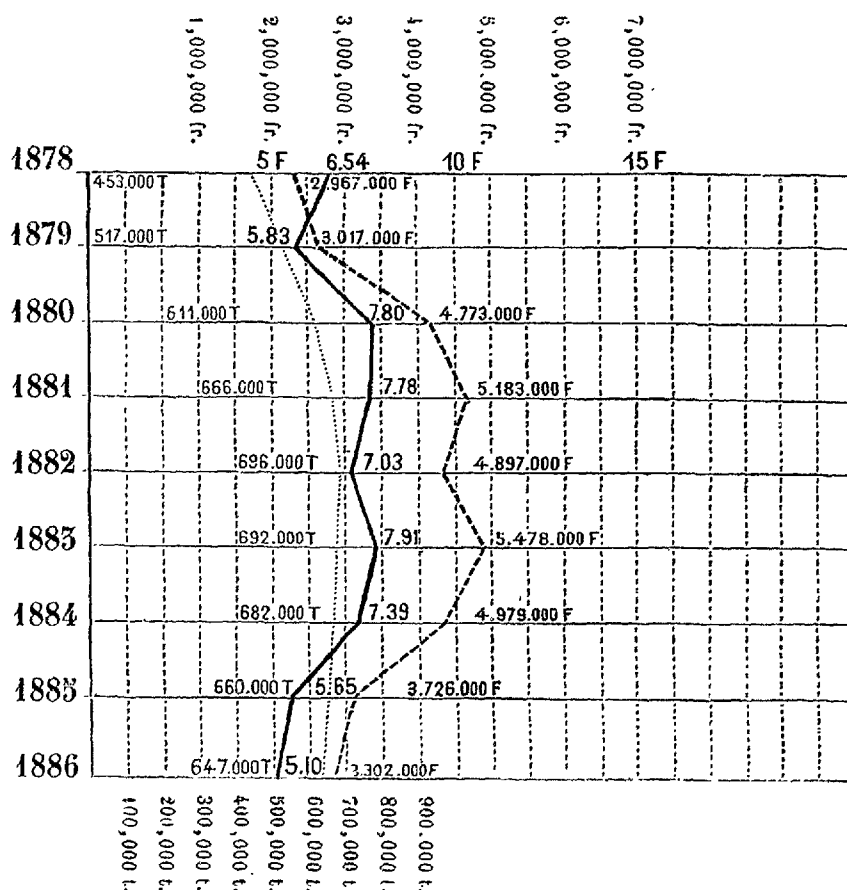
Ces consommations peuvent s'exprimer comme suit :

		En 1885.	1885.
Par locomotive-kilomètre . . .	Quantité	12 ^k ,73	12 ^k ,89
	Valeur	0 ^r ,056	0 ^r ,072
Par train-kilomètre	Quantité	16 ^k ,12	17 ^k ,84
	Valeur	0 ^r ,070	0 ^r ,100
Par véhicule-kilomètre . . .	Quantité	1 ^k ,070	1 ^k ,098
	Valeur	0 ^r ,005	0 ^r ,006

Le diagramme suivant renseigne les quantités, la valeur et le prix moyen des charbons *menus et gailleux seulement*, consommés pendant la période de 1878 à 1886.

Consommations de charbons menus et de charbons gailleux.

Quantités consommées . . . (Échelle 0^m,005 par 100,000 tonnes.)
 Sommes dépensées (— 0^m,01 par 1,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne (— 0^m,005 par franc.)



§ 10. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

En 1885, les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots ont absorbé une somme de fr. 429,895 85

En 1886, sous la double influence de la baisse des prix et de la diminution de consommation, la dépense est descendue à . . . 568,488 »

Différence en faveur de 1886. fr. 61,405 85

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

Le tableau ci-après présente, pour les années 1886 et 1885, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords ainsi que dans les ateliers :

	ANNÉES.	BECS " G A Z.	CONSOMMATIONS DE GAZ.	
			QUANTITÉS.	DÉPENSES.
		Nombre.	Mètres cubes.	Fr. C.
Voies et travaux	1886	240	49,749	7,457 73
	1885	219	47,570	7,555 98
Traction	1886	7,860	1,674,742	250,614 03
	1885	7,281	1,584,543	251,210 36
Exploitation	1886	42,907	2,632,916	394,700 72
	1885	42,842	2,705,849	429,793 64
TOTAUX	1886	24,007	4,354,407	652,769 48
	1885	20,342	4,334,962	688,559 98

§ 12. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES TRAINS.

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1885 à 1886 :

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.
1885 . . .	127	245,420 ^{m³}	118,000 »
1884 . . .	126	268,056 ^{m³}	109,206 17
1885 . . .	130	288,781 ^{m³}	105,191 72
1886 . . .	148	502,445 ^{m³}	86,759 50

§ 15. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Le tableau ci-dessous donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1885 à 1886 :

ANNÉES.	NOMBRE d'installations	NOMBRE DE FOYERS										NOMBRE TOTAL de carrels.
		à 1, 6, carrel.	à 40 carrels.	à 50 carrels.	à 60 carrels.	à 95 carrels.	à 100 carrels.	à 110 carrels.	à 150 carrels.	à 175 carrels.	à 250 carrels.	
1885	7	„	48	17	„	„	„	„	„	„	„	6,510
1884	7	„	48	18	„	„	„	„	„	„	18	6,420
1885	11	„	48	59	„	5	„	8	„	4	16	10,925
1886	15	522	48	56	19	5	9	8	18	„	„	11,550

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Pendant l'année 1886, le nombre des chaufferettes pour voitures à voyageurs, a augmenté de 2,014 unités. L'effectif s'élevait, fin 1886, à 24,106 unités.

§ 15. GRAISSAGE.

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

		En 1886.	En 1885.
Graissage	des locomotives . . . fr.	248,018	» 274,495 12
	des véhicules	176,031	» 280,463 11
Graissage de machines, appareils et excentriques	Ateliers	8,506	» 7,623 20
	Stations, dépôts, éconómats, voies et bâtiments	8,506	» 7,623 20
Ensemble. . . fr.		432,555	» 562,579 43
soit en moins pour 1886. fr.		130,024 43	

Ce résultat est dû à la baisse du prix des matières. Quant aux consommations, elles se sont élevées de 1,272,168 kilogrammes à 1,285,354 ou de 0^k,0382 à 0^k,0383 par train-kilomètre.

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Au 31 décembre 1886, il existait des approvisionnements dont la valeur, aux prix du jour, est donnée ci-après :

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX.
	en magasin et dans les dépôts.	restant à fournir sur les marchés de 1886.	
1 ^{re} Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1886 :			
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1.085,851 37	4,167,816 81	2,253,698 48
Combustibles	65,472 41	"	65 472 41
Huile d'éclairage.	86,697 66	153,709 31	240,406 97
Huiles et matières de graissage.	97,720 65	214,931 17	312,651 83
Bois de construction	863,332 32	281,129 75	1,144,462 07
Pièces de rechange neuves des locomotives et tenders, des voitures et wagons.	3,131,536 20	133,790 93	3,265,327 13
Aciers, fontes et fers divers.	336,132 75	43,886 17	380,018 93
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	850,446 10	"	850,446 10
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte.	280,093 20	"	280 093 20
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques.	432,195 66	4,567 49	436,763 15
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	125,148 51	54,713 73	179,862 24
Matières et objets divers	828,033 39	24,474 99	852,203 38
2 ^{re} Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :			
Stations et ateliers.	856,899 60	"	856,899 60
Sections	444,073 09	"	444,073 09
Ensemble.fr.	9,183,632 97	2,078,717 35	11,262,350 32
Roues, pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	5,533,509 39	"	5,533,509 39
Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée aux prix du jour.	14,717,142 36	2,078,717 35	16,795,859 71

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

Trois moteurs de types nouveaux ont été mis en service pendant l'année 1886, pour l'exploitation des lignes secondaires du réseau au moyen de trains légers, savoir :

1° Une locomotive-fourgon, destinée à remorquer des trains de voyageurs sur les lignes à faible trafic et d'un profil quelque peu accidenté ;

2° Une voiture à vapeur avec compartiment à bagages et compartiment de 3^e classe, destinée à remorquer les trains de voyageurs sur les lignes à faible trafic et de niveau ;

3° Une voiture à vapeur avec compartiment à bagages et caisse à compartiments de trois classes, destinée à desservir les lignes d'un très faible trafic.

Sur les lignes du Luxembourg, l'emploi des machines à marchandises à roues accouplées de 1^m.30 du dernier type a été généralisé ; avec la mise en service de

ces moteurs, le service à double équipe a été successivement étendu à presque tous les trains de marchandises de la ligne de Bruxelles à Arlon et a permis d'augmenter de près de 100 p. c. le parcours annuel des machines et de retirer du service les locomotives dont l'état de conservation et le type n'étaient plus en rapport avec les besoins du trafic.

En vue de rendre aussi parfait que possible le roulement et la stabilité des machines à voyageurs à quatre et à six roues couplées, il a été décidé, après des essais très satisfaisants, d'appliquer aux roues motrices et accouplées de ces machines, des contre-poids permettant de réduire à des minima les perturbations dans le plan vertical.

Le graissage du matériel de traction à l'huile minérale russe dégoudronnée, mélangée avec l'huile végétale, a été généralisé et la proportion de l'huile végétale a été limitée au maximum de 50 p. % de mélange.

Le graissage à la graisse solide, déjà appliqué aux appareils fixes des ateliers, fait en ce moment l'objet d'une étude activement poursuivie, en vue de son application au matériel de traction.

Les 6 voitures de grande capacité, fournies en 1885 et destinées à l'exploitation des lignes principales, continuent à donner de bons résultats. Ces voitures sont en service sur la ligne du Luxembourg.

L'organisation de trains légers a nécessité, en 1886, la commande de :

14 voitures types ;

100 caisses montées sur châssis anciens.

150 voitures ont été, en outre, transformées en voitures à couloir, 50 par l'industrie privée et 100 par l'atelier central de Malines.

100 nouvelles voitures pour trains tramways sont actuellement en construction par l'industrie privée.

L'organisation de trains légers sur les lignes secondaires, permettra de réduire les dépenses d'exploitation, principalement celles relatives au service de la voie.

De grands efforts ont été faits pour l'amélioration du roulement du matériel à voyageurs. Les résultats auxquels on est arrivé par l'adoption de ressorts de grande flexibilité, l'interposition entre la caisse et le châssis de petits ressorts en volute, ont été satisfaisants. Ces modifications se poursuivent.

En vue de donner au public la plus grande sécurité, on a adopté un appareil d'intercommunication système Westinghouse, permettant aux voyageurs de faire appel au personnel du train. Les rames de voitures affectées aux trains express de la ligne de Bruxelles-Verviers-Cologne et celles assurant le service direct entre Ostende-Cologne et Calais-Cologne sont armées de cet appareil. Les résultats obtenus sont très remarquables et tout-à-fait concluants.

A la suite de plaintes diverses qui se sont élevées au sujet d'avaries occasionnées par lamouille, aux marchandises transportées dans les wagons de grande capacité, ces wagons et tous les véhicules faisant le service international ont reçu une modification qui fera disparaître cet inconvénient.

La boîte à huile d'une pièce, étudiée en 1885, a été appliquée à une grande quantité de voitures et de wagons ; le nombre de wagons munis de cette boîte au 1^{er} janvier 1887 était de 16,157. Il reste à en pourvoir 22,562 wagons.

Les résultats obtenus par la nouvelle boîte continuent à être très favorables, au point de vue de la réduction du nombre de bris et d'échauffements.

Le conditionnement de ces boîtes, permet d'en effectuer aisément la visite sans devoir soulever le véhicule. On a pu dès lors porter à deux ans le délai de levage périodique des wagons qui en sont munis, tandis que les autres wagons doivent être levés tous les ans. La visite et le graissage des boîtes du modèle de 1883 se font tous les huit mois.

L'éclairage au pétrole a été étendu ou amélioré dans 76 stations. On a placé à cet effet un total de 237 lampes à pétrole avec réverbères ou lanternes d'applique.

L'éclairage au gaz a été établi ou étendu dans 58 stations; 753 becs ont été placés en extension.

Les installations d'éclairage électrique ci-après ont été réalisées en 1886 :

Station de Courtrai : 19 foyers à arc voltaïque de 60 carrels chacun ;

— 258 lampes à incandescence de 1,6 carrel chacune;

Remise d'Anvers-Stuyvenberg : 5 foyers à arc de 100 carrels ;

Station de Luttre : 1 foyer à arc de 150 carrels en extension.

Atelier central de Mons : 1 foyer à arc de 50 carrels, en extension.

Les expériences pour l'emploi du gaz ordinaire carburé dans les voitures, ayant donné de bons résultats, ce mode d'éclairage a été appliqué à la plupart des trains ayant Bruxelles-Nord comme point de départ; il en est résulté une amélioration notable permettant de réaliser une économie d'environ 40 p. % sur le coût de l'éclairage au gaz riche.

Le chauffage des trains au moyen du système Radelet continue à donner de bons résultats. L'effectif de ces chaufferettes a été augmenté de 1,250 unités en 1886, afin de les appliquer non plus seulement aux trains principaux des lignes Bruxelles-Arlon et Liège-Marloye, mais aussi à ceux de Bruxelles-Verviers et Bruxelles-Ostende.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs, pour les deux derniers exercices, des transports de voyageurs, sont résumés dans les trois tableaux qui suivent :

Prix normaux.

A. Trains express.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1886.	1885.	1886.	1885.	1886.	1885.	1886.	1885.
						Kilom.	Kilom.		
Billets simples (1).	1 ^{re}	253,274	257,067	2,007,556 56	2,216,664 58	83.26	79.44	7.926	7.722
	2 ^e	465,538	513,406	2,306,762 32	2,565,313 52	67.80	67.44	4.955	4.997
	3 ^e	547,131	620,976	1,099,819 07	1,291,426 59	37.80	39.58	2.010	2.080
Ensemble.	"	1,265,943	1,421,449	5 414,137 95	6,073,404 69	57.75	57.68	4.277	4.280
Billets aller et retour (2).	1 ^{re}	265 146	357,514	1,104,895 71	1,553,549 60	59.28	58.29	4.507	4.432
	2 ^e	536,238	636,462	1,587,653 53	2,098,598 29	51.78	51.17	2.961	2 926
	3 ^e	966,140	1,215,312	1,291,736 "	1,633,070 30	34.71	34.91	1.337	1.344
Ensemble.	"	1,767,524	2,252,318	4,074,485 24	5,196,113 19	43.58	43.50	2 305	2,307
Total.	"	3,033,467	3,673,767	9,488,623 19	11,269,517 88	49.49	48.99	3.128	3.068

(1) Y compris les coupons pour enfants, électeurs, participants aux congrès, etc., délivrés avec réduction de 50 p. $\frac{1}{100}$, deux de ces coupons étant comptés pour un.

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

B. Trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1886.	1885.	1886.	1885.	1886.	1885.	1886.	1885.
						Kilom.	Kilom.		
Billets simples (1)	1 ^{re}	392,609	406,119	993,200 26	1,151,636 03	33.06	37.18	2.534	2.836
	2 ^e	1,617,058	1,614,251	2,422,571 72	2,038,842 04	26.53	28.61	1.488	1.647
	3 ^e	11,465,673	11,275,469	8,758,375 83	9,077,255 81	19.64	20.39	0.764	0.805
Ensemble	"	13,485,429	13,295,839	12,176,147 83	12,887,733 88	20.88	21.90	0.903	0.969
Billets aller et retour (2)	1 ^{re}	664,818	729,424	971,463 37	1,154,772 92	21.75	25.76	1.461	1.583
	2 ^e	2,563,850	2,734,610	2,401,617 61	2,541,542 61	18.44	19.94	0.861	0.929
	3 ^e	17,629,638	17,609,048	8,857,147 38	9,203,046 81	15.79	16.46	0.592	0.523
Ensemble	"	20,958,306	21,073,082	12,123,228 38	12,899,362 34	16.38	17.23	0.578	0.612
Total	"	34,443,815	34,368,921	24,299,376 21	25,787,116 22	18.14	19.04	0.705	0.750
Total des prix entiers	"	37,477,282	38,042,688	33,787,999 40	37,056,634 10	20.68	21.93	0.901	0.974

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1886.	1885.	1886.	1885.	1886.	1885.	1886.	1885.
						Kilom.	Kilom.		
Militaires	"	(3) 464,525	361,440	673,321 55	565,593 83	70.59	76.24	1.449	1.565
Abonnements { généraux	"	3,320,800	2,957,048	2,351,917 19	2,064,660 53	38.50	38.24	0.708	0.698
	"	1,347,180	1,296,412	197,951 55	192,029 50	12.75	12.28	0.147	0.148
	"	8,572,896	8,010,264	982,298 18	923,822 40	14.50	11.88	0.115	0.115
Détenus et leurs gardiens	"	73,109	50,397	205,461 70	162,429 35	72.60	75.14	1.423	1.474
Émigrants	"	6,314	6,792	21,399 53	23,742 60				
Sociétaires	"	288,046	431,543	294,823 16	496,530 81				
Trains de plaisir	"	33,544	18,184	49,091 50	64,644 60	37.87	49.73	2.252	2.998
Voyages circulaires	"	74,098	59,456	163,882 90	175,225 31				
Total des prix réduits	"	14,160,602	13,190,536	4,943,150 26	4,668,678 95	23.66	24.02	0.348	0.353
Total général (prix entiers et prix réduits)	"	51,657,884	51,233,224	38,731,149 66	41,725,313 05	21.57	22.47	0.749	0.814

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

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

(3) Dont { 190,648 contre paiement immédiat.
71,545 voyageant isolément } en débit.
202,532 — en corps }

L'ensemble des transports de voyageurs se résume par classe, comme suit :

a) *Billets simples* ⁽¹⁾.

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen.		Produit moyen par voyageur	
	en 1886.	en 1885.	Différences pour 1886.	en 1886.	en 1885.	Différences pour 1886.	en 1886.	en 1885.	en 1886.	en 1885.
1 ^{re} classe.	645,972	693,166	— 47,214	3,002,758 82	3,358,320 61	— 355,563 79	51 74	54 68	4.648	4.859
2 ^e —	2,092,596	2,127,657	— 35,061	4,729,334 04	5,224,155 50	— 494,821 52	35.82	37.98	2.260	2.455
3 ^e —	12,012,804	11,896,445	+ 116,359	9,858,194 92	10,368,682 40	— 510,487 48	29 84	31.39	0.821	0.872
	14,751,372	14,717,268	+ 34,084	17,590 285 78	18,961,158 57	— 1,370,872 79	24 41	25 36	1.192	1.288

b) *Billets d'aller et retour* ⁽²⁾.

1 ^{re} classe.	929,964	1,075,935	— 145,974	2,166,359 08	2,708,322 52	— 541,963 44	33.88	36 32	2.330	2.508
2 ^e —	3,200,118	3,421,072	— 220,954	3,682,471 16	4,350,135 90	— 667,664 74	24.03	26.20	1.213	1.330
3 ^e —	18,595,828	18,824,390	— 228,562	10,148,883 38	10,837,017 11	— 688,133 73	16 77	17.61	0.546	0.576
	22,725,910	23,325,400	— 599,490	16,197,713 62	18,095,475 53	— 1,897,761 91	18.49	19.77	0.713	0.776

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

1 ^{re} classe.	1,575,936	1,773,124	— 197,188	5,169,115 60	6,076,643 13	— 907,527 23	42 02	43.50	3.280	3.427
2 ^e —	5,292,714	5,548,729	— 256,015	8,611,805 20	9,774,291 46	— 1,162,486 26	28.69	30.72	1.627	1.762
3 ^e —	39,608,632	39,720,835	— 112,203	20,607,078 30	21,205,699 51	— 1,198,621 21	18.37	19.10	0.654	0.670
	37,477,282	38,042,688	— 565,406	33,787,999 40	37,056,634 10	— 3,268,634 70	20.82	21 93	0.902	0.974

d) *Billets à prix réduits* ⁽³⁾.

1 ^{re} classe.	491,157	468,432	+ 22,725	553,137 75	609,472 92	+ 43,664 83	42.46	41.22	1.330	1.301
2 ^e —	1,414,316	1,197,736	+ 216,580	1,078,680 38	914,793 13	+ 163,887 25	35.86	33.91	0.763	0.764
3 ^e —	12,375,129	11,524,365	+ 750,761	3,211,332 13	3,144,412 00	+ 66,919 23	21.39	22.29	0.262	0.273
	14,180,602	13,190,536	+ 990,066	4,943,150 26	4,668,678 95	+ 274,471 31	23.56	24.02	0.368	0.354

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe.	2,067,093	2,241,556	— 174,463	5,822,253 65	6,690,116 05	— 863,862 40	41.78	43.02	2,817	2.983
2 ^e —	6,707,030	6,746,465	— 39,435	9,690,485 58	10,689,084 59	— 998,599 01	30.01	31.29	1.445	1.584
3 ^e —	42,883,761	42,745,293	+ 638,558	23,218,410 43	24,350,112 41	— 1,131,701 98	19.28	19 97	0,541	0,576
	51,657 881	51,233,224	+ 424.660	38,731,149 66	41,725,313 05	— 2,994,163 39	21.57	22.47	0.750	0.814

(1) Voir renvoi n° 1, p. 58.

(2) Voir renvoi n° 2, p. 58.

(3) Non compris les transports d'enfants, d'électeurs et de participants aux congrès, jouissant d'une réduction de 50 p. %, et qui sont confondus avec les billets simples à prix pleins.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1885, l'année 1886 a donné :

En moins, pour les trains express.	fr.	1,780,894 69
— moins, — ordinaires		1,487,740 04
En moins pour l'ensemble des prix normaux	fr.	3,268,634 70
— plus, — — réduits		274,471 31
En moins pour la totalité des transports de voyageurs.	fr.	2,994,163 39

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

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction).	Ensemble.
En trains ordinaires.	13,485,429	20,958,586	34,443,815
— express	1,265,945	1,767,524	3,033,467
	14,751,372	22,725,910	37,477,282

Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires et des militaires, etc., soit . . .	14,180,602	14,180,602
	36,906,512	51,657,884

l'on constate que sur 51,657,884 voyageurs, 36,906,512, soit 71.4 p. %, ont joui des taxes réduites.

Il est à remarquer que les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1872.

L'annexe n° IX indique, pour *une période de quinze années*, le mouvement et la recette afférents, 1° aux abonnements généraux, 2° aux abonnements d'étudiants, 3° aux abonnements d'ouvriers.

Quant aux abonnements généraux, ils ont fait en 1886 l'objet d'un relevé à la distance. On les trouvera classés, d'après les parcours qu'ils comportent, dans les colonnes de l'annexe n° X.

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

a. Mouvement.

		UNITES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1886.	En 1885.	Différence pour 1886.
Trains de voyageurs.	Voyageurs.	Voyageur	31,657,884	31,233,224	+ 424,660
	Bagages.	Kilogr	23,930,300	25,844,700	— 1,914,300
	Colis. Journaux	—	468,377	394,751	+ 73,626
	Tarif n° 1, colis exprès	—	41,466,217	41,058,508	+ 407,709
	Petits paquets	—	73,871,212	75,069,314	— 1,198,102
	Finances	Group	791,722	822,842	— 31,120
	Équipages.	Voiture.	4,315	4,470	— 155
	Chevaux	Expédition.	4,646	4,372	+ 274
Trains de marchandises.	Petites marchandises	Kilogr.	232,637,637	230,393,637	+ 2,244,000
	Grosses marchandises (¹)	—	20,828,787,000	20,490,806,000	+ 337,981,000
	Chevaux et bestiaux	Expédition	50,007	47,060	+ 2,947

b. Recette.

RECETTE TOTALE.				RECETTE MOYENNE PAR UNITÉ.	
		En 1886.	En 1885.	Différence pour 1886.	
		En 1886.	En 1885.	Différence pour 1886.	En 1886. En 1885.
Trains de voyageurs.	Voyageurs (²)	38,830,690 16	41,725,313 05	— 2,894,613 89	0.750 0.614
	Bagages.	974,131 93	1,043,265 60	— 69,133 67	(²) 4.072 4.037
	Colis. Journaux	33,455 30	28,136 50	+ 5,318 80	(³) 0.714 0.714
	Tarif n° 1, colis exprès.	1,021,421 51	929,286 32	+ 92,135 19	(⁴) 0.915 0.904
	Petits paquets.	1,875,438 18	1,867,652 78	+ 7,785 40	(⁵) 2.538 2.488
	Finances	205,235 29	212,961 28	— 7,725 99	(⁶) 0.260 0.259
	Équipages	45,011 36	50,485 12	— 5,473 76	(⁷) 34.229 34.344
Trains de marchandises.	Chevaux.	170,660 22	157,575 05	+ 13,084 17	(⁸) 36.735 36.042
	Petites marchandises	5,334,670 78	5,219,017 98	+ 115,652 80	(⁹) 2.293 2.265
	Grosses marchandises	64,289,377 81	64,897,129 89	— 607,752 08	(¹) 3.087 3.214
	Chevaux et bestiaux	1,176,364 00	1,086,111 20	+ 90,253 80	(²) 23.524 23.079
Ensemble. . . fr.		113,957,778 64	117,257,015 77	— 3,299,237 13	(³)

(¹) Non compris 1,475,082 tonnes en 1886 et 1,482,953 tonnes en 1885, 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'écarter du tonnage général afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

(²) Par quintal.

(³) Par kilogramme.

(⁴) Par group.

(⁵) Par voiture.

(⁶) Par expédition.

(⁷) Par tonne.

(⁸) Non compris les produits extraordinaires et divers (Voir pages suivantes).

(⁹) Y compris fr. 99,549-50 pour tickets d'entrée dans les stations.

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1877.	0.78	3 55	42,151	415.48
1878.	0.76	3.42	39,341	407.78
1879.	0.75	3.44	39,260	407.56
1880.	0.88	3 43	42,144	415.15
1881.	0.82	3 31	39,950	409.45
1882.	0.81	3.20	40,116	409.91
1883.	0.79	3.19	40,049	409.72
1884.	0.78	3.15	38,771	405.93
1885.	0 81	3.21	38,096	404.37
1886.	0.75	3.09 (1)	36,750	400.69

§ 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1886.	En 1885.
Formalités en douane. fr.	192,269 "	197,251 55
Magasinage des bagages et des marchandises. . . .	108,858 09	116,745 67
Retard dans le chargement et le déchargement et man- tentions d'office	165,897 75	159,054 80
Loyer des buffets, de terrains, affichage, vente de livres	355,531 95	340,575 27
Loyer de locomotives, tenders, matériel	249,657 75	244,576 55
Usage de foncier, de quais et de machines	12,721 66	46,454 46
Traction et entretien sur raccordement	166,055 52	174,551 52
Usage du matériel, solde des décomptes	1,159,617 29	949,559 97
Amendes, cartes de circulation, surtaxes non réclamées.	7,158 45	20,754 50
Remise à domicile des colis postaux et autres	68,481 25	68,489 25
Recettes diverses	59,956 15	65,055 08
Ensemble. . fr.	2,481,842 66	2,582,046 22

(1) Voir p. 47 les réductions de taxes consenties par l'Administration.

§ 4. PRODUITS DIVERS.

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

	En 1886.	En 1885.
Les aliénations d'immeubles sans emploi fr.	69,977 14	80,062 78
Le loyer de bâtiments provisoirement inutiles, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc.	94,240 51	105,124 57
Ensemble. . fr.	164,217 65	185,187 55

La seconde partie seule est portée en recettes par le chemin de fer (voir annexe III).

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

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

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

	En 1886.	En 1885.
Détenus et leurs gardiens fr.	205,461 70	162,429 55
Émigrants	21,599 55	25,742 60
Sociétaires	294,825 16	496,550 81
Trains de plaisir	49,091 50	64,644 60
Transports mili- { Hommes	673,521 55	565,595 85
itaires. { Chevaux	51,504 20	14,207 70
{ Bagages et matériel de guerre. .	71,104 12	64,160 04
Chevaux de courses	19,465 40	19,709 25
Transports d'ob- { départements ministériels . . .	15,172 70	14,246 10
jets et d'approvi- { expositions	479 55	185 80
sionnements pour. { sociétés	1,656 50	30,246 10
{ armée et prisons.	102,595 25	81,814 05
Ensemble. . fr.	1,485,875 16	1,557,511 02

§ 6. TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1886, 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 (*).	46,256,264	89.54	3,730,932	7.22	1,670,668	3.24	51,657,684
Bagages (quintaux).	153,451	64.12	21,046	8.80	64,808	27.08	239,305
Petites marchandises . . . (quintaux) (*).	204,692,638	64.34	39,779,593	12.44	73,871,212	23.22	318,143,443
Grosses — . . . (tonnes) (*).	10,379,960	40.84	3,962,512	19.02	8,466,315	31.14	22,557,096
Finances (groups) (*).	493,579	62.34	96,311	12.17	201,832	25.49	791,722
Équipages (voitures).	917	69.74	98	7.45	340	22.81	1,315
Chevaux et bestiaux (expéd.).	31,922	58.41	6,505	11.90	16,226	29.69	54,653

B. Recette.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.*	Rapport p. ‰.	Sommes.	Rapport p. ‰.	Sommes.	Rapport p. ‰.	Sommes.
Voyageurs fr.	30,612,419 52	79.04	3,183,278 78	8.22	4,935,451 36	12.74	38,731,149 66
Bagages	506,776 06	52.10	51,467 12	5.28	416,188 75	42.71	974,431 93
Petites marchandises	5,725,285 70	69.27	664,265 00	8.04	1,875,438 18	22.69	8,264,988 97
Grosses —	34,468,934 81	53.62	8,229,026 08	12.80	21,591,416 92	33.56	64,289,377 81
Finances	154,117 19	74.73	14,979 88	7.26	37,138 22	18.01	206,235 29
Équipages	29,247 70	64.98	2,852 07	6.34	12,911 59	28.68	45,011 36
Chevaux et bestiaux	884,897 33	65.84	59,920 51	4.45	400,216 28	29.71	1,344,034 12
Tickets d'entrés dans les stations	99,519 50	"	"	"	"	"	99,519 50
Produits extraordinaires	2,481,842 66	100. "	"	"	"	"	2,481,842 66
Ensemble . . . fr.	76,444,328 23	64.63	12,205,789 53	10.35	29,268,761 30	24.82	116,439,621 30
Produits divers fr.							94,210 51
Total fr.							116,533,861 81

Ces résultats accusent vis-à-vis de ceux de 1885 les différences de recettes suivantes :

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

(*) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum en appliquant le poids moyen de 5 kilogrammes aux transports effectués avec timbres, et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

(*) Non compris 1,475,082 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain. (Voir renvoi (*) page A-42.)

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

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	.	2,486,194 97	205,350 03	.	.	713,348 45
Bagages	.	54,369 73	.	3,019 28	.	41,445 66
Petites marchandises.	105,810 37	"	37,209 62	.	7,785 40	.
Grosses —	1,975,066 10	"	.	352,107 53	.	751,152 89
Finances.	2,380 07	"	631 33	.	.	9,740 39
Équipages	.	3,989 40	371 30	.	.	1,855 66
Chevaux et bestiaux .	52,097 55	"	.	614 54	51,864 86	.
Totaux	2,135,334 09	2,544,554 40	243,565 28	356,041 35	59,650 26	1,487,513 05
Différences pour 1885.	— 409,200 01		— 112,476 07		— 1,427,862 79	

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

En 1885, de	64.06	10.29	25 65
Elle est en 1886 de	64.58	10.48	25.14
Différence en 1886	+ 0.52	+ 0.19	— 0.51

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

Voyageurs.

Service intérieur.

Admission des convoyeurs de pigeons au transport gratuit, lorsque l'expédition comporte un poids de 1,000 kilogrammes et que le convoyeur prend place dans le wagon affecté au transport.

Extension jusqu'à 55 kilomètres du tarif d'abonnement à prix réduit en faveur des agréés et ouvriers de l'Administration des chemins de fer de l'État.

Création d'abonnements scolaires à sept déplacements par semaine.

Services mixtes.

Mise en distribution, pour les relations entre les chemins de fer de l'État et le chemin de fer du Nord-Belge, de cartes d'abonnement valables pour trois mois.

Admission, sans distinction, dans les trains de l'État et du Grand-Central pour le parcours entre Court-Saint-Étienne et Oullignies, des voyageurs munis de billets directs du service intérieur de l'État et devant se rendre, par Court-Saint-Étienne, vers les stations des lignes du Luxembourg.

Convention, à titre provisoire, entre l'État et le Grand-Central belge, réglant

le trafic sur la section de Lierre-Hérenthals; création, en conséquence, de relations de service mixte entre l'État et le Grand-Central par la section précitée.

Services internationaux.

Réduction de la durée de validité des livrets de coupons simples pour les relations des stations de l'État belge avec celles de l'Allemagne du Nord, via Herbestal, et via Bleyberg.

Création de relations directes entre Bruxelles d'une part, Vienne et Munich d'autre part, via Luxembourg-Strasbourg, afin de permettre l'emploi des trains dits « Express Orient ».

Création de relations directes de Bruxelles à Locarno pour faciliter les excursions sur le lac Majeur.

Extension des relations entre la Belgique, d'une part, la Suisse, l'Italie et la France (Est-Français), d'autre part.

Voyages circulaires.

Création de nouveaux voyages circulaires à itinéraire fixe, pour visiter :

1^o Les bords du Rhin, la Suisse, l'Italie et la France.

2^o La Suisse, l'Italie et la France.

3^o La Suisse, l'Italie et l'Autriche (Tyrol).

Mise en vente d'une brochure, réunissant tous les tarifs, pour voyages circulaires où le chemin de fer de l'État est intéressé et donnant des renseignements sur les voyages circulaires combinés de l'Union allemande et des lignes Suisses et sur les voyages circulaires de certains chemins de fer français, à l'époque des vacances.

Bagages.

Suppression, sur les lignes de l'État, de la gratuité du transport de 25 kilogrammes de bagages enregistrés pour les relations entre les stations belges d'une part, et les stations suisses, italiennes et de l'Est-Français, d'autre part.

Marchandises.

A. SERVICES INTÉRIEUR ET MIXTES.

1. Classification générale des marchandises — Additions et modifications.

Les articles suivants ont été déclassés :

a) De la 1^{re} à la 2^e classe : Eaux minérales, jantes et moyeux en bois, bois de charonnage façonnés, batteuses démontées, amidon;

b) De la 1^{re} à la 3^e classe : Myrobolans, valonias, bois de Quebracho moulu, pommes de pin;

c) De la 2^e à la 3^e classe : Faïence et carreaux en faïence destinés à l'exportation maritime; farine de lin non blutée destinée à l'alimentation du bétail; déchets de chanvre; déchets de lin; déchets d'étoupes.

d) De la 3^e à la 4^e classe : Bourres de poils d'animaux, vertes ou brutes, pour engrais, en vrac ; genêts, bruyères, broussailles en wagons bâchés au moyen de bâches louées ou appartenant à l'expéditeur ; produits bruts de la fabrication de l'acier et du fer ; acier brut en lingots, en brames, en lopins, en billettes ou en largets.

Les isolateurs en porcelaine pour télégraphe et téléphone ont passé de la 1^{re} à la 2^e classe (service local), et à la troisième classe pour les transports à l'exportation.

Les pavés en grès artificiel de 5 1/2 centimètres d'épaisseur ou plus, rangés à la 4^e classe, ont été admis au tarif spécial n° 3 d'exportation (fr. 0-026 par tonne-kilomètre sans frais fixes).

Les mitrilles de fer et d'acier rangées à la 4^e classe, ont été admises au tarif spécial n° 11 ⁽¹⁾ (2^e catégorie).

Le tarif spécial n° 12 ⁽²⁾ applicable aux transports de minerais de fer, a été étendu aux expéditions de castine et de pyrites.

Les calcaires broyés, à l'exportation maritime, sont passés de la 4^e classe aux tarifs spéciaux n°s 2 et 3 ⁽³⁾.

Les tuyaux en grès sont passés de la 2^e à la 3^e classe et, à l'exportation maritime, ont été admis au tarif spécial n° 7 (4^e classe).

II. Tarifs spéciaux.

Il a été créé :

a) Un tarif spécial comportant des réductions de fr. 1-00 et fr. 1-25 sur les prix du tarif normal (4^e classe) en faveur des transports de combustibles minéraux, en destination de Gand et de la ceinture de Gand, et de certaines localités des provinces de Brabant, d'Anvers et des deux Flandres.

b) Un tarif spécial comportant une réduction de fr. 1-35 sur les prix du tarif normal (4^e classe) avec minimum de perception de fr. 3-25 en faveur des transports de goudron minéral solide à l'exportation maritime par les ports belges, en destination des usines à briquettes du pays.

c) Un tarif spécial comportant la réduction de 400 à 200 kilogrammes du minimum de poids fixé pour les transports à petite vitesse, par charge incomplète, en faveur des engrais et de certains produits agricoles.

d) Un tarif spécial n° 2^{bis} ⁽⁴⁾ applicable aux transports de combustibles

⁽¹⁾ Le tarif spécial n° 11 est applicable entre les bassins industriels du pays. Les prix de la 2^e catégorie comprennent un droit fixe d'un franc et une taxe variable de fr. 0-03 par tonne-kilomètre.

⁽²⁾ Tarif spécial n° 12, par 10 tonnes : droit fixe un franc, frais variables fr. 0-02 par tonne-kilomètre ; par 100 tonnes prix de la 4^e classe du barème général diminués de fr. 1-25 avec minimum de fr. 1-55 ; par 200 tonnes prix de la 4^e classe du barème général diminués de fr. 1-50 avec minimum de fr. 1-10.

⁽³⁾ Le tarif spécial n° 2, d'exportation maritime donne une taxe de fr. 0-02 par tonne-kilomètre, sans frais fixes, et le tarif spécial n° 3 une taxe de fr. 0-026 par tonne-kilomètre.

⁽⁴⁾ Tarif spécial n° 2^{bis}, 1 à 100 kilomètres, fr. 0-015 par tonne-kilomètre, plus fr. fr. 0-30 de frais fixes avec minimum de perception de 2 francs par tonne.

Au-delà du 100^e kilomètre, prix du 100^e kilomètre augmenté de fr. 0-01 par tonne-kilomètre.

effectués par trains complets de 200 tonnes, des gares charbonnières du pays vers les ports de mer belges pour l'exportation maritime.

e) Un tarif spécial n° 2^{er} (*) applicable aux expéditions de scories de laminoirs et de puddlage effectuées par quantités de 10 et 100 tonnes, des stations des bassins industriels du pays, vers les ports de mer belges pour être embarquées en destination définitive de Duisbourg, Hochfeld et Ruhrort, ainsi qu'en destination de Stettin, pour y être réexpédiées.

B. SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.

Améliorations et innovations.

I. Tarifs généraux :

a) *Création.* — Tarifs de réexpédition à Chiasso et à Pino, du 1^{er} janvier 1886, pour le transport de certaines marchandises entre la Belgique et l'Italie. — Tarif avec le Post-Office anglais pour le transport des colis postaux entre l'Angleterre et la Belgique. — Tarif pour le transport des colis de 200 kilogrammes et moins entre la Belgique et Douvres (bureau belge).

b) *Extension.* — Admission de nouvelles gares allemandes et belges dans les tarifs belge-Berg-Marche, belge-rhénan-Cologne-Minden, belge-allemand et belge-sud-ouest-allemand.

c) *Revision et réimpression.* — Revision du fascicule VII^a du tarif belge-sud-ouest-allemand, du tarif exceptionnel belge-bavarois pour le transport des bois, du fascicule II du tarif général anglo-belge-bavarois, du tarif de l'Union postale universelle.

II. Tarifs exceptionnels :

Revision du tarif exceptionnel n° 17 belge-italien, du 1^{er} novembre 1884, applicable aux envois de verres à vitre.

III. Classification ; déclassement de marchandises :

Admission au tarif exceptionnel 7^b belge-Berg-Marche et belge-rhénan-Cologne-Minden des carreaux et dalles en terre cuite, non emballés, et ayant au moins 3 1/2 centimètres d'épaisseur. — Transfert, au tarif spécial III, des pierres à chaux en poudre (pierres calcaires moulues), dans les livrets belge-Berg-Marche, belge-rhénan-Cologne-Minden et belge-allemand. — Admission à la 4^e classe des chicorées en racine, expédiées de certaines stations belges vers le nord de la France.

IV. Traitements spéciaux :

Dans les trafics belge-Berg-Marche, belge-rhénan-Cologne-Minden, belge-

(*) Tarif spécial n° 2^{er}, 1^{re} catégorie, fr. 0-026 par tonne-kilomètre, avec minimum de perception de fr. 2-20 par 1,000 kilogrammes.

Tarif spécial n° 2^{er}, 2^e catégorie, fr. 0-02 par tonne-kilomètre, avec minimum de perception de 2 francs par 1,000 kilogrammes,

allemand et belge-sud-ouest-allemand, les poissons de mer frais, les poissons vivants en baquets ou en fûts, l'alevin et le frelin pour aquarium ainsi que le frai de poisson remis à l'expédition à *petite vitesse*, sont transportés par trains ordinaires de voyageurs aux prix simples de la petite vitesse. Remis à l'expédition à *grande vitesse*, leur transport s'effectue par trains express, aux prix simples de la grande vitesse.

Réduction de prix de transport de fr. 0-75 par tonne en faveur des minerais importés par les ports belges et celui de Terneuzen et réexpédiés par quantités de 100 tonnes à la fois en destination des stations du grand-duché de Luxembourg et de la Lorraine.

Réduction de prix de transport de fr. 0-75 par tonne en faveur des fontes brutes du grand-duché de Luxembourg et de la Lorraine expédiées vers les ports belges et Terneuzen pour y être embarquées sur navire de mer.

Réduction de prix de transport de fr. 0-75 par tonne pour les envois de 50 tonnes et de 1 franc par tonne pour ceux de 100 tonnes, en faveur des envois de houille, coke et briquettes de charbon à effectuer de la Belgique vers les stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine situées au sud et à l'est de la ligne de Chambrey-Bensdorf-Sarreguemines.

Réduction des prix de transport des colis de 5 kilogrammes et moins expédiés en service Anglo-Belge, via Ostende-Douvres, avec l'Agence continentale et le South-Eastern-Railway.

Réduction de prix pour les envois de houille, coke et briquettes de charbons vers l'est de la France effectués via Doische, Givet, Vierves, Vireux, Erquennes et Anor. — Réduction de 50 p. % du minimum de tonnage par expédition auquel était subordonnée la concession des prix prévus pour les envois de 100 et de 200 tonnes, par les frontières d'Athus, La Morteau et Hastière-Givet.

Admission aux prix de la petite vitesse du tarif franco-belge-nord, majorés de 50 p. %, du plaqué d'or ou d'argent, des broderies, dentelles et objets d'art.

A partir du 1^{er} janvier 1886, il a été mis en vigueur, sur les lignes de l'État, un nouveau mode d'acceptation, de pesage, d'enregistrement, de manutention et de comptabilité des marchandises.

Ce nouveau mode a eu pour heureux effet de supprimer certaines écritures tenues dans les stations et de définir exactement les attributions ainsi que la responsabilité de chacun des agents coopérant au service des expéditions. Actuellement chaque agent a des attributions qui lui sont propres : le peseur est constamment à sa bascule, l'enregistreur est sur le quai et le commis au départ n'a plus à s'occuper que de la taxation et de l'enregistrement des envois.

En résumé, le système actuel offre toutes les garanties désirables et assure la perception régulière des recettes de l'État, notamment celles résultant de la vérification sérieuse du poids de toutes les expéditions au départ.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains ;

2. Accidents aux personnes, dus à ces déraillements et collisions ;
3. Accidents aux personnes, indépendants de ces déraillements et collisions.

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

Le tableau suivant présente des renseignements au sujet des déraillements et collisions de trains, pour chacun des exercices 1880 à 1886 :

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.				TRAINS DE MARCHANDISES.				ENSEMBLE.				NOMBRE de PERSONNES atteintes:		
	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			Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident sur un nombre de			Nombre de collisions et déraillement ayant fait des victimes.	Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains- kilomètres de		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains- kilomètres de		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains- kilomètres de			
1880.	124	21,8	3,298	121,442	234	11,5	1,313	68,415	358	7,5	2,019	86,808	34	25	56
1881.	123	23,5	3,832	133,771	172	16,5	2,083	106,229	295	9,6	2,712	117,711	37	60	60
1882.	85	35,0	6,052	211,232	194	16,2	2,111	104,212	289	11,1	3,275	133,544	26	20	39
1883.	62	49,1	8,055	274,332	125	21,4	3,001	152,827	187	16,3	4,677	193,055	20	3	33
1884.	60	51,7	8,399	281,965	91	34,0	3,915	250,803	151	20,5	5,713	230,072	22	27	27
1885.	50	62,8	9,780	330,337	62	50,7	5,335	253,350	112	28,0	7,319	296,648	16	41	28
Moyennes des six années.	84	35,3	5,529	209,20	145	20,5	2 449	127,994	229	12,1	3,653	151,523	26	30	40
1886.	30	105,7	13,840	598,222	83	38,2	5,024	166,816	113	28,1	7,365	296,039	11	3	22
Moyennes des sept années.	76	39,3	5,466	220,692	136	22,1	3,077	118,909	212	14,1	3,936	155,510	24	25	38

Des 113 déraillements et collisions constatés en 1886, 30 sont dus aux trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 85 aux trains de marchandises (il y en avait 234 en 1880).

Ces 113 accidents de trains ne représentent qu'un déraillement ou une collision pour 296,039 trains-kilomètres, au lieu d'un accident pour 86,808 trains-kilomètres en 1880, année la plus néfaste de cette période de sept années.

Mais, depuis 1880, l'amélioration est constante.

Ce résultat doit être attribué à l'installation de plus en plus étendue des appareils perfectionnés pour assurer la sécurité de la marche des trains.

L'annexe n° XI indique en détail les causes des 113 collisions et déraillements survenus en 1886. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour les huit dernières années :

Nombre de kilomètres exploités		2,553	2,702	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144	3,171	
Nombre d'accidents.	{ par trains de voyageurs	Collisions . .	45	57	60	41	25	21	24	9
		Déraillements.	56	67	63	44	37	39	20	21
	{ — de marchandises	Collisions . .	79	116	83	83	64	49	58	42
		Déraillements.	92	118	80	90	61	42	24	41
Causes des accidents :										
Voie.	Rails cassés	Collisions . .	7	7	5	4	10	6	2	2
		Déraillements.	"	"	3	"	3	"	2	1
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	Collisions . .	"	"	"	"	"	"	"	"
		Déraillements.	25	12	15	5	7	7	1	4
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variaiton trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Collisions . .	"	"	2	"	2	1	2	"
		Déraillements.	7	12	11	9	10	10	2	6
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Collisions . .	"	"	"	"	"	"	"	"
		Déraillements.	14	10	14	7	14	5	8	0
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Collisions . .	"	"	"	"	"	"	"	"
		Déraillements.	2	3	1	1	"	1	"	"
	Attelages rompus ou défauts	Collisions . .	"	"	"	"	"	"	"	"
		Déraillements.	"	0	5	5	4	2	3	2
	Avaries aux essieux	Collisions . .	"	1	"	"	"	"	"	"
		Déraillements.	8	19	10	14	4	3	1	3
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	Collisions . .	"	"	"	"	"	"	"	"
		Déraillements.	3	2	"	1	"	"	"	1
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	Collisions . .	"	1	"	2	1	1	"	"
		Déraillements.	7	7	8	14	3	5	2	5
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Collisions . .	"	"	"	"	"	"	"	"
		Déraillements.	"	2	3	3	2	3	"	"
Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	Collisions . .	"	2	"	"	"	"	"	"	
	Déraillements.	"	3	4	1	1	2	2	"	
Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant	Collisions . .	"	"	"	"	"	"	"	"	
	Déraillements.	"	12	11	7	2	1	1	4	
Fausseposition ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Collisions . .	52	54	52	25	20	12	16	15	
	Déraillements.	45	54	70	45	19	25	15	14	
Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	Collisions . .	8	26	52	51	22	15	15	22	
	Déraillements.	"	"	"	1	"	"	"	"	
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Collisions . .	13	17	12	6	5	5	7	1	
	Déraillements.	"	1	"	"	"	"	"	"	
Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Collisions . .	"	4	4	5	4	"	"	1	
	Déraillements.	"	2	"	5	1	"	"	1	
Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Collisions . .	6	19	25	15	4	4	4	1	
	Déraillements.	2	"	2	2	"	"	"	"	
Machines de manœuvre dans les gares, mise en mouvement sans ordre régulier, inobéissance aux signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	Collisions . .	7	8	5	2	1	7	2	"	
	Déraillements.	"	"	"	"	"	"	"	"	
Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	Collisions . .	15	31	19	12	9	7	12	10	
	Déraillements.	2	"	"	1	1	5	"	"	
Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	Collisions . .	17	8	9	50	18	9	8	2	
	Déraillements.	"	"	2	"	"	"	"	"	
Autres négligences	Collisions . .	31	55	45	19	19	16	18	1	
	Déraillements.	3	12	11	11	7	5	4	12	
Causes diverses et indéterminées	Collisions . .	2	6	6	9	3	7	5	10	
	Déraillements.	20	53	20	50	23	21	15	5	
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Collisions . .	"	"	14	7	4	6	5	1	
	Déraillements.	2	"	1	1	"	1	2	5	

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

Des 115 déraillements et collisions de trains, constatés en 1886, 14 seulement ont causé des dommages aux personnes, savoir (voir annexe XI) :

		1886	1885.	Moyenne de 7 années
Voyageurs . . .	{ Tués	»	»	»
	{ Blessés.	3	28	11
	{ Contusionnés.	»	15	15
	Totaux.	3	41	26
Agents de l'admini- stration.	{ Tués	2	1	3
	{ Blessés.	9	17	15
	{ Contusionnés.	11	10	20
	Totaux.	22	28	38
Ensemble ⁽¹⁾		25	69	64

soit 25 victimes en 1886 contre 69 en 1885.

La diminution est donc très sensible, mais on ne peut en faire argument en faveur de l'exploitation, parce que les accidents de personnes dépendent des circonstances dans lesquelles les collisions et les déraillements se produisent.

Ainsi, en 1886, un seul accident de trains a eu pour les personnes des conséquences exceptionnellement graves : c'est la collision survenue le 12 septembre 1886 à Haine-Saint-Paul entre des wagons manœuvrés et un train de voyageurs entrant en gare.

Dans cette collision, il y a eu 2 agents tués, 3 voyageurs et 4 agents blessés. Dans les autres collisions et déraillements de 1886, les agents de l'administration n'ont pas reçu de blessures graves ; tous ont pu reprendre leur service très peu de temps après l'accident.

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

480 personnes ont été atteintes en 1886 et 517 en 1885, savoir :

		1886	1885.	Moyenne des 7 dernières années.
1° Voyageurs. . .	{ Tués	3	5	7
	{ Blessés	27	18	26
	{ Contusionnés	15	8	20
	Totaux.	45	31	53

(1) Pour les années 1853 à 1885, voir l'annexe XIII du compte rendu de 1885.

		1886.	1885.	Moyenne des 7 dernières années.
2° Personnes étran- gères, autres que les voyageurs.	Tuées	53	59	56
	Blessées	25	46	36
	Contusionnées	6	5	8
	Totaux.	84	108	100
3° Agents de l'ad- ministration.	Tués	56	65	87
	Blessés	241	262	217
	Contusionnés	56	55	148
	Totaux.	353	378	452
Ensemble (¹).		480	517	605

soit 57 victimes de moins en 1886 qu'en 1885.

Les voyageurs ont été atteints dans les circonstances suivantes : 24 en descendant ou en sautant des trains en marche, 10 par la fermeture des portières et 9 dans d'autres circonstances.

En ce qui concerne les agents, le tableau ci-dessous donne pour cinq années, la répartition des accidents eu égard à leurs causes.

	TUÉS.					BLESSÉS.					CONTUSIONNÉS.				
	1882.	1885.	1884.	1885.	1886.	1882.	1885.	1884.	1885.	1886.	1882.	1885.	1884.	1885.	1886.
Dans les stations et les ateliers	18	20	13	22	26	120	91	76	140	138	190	103	75	21	28
En accrochant des véhicules.	6	2	2	2	1	26	10	12	18	12	21	15	12	2	»
En décrochant id.	8	4	1	»	1	8	8	6	1	3	4	6	3	»	1
Gardes-barrières et gardes-routes.	28	18	21	10	11	18	8	15	11	4	4	1	»	2	»
Gardes-convoi tombés ou atteints.	2	2	1	2	»	24	21	10	10	7	52	28	12	11	2
Autres agents des trains tombés ou atteints.	6	8	7	1	4	41	29	21	45	54	28	54	18	10	16
Agents atteints en dehors de tout service. .	25	16	15	15	7	15	9	9	9	11	5	5	4	»	2
En réparant les voies et les bâtiments . . .	18	9	5	8	»	27	19	15	22	21	18	7	10	4	5
Agents d'autres administrations	»	5	5	5	6	»	8	2	8	11	»	»	1	5	2
Ensemble : tués, blessés et contusionnés. .	109	84	70	65	56	277	203	166	262	241	302	199	135	55	56

Considéré dans son ensemble, ce tableau indique une situation qui va en s'améliorant.

Parmi les causes d'accidents survenus, il y a le décrochage des véhicules et le recolement des coupons au sujet desquels l'administration a pris des mesures spéciales.

(¹) Pour les années 1855 à 1885, voir l'annexe XIII du compte-rendu de 1885.

Pour le décrochage des véhicules, il a été prescrit l'usage d'un bâton, néanmoins 3 agents ont été atteints en 1886, dont 1 tué, 3 blessés et 1 contusionné. En 1885, 1 agent seulement avait été atteint, mais il faut remarquer que l'usage du bâton n'est pas toujours possible, et, c'est précisément dans les cas où il n'a pu être employé que se sont produits les accidents de 1886.

L'administration, en supprimant la circulation des gardes sur les banquettes et en ordonnant la reprise des billets à la sortie des gares, est arrivée au but qu'elle voulait atteindre.

On n'a constaté, en effet, en 1886, que 7 gardes blessés et 2 contusionnés.

Parmi les accidents dus à d'autres causes, beaucoup proviennent de circonstances tout-à-fait fortuites, inhérentes à toute exploitation et en vue desquels on ne saurait prendre aucune mesure préventive.

On a vu qu'en dehors des voyageurs et des agents de l'administration, on a compté, en 1886, 84 victimes dont 33 tués : 21 se sont suicidés, 14 ont été atteints en circulant sur la voie, 13 en franchissant les lignes en dehors des stations et 5 en les traversant dans les gares.

Résumé pour 1886.

Le nombre d'accidents aux personnes se résume donc comme suit d'après les paragraphes 2 et 3 qui précèdent.

	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . { dans les déraillements et collisions.	"	3	"	3
{ par leur propre fait.	3	27	43	43
Employés et ouvriers { dans les déraillements et collisions.	2	9	44	22
de l'administration { par leur propre fait.	56	241	56	353
Personnes ayant circulé sur les voies.	32	22	5	59
Folie, suicide, ivresse, etc.	21	3	1	25
Ensemble pour l'année 1886	114	305	86	505

En comparant le nombre d'accidents à l'importance du trafic, on a formé le tableau suivant pour une période de sept années.

ANNÉES.	NOMBRE DE PERSONNES ATTEINTES.															
	AU TOTAL.				Nombre de kilomètres de voie pour une personne				Nombre de trains mis en marche pour une personne				Nombre de trains-kilomètres pour une personne			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Ensemble.	tué.	blessé.	contusionné.	atteinte en général.	tué.	blessé.	contusionné.	atteinte en général.	tué.	blessé.	contusionné.	atteinte en général.
1880	176	268	188	632	15,4	10,1	14,4	4,3	4,108	2,698	3,845	1,144	176,575	115,959	103,304	49,173
1881	202	309	280	791	14,1	9,2	10,1	3,6	3,960	2,589	2,857	1,011	171,905	112,378	121,020	43,900
1882	189	313	378	909	15,8	8,7	7,9	3,3	4,803	2,632	2,389	993	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	21,8	10,0	12,2	4,4	6,247	2,844	3,498	1,260	257,942	116,789	144,448	52,034
1884	123	214	206	563	25,2	13,2	15,0	5,5	7,014	3,687	4,189	1,532	282,446	148,465	104,645	61,707
1885	128	371	87	586	24,6	8,5	36,1	5,4	6,404	2,210	9,423	1,397	259,567	89,554	381,891	55,697
1886	114	303	86	505	27,8	10,4	36,9	6,1	7,301	2,729	9,678	1,648	293,442	109,680	383,981	66,242
Moyennes	153	305	211	669	19,6	9,8	14,2	4,5	5,437	2,739	3,961	1,241	215,623	108,215	156,564	49,344

Par rapport à 1885, on trouve en moins en 1886, 14 tués, 66 blessés et 1 contusionné.

La diminution du nombre de personnes atteintes est remarquable depuis 1883.

Ainsi, de 1880 à 1882, on compte une personne tuée pour 176,575, 171,905 et 197,499 trains-kilomètres, et de 1883 à 1886, une personne tuée seulement pour 257,942, 282,446, 259,567 et 293,442 trains-kilomètres.

Pour les années antérieures à 1880, voir l'annexe n° XIII du compte rendu de 1885.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1886, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'Etat 798 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	536
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie du chemin de fer	21
Voyageurs dépourvus de coupons ou munis de coupons irréguliers	379
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé au bâtiment de la station	20
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	18
Fausse déclaration sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	24
Total	798

Les contraventions constatées en 1885 étaient au nombre de 900. Il y a donc eu en 1886 une diminution de 102 contraventions.

3^E SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

XII.

MÉTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1).	10,220	•	10,220
— — des Compagnies (2).	1,235,378	200,080	1,435,458
Longueur effective totale exploitée { En 1886	1,245,598	200,080	1,445,678
au 31 décembre { En 1885	1,243,605	215,628	1,459,233
Différences pour 1886.	+ 1,993	- 15,548	- 13,555

Les différences constatées en 1886 résultent : 1^o de modifications apportées soit au tracé des voies, soit à la longueur des lignes d'Anvers à Gand, de Chimay et du Nord belge ; 2^o de la remise à la Compagnie du chemin de fer du Nord français, de l'exploitation des sections françaises des railways de Chimay et du Nord belge.

(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 la Compagnie du railway Nord-Est français. La partie belge de cette ligne n'est que de 1,200 mètres.

(3) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes ou de voies communes à deux ou à trois Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations coexploitantes. — La longueur de ces voies communes est de 150,414 mètres. En 1885, elle était de 141,185 mètres.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1886, comprend :

	Sections belges		Prolongements sur territoire étranger.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises .	1,202,742	96.56	200,080	100.00
2 ^o Parties affectées au transport des marchandises seulement . . .	42,856	3.44	»	»

Il se trouve établi :

1 ^o A double voie, sur une étendue de	202,150	16.23	17,660	8.83
2 ^o A simple voie, sur une étendue de	1,043,448	83.77	182,420	91.17

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées a été, en 1886, de 1,445,678 mètres, dont 1,245,598 mètres situés en Belgique et 200,080 mètres établis sur territoire étranger. En 1885 ces longueurs étaient, respectivement, de 1,459,233 mètres, 1,243,605 mètres et 215,628 mètres.

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

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres		Différences pour 1886
		En 1886.	En 1885.	
Voies principales.	Sections belges	1,447,748	1,438,113	+ 9,635
	Prolongements sur territoire étranger	217,740	244,814	— 27,074
	Ensemble.	1,665,488	1,682,927	— 17,439
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		478,727	476,206	+ 2,521
Totaux.		2,144,215	2,159,133	— 14,918

Les voies principales parcourues par les trains représentent 77.67 p. % et les voies accessoires 22.33 p. % du réseau total exploité en 1886. En 1885 ces rapports étaient de 77.94 p. % et de 22.06 p. %.

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

xiii. L'annexe XIII indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1886.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1885 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1886	1885	1886	1885	1886	1885	Différences pour 1886
Stations	265	265	39	42	304	307	— ⁽¹⁾ 3
Haltes	43	44	3	3	46	(*)44	+ ⁽²⁾ 2
Points d'arrêt.	32	46	•	•	32	46	+ ⁽⁴⁾ 16
Totaux.	340	322	42	45	382	(*)367	+ 15

Les 304 stations existant en 1886 comprennent 113 ⁽³⁾ *gares communes*, utilisées par deux ou trois Administrations.

§ 4. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

L'annexe XIII montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1886.

XIII.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1886	1885	Différences pour 1886.
Etablissements reliés aux stations des Compagnies.	473	474	+ ⁽⁵⁾ 2
Etablissements raccordés aux railways en pleine voie (gares privées)	72	72	•
Totaux	245	(*)243	+ 2

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare

(¹) Anor (railway de Chimay), Feignies et Hautmont (lignes Nord belges), actuellement exploitées par ou pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français.

(²) Chiffre rectifié suivant les résultats d'un nouveau recensement général.

(³) Plateau (railway Liégeois-Limbourgeois) et Tailfer (lignes Nord belges) ouverts au service en 1886.

(⁴) Macon et Seloignes-Monceau (railway de Chimay); Frezenberg, Keerselaarhoek, Vierkavenhoek et Zillebeke (railway de la Flandre occidentale); passages à niveau : rue de la Meuse, Val-Benoît, Petit-Bourgogne, route de Montegnée, Bons-Buveurs, rue du Chêne, Hourpes, Erquelines-Village, Genly et Blaregnies (lignes Nord belges) créés en 1886.

(⁵) Pour la formation de ce nombre, chaque *station commune* a été comptée comme appartenant à chacune des Compagnies exploitantes intéressées.

(⁶) Moulin de MM. Goffart frères, à Wavre, et magasins de bois et de charbons de M. Jos. Weynants, à Sicheu.

privée et de six raccordements industriels reliés aux sections étrangères des chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liège à Maestricht.

II.

Situation du matériel roulant.

XIV. L'annexe XIV donne, par Compagnie et par sorte de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

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

	En 1886.	En 1885.	Différence pour 1886.
Locomotives	540 ⁽¹⁾	539 ⁽²⁾	+ 1
Tenders	569	569	»
Voitures à vapeur	6	6	»
Véhicules { à voyageurs.	833 ⁽³⁾	846 ⁽⁴⁾	— 11
{ à bagages	454 ⁽⁵⁾	453 ⁽⁵⁾	+ 1
{ à marchandises	13,744	13,763	— 21
{ pour services divers	40	57	+ 5
Ensemble	15,073 ⁽⁶⁾	15,101 ⁽⁷⁾	— 28

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

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1886.	En 1885.
Matériel de traction.	Locomotives ⁽⁸⁾	0.37	0.37
	Tenders.	0.28	0.25
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs ⁽⁸⁾	0.58	0.58
	Fourgons à bagages	0.31	0.31
	Wagons à marchandises	9.31	9.43
	Véhicules divers	0.03	0.02
Ensemble.		10.45	10.54

(¹) Dont 7
 (²) — 3
 (³) — 16
 (⁴) — 8
 (⁵) — 4
 (⁶) — 20
 (⁷) — 12
 affectés au service spécial des trains-tramways.
 (⁸) Non compris les voitures à vapeur.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XV montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1886, par les trains des chemins de fer concédés. XV.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ				
SUR LES LIGNES				Ensemble.
	exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.		
Trains de voyageurs	En 1886. . .	4,806,562	97,486	4,904,048
	En 1885. . .	4,869,389	110,103	4,979,492
Différences pour 1886 . . .		— 62,827	— 12,617	— 75,444
Trains de marchandises . . .	En 1886. . .	3,509,585	12,438	3,522,023
	En 1885. . .	3,849,745	12,369	3,862,114
Différences pour 1886 . . .		— 340,160	+ 69	— 340,091
Trains mixtes.	En 1886. . .	860,508	29,052	889,560
	En 1885. . .	743,285	6,905	750,190
Différences pour 1886 . . .		+ 117,223	+ 22,147	+ 139,370
TOTAUX.	En 1886. . .	9,176,655	138,976	9,315,631
	En 1885. . .	9,462,419	129,377	9,591,796
Différences pour 1886 . . .		— 285,764	+ 9,599	— 276,165

IV.

Mouvement et Recette des transports (¹).

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1886 et en 1885, sont ci-après résumés et comparés : XVI.

(¹) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent, se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 200,080 mètres, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être établis sur l'ensemble de l'exploitation.

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1886.	1885.	Différences pour 1886.	1886.	1885.	Différences pour 1886.	1886.	1885.	Différences pour 1886.
1 ^{re} classe	521,298	537,717	— 16,419	1,119,828	1,161,392	— 41,564	2.15	2.18	— 0.01
2 ^e —	1,997,082	2,033,744	— 36,662	2,313,294	2,573,293	— 257,999	1.18	1.26	— 0.10
3 ^e — et prix réduits.	11,701,203	11,717,607	— 16,404	6,754,731	7,273,902	— 519,171	0.58	0.62	— 0.04
Ensemble . . .	14,219,583	14,289,068	— 69,485	10,189,853	11,038,587	— 818,734	0.72	0.77	— 0.05

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1886	9,836	7,048 49
En 1885	9,792	7,544 09
Différences pour 1886	+ 44	— 495 60

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1886.	En 1885.	En 1886.	En 1885.
1 ^{re} classe.	5.67 %	5.76 %	10.99 %	10.55 %
2 ^e —	14.04 %	14.23 %	22.72 %	25.58 %
3 ^e — et prix réduits .	82.29 %	82.01 %	66.29 %	66.07 %
	100. "	100. "	100. "	100. "

La recette des voyageurs représente 28.99 p. % du produit total de l'exploitation en 1886, et 29.57 p. % en 1885.

§ 2. BAGAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1886.	1885.	Différences pour 1886.	1886.	1885.	Différence pour 1886.
Transports } taxés au minimum (colis).	41,534	45,212	— 3,678	228,047	239,381	— 11,334
— au poids (quintaux).	124,650	130,933	— 6,283			

Le produit de ces transports entre pour 0.65 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1886, et pour 0.64 p. % en 1885.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des transports de petites marchandises peuvent se résumer
comme il suit : xvi.

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1886.	1885.	Différence pour 1886.		
Transports {					
	taxés au minimum (colis).	790,823	768,237	+ 22,586	
	— au poids (quintaux).	1,034,467	1,102,894	— 18,727	
				1,435,530	1,471,401
					— 35,871

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.09 p. % de la
recette totale en 1886, et 3.95 p. % en 1885.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants : xvi

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1886.	1885.	Différence pour 1886.		
Expéditions {					
	taxées au minimum (nombre).	401,432	402,439	— 1,007	
	— au poids . . (tonnes).	12,946,470	13,397,102	— 450,932	
				20,879,687	22,442,183
					— 1,262,496

Le produit de cette catégorie de transports correspond à 59.41 p. % de la
recette générale en 1886, et à 59.48 p. % en 1885.

§ 5. FINANCES.

Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit : xvi.

MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1886.	1885.	Différence pour 1886.		
Groupes.	153,602	149,752	+ 3,850	30,115	31,897
					— 1,782

La recette des articles de finances comporte 0.09 p. % du produit total de
l'exploitation en 1886 et en 1885.

§ 6. ÉQUIPAGES.

xvi. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.				
1886.	1885.	Différences pour 1886.	1886.	1885.	Différences pour 1886.		
Équipages {	transportés à grande vitesse	80	62	+ 18	3,684	4,232	— 568
	— à petite —	181	162	+ 19	3,590	4,376	— 746
Ensemble.		261	224	+ 37	7,254	8,568	— 1,314

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.02 p. % de la recette générale en 1886 et en 1885.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

xvi. Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

						MOUVEMENT.			RECETTE.		
						1886.	1885.	Différences pour 1886.	1886.	1885.	Différences pour 1886.
Animaux	{	transportés à grande vitesse	7,224	8,609	— 1,385	54,003	64,582	— 10,579			
		— à petite —	195,802	218,258	— 22,456	312,845	351,967	— 39,122			
Ensemble.						203,026	226,867	— 23,841	366,848	416,549	— 49,701

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 1.04 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1886. En 1885 cette proportion était de 1.12 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

xvi. Ces produits se sont élevés : { en 1886, à fr. 2,006,944
en 1885, à fr. 1,911,221
Augmentation en 1886 . . . fr. 95,725

Les produits extraordinaires forment 5.71 p. % de la recette totale en 1886, et 5.15 p. % en 1885.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit :

	En 1888.	En 1883	Différence, pour 1886	
Voyageurs fr.	10,189,833	11,008,587	— 818,754	
Bagages.	228,047	239,381	— 11,334	
Marchandises	petites	1,453,530	1,471,401	— 35,871
	grosses.	20,879,687	22,142,183	— 1,262,496
Finances	30,115	31,897	— 1,782	
Équipages	7,234	8,568	— 1,314	
Chevaux et bestiaux	366,848	416,549	— 49,701	
Ensemble fr.	33,137,354	35,318,566	— 2,181,232	
Produits extraordinaires	2,006,944	1,911,221	+ 95,723	
Totaux fr.	35,144,278	37,229,787	— 2,085,509	

Comparativement aux recettes réalisées en 1885, celles de 1886 présentent une diminution de 5.60 p. %.

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

	En 1890.		En 1885.
Voyageurs	28.99	} 100. "	29.57
Bagages.	0.65		0.64
Marchandises { petites	4.09		3.95
{ grosses.	59.41		59.48
Finances	0.09		0.09
Équipages	0.02		0.02
Chevaux et bestiaux	1.04		1.12
Produits extraordinaires.	5.71		5.15

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XVI donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1886. xvi.

Voici le total de ces dépenses, comparé au chiffre correspondant de 1885 :

En 1886 fr.	19,213,845
En 1885	20,533,582
Différence en faveur de 1886 . fr.	1,419,737

La diminution des dépenses de 1886 par rapport à celles de 1885 est de 5.56 p. %.

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1886 comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

		En 1886.	En 1885.	Différences pour 1886.
xii.	Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée.	1,445 ^k .678	1,459 ^k .233	— 13 ^k .555
xv.	Parcours kilométrique des trains.	9,515,691 ^k	9,591,796 ^k	— 276,105 ^k
xvi.	Recettes brutes fr.	55,144,278	57,229,787	— 2,085,509
	Dépenses d'exploitation.	19,215,845	20,353,582	— 1,119,737
	Recettes nettes fr.	15,930,433	16,896,205	— 965,772
	Rapport proportionnel des dépenses d'explo- tation au total général des recettes.	34.67 p. %	34.62 p. %	+ 0.05 p. %

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

		En 1886.	En 1885.	Différences pour 1886.
	Recette. fr.	24,509 89	25,513 25	— 1,203 36
	Dépense	13,290 54	13,954 43	— 643 89
	Bénéfice fr.	11,019 35	11,578 82	— 559 47

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilomètre de parcours des trains :

		En 1886.	En 1885.	Différences pour 1886.
	Recette. fr.	3.7726	3.8814	— 0.1088
	Dépense	2.0625	2.1199	— 0.0574
	Bénéfice fr.	1.7101	1.7615	— 0.0514

VII.

Personnel.

xvii. L'annexe XVII présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1886.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1885 :

	En 1886.	En 1885.	Différences pour 1886.
Fonctionnaires, employés et agents nommés	2,543	2,369 (1)	— 26
Agents divers et ouvriers.	8,208	8,537 (1)	— 329
Totaux.	10,551	10,906	— 355

(1) Chiffre rectifié d'après une modification apportée au classement des agents.

La diminution constatée en 1886 provient notamment de la suppression de 319 cantonniers auxiliaires des lignes Nord belges.

VIII.

Accidents.

L'annexe XVIII donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1886, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1885, peut se résumer comme il suit :

XVIII.

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Cantonniers.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements).	Voyageurs.	2	8	»	40
	Agents des Compagnies.	»	»	»	»
	Ensemble. { En 1886. . .	2	8	»	40
	Ensemble. { En 1885. . .	»	»	»	»
	Différences pour 1886. . .	+ 2	+ 8	»	+ 40
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs.	»	2	4	6
	Agents des Compagnies.	43	43	5	61
	Personnes étrangères au service . .	44	42	4	24
	Ensemble. { En 1886. . .	24	57	40	91
	Ensemble. { En 1885. . .	44	56	23	123
	Différences pour 1886. . .	- 20	+ 4	- 43	- 32
TOTAUX . .	En 1886. . .	26	65	40	101
	En 1885. . .	44	56	23	123
	Différences pour 1886. . .	- 48	+ 9	- 43	- 22

IX.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1886 et 1885, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1886	En 1885
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	78	63
Entraves apportées à la circulation des trains	36	46
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail- ways	2	2
Plantation d'arbres et érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	4	6
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	91	119
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	13	18
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	3	9
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchan- dises expédiées	2	3
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	1	3
Totaux.	230	269
Diminution en 1886.	39	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1886, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Emploi de 1,730 traverses supplémentaires pour consolider la voie principale.

Remplacement du pont à bascule en fonte, sur la Durme, à Lokeren, par un pont tournant en fer.

Établissement d'un signal à distance protégeant ce pont.

Suppression d'un passage à niveau entre Loochristi et Gand.

Acquisition de 4 voitures de 2^e classe sur châssis en fer, dont 1 en augmentation de l'effectif du matériel et 3 en remplacement de voitures mixtes de 2^e et 3^e classe, ancien modèle.

Remplacement de 6 voitures de 3^e classe et de 3 fourgons à bagages, ancien modèle, par des véhicules sur châssis en fer, nouveau type.

Construction de 3 wagons plats et d'un wagonnet de service.

Transformation d'une voiture mixte, ancien modèle, en voiture de 1^{re} classe à coupés, sur châssis en fer, et d'un fourgon à bagages en wagon fermé à marchandises.

Mise sur châssis en fer de 3 voitures mixtes.

Mise sur train d'un réservoir pour le transport d'eau douce de Saint-Nicolas à la Tête-de-Flandre.

Remplacement d'une machine fixe par une machine plus puissante; installation de diverses machines-outils; prolongement d'une voie, et établissement d'une chaudière, d'une cheminée, etc., aux ateliers de Saint-Nicolas.

Application du frein système Schleiffer et Marcotte à 6 fourgons à bagages.

Renouvellement complet du pont du steamer *Belgique*.

Établissement d'une hake provisoire à l'endroit dit *Rossignol*, entre Loochristi et Gand.

Agrandissement de l'écurie de la station de la Tête-de-Flandre.

Mise en distribution de livrets pour voyageurs, contenant 20 billets à prix réduits pour les trois classes, valables entre les stations d'Anvers, Beveren, Saint-Nicolas, Lokeren et Gand.

Chimay.

Renouvellement de 4,700 mètres courants de voie en rails de fer, avec des rails en acier fondu, modèle Vignole, de 30 kilogrammes par mètre courant.

Établissement de barrières oscillantes à deux passages à niveau, et de barrières roulantes en fer à un passage à niveau.

Création de deux points d'arrêt pour voyageurs.

Flandre occidentale.

Renouvellement de 13,052 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Remplacement de 7,577 billes en chêne et de 6,210 billes en sapin créosotées.

Prolongement, sur une étendue de 252 mètres, des voies de chargement de la station de Roulers.

Construction de nouvelles voies d'évitement à Thielt et à Iseghem.

Installation d'un signal à distance supplémentaire à Roulers.

Construction d'un magasin à marchandises avec bureaux ; installation d'un pont à peser, et établissement d'un nouveau pavage, à Iseghem.

Extension notable des cours de déchargement à Roulers et à Heule.

Installation de jauges de chargement à Comines et à Aerseele.

Établissement d'un service hydraulique à Thielt.

Appropriation d'une salle d'attente de 1^{re} et 2^e classe à Aerseele.

Mise en service de deux nouveaux wagons à chevaux et d'un wagon fermé à marchandises.

Renouvellement des foyers et des tubes de 4 locomotives.

Reconstruction de 2 wagons de secours fermés.

Transformation de 2 wagons fermés, à frein, en fourgons à bagages lestés.

Application de moyens de chauffage à 14 voitures de 3^e classe.

Création de quatre points d'arrêt pour voyageurs, à des passages à niveau entre Roulers et Ypres.

Mise en vigueur de tarifs spéciaux à prix réduits : 1^{er} pour le transport de la chaux, des cendres, des boues, etc., destinées à l'amendement des terres ; — 2^e pour les expéditions de charbon.

Déclassement de diverses marchandises transportées en services intérieurs-belges et internationaux.

Gand-Eccloo-Bruges.

Remplacement de 2,000 mètres courants de voie en rails vignole en fer, par des rails en acier, type de l'État belge.

Remplacement de 4,700 billes en sapin non créosotées par des traverses en chêne.

Établissement d'un trottoir en pavés, de 140 mètres de longueur, dans la station de Gand.

Renouvellement et prolongement d'un trottoir dans la station de Steenbrugge.

Construction d'un magasin à marchandises dans la station d'Evergem.

Construction, dans la station d'Eccloo, d'un magasin pour fer et objets divers, et d'une remise pour pompe à incendie.

Construction d'une loge pour garde-signal, à Wondelgem, à la bifurcation des lignes de Gand-Terneuzen et d'Eccloo-Gand.

Renouvellement complet de la chaudière d'une locomotive, et des roues motrices et porteuses de 3 locomotives

Augmentation du nombre de roues de rechange pour voitures et wagons.
 Organisation de trains de plaisir entre Gand et Ostende, pendant la saison des bains.
 Application aux transports effectués en services mixtes belges, du déclassement de plusieurs marchandises introduit dans le tarif intérieur de l'État.

Gand-Terneuzen.

Remplacement de 2,200 mètres courants de voie en rails en fer par des rails en acier.
 Mise en œuvre de 3,700 traverses en chêne créosotées en remplacement de billes en sapin.

Grand Central belge.

Mise en œuvre de 10,039 rails en acier en remplacement de rails en fer.
 Substitution de 5,009 traverses en fer à des billes en chêne.
 Construction d'une voie supplémentaire à Heyst-op-den-Berg, en vue de la création du chemin de fer vicinal de Malines à Itteghem.
 Prolongement des voies de croisement des stations de Berlaer et de Gastuche.
 Établissement d'un appareil d'enclenchement des signaux au pont tournant sur la Nèthe, entre Lierre et Berlaer.
 Construction d'un bâtiment de recettes à Charleroi (Ville-Basse).
 Construction de 6 maisonnettes de gardes à des passages à niveau, pour en permettre le gardiennage par des femmes.
 Réunion des services de la station d'Acoz (laminoirs) et de la halte d'Acoz (village) en une seule et même gare appelée Acoz.

Hasselt-Maeseyck.

Mise en œuvre de 540 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.
 Remplacement de 1,955 billes en chêne et de 1,625 billes en sapin, par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.

Liège-Maastricht.

Mise en œuvre de 403 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer.
 Remplacement de 2,010 billes en chêne et en sapin, par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.
 Remplacement, dans la station de Cheratte, d'un excentrique et d'un crossing en fer, par des appareils en acier d'un système perfectionné.
 Construction d'une voie supplémentaire de 140 mètres de longueur, avec croisement en acier, dans la station de Visé.
 Augmentation de l'effectif du matériel roulant, de deux voitures pour le service spécial des trains-tramways.
 Chauffage des voitures de 3^e classe au moyen de poêles de divers systèmes.
 Transformation de 13 wagons à charbon en wagons fermés.
 Remplacement : 1^o des bandages à 3 paires de roues de locomotives, à 4 paires de roues de tenders et à 26 paires de roues de voitures et de wagons; — 2^o des essieux à 2 paires de roues de tenders.
 Acquisition de 2 paires de roues de rechange pour voitures de trains-tramways.
 Mise en service de 19 bâches nouvelles.
 Mise en vigueur d'un tarif spécial réduit pour le transport :
 1^o De charbons, cokes et briquettes expédiés du bassin de Liège vers Eysden, Gronsveld et Maastricht;

2° De charbons, par quantités de 50 ou de 100 tonnes, en destination du railway de l'Est français, via Givet, Lamorteau et Athus;

3° De charbon maigre, par quantités de 10 tonnes, en destination d'Allain, Antoing et Vaulx;

4° De charbons anthraciteux expédiés de Wandre, par quantités de 100 ou de 200 tonnes, en destination des stations du railway Nord belge;

5° De charbons, par quantités de 200 tonnes, destinés à l'exportation par navires de mer;

6° De charbons industriels, par quantités de 10 tonnes, en destination des diverses stations de Gand;

7° De charbons, par quantités de 10 tonnes, en destination de Bruges et d'autres localités des deux Flandres, du Brabant et de la province d'Anvers;

8° De scories de puddlage, pour l'embarquement sur navires de mer;.

9° D'ardoises en destination des Pays-Bas.

Liégeois-Limbourgeois.

Réfection de 3,909 mètres courants de voie en rails en fer de 57 kilogrammes, au moyen de rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Remplacement des billes en chêne par des traverses en acier, sur une étendue de 4,522 mètres courants.

Prolongement des voies de la station de Herstal.

Remplacement de 3 barrières à lisses en bois par des barrières roulantes en fer, sur les sections de Liège à Tongres et de Liers à Flémalle.

Établissement d'une barrière à bascule en remplacement d'une barrière à clef, entre Liers et Rocour.

Construction d'un hangar à marchandises, à Tongres.

Établissement d'une maisonnette de garde à un passage à niveau, entre Beverst et Diepenbeek.

Agrandissement de la chaufferie pour les voitures à voyageurs, à Hasselt.

Établissement d'une halte au Plateau, entre Ans et Jemeppe.

Malines-Terneuzen.

Renouvellement de 3,594 mètres courants de voie en rails en fer, avec des rails en acier Bessemer.

Application du frein à vapeur à une locomotive.

Nord belge.

Déviations du chemin de Genly, et suppression d'un passage à niveau entre Quévy et Frameries.

Prolongement des quais à voyageurs des stations de Liège (Longdoz) et de Landelies.

Établissement d'une plaque tournante de 4^m30 à la station de Solre-sur-Sambre.

Agrandissement du bâtiment principal et dallage partiel des quais à voyageurs de la gare de Frameries.

Aménagement de la station d'Andenne, en vue de la réception des trains des lignes d'Andenne à Éghezée et d'Andenne à Samson.

Construction d'une halte pour le service des voyageurs à Tailfer.

Construction d'un abri pour les hommes d'équipe, à la gare de Tilleur.

Construction d'une lampisterie et de caves à pétrole, à la gare de Saint-Martin.

Établissement de 10 points d'arrêt pour le service des trains-tramways, à savoir : 6 sur la section de Flémalle-Haute à Liège; 2 sur la ligne de Charleroi à Erquelines, et 2 sur la ligne de Mons à Quévy.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant, de 2 machines pour le service des trains-tramways.

Transformation de 2 voitures de 1^{re} classe, à couloir, en voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classe, avec frein à vide, pour le service des trains-tramways.

Application du frein à vide à 2 voitures de 3^e classe, en vue de leur introduction dans les trains-tramways.

Affectation de 2 voitures spéciales supplémentaires au service des trains-tramways de la rive gauche de la Meuse.

Remplacement : 1° de 26 wagons à minerais de 40 tonnes, par des véhicules à caisse fixe pour les transports de combustible; — 2° de 8 wagons à charbon de 6 tonnes par des wagons de 10 tonnes.

Mise en vigueur : .

1° Du tarif belge-italien via Saint-Gothard, pour le transport à petite vitesse de certaines marchandises expédiées par charges complètes;

2° D'un tarif spécial réduit pour les transports de chaux, cendres et autres matières destinées à l'amendement des terres;

3° D'un tarif spécial réduit pour les combustibles expédiés vers certaines gares du Brabant, des Flandres et de la province d'Anvers;

4° D'un tarif spécial réduit pour les combustibles expédiés par quantités de 200 tonnes et destinés à l'exportation maritime;

5° D'un tarif spécial réduit pour les combustibles expédiés par quantités de 40 ou de 50 tonnes, en destination du chemin de fer de l'Est, par Laon et par Hirson.

Publication d'un tarif réduit pour les combustibles du bassin de Seraing destinés à Gronsveld, Eysden et Maestricht.

Abaissement à 50 et à 100 tonnes des minima de 100 et de 200 tonnes pour les tarifs spéciaux des combustibles transportés via Vireux, Givet, Athus et Lamorteau.

Extension aux transports de castines et de pyrites, du tarif spécial mixte n° 12.

Distribution de livrets-coupons d'aller et retour sur la section de Liège (Longdoz) à Fiémalle-Haute, au départ des points d'arrêt.

Création d'abonnements généraux et pour étudiants, valables pour trois mois.

Réduction du prix des billets de 1^{re} classe simples et aller-retour omnibus, sur la section de Mons à Frameries.

Taviers à Embresin.

Réfection de 4,500 mètres courants de voie en rails de fer, avec des rails d'acier de 22 1/2 kilogrammes par mètre courant.

Mise en œuvre de billes en fer sur une étendue de 600 mètres courants de voie.

Transformation d'un wagon à bétail en fourgon à bagages.

Termonde à Saint-Nicolas.

Renouvellement de 600 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails en acier, type du railway Nord belge.

Remplacement de 2,072 billes en sapin par des traverses en chêne.

Achat de 16 trains de roues pour voitures et wagons.

Placement d'une horloge-régulateur dans la station de Termonde.



ANNEXES
DE LA PARTIE A

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale

			SOMMES TOTALES.		
Capital utile engagé dans les lignes en exploitation, du chef	{	des constructions faites pour compte de l'État. (Voir tab. II, litt. A, B, E, F.) fr.	708,445,503 43	4,258,990,474 46	
		des rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités. (Voir tab. II, litt. B, G)	531,087,858 25		
		du parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes. (Voir tab. II, litt. C.)	6,656,973 83		
Capital dû pour les lignes rachetées.	{	Anvers à la frontière. fr. 12,500,000 »	42,799,839 25	431,966,367 70	
		Lierre à Turnhout 299,839 25			
Dépenses prélevées sur les budgets de l'exploitation.	{	Travaux d'amélioration et d'extension.	41,154,458 73		
		Approvisionnements { 1 ^{er} janvier fr. 23,378,051 08	21,122,074 99		
					en dépôt. { Diminution en 1886 2,453,976 09
Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation 49,146,609 37			99,690,433 98		
Intérêts des soldes annuels actifs, toutes charges réglées 80,573,534 61					
Recettes brutes de l'exploitation					2,353,250,471 84
Ensemble Fr.				3,744,207,014 »	

depuis l'origine jusqu'en fin 1886.

PASSIF.

				SOMMES TOTALES.
Amortissement	des sommes successivement engagées dans le réseau exploité fr.	43,529,413 02	43,610,992 21	
	provisionnel à valoir sur capitaux dus.	411,579 19		
Capital utile dû, déduction faite de l'amortissement provisionnel.		42,688,260 06	4,215,319,182 25	4,258,990,474 46
Reste à amortir		4,202,660,922 19		
Charges des capitaux utiles		803,356,366 35		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes		112,625,593 81		
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière.		7,146,538 83		
Sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de dépense		4,467,634 26	951,943,572 13	961,175,791 38
Intérêts des avances faites par le Trésor pour le renouvellement de rails en attendant la réalisation des vieux fers à retirer des voies.		347,438 88		
Intérêts dus au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes et trimestrielles pour les redevances		1,544,902 29	6,232,219 23	
Intérêts des soldes passifs accumulés.		4,687,316 96		
Dépenses d'exploitation fr.				4,397,430,003 42
Total du passif. fr.				3,617,585,969 26
Pour	Parachèvement sur compte d'exploitation. fr.	41,454,458 73		
balance.	Approvisionnement au 31 décembre (voir p. A-85).	21,422,074 99		426,621,044 74
	Soldes actifs accumulés (1).	94,344,811 02		
Ensemble. Fr.				3,744,207,014 .

(1) Les éléments constitutifs de cette somme se décomposent comme suit :

Des soldes des comptes d'intérêts de l'actif, soit. fr. 99,690,155 98

il faut déduire la différence entre les recettes nettes (fr. 2,555,250,471-81 — 1,597,420,003-42) = 955,830,468 42

et le montant des charges financières, soit 961,175,791 38

5,545,322 96

Fr. 94,244,811 02

ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement*

	COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement des lignes construites et exploitées par l'Etat, y compris leur parachèvement.	476,693,257 21
B. Capital appliqué aux lignes rachetées et à leur parachèvement.	461,364,223 24
C. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant part de recettes . . .	6,656,973 83
D. Sommes appliquées aux dépendances des stations : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, etc.	31,717,696 50
E. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.	8,663,148 22
F. Acquisition { pour l'ensemble du réseau fr. 188,371,401 20	255,098,036 21
G. matériel { repris aux compagnies. 66,723,635 01	
H. Sommes approximatives, dues pour rachat de lignes exploitées	42,799,839 25
I. CAPITAL utile ENGAGÉ DANS LES LIGNES exploitées fr.	1,238,990,174 46
J. Lignes en construction et avances aux sociétés de construction. { Capital . . . 44,610,383 46	41,757,307 69
{ Intérêts . . . 446,924 53	
Ensemble. fr.	1,270,747,482 45
K. Pour balance : amortissement indirect	4,901,138 42
L. CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT fr.	1,275,648,620 27

et capital utile au 31 décembre 1886.

PASSIF.

		COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
Amortissement du capital successivement engagé dans les lignes en exploitation		43,529,443 02
Restant à amortir		1,202,660,922 49
Sommes approximatives dues pour rachat de lignes en exploitation. { Anvers à la frontièrefr. 42,500,000 » Lierre à Turnhout 299,839 25		
Ensemble.fr. 42,799,839 25		
Provision d'amortissement pour les sommes dues	411,579 49	411,579 49
Reste à amortir sur capitaux dus		12,688,260 06
	Fr.	4,258,990,474 46
Lignes en construction et avances aux sociétés de construction		11,757,307 69
	Fr.	1,270,717,482 45
Amortissement indirect. { Ventes d'immeubles.fr. 3,148,063 23 Participation des villes dans divers travaux. 391,181 88 Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond. 1,361,892 99		4,901,138 42
	Fr.	4,275,648,620 27

DOIT.

N° III. — COMPTE DE L'EX

Dépenses d'exploitation.	Services communs	fr. 4,222,636 71	66,146,315 74	66,244,271 41
	Voies et travaux. { Entretien (¹).	45,985,816 80		
	{ Parachèvement et extension	6,257 20		
	Traction et matériel (²).	27,670,037 »		
	Transports	49,417,096 »		
	Perception des recettes et contrôles.	4,844,472 »		
	Crédits supplémentaires et liquidations de créances arriérées.	fr. 94,955 74		
	Recettes nettes de l'exploitation.	fr.		50,292,590 40
Fr.				446,533,861 84

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Capitaux utiles régies.	Intérêts.	fr. 47,883,591 34	81,533,600 38	
	Amortissement	3,122,556 46		
Capitaux utiles dus.	Lierre à Turnhout.	Charges provisionnelles 527,452 58		
	Anvers à Rotterdam.			
	Parts de recettes dues aux sociétés dont l'État exploite les lignes	3,824,382 90		56,860,037 74
	Sommes liquidées au profit de compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes depuis 1867 (³).	867,634 26		
	Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale fr.	500,000 »		
	Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps.	54,420 47		
	Intérêts du chef de l'avance de 2 millions pour faciliter l'approvisionnement des rails	80,000 »		
	Solde pour balance			94,344,814 02
Fr.				451,204,848 73

(¹) Y compris fr. 23,978-84, pour transports en service sur les lignes concessionnaires.

(²) — 56,527-41 — — — —

(³) Voir jugements en 1^{re} instance : 15 mars 1894 et 23 février 1895; en cours d'appel : 26 avril 1893 et 31 janvier 1885; conventions
[des 5 janvier 1882, 12 mai 1883, 29 mai 1884 et 20 juin 1885.

PLOITATION. — Exercice 1886.

AVOIR.

Recettes brutes de l'exploitation.	Voyageurs (1).	fr. 38,830,699 16	416,439,621 30
	Bagages	974,431 93	
	Petites marchandises.	8,264,988 97	
	Grosses marchandises	64,289,377 84	
	Finances	206,235 29	
	Équipages	45,011 36	
	Chevaux et bestiaux	1,347,034 42	
	Produits extraordinaires	2,484,842 66	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. fr.			94,210 51
Fr.			416,533,861 81

Exercice 1886. — Charges et ressources.

Soldes des comptes d'exploitation au 31 décembre 1883.	fr.	96,063,832 42
Intérêts à 4 p. o/o des soldes accumulés	fr. 3,842,551 40	53,140,996 31
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1883	50,292,590 40	
Intérêts de ces recettes nettes (2 p. o/o)	4,005,831 81	
Fr		151,204,818 73

(1) Y compris, fr. 99,549-50 pour tickets d'entrée dans les stations.

N° V. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1886.	ANNÉE 1885.	DIFFÉRENCES POUR 1886.	
		CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définits.	En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	474,570	491,999 98	.	17,429 98
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	120,600	123,063 25	.	2,463 25
	Matériel et fournitures de bureau.	500,000	612,863 11	.	112,863 11
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	40,000	40,000	.	.
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitée	40,000	40,000	.	.
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	57,466 71	51,181 62	5,285 09	.
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	10,000	4,507 73	5,692 23	.
		1,222,636 71	1,546,413 09	— 123,778 98	
Voies et travaux. (¹)	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,580,074	1,587,005 06	.	6,931 06
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	9,477,000	9,466,968 68	10,031 52	.
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	2,500,000	3,000,000	.	500,000
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,438,000	2,731,444 31	.	516,444 31
		15,992,074	16,803,418 05	— 813,344 05	
Traction et matériel. (¹)	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,628,637	1,606,977 55	21,659 45	.
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,471,000	11,069,039 42	.	598,039 42
	Primes d'économie et de régularité.	333,400	330,895 55	4,504 47	.
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,515,000	4,500,409 71	.	783,409 71
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	11,500,000	12,858,474 02	.	1,558,474 92
		27,670,057	30,365,797 15	— 2,693,760 15	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	8,833,712	8,873,498 09	.	57,786 09
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	6,000,000	5,913,522 55	86,677 67	.
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	590,000	589,961 23	38 77	.
	Frais d'exploitation	1,784,000	1,928,600 48	.	144,600 48
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,720,000	1,733,133 96	.	53,133 96
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	650,000	770,235 01	.	120,235 01
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	52,000	29,600 16	2,399 84	.
	Ristourne à des établissements industriels	5,584	.	5,584	.
		19,417,096	19,660,405 26	— 243,307 26	
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,760,122	1,796,563 78	.	56,441 78
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	84,530	82,120	2,230	.
		1,844,652	1,878,683 78	— 34,211 78	
Ensemble.		66,146,513 71	70,030,717 91	— 3,910,402 20	
Estimation de 1885		.	69,961,762 21		
Différences.		+ 94,953 70			
(Dépenses d'exploitation (²)). fr.		66,241,271 41			

(¹) Voir renvoi (¹) et (²) du table au IV.(²) Au point de vue du coefficient d'exploitation, la dépense totale n'est que de fr. 66,233,014-21 non compris les travaux de parachèvement qui se sont élevés à fr. 6,257-90.

L'EXPLOITATION. — EXERCICES 1886 ET 1885.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1886.	Année 1885.	DIFFÉRENCES POUR 1885.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs	58,850,699 16	41,725,513 03	•	2,894,615 89
Bagages	974,451 95	1,045,266 60	•	68,854 67
Petites marchandises.	8,264,988 97	8,114,185 58	150,875 39	•
Grosses —	64,289,577 81	64,897,129 89	•	607,752 08
Équipages	45,011 56	50,485 12	•	5,475 76
Finances	206,255 29	212,961 28	•	6,725 99
Chevaux et bestiaux	1,347,054 12	1,245,686 25	103,547 87	•
Produits extraordinaires	2,481,842 66	2,582,406 22	99,456 44	•
Ensemble fr.	116,459,621 50	119,669,451 99	335,589 70	5,583,400 59
<i>Produits divers</i> : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.	94,240 51	105,124 57	•	8,884 06
			535,589 70	5,592,284 45
Recettes brutes totales. . . fr.	116,553,861 81	119,772,556 56	— 3,258,694 75	
Parts de recettes servies aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes	5,824,582 90	5,920,998 44	— 96,615 54	
	112,709,478 91	113,851,558 12	— 3,142,079 21	
Allocations aux mêmes compagnies pour transports en service.	867,654 26	600,000 •	+ 267,654 26	
	111,841,844 65	113,251,558 12	— 3,409,713 47	

N° VI. — DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EXPLOITÉES A DOUBLE ET A SIMPLE VOIE.

		1885.	1886.		
			DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État	733,3	(¹) 656,4	(¹) 82,7	739,1
	à forfait pour son compte.	648,9	14,7	635,9	650,6
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise	42,1	42,1	"	42,1
	Hal à Ath et Tournai à la frontière . . .	43,7	43,7	"	43,7
	Braine-le-Comte à Gand	55,8	55,8	"	55,8
	Jonction belge-prussienne	48,6	46,2	2,4	48,6
	Plateaux de Herve	34,0	"	34,0	34,0
	Spa à la frontière grand ducale. . . .	54,7	"	54,7	54,7
	Hesbaye-Condroz	74,4	"	74,4	74,4
		323,3	157,8	165,5	323,3
C. Lignes rachetées moyennant annuités, à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	30,4	28,0	5,4	30,4
	Luxembourg	308,1	226,4	81,7	308,4
	Bassins-Houillers	(²) 660,0	412,9	547,4	660,3
		998,2	364,3	634,2	998,5
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa	42,5	"	42,5	42,5
	Dendre-et-Waes.	102,0	100,4	1,6	102,0
	Lignes des Flandres	242,7	"	242,7	242,7
	Saint-Ghislain à Erbisoul	9,2	9,2	"	9,2
	Anvers à la frontière néerlandaise. . .	27,0	27,0	"	27,0
	Marbehan à Virton	31,7	"	31,7	31,7
	Lierre à Turnhout.	37,0	"	37,0	37,0
		462,1	136,6	325,5	462,1
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (A + C + D) . .		2,842,5	1,172,0	1,678,3	2,850,3
Longueur totale exploitée (³)		3,165,8	1,329,8	1,843,8	3,173,6

(¹) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1856 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.

(²) Y compris 2k,4, raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(³) En ajoutant les parties exploitées en commun avec l'État, on trouve un total de 770k,167 qui servit de base pour le partage des recettes de 1871 à 1876.

(⁴) Pour les années antérieures, voir p. 83 du compte rendu de 1884.

N° VII. — CONSOMMATION DE CHARBON DES LOCOMOTIVES EN 1885 ET 1886.

A
(85)

[N° 278.]

ANNÉE.	CONSUMMATIONS.		PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSUMMATIONS								Observations.
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS.			par locomotive-kilomètre.		locomotive-train-kilomètre		par véhicule-kilomètre.		par unité-kilomètre transportée.		
					Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1885	Charbon gailleux.	19,958,900	7.44	148,545 42	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	Les charbons brûlés dans les foyers de locomotives pendant les exercices 1885 et 1886 ont été des charbons menus demi-gras, employés sans mélange, et des charbons menus maigres mélangés-à-moyenne de 25 p. % de charbon gras en 1885 et de 35 p. % en 1886.
	— menu demi-gras. . .	417,596,000	5.48	2,287,530 08	12.89	0,072	17.84	0,100	1.008	0,006	0.40818	0,00229	
	— gras.	45,116,100	7.41	554,510 50									
	— maigre.	110,172,000	5.06	557,470 52									
			392,623,000	5.61	5,527,450 12								
1886	Charbon gailleux.	19,169,000	6.83	150,851 45	12.75	0,086	16.12	0,070	1.070	0,005	0.40171	0,00172	Unités kilomètres. 1,451,839,171 1,445,565,131
	— menu demi-gras. . .	469,453,800	4.81	2,259,068 26									
	— gras.	24,910,200	6.65	165,690 09									
	— maigre.	66,569,000	5.54	22,184 50									
			579,893,000	4.43	2,377,794 28								
1885	Locomotives-kilomètre.				Locomotives-train-kilomètre.		Véhicules-kilomètre.		Unités kilomètres.				
	45,948,446				53,924,545		559,461,672		1,451,839,171				
1886	45,558,012				53,980,541		541,765,262		1,445,565,131				

N° VIII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied-*

DÉSIGNATION DES OBJETS.			1878.	1879.	1880.	1881.	
Voies et travaux.	Valeur des matériaux.	neufs	3,587,858 84	3,134,384 46	3,643,540 49	3,238,059 31	
		de emploi	4,114,848 58	4,319,922 29	5,307,053 09	5,760,420 63	
		vieux. { A (¹) . .	3,239,135 11	4,790,927 43	447,276 75	777,432 58	
			B. . . .	241,353 03	916,707 62	1,584,773 53	1,193,891 02
Traction et exploitation.	Approvisionnement en magasin et dans les dépôts.	Matériel, outils, meubles et ustensiles	364,282 32	278,092 62	297,812 49	338,881 44	
		Matières spéciales aux services des voitures et de la traction	4,710,990 43	4,992,449 20	4,942,433 66	2,116,817 95	
		Combustibles	67,433 02	69,808 70	435,970 48	465,470 74	
		Matières pour le graissage . .	49,982 43	443,337 55	97,074 08	482,493 81	
		— pour l'éclairage . . .	429,176 69	406,626 88	92,111 41	57,710 45	
		— diverses	2,533,044 41	2,332,598 78	3,706,235 73	3,868,661 98	
		Stations et ateliers	4,255,809 33	818,555 70	4,454,694 88	4,058,289 43	
		Sections	418,266 54	444,759 23	447,712 49	471,934 42	
		Valeur des approvisionnements au 31 décembre.		17,411,880 45	16,067,890 48	18,556,688 83	18,929,473 46
		Roues, pièces de rechange et matières de emploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons (²)		.	"	"	"

(¹) Valeur des vieux fers destinés à être réalisés au profit du Trésor pour le rembourser de ses avances.

(²) Ces renseignements ont figuré pour la première fois au compte rendu de 1885.

d'œuvre le long des voies et acquis sur fonds budgétaires.

ANNÉES.					Observations.
1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	
4,128,475 82	2,999,960 01	2,647,106 33	2,900,441 .	3,403,276 .	
5,261,523 70	4,777,060 88	5,203,199 62	3,815,433 .	2,588,018 .	
287,535 62	"	"	"	"	
963,632 77	2,110,652 34	2,715,558 54	2,492,078 .	413,638 63	
660,838 25	482,794 61	757,581 03	724,512 61	4,085,881 37	
2,252,884 24	6,749,919 97	4,303,503 98	3,622,475 35	2,131,536 20	
428,979 49	422,346 43	402,469 49	66,938 99	65,472 41	
95,275 26	99,536 44	188,724 62	469,690 78	97,720 68	
85,982 60	51,200 40	59,522 32	96,434 46	86,697 66	
5,234,357 23	624,000 28	2,604,228 59	3,053,671 45	3,415,351 96	
1,010,926 64	1,723,309 63	2,094,053 55	938,067 55	856,899 60	
160,019 41	229,180 96	322,570 38	388,991 04	444,073 09	
20,270,430 73	49,966,961 65	20,995,518 45	47,968,731 20	45,588,565 60	
	5,807,893 57	4,158,632 89	5,609,349 88	5,533,509 39	
				21,422,074 39	

N° IX. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés.*

Années.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN PAR VOYAGEUR.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872	248,880	422,034	863,198	38.35	14.20	12.45	401,360 »	20,309 60	415,169 80
1873	280,417	460,263	1,267,573	28.50	10.45	13. »	460,622 49	27,042 87	478,729 33
1874	257,692	496,682	1,729,436	28.50	10.45	13. »	204,613 79	33,063 80	232,511 01
1875	265,888	228,458	2,324,409	28.50	10.45	13. »	228,660 »	35,407 20	318,621 19
1876	314,772	291,712	2,553,112	26.20	10.95	13.70	244,705 »	47,919 80	332,538 42
1877	389,522	308,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,853 03	50,909 »	347,796 35
1878	412,656	382,930	3,001,472	25.05	11.30	13.45	296,740 »	62,015 90	360,944 39
(¹) 1879	0	515,480	456,474	28.05	10.78	12.14	384,791 45	74,437 50	336,701 40
(²) 1880	800,835	645,215	4,266,676	31.75	14.30	12.60	601,809 »	96,533 »	491,842 44
1881	864,048	841,436	5,285,580	33.13	12.85	13.18	615,707 22	130,409 »	734,632 54
1882	1,401,470	1,104,064	6,285,984	36.81	13.27	13.25	1,029,618 08	178,659 »	740,527 60
(¹) 1883	1,780,802	1,261,796	7,023,396	36.48	12.99	13.80	1,273,252 36	192,348 »	803,229 70
1884	2,608,088	1,234,874	7,402,392	37.88	12.93	13.71	1,802,751 42	187,317 »	834,102 05
1885	2,957,048	1,296,412	8,010,264	38.24	12.28	14.89	2,064,660 53	192,029 50	923,822 40
1886	3,320,890	1,347,480	8,572,896	38.50	12.75	14.50	2,351,917 49	197,954 55	982,298 45

(¹) A partir de 1879, les agents de l'Administration et leurs enfants jouissent d'une réduction de 50 p. % sur les prix d'abonnements.

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

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

(⁴) Réduction du tarif des abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires; il n'y a d'exception que pour l'ouvrier abonné qui doit prendre le train indiqué par son billet.

N° X. — *Abonnements contractés en 1886.*

N° X. — Abonnements

PARCOURS KILOMETRIQUE que L'ABONNEMENT comporte.	DURÉE DE L'ABON							
	TROIS MOIS.				SIX MOIS.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
<i>A. Abonnements</i>								
1 à 5 kilom.	16	15	35	66	14	37	37	88
6 " 10 —	31	58	221	307	36	80	151	267
11 " 15 —	18	53	201	362	9	34	90	133
16 " 20 —	20	34	170	224	13	21	82	116
21 " 25 —	8	34	226	268	12	37	72	121
26 " 30 —	19	40	146	205	15	19	51	85
31 " 35 —	10	15	69	100	6	11	25	42
1 ^{re} zone	128	246	1,158	1,532	105	239	508	852
36 à 40 —	5	14	58	77	7	9	21	37
41 " 45 —	30	44	129	203	15	19	27	61
46 " 50 —	6	10	36	52	3	7	10	20
51 " 55 —	4	9	51	64	5	5	9	19
56 " 60 —	14	26	71	111	19	10	13	42
61 " 65 —	11	13	38	62	5	10	13	28
66 " 70 —	13	0	21	40	1	5	6	10
71 " 75 —	2	2	4	8	1	"	1	2
2 ^e zone	85	126	408	619	56	63	100	219
76 à 80 —	1	1	1	3	"	1	2	3
81 " 85 —	"	2	7	9	5	1	3	7
86 " 90 —	2	2	3	7	"	"	1	1
91 " 95 —	1	1	1	3	1	1	3	5
96 " 100 —	5	5	6	16	7	2	3	12
101 " 105 —	"	"	1	1	2	2	1	5
106 " 110 —	"	2	"	2	1	"	"	1
111 " 115 —	2	1	2	5	"	"	1	1
116 " 120 —	1	"	"	1	2	2	"	4
121 " 125 —	10	0	14	35	3	1	2	6
126 " 130 —	"	1	1	2	"	"	1	1
131 " 135 —	3	"	"	3	1	"	"	1
136 " 140 —	1	1	"	2	1	"	"	1
141 " 145 —	"	"	"	"	"	"	"	"
146 " 150 —	"	"	"	"	"	"	1	1
151 " 155 —	1	3	"	4	"	"	"	"
156 " 160 —	"	"	"	"	"	"	"	"
161 " 165 —	"	"	"	"	"	"	1	1
166 " 170 —	"	"	"	"	"	"	"	"
171 " 176 —	1	"	"	1	"	"	"	"
3 ^e zone	28	28	36	92	21	10	19	50
Total.	241	400	1,602	2,245	182	312	627	1,121
Réseau entier.	45	214	1,055	1,292	31	109	341	481
Ensemble.	286	614	2,655	3,535	213	421	968	1,602
<i>B. Abonnements des</i>								
1 à 5 kilom.	"	4	5	9	"	1	3	4
6 " 10 —	1	3	12	16	"	4	11	15
11 " 15 —	"	"	8	8	"	"	5	5
16 " 20 —	"	1	5	6	"	2	11	15
21 " 25 —	"	"	11	11	1	"	3	4
26 " 30 —	"	2	2	4	"	1	6	7
31 kilomètres.	"	"	1	1	"	1	4	5
Total.	1	10	44	55	1	9	43	53
Total général.	287	624	2,679	3,590	214	430	1,011	1,635

contractés en 1886.

NEMENT.								TOTAL			
NEUF MOIS.				UN AN.				DES ABONNEMENTS CONTRACTES.			
1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Total.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Total.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	Total.
du public.											
1	"	1	2	47	46	150	243	78	98	223	399
2	11	12	23	58	151	409	618	127	207	833	1,277
1	6	8	15	47	100	262	409	75	193	651	919
"	4	2	6	23	69	166	260	58	128	420	606
2	13	6	21	39	53	138	230	61	157	402	600
27	33	16	78	60	66	153	280	121	160	346	627
2	4	6	12	28	56	84	148	52	66	184	302
35	73	51	159	304	521	1,422	2,247	572	1,079	3,139	4,790
2	5	11	18	16	24	61	101	30	52	131	233
6	36	20	71	146	98	101	345	107	197	286	680
"	12	10	22	12	12	41	65	21	41	97	159
"	1	9	10	11	11	27	49	20	26	96	142
"	4	5	9	43	53	45	145	76	95	134	305
4	8	5	17	56	24	51	91	56	57	87	200
"	9	"	9	5	3	9	17	19	21	56	76
"	1	"	1	6	7	4	17	9	10	9	28
12	76	69	157	275	234	319	828	426	499	896	1,823
"	"	"	"	3	4	4	11	4	6	7	17
"	1	"	1	6	1	2	9	9	5	12	26
"	"	"	"	6	1	2	9	8	3	6	17
"	"	"	"	4	4	1	9	6	6	5	17
3	2	"	5	19	8	10	37	34	17	19	70
"	"	"	"	6	2	4	12	8	4	6	18
"	"	"	"	1	3	1	5	2	3	1	8
"	"	"	"	3	1	1	5	5	2	4	11
"	1	"	1	3	1	"	4	6	4	"	10
"	"	"	"	9	10	4	23	22	20	20	62
"	"	"	"	3	"	"	3	5	1	2	6
"	"	"	"	1	1	"	2	5	1	"	6
"	"	"	"	5	1	"	6	7	2	"	9
"	"	"	"	1	"	1	2	1	"	1	2
"	"	"	"	1	"	"	1	1	"	1	2
"	"	"	"	"	"	2	2	1	3	2	6
"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	1	1
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1
"	"	"	"	"	1	"	1	"	1	"	1
"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	1
3	4	"	7	71	38	33	142	123	80	88	291
50	133	120	323	630	793	1,774	3,217	1,123	1,638	4,125	6,904
11	29	78	118	297	788	1,162	2,247	384	1,140	2,614	4,158
61	182	198	441	947	1,581	2,936	5,464	1,507	2,798	6,737	11,042
agents de l'administration.											
"	"	"	"	1	10	34	45	1	15	42	58
"	1	1	2	1	23	51	55	2	31	53	88
"	"	1	1	"	14	26	40	"	14	40	54
"	"	1	1	"	7	10	26	"	10	36	46
"	"	"	"	5	7	22	32	4	7	56	47
"	1	"	1	2	10	13	25	2	14	21	37
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	5	6
"	2	3	5	7	71	145	223	9	92	235	356
61	184	201	446	954	1,052	3,081	5,087	1,516	2,800	6,072	11,378

N° XI. — *Déraillements et collisions*

Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.		NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENTS													
			VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.								
			Rails cassés.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défectifs.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . .	1886. . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	13	18
		1885. . . .	•	•	•	•	•	•	•	2	•	•	•	•	16	7
		Moyenne (1). . .	•	1	•	•	•	•	•	1	•	•	•	•	21	10
2	Collisions aux bifurcations .	1886. . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		1885. . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2
		Moyenne (1). . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1	3
5	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1886. . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1
		1885. . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Moyenne (1). . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1886. . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		1885. . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
		Moyenne (1). . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1886. . . .	•	•	•	•	•	2	•	•	•	•	•	•	•	•
		1885. . . .	•	•	•	•	•	1	•	•	•	•	•	•	•	•
		Moyenne (1). . .	•	•	•	•	•	5	•	•	•	•	•	•	•	•
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1886. . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	3
		1885. . . .	•	•	•	•	•	1	•	•	•	•	•	•	•	4
		Moyenne (1). . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1886. . . .	•	3	•	•	1	1	•	4	5	•	1	14	•	•
		1885. . . .	•	2	•	1	•	1	•	2	•	2	1	13	•	•
		Moyenne (1). . .	•	6	1	1	1	2	5	5	•	1	4	32	•	•
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1886. . . .	1	•	•	•	5	•	4	2	6	•	2	2	•	•
		1885. . . .	•	•	•	1	1	2	•	2	4	•	1	•	•	•
		Moyenne (1). . .	•	•	1	1	4	1	5	4	6	•	3	4	5	•
Ensemble (2). . .		1886. . . .	1	3	•	•	4	5	4	6	0	•	2	5	27	22
		1885. . . .	•	2	•	2	1	4	1	4	6	•	3	1	31	13
		Moyenne (1). . .	1	7	2	2	5	6	7	10	0	1	4	8	58	26

(1) Établie sur les résultats des sept dernières années.

(2) Pour les années antérieures à 1885, voir annexe XIII du compte rendu de 1885.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

— Année 1886.

ET COLLISIONS.									NOMBRE de déraillements et collisions en général.			DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.												
EXÉCUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (*).												
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne respectant pas des signaux d'arrêt ou n'arrêtant pas aussitôt l'ordre reçu.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de déraillements et collisions (leje compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
													Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
1	1	•	0	2	1	6	1	7	37	44	7	•	3	•	3	2	7	6	13	2	10	6	18	
3	•	3	2	12	8	11	1	5	18	32	50	10	•	10	13	23	•	12	5	17	•	22	18	40
4	2	7	4	14	12	12	4	4	28	54	82	13	•	3	0	13	1	9	10	20	2	14	19	35
•	•	•	•	1	•	•	•	•	1	•	1	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
2	•	1	•	•	•	1	2	•	3	2	3	2	•	3	•	3	•	1	3	4	•	4	3	7
1	•	2	•	•	•	1	1	1	3	3	6	3	•	2	1	2	•	2	2	4	•	4	2	6
1	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1	1	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
2	•	•	•	•	•	3	•	1	1	4	5	2	•	1	2	3	•	1	2	3	•	1	4	6
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	1	•	•	•	•	•	1	•	1	1	2	•	1	2	2	•	1	3	4
•	•	•	•	•	•	•	1	•	•	2	2	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	1	1	1	•	•	•	•	•	1	2	5	•	1	2	3
•	•	•	•	•	•	2	1	•	•	3	5	1	•	•	•	•	•	•	1	1	•	•	1	1
•	•	•	•	•	•	•	3	•	1	2	3	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	6	•	•	3	3	6	2	•	•	•	1	2	•	3	1	2	•	3	•
•	•	•	•	•	•	3	1	•	1	3	4	1	•	•	•	•	1	•	1	•	1	•	1	1
•	1	•	•	•	•	0	3	2	12	23	37	5	•	•	•	•	2	3	5	•	2	3	5	•
•	•	•	•	•	•	3	9	2	21	13	34	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	1	1	•	1	•	5	12	1	26	41	67	2	•	•	•	•	1	1	2	•	1	1	2	•
•	•	•	•	•	•	5	2	3	9	16	23	2	•	•	•	•	•	2	2	•	•	2	2	•
•	•	•	•	•	•	1	6	•	3	11	16	1	•	15	•	15	•	1	•	1	•	16	•	16
•	•	•	•	•	•	3	10	1	17	26	45	4	•	2	2	4	•	2	5	5	•	4	5	9
1	2	1	•	10	2	13	13	6	30	83	113	14	•	3	•	3	2	9	11	22	2	12	11	25
7	•	4	2	12	8	22	28	7	30	62	112	26	•	28	15	41	1	17	10	28	1	43	23	69
7	3	10	4	15	12	50	29	8	76	136	212	27	•	11	15	26	3	15	20	38	5	26	35	64

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

N° XII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1886.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE au 31 décembre 1886.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBL.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	À simple voie	À double voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (¹)	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France).	49,323	"	"	49,323	49,323	"	49,323	"
Flandre occidentale. { Bruges à Courtrai	59,686	"	"	59,686	59,686	"	59,686	"
{ Courtrai à Poperinghe	52,046	"	52,046		52,046	"	52,046	"
{ Poperinghe à Hazebrouck (France)	43,511	"	43,511		43,511	"	43,511	"
{ Ingelmunster à Deynze, par Thielt.	5,933	14,722	20,655	163,680	20,655	"	20,655	"
{ Roulers à Ypres.	25,438	"	25,438		25,438	"	25,438	"
Gand-Eccloo-Bruges	22,030	"	22,030		22,030	"	22,030	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas).	47,297	"	"	47,297	45,247	2,050	47,297	"
Grand Central belge. { Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroy à Vireux (France)	26,324	14,590	"	40,914	40,914	"	40,914	"
{ Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanefle, de Norlaimé et de Philippesville.	61,796	2,440	64,236		41,900	22,336	64,236	"
{ Est-belge. { Louvain à Givet (France)	43,342	"	43,342		41,746	1,596	41,139	2,203
{ Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	116,401	1,885	118,286		105,152	13,134	118,286	"
{ Landen à Hasselt (²)	15,498	"	15,498	610,969	11,176	4,322	4,322	11,176
{ Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	28,000	"	28,000		28,000	"	28,000	"
{ Nord de la Belgique. { Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins	83,182	40,448	103,630		99,135	7,495	103,630	"
{ Aerschot à Hérenthals	62,838	"	62,838		52,322	10,516	56,852	5,986
{ Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	22,240	"	22,240		21,110	1,130	22,240	"
{ Anvers à Gladbach (Prusse).	8,600	22,530	31,130		31,130	"	31,130	"
Hasselt à Maeseyck	73,525	48,244	121,769		121,308	461	121,769	"
Liège à Maeseyck	40,567	"	"	40,567	40,567	"	40,567	"
Liège à Maestricht (Pays-Bas)	18,183	10,899	"	29,082	"	29,082	29,082	"
Liégeois-Limbourgeois. { Liège à Hasselt.	52,555	"	52,555		52,555	"	49,416	3,139
{ Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	42,388	17,572	59,960	136,742	59,960	"	59,960	"
{ Liège à Flémalle et embranchements.	24,227	"	24,227		24,227	"	6,698	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).	43,900	23,350	"	67,250	67,250	"	67,250	"
Nord belge. { Charleroy à Erquelines.	30,589	"	30,589		"	30,589	29,039	1,550
{ Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,926	"	15,926	189,589	"	15,926	15,926	"
{ Namur à Liège.	73,373	"	73,373		"	73,373	72,890	483
{ Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701		43,667	6,034	49,701	"
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	"	9,433	9,433	"	9,433	"
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	"	"	21,146	19,380	1,766	20,356	790
Totaux.	(¹) et (²) 1,245,598	200,080	1,445,678		1,225,868	219,810	1,402,822	42,856

(¹) Non compris 830 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : d'Anvers à la Tête-de-Flandre).

(²) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge, pour compte de la Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

N° XIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1886.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Anvers à Gand.	Belge. . . .	1	5	6	5	»	41	»	»	»
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	5	6	5	»	41	»	»	»
Chimay	Belge. . . .	4	9	13	»	5	46	3	2	5
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	9	13	»	3	46	3	2	5
Flandre occidentale.	Belge. . . .	42	47	29	1	4	34	»	1	4
	Etranger . .	1	2	3	1	»	4	»	»	»
	Ensemble.	43	49	32	2	4	38	»	1	4
Gand-Eecloo-Bruges	Belge. . . .	4	8	12	1	»	43	»	1	4
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	8	12	1	»	43	»	1	4
Gand à Terneuzen	Belge. . . .	4	3	7	»	»	7	»	2	2
	Etranger . .	2	3	5	»	»	5	»	1	4
	Ensemble.	6	6	12	»	»	12	»	3	3
Grand Central belge	Belge. . . .	36	63	99	23	»	122	38	68	106
	Etranger . .	7	13	20	1	»	21	1	4	5
	Ensemble.	43	76	119	24	»	143	39	72	111
Hasselt à Maeseyck.	Belge. . . .	1	6	7	1	»	8	1	3	4
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	1	»	8	1	3	4
Liège à Maestricht	Belge. . . .	1	5	6	»	7	43	»	3	3
	Etranger . .	1	2	3	»	»	3	»	1	4
	Ensemble.	2	7	9	»	7	46	»	4	4
Liégeois-Limbourgeois	Belge. . . .	9	14	23	2	»	25	6	46	22
	Etranger . .	1	2	3	»	»	3	»	»	»
	Ensemble.	10	16	26	2	»	28	6	46	22
Malines à Terneuzen	Belge. . . .	6	4	10	»	2	12	»	2	2
	Etranger . .	2	2	4	1	»	5	»	»	»
	Ensemble.	8	6	14	1	2	17	»	2	2
Nord belge	Belge. . . .	18	28	46	5	16	67	22	67	89
	Etranger . .	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	28	47	5	16	68	22	67	89
Taviers à Embresin.	Belge. . . .	»	»	»	5	»	5	1	2	3
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	»	5	1	2	3
Termonde à Saint-Nicolas	Belge. . . .	2	5	7	»	»	7	»	»	»
	Etranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	»	»	7	»	»	»
TOTAUX.	Belge. . . .	98	167	265	43	32	340	74	467	238
	Etranger . .	15	24	39	3	»	42	1	6	7
	Ensemble.	113	191	304	46	32	382	75	473	245

N° XIV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1886.

Comparaison des années 1886 et 1885.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES												
		Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Bruxelles-Bruges.	Gand à Tournai.	Gand-Central belge.	Bruxelles à Maastricht.	Liège à Maastricht.	Liège-Verviers.	Malines à Tournai.	Nord belge.	Tournai à Embreux.	Termonde à St-Nicolas.
Matériel de traction.														
Locomotives.	en 1886 . .	12	7	31	7	7	202	3	(1) 10	27	10	(2) 216	3	5
	en 1885 . .	12	7	31	7	7	202	3	(1) 10	27	10	(4) 215	3	5
Différences pour 1886 . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+ 1	"	"
Tenders . .	en 1886 . .	"	7	30	3	4	128	"	7	19	9	162	"	"
	en 1885 . .	"	7	30	3	4	128	"	7	19	9	162	"	"
Différences pour 1886 . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Voitures à vapeur	en 1886 . .	"	"	3	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"
	en 1885 . .	"	"	3	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"
Différences pour 1886 . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel de transport.														
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe . .	5	"	14	3	2	43	"	3	"	5	31	"	1
	de 2 ^e — . .	14	"	17	10	2	42	"	3	"	7	34	"	2
	de 3 ^e — . .	36	7	53	22	8	212	6	17	15	15	(2) 62	3	6
	mixtes . .	11	5	15	5	2	48	2	(6) 14	11	7	(2) 13	3	3
	Ensemble . .	66	12	99	40	14	345	8	(6) 31	26	34	(6) 140	6	14
Fourgons à bagages		9	8	40	5	6	212	2	(1) 12	"	10	142	4	4
Wagons à marchandises	ouverts . .	52	199	302	46	133	5,853	44	158	585	288	3,690	52	20
	fermés . .	46	2	131	(11) 42	33	587	18	57	103	8	435	"	15
	pour chevaux . .	"	"	6	"	"	6	2	1	24	"	10	"	"
	pour bétail . .	3	8	45	"	8	575	16	1	21	50	50	4	7
	Ensemble . .	101	209	485	88	174	7,027	78	217	736	346	4,185	56	42
Véhicules divers		6	1	"	3	1	17	4	"	"	1	5	"	2
Taux (véhicules de transport)	en 1886 . .	182	230	624	136	195	7,601	92	(7) 260	782	391	(6) 4,472	68	62
	en 1885 . .	175	230	627	138	177	7,616	92	(10) 258	792	391	(6) 4,470	68	62
Différences pour 1886 . .		+ 7	"	- 3	"	+ 18	- 15	"	+ 2	- 10	"	- 2	"	- 28

(1) Dont 3
 (2) — 4
 (3) — 7
 (4) — 2
 (5) — 5
 (6) — 8
 (7) — 12
 (8) — 16
 (9) — 20
 (10) — 10

affectés au service spécial des trains-tramways.

(11) Tous ces véhicules, y compris 15 wagons cavaliers, servent au transport des marchandises et des bestiaux.

N° XV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1886.

Comparaison des années 1886 et 1885.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes abandonnées ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	336,350	33,482	29,454	399,286	"	"	"	"	336,350	33,482	29,454	399,286
Chimay	281	72,954	186,603	259,838	"	(1) 9,800	(5) 28,470	(6) 38,270	281	82,754	215,073	298,108
Flandre occidentale	579,621	126,122	113,625	821,368	212	"	"	212	579,833	126,122	113,625	821,580
Gand-Eecloo-Bruges	216,429	46,749	"	263,178	128	"	"	128	216,557	46,749	"	263,316
Gand à Terneuzen	63,510	35,770	28,838	128,138	"	"	"	"	63,510	35,770	28,838	128,138
Grand Central belge	1,480,241	1,340,726	431,439	3,252,406	84,368	34	"	84,402	1,564,609	1,340,760	431,439	3,336,808
Hasselt à Maeseyck	101,188	"	"	101,188	"	"	"	"	101,188	"	"	101,188
Liège à Maëstricht	(1) 257,450	83,060	"	(2) 340,510	"	"	"	"	(1) 257,450	83,060	"	(2) 340,510
Liégeois-Limbourgeois	411,249	394,367	552	806,168	"	"	"	"	411,249	394,367	552	806,168
Malines à Terneuzen	208,910	56,817	24,464	290,191	"	"	"	"	208,910	56,817	24,464	290,191
Nord belge	(3) 1,082,306	1,303,827	"	(4) 2,386,133	"	"	"	"	(3) 1,082,306	1,303,827	"	(4) 2,386,133
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	69,027	15,711	3,513	88,251	12,768	2,604	382	13,934	81,795	18,315	4,095	104,205
Totaux pour 1886	4,808,562	3,519,583	850,504	9,171,635	97,486	12,138	29,052	138,976	4,904,048	3,521,023	889,620	9,315,691
— pour 1885	4,869,389	3,849,745	743,285	9,462,419	110,103	12,309	6,905	129,377	4,979,492	3,861,114	750,190	9,591,796
Différences pour 1886	- 60,827	- 330,162	+117,223	-290,784	-12,617	+ 69	+22,147	+ 9,599	- 75,444	- 340,091	+139,430	-276,105

(1) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(2) Y compris le parcours effectué par les trains-tramways.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNA					
	ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	33,034	62,822	2,822	5,324	32,802	79,970
2 ^e — (—)	232,614	253,430	20,835	24,095	202,408	298,444
3 ^e — et prix réduits . (—)	796,669	447,632	198,154	113,427	1,536,894	1,005,485
Ensemble. (—)	1,062,317	753,934	221,811	142,846	1,771,804	1,383,299
Bagages. { taxés au minimum (colis.)	4,550	920	—	—	10,604	21,753
— au poids (quintaux.)	5,427	6,435	4,246	3,087	18,871	—
Ensemble.	—	7,355	—	3,087	—	21,753
Petites mar- { taxées au minimum . (expéditions.)	39,690	49,040	—	—	219,537	90,289
chandises { — au poids (quintaux.)	56,555	77,468	14,027	19,543	246,347	408,392
Ensemble.	—	96,208	—	19,543	—	498,681
Grosses mar- { taxées au minimum . (expéditions.)	6,344	44,000	—	—	24,433	25,214
chandises. { — au poids (tonnes.)	52,349	479,499	202,262	332,554	547,698	1,031,687
Ensemble.	—	493,499	—	332,554	—	1,056,901
Finances. (groups.)	3,040	4,693	327	830	24,432	5,541
Equipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	—	—	—	3	94
— à petite — (—)	7	435	4	68	—	—
Ensemble. (—)	7	435	4	68	3	94
Chevaux et bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	—	44	194	4,349	20,583
— à petite — (—)	43,555	25,458	1,955	27,924	762	8,744
Ensemble. (—)	43,555	25,458	1,999	28,118	2,111	29,327
Produits extraordinaires (francs.)	—	26,876	—	20,759	—	41,434
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	1,404,958	—	(¹) 547,775	—	2,706,732
Dépenses — — . . . (—)	—	738,532	—	(²) 478,029	—	1,471,623
Excédent { des recettes sur les dépenses. (—)	—	366,326	—	69,746	—	1,235,109
{ des dépenses sur les recettes. (—)	—	—	—	—	—	—
Rapport des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	66.84 p. %	—	87.28 p. %	—	54.37 p. %

(¹) Y compris le mouvement (430,817 voyageurs) et la recette (182,157 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(²) Chiffres approximatifs. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les Administrations exactement la répartition des recettes entre les transports des petites marchandises, des grosses marchandises, des équipages

(³) Y compris une somme de 54,503 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord français, Compagnie de Chimay.

(⁴) Y compris une somme de 4,469 francs dépensée en combustible par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1886.

TION DES COMPAGNIES.											
GAND-EECLOO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAFSEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
8,429	15,163	1,928	2,826	402,373	213,849	1,169	2,784	17,058	30,063	199,615	412,774
114,867	124,120	10,521	14,352	483,303	610,406	6,605	10,295	67,287	66,788	1,138,140	1,421,380
312,445	213,150	235,654	175,146	3,713,955	2,254,703	47,749	43,581	358,810	385,499	7,700,300	4,638,323
135,741	352,433	248,103	192,324	4,299,631	3,108,628	55,193	56,660	943,155	482,350	9,038,055	6,472,474
1,176	910	550	785	20,240	62,040	715	357	•	•	35,135	108,407
1,078	1,546	339	785	34,203	62,040	1,026	1,140	9,694	9,429	71,584	108,407
—	2,456	—	785	—	62,040	—	1,497	—	9,429	—	108,407
51,440	20,288	12,657	3,853	243,481	454,621	15,828	5,454	•	•	582,633	856,461
28,284	22,018	6,704	5,178	342,334	454,621	43,667	7,341	31,277	23,006	709,195	856,461
—	42,306	—	9,031	—	454,621	—	12,795	—	23,006	—	856,461
5,077	6,422	3,040	823	42,899	8,629,476	872	1,386	•	•	82,662	10,986,345
73,261	131,826	198,014	168,417	4,077,854	8,629,476	49,604	34,967	342,113	430,374	5,513,125	10,986,345
—	138,248	—	169,210	—	8,629,476	—	36,353	—	430,374	—	10,986,345
3,760	981	154	512	10,552	1,848	802	282	2,594	742	45,661	12,429
1	40	•	•	45	2,772	•	•	6	126	55	2,999
•	•	•	•	43	924	•	•	•	•	24	1,127
1	40	•	•	58	3,696	•	•	6	126	79	4,126
38	658	•	•	5,010	14,514	•	•	435	8,640	6,846	44,599
1,608	49,144	328	3,000	446,900	436,103	489	6,497	567	5,343	166,164	232,213
1,646	49,812	328	3,000	451,910	450,617	489	6,497	1,002	43,983	173,010	276,812
—	45,444	—	11,676	—	131,167	—	25,889	—	49,144	—	322,059
—	601,660	—	386,568	—	12,542,093	—	139,973	—	1,009,154	—	19,038,813
—	367,852	—	316,246	—	7,061,334	—	157,764	—	542,616	—	14,133,996
—	233,808	—	70,322	—	5,480,759	—	•	—	466,538	—	7,922,608
—	•	—	•	—	•	—	17,791	—	•	—	17,791
—	61.14 p. o/o	—	81.81 p. o/o	—	56.30 p. o/o	—	112.71 p. o/o	—	53.77 p. o/o	—	—

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 et des animaux.

du chef de l'exploitation pour son compte de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la de ligne dont il est question dans la note ⁽¹⁾ ci-dessus.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNA.					
	REPORT.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS		MALINES A TERNEUZEN.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	499,643	412,771	41,493	40,562	21,319	23,493
2 ^e — (—)	1,438,140	1,421,380	93,642	474,135	82,816	68,124
3 ^e — et prix réduits . . (—)	7,700,300	4,638,323	305,967	293,475	411,419	212,718
Ensemble. (—)	9,038,083	6,472,474	413,092	510,172	515,554	306,335
Bagages { taxés au minimum (colis.)	35,435	108,407	3,858	4,906	4,910	968
— au poids (quintaux.)	74,581		4,273	40,373	4,588	2,158
Ensemble	—	108,407	—	42,279	—	3,426
Petites mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	582,633	856,161	99,453	34,918	65,052	59,386
chandises { — au poids. (quintaux.)	709,193		76,633	407,286	26,364	
Ensemble.	—	856,161	—	(1) 442,204	—	59,386
Grosses mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	82,662	10,986,345	40,551	42,664	4,799	6,366
chandises { — au poids. (tonnes)	5,513,125		726,548	1,271,468	276,204	475,106
Ensemble	—	10,986,345	—	(1) 1,284,129	—	484,472
Finances (groups)	45,661	42,429	5,484	4,597	4,224	4,487
Équipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	53	2,999	25	665	"	"
— à petite — (—)	24	4,427	"	"	"	"
Ensemble. (—)	79	4,426	25	(1) 665	"	"
Chevaux et bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	6,846	44,599	354	8,956	23	435
— à petite — (—)	466,464	232,213	2,499	29,502	553	3,584
Ensemble. (—)	473,010	276,812	2,853	(1) 38,458	576	6,019
Produits extraordinaires. (francs)	—	322,059	—	33,203	—	64,773
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	19,038,813	—	2,027,707	—	922,298
Dépenses — — — — — (—)	—	11,133,996	—	1,379,413	—	553,972
Excédent { des recettes sur les dépenses. (—)	—	7,922,608	—	648,594	—	368,326
{ des dépenses sur les recettes. (—)	—	47,791	—	"	—	"
Rapport des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	68.01 p. %	—	60.06 p. %

(1) Chiffres approximatifs. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les Administrations exactement la répartition des recettes entre les transports des petites marchandises, des grosses marchandises, des équipages

(2) Sur cet excédent, une somme de 10,500 francs a été dépensée pour la réfection de 1,500 mètres courants de voie en rails d'acier

et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1886. (Suite.)

TION DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A ENDBRESIS.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
285,922	637,887	55	25	2,904	3,090	521,298	4,149,828	10.99	3.48
606,479	620,958	43,033	10,113	30,942	20,581	4,997,082	2,315,294	22.72	6.59
3,423,046	4,531,630	"	"	160,504	73,585	14,704,203	6,754,731	66.29	19.22
4,015,447	2,793,475	43,088	10,138	191,347	97,259	14,219,583	10,189,853	100. "	28.99
"	"	"	"	631	329	41,534	228,047	100. "	0.65
46,657	403,384	"	"	551	522	124,650			
—	403,384	"	"	—	851	—	228,047	100. "	0.65
"	"	"	"	44,940	44,994	790,823	4,435,530	100. "	4.09
253,092	348,474	1,745	2,144	18,883	12,170	1,084,167			
—	348,474	—	2,144	—	27,161	—	4,435,530	100. "	4.09
"	"	"	"	3,420	2,353	104,432	20,879,687	100. "	59.44
6,344,400	8,045,401	20,146	29,022	66,080	80,965	12,946,170			
—	8,045,401	—	29,022	—	83,318	—	20,879,687	100. "	59.41
94,008	44,436	"	"	4,285	766	153,662	30,415	400. "	0.09
"	"	"	"	"	"	80	3,664	50.51	0.01
457	2,463	"	"	"	"	181	3,590	49.49	0.01
457	2,463	"	"	"	"	261	7,234	400. "	0.02
"	"	"	"	1	13	7,224	54,003	44.72	0.15
26,059	42,553	"	"	527	2,993	495,802	312,845	85.28	0.89
26,059	42,553	"	"	528	3,006	203,026	366,818	100. "	1.01
—	1,582,416	—	"	—	— 507	—	2,006,944	—	5.71
—	12,902,302	—	41,304	—	211,854	—	35,144,278	—	100. "
—	5,985,894	—	27,850	—	133,020	—	19,213,845		
—	6,916,408	—	(*) 43,454	—	78,834	—	15,930,433		
—	"	—	"	—	"	—			
—	46 39 p. %	—	67.43 p. %	—	62.31 p. %	—	54.62 p. %		

belges étant actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs, il n'est plus possible de donner et des animaux.

de 22 $\frac{1}{2}$ kilogrammes par mètre courant, l'achat d'excentriques, etc.

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

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Anvers & Gand.	Chirpuy.
	A.. Fonctionnaires et employés de tous grades.		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, concessionnaires, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	2	4
2	Ingénieurs en chef-directeurs	•	•
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.) .	3	3
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc	•	•
5	Agents commerciaux.	•	•
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, etc.	4	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	46	40
8	Capitaines et seconds de steamers	3	•
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	4
40	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	4	4
44	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc	•	3
42	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agrèés, surnuméraires, etc.	22	21
43	Facteurs de station et surveillants de gare	44	3
44	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins.	43	48
	Ensemble (rubrique A).	74	65
	B. Agents divers et ouvriers.		
45	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'ateliers ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contre-maitres, chefs et sous-chefs ouvriers, machinistes, chauffeurs, cleman, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.	97	32
46	Agents de la route (piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, etc.	400	79
47	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	426	26
48	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.)	46	•
49	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	43	4
	Ensemble (rubrique B).	352	438
	TOTAUX (rubriques A et B). . .	426	203

— Personnel. — Effectif à la fin de l'année 1886.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.
Flandre occidentale.	Gand Ecclé- siastique.	Gand à Terneuzen.	Grand-Central belge.	Hasselt à Maseyck.	Liège à Maesricht.	Liégeois- Limbourgeois.	Molines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	
2	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	46
"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"	3
3	2	"	24	4	3	"	2	2	"	"	43
"	"	4	43	"	"	3	"	41	"	"	33
"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	2
9	6	4	416	4	"	6	3	42	"	2	461
24	44	7	145	6	43	26	44	50	"	5	330
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3
4	2	4	"	"	"	"	4	63	2	"	73
"	"	4	"	"	"	2	"	"	4	4	7
4	2	"	49	2	2	6	"	42	"	"	47
74	47	6	290	4	27	52	26	228	"	42	779
53	4	5	70	"	41	42	6	81	4	2	259
40	6	9	490	2	44	46	8	235	2	4	587
207	54	32	876	48	71	456	61	693	7	27	2,343
218	46	44	4,605	44	38	88	430	4,049	2	26	3,356
433	96	60	4,051	49	88	210	434	634	3	37	2,974
454	43	47	548	40	31	223	76	482	4	44	4,748
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	46
4	"	2	45	4	2	5	4	69	"	4	414
806	485	423	3,249	71	459	526	341	2,204	6	78	8,208
4,013	230	455	4,095	89	230	682	402	2,899	43	405	40,551

N° XVIII — 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.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	3
Chimay.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Flandre occidentale	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	4
Gand-Eecloo-Bruges	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Gand à Terneuzen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Grand Central belge	2	"	"	2	"	"	"	"	2	"	"	2	"	4	"	1
Hasselt à Maeseyck	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Liège à Maestricht	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Liégeois-Limbourgeois	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	2
Malines à Terneuzen	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	"
Nord belge	"	8	"	8	"	"	"	"	"	8	"	8	"	4	1	2
Taviers à Embresin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Termonde à Saint-Nicolas	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Totaux pour 1886.	2	8	"	10	"	"	"	"	2	8	"	10	"	2	4	6
— pour 1885.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	3	6
Différences pour 1886	+2	+8	"	+10	"	"	"	"	+2	+8	"	+10	"	-1	+4	"

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1886.

années 1886 et 1885.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres de trains, ivresse, 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.				
"	"	"	"	4	3	4	8	"	"	3	3	4	3	4	5	"	"	"	"	4	3	4	8				
"	2	"	2	"	2	"	2	"	"	"	"	"	"	"	2	"	2	"	2	"	2	"	2				
4	4	"	2	4	2	"	6	"	"	"	"	3	4	"	4	4	4	"	2	4	2	"	6				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
2	3	"	5	4	8	"	12	2	4	"	3	2	4	"	6	2	3	"	5	6	8	"	14				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
4	4	"	2	2	3	"	5	"	"	"	"	4	2	"	3	4	4	"	2	2	3	"	5				
"	"	"	"	4	"	"	4	"	"	"	"	4	"	"	4	"	"	"	"	4	"	"	4				
7	5	1	13	12	39	6	57	"	9	4	10	5	33	4	42	7	5	1	13	12	47	6	65				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
11	12	1	24	24	37	10	91	2	10	4	16	43	43	5	61	44	42	1	24	26	65	40	104				
27	10	3	40	44	56	23	123	"	3	3	6	17	43	17	77	27	10	3	40	44	56	23	123				
-16	+2	-2	-16	-20	+1	-13	-32	+2	+7	+1	+10	-4	"	-12	-46	-16	+2	-2	-16	-18	+9	-43	-22				

(104)

(A)

PARTIE B.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

1^{RE} SECTION.

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

Les différents arrangements issus du Congrès postal international tenu à Lisbonne en 1883 ont été mis en vigueur au 1^{er} avril 1886. La Bolivie, le seul des pays de l'Amérique qui fût resté en dehors de l'Union, a adhéré à la Convention de Paris à la suite de ce Congrès.

Le domaine de l'Union comprend donc, depuis le 1^{er} avril 1886, tous les pays de l'Europe et de l'Amérique; l'Asie moins la Chine, dont toutefois la plupart des localités importantes possèdent des bureaux anglais, japonais ou russes et participent ainsi aux avantages de l'Union; l'Afrique moins les républiques d'Orange et du Transvaal, les colonies du Cap et de Natal, les îles de l'Ascension et de Sainte-Hélène et quelques établissements de la Côte occidentale; enfin l'Océanie, moins les colonies Australiennes. Ces colonies étaient représentées au Congrès de Lisbonne, mais elles ont cru néanmoins devoir différer encore leur entrée dans l'Union.

Les principales innovations qui ont été réalisées par la mise en vigueur des actes du Congrès de Lisbonne, dans le régime des correspondances ordinaires ou recommandées, sont les suivantes :

Faculté pour les expéditeurs d'obtenir, en recourant à l'emploi du télégraphe au besoin, le retrait ou la rectification de l'adresse des correspon-

dances pour tous les pays de l'Union dont la législation reconnaît le droit de propriété de l'expéditeur sur les envois postaux en cours de route ;

Remise par exprès, dès l'arrivée des correspondances, réglementée d'une manière générale et introduite dans les relations entre tous les pays dont l'organisation postale se prête à ce mode de remise ;

Admission des cartes postales avec réponse payée pour tous les pays de l'Union ;

Admission en service international des cartes postales simples et doubles de fabrication particulière ;

Facilités nouvelles données aux expéditeurs, en fait d'inscriptions sur les imprimés et sur les échantillons.

L'échange international des lettres avec valeur déclarée a été également amélioré par l'élévation de 3.000 francs à 10.000 francs du moindre maximum de déclaration que peuvent fixer les pays participants et l'admission des lettres avec valeur déclarée pour toutes les localités des pays contractants.

Quant au service des mandats-poste internationaux, il a été organisé dans les relations entre la Belgique, d'une part, et la Bulgarie, d'autre part.

L'échange des mandats télégraphiques qui, antérieurement, était limité aux relations avec l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suisse et le grand-duché de Luxembourg, a été étendu à l'Autriche-Hongrie, au Danemark, à l'Égypte, à la France (y compris l'Algérie, la Tunisie et la principauté de Monaco), à l'Italie, à la Norvège et au Portugal. Cet échange est régi actuellement par des dispositions uniformes arrêtées au Congrès de Lisbonne.

De plus, depuis la mise en vigueur des actes de ce Congrès, l'envoyeur d'un mandat-poste ordinaire est autorisé à inscrire gratuitement sur le coupon du titre, une communication particulière à l'adresse du bénéficiaire.

Il lui est loisible également d'obtenir un avis de paiement du mandat, en acquittant d'avance un droit fixe de 25 centimes.

Comme les mandats-poste ordinaires, les mandats télégraphiques peuvent porter une communication privée de l'expéditeur au destinataire ; le texte de cette communication fait partie du compte total des mots et est taxé en conséquence.

L'envoyeur d'un mandat télégraphique a, en outre, la faculté de demander pour son envoi, moyennant paiement des taxes exigées à cet effet, l'urgence, le collationnement, l'accusé de réception, la poste recommandée, la remise par exprès, et d'acquitter d'avance les frais d'exprès.

Enfin le recouvrement des valeurs commerciales et des quittances a été organisé en service international à partir du 1^{er} avril 1886, sur la base d'un arrangement général conclu à Lisbonne.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Les extensions ou améliorations suivantes ont été introduites, en 1886, dans le régime postal intérieur :

1° Admission au paiement sur présentation des coupons échus des obligations de la Société nationale des chemins de fer vicinaux ;

2° Autorisation de grouper, en un même bordereau de dépôt, toutes espèces de coupons et de titres amortis à recouvrer (A. R. du 25 juin 1886) ;

3° Admission des effets de commerce à court terme pour être présentés successivement à l'acceptation et à l'encaissement (A. R. du 1^{er} décembre 1886).

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er} MOUVEMENT GÉNÉRAL.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend : 1, p. B, 24, et III, p. B, 28.

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories . . .	En 1886	61,933,562	28,810,994	90,744,556
	En 1885	62,267,599	29,230,531	91,498,130
	Différences en 1886 . . .	— 334,037	— 419,537	— 753,574
		ou 0.54 p. %	ou 1.44 p. %	ou 0.82 p. %
Cartes postales	En 1886	21,053,916	5,515,068	26,568,984
	En 1885	21,078,720	5,460,624	26,539,344
	Différences en 1886 . . .	— 24,804	+ 54,444	+ 29,640
		ou 0.12 p. %	ou 1.00 p. %	ou 0.11 p. %
Totaux	En 1886	82,987,478	34,326,062	117,313,540
	En 1885	83,346,319	34,691,155	118,037,474
	Différences en 1886 . . .	— 358,841	— 365,093	— 723,934
		ou 0.43 p. %	ou 1.05 p. %	ou 0.61 p. %

La diminution du mouvement de la correspondance manuscrite en 1886 s'explique par la stagnation persistante des affaires.

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0.05, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1886, de 4,183,400 contre 3,722,446 pour 1885. C'est, pour 1886, 460,954 cartes ou 12.38 p. % en plus.

Annexes
à consulter.

[N° 278.]

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

En 1886, la Poste a, en outre, transporté 14,123,401 lettres de service. C'est, sur 1885 (13,917,560), une augmentation de 205,844 ou de 1.48 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 1886	95,394,000	55,268,000	3,575,000	988,000
En 1885	103,559,000	51,473,000	3,549,000	854,000
Différences en 1886 . .	- 9,465,000 ou 8.85 p. %.	+ 3,795,000 ou 7.37 p. %.	+ 26,000 ou 0.73 p. %.	+ 134,000 ou 15.69 p. %.

III, p. B, 28.

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

Le mouvement des journaux est sensiblement moindre que celui de l'année précédente. Il n'est pas possible d'assigner une cause précise à cette diminution.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

III, p. B, 28.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 61,443,460 en 1885, est tombé à 61,118,434 en 1886, soit en moins 525,026 lettres ou 0.53 p. %.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, est, pour 1886, de 76,296,974.

C'est une moyenne de 12.91 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1886 (5,909,975 habitants). Cette moyenne était de 13.28 par habitant pour 1885.

Le nombre des lettres expédiées par habitant et par province a été, en 1886, de :

20.85	—	dans la province de Brabant ;
15.85	—	d'Anvers ;
14.64	—	de Liège ;
13.37	—	de Namur ;
11.18	—	de Hainaut ;
10.30	—	de Luxembourg ;
7.94	—	de Limbourg ;
7.47	—	de la Flandre occidentale ;
7.31	—	de la Flandre orientale.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1886, de 6.23 pour mille lettres expédiées (474,968 sur 76,296,974).

III, p. B, 28.

En 1886, il est tombé *en rebut* 158,566 lettres originaires de Belgique

Sur ce nombre, 96,475 lettres (60.03' p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1885, il y avait eu 145,639 lettres-rebut, dont 85,852 (57.58 p. %) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1886, de 5,505 dont 140 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 6,145-28. Il en a été retrouvé 650 ou 17.97 p. %, parmi lesquelles 4 contenaient pour fr. 50-80 de valeurs au porteur.

Les lettres ordinaires réclamées en 1885, s'étaient élevées au chiffre de 5,362, dont 129 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 5,680-02. Sur ce nombre, 1,060 lettres ou 51.56 p. %, dont 15 renfermaient pour fr. 758-40 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 28,553,864 en 1885; il est de 27,884,246 en 1886; diminution : 449,618 ou 1.59 p. %. III, p. B, 23.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

Le nombre des lettres recommandées privées, qui était de 579,444 en 1885, est descendu, en 1886, à 575,798 dans le *service intérieur*; c'est 5,646 envois ou 0.97 p. % en moins pour 1886. III, p. B, 28

Six lettres recommandées ont été perdues dans le service belge en 1886.

Le *mouvement international* a, en 1886, donné lieu à un échange de 791,665 lettres recommandées. C'est sur 1885 (770,017) un accroissement de 21,648 ou de 2.81 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

En 1886, il a été expédié 241,530 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur globale de fr. 277,450,518-19. C'est, sur 1885, une diminution de 3,365 en nombre et une augmentation de fr. 285,050-72 en valeur. II, p. B, 26.
et III, p. B, 28.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,150 francs pour 1886; il était de 1,205 francs en 1885, de 1,170 francs en 1884 et de 1,155 francs en 1885.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1886, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 104,514-05. C'est sur 1885 une augmentation de fr. 2,482-75. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 45,654-50 en 1886, contre fr. 41,086-20 en 1885, soit une augmentation de fr. 2,568-30.

En *service international*, il a été échangé 155,085 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 117,641,549-08. C'est sur 1885 une augmentation de 8,415 pour le nombre de lettres et une diminution de fr. 2,180,574-79 pour leur valeur. Le fait que la valeur déclarée des envois assurés du service interna-

tional diminue alors que le nombre de ces envois augmente, ne peut s'expliquer que par le développement du trafic des sociétés d'assurance qui, moyennant une prime légère, assurent des valeurs parfois très importantes renfermées dans des lettres présentées à la poste avec déclaration d'une valeur insignifiante.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1886, le nombre de 376,413 envois, représentant une valeur de fr. 395,091.867-27, avec un produit de fr. 218,855-95.

Trois de ces lettres ont été perdues ou soustraites en 1886.

Le montant des valeurs renfermées dans ces lettres était de 4,700 francs, dont fr. 808-53 ont été remboursés par le Trésor. Une somme de fr. 891-67 a été supportée par les agents en défaut.

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

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

Par suite de l'élévation du maximum des bons de poste qui, à partir du 1^{er} avril 1885, a été porté de 10 à 20 francs, le nombre de mandats, qui était de 923,377, en 1885, (non compris 77,574 mandats s'élevant à fr. 23.091,183-25, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce), s'est abaissé à 878,749, en 1886, (non compris 82,987 mandats s'élevant à fr. 24,458,798-72, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce); diminution : 4.83 p. %.

L'abaissement de la taxe, à partir de la même date, sur les mandats d'un import élevé, a eu pour résultat de multiplier les envois de fonds d'une certaine importance; aussi, le montant des mandats, qui était de fr. 85,703,647-62, en 1885, a atteint le chiffre de fr. 86,661,918-76, en 1886 (augmentation : 1.12 p. %), et la valeur moyenne par mandat s'est élevée de 93 francs, qu'elle était en 1885, à 99 francs, en 1886.

Par contre, à raison de la diminution du nombre des mandats et de l'abaissement des taxes, le produit de celles-ci, qui avait été de fr. 292,675, en 1885, s'est réduit à fr. 292,108-70, en 1886, soit une différence en moins de fr. 566-50 ou 0.19 p. % sur l'exercice précédent.

§ 2. BONS DE POSTE.

Le service des bons de poste continue à se développer grandement.

Le nombre de ces titres, qui était, en 1885, de 626,950, représentant une valeur de fr. 4,723,269, ayant produit fr. 36,724-50 de taxes, s'est élevé, en 1886, à 779,902 (augmentation : 24.40 p. %), la valeur à fr. 6,122,692

(augmentation : 29.65 p. %) et le montant des taxes à fr. 47.205-95
(augmentation : 28.54 p. %).

§ 5. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

L'émission des mandats-poste internationaux continue également à progresser chaque année.

En 1886, le nombre de ces titres s'est augmenté de 12,470 (5.04 p. %), la valeur de fr. 449.999-69 (3.67 p. %) et les taxes perçues de fr. 5,960-33 (4.45 p. %) sur le dernier exercice.

B. EFFETS DE COMMERCE.

La progression constatée pendant les exercices précédents, dans le nombre des effets déposés, s'est maintenue et, à l'encontre de ce qui s'était produit en 1885, le montant total des valeurs a quelque peu augmenté.

Une nouvelle extension a été introduite dans le service des effets.

Depuis le 20 décembre 1886, la poste admet à l'acceptation et à l'encaissement successifs, les valeurs ayant moins de quinze jours à courir avant l'échéance, ainsi que les titres émis payables à moins de quinze jours de vue.

Résultats comparatifs.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

Le nombre d'effets remis à l'acceptation, qui était de 38,741 en 1885, est descendu, en 1886, à 56.180, soit une diminution de 2,561 effets (6.61 p. %); le produit, qui avait atteint fr. 7,748-20 l'année précédente, ne s'est élevé, en 1886, qu'à 7,256 francs, soit en moins fr. 542-20.

528 effets ont été protestés par huissiers et 229 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

Il a été déposé à l'encaissement, en 1886, 1.522,601 effets, ce qui constitue une augmentation de 57,820 effets ou 5.95 p. % sur les résultats de l'exercice précédent (1,464,781).

Le montant des effets déposés, qui était de fr. 545,644,231-10 en 1885, s'est élevé à fr. 549,165,583-85, soit une augmentation de fr. 3,519.352-75 ou 1.02 p. %.

Il a été perçu en 1886, pour l'encaissement des effets, une taxe totale de fr. 525,666-89, soit une augmentation de fr. 44,958-59 ou 2.92 p. % sur le produit de 1885 (fr. 510,728-30).

29,400 protêts ont été dressés par huissiers et 79,250 par agents des postes.

C. COUPONS D'INTÉRÊT ET DE DIVIDENDE. — TITRES AMORTIS.

Depuis le 1^{er} juillet 1886, les déposants sont dispensés de dresser des bordereaux distincts pour chaque nature ou série de valeurs qu'ils présentent au recouvrement : il leur est permis de confondre dans un même bordereau de dépôt, toutes espèces de coupons et de titres encaissables dans un même mois par le même bureau de poste.

Le nombre de coupons (1) et de titres amortis déposés à l'encaissement, qui était de 166,868 en 1885, est tombé à 162,155 en 1886, soit une diminution de 4,713 ou 2.82 p. $\frac{\circ}{\circ}$. Par contre, le montant de ces valeurs, qui s'était élevé seulement à fr. 1,245,597-66 en 1885, a atteint pendant le dernier exercice fr. 1,525,004-86, donc une différence en plus de fr. 279,407-20 (6.40 p. $\frac{\circ}{\circ}$). La taxe perçue de ce chef est montée, de fr. 2,863-10 qu'elle était en 1885, à fr. 3,544-70 en 1886, progressant de fr. 681-60 ou 16.82 p. $\frac{\circ}{\circ}$.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

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

Le service de l'encaissement des quittances a été introduit en 1845.

Il a fonctionné en 1886 d'après les mêmes règles qu'en 1885.

Le nombre des quittances déposées à l'encaissement, qui était de 2,720,873 en 1885, s'est élevé à 2,956,888 en 1886, soit une augmentation de 236,015 ou 7.94 p. $\frac{\circ}{\circ}$.

Le montant de ces quittances a été de fr. 71,145,825-68, ce qui se traduit par une augmentation de fr. 5,088,509-25 (4.54 p. $\frac{\circ}{\circ}$) sur le chiffre de l'exercice précédent (fr. 66,057,314-45).

II, p. B, 26.

Le montant des taxes perçues en 1886 (fr. 449,413-45) a excédé de fr. 44,118.80 ou de 10.89 p. $\frac{\circ}{\circ}$ le produit réalisé en 1885 (fr. 405,294-65).

Les chiffres se rapportant à l'exercice 1886 comprennent 25,427 quittances de remboursement, ayant donné un produit de fr. 4,598-50.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le service des recouvrements de valeurs, qui était établi précédemment avec l'Allemagne, la France (Algérie et Tunisie), le grand-duché de Luxembourg, les Pays-Bas et la Roumanie, a été étendu, à partir du 1^{er} avril 1886, date de la mise en vigueur des actes du Congrès de Lisbonne, à l'Autriche-Hongrie, l'Égypte, l'Italie, le Portugal (îles Açores et Madère) et la Suisse.

Les valeurs peuvent être sujettes à protêt dans les relations avec l'Allemagne, la France (y compris l'Algérie et la Tunisie), le Luxembourg, le Portugal et la Suisse, mais en ce qui concerne le Portugal et la Tunisie, il ne s'agit que des valeurs recouvrables en Belgique.

(1) Non compris les coupons des emprunts de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

En outre, des arrangements spéciaux ont été conclus avec l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et le grand-duché de Luxembourg pour le recouvrement des coupons d'intérêt et de dividende dont le paiement n'est pas subordonné à la production des titres auxquels ils se rapportent.

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

La Poste se charge de l'abonnement aux journaux depuis le 1^{er} janvier 1843.

Ce service n'a subi aucun changement en 1886.

De 1885 à 1886, le nombre des abonnements souscrits à la Poste a augmenté de 1,899 (0.70 p. %), et le montant des taxes, qui était de fr. 93,260-74 en 1885, a atteint fr. 93,669-59 en 1886 (0.44 p. %).

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.

II. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Le produit du timbrage à l'extraordinaire de papiers d'effets de commerce, pour l'envoi desquels le service des postes a servi d'intermédiaire entre le public et les receveurs du timbre, a atteint en 1886 fr. 31,694-82, soit une augmentation de fr. 2,078-62 ou 7.02 p. % sur le résultat de l'exercice précédent (fr. 29,616-20).

Quant à la vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, effectuée pour compte de l'Administration de l'enregistrement, elle s'est élevée à fr. 174,087-02 en 1886; en 1885, il avait été débité pour fr. 169,979-32, ce qui fait une différence de fr. 4,107-70 (2.42 p. %) en faveur du dernier exercice.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1886, ce nombre s'élevait à 816 bureaux répartis entre 769 localités.

Parmi ces 816 bureaux se trouvent 217 sous-perceptions, 20 bureaux de dépôt de poste et 30 dépôts-relais.

106 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1886; le nombre en est ainsi porté à 6,234.

	En 1886.	En 1885.	Différence pour 1885.
Boîtes attachées à des voitures.	132	134	— 2
Lettres recueillies.	525,600	569,400	— 45,800

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 1885, de 2,991. En 1886, il s'est élevé à 3,026; augmentation : 35.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 547 localités, de 4 ou 5 dans 136 localités, de 6 ou 7 dans 6 localités et de 10 dans 1 localité.

7 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,899 communes rurales, non pourvues de bureau, ou ayant un bureau sans service de distribution (114), il y en a 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, 28 trois fois, 398 deux fois et 1,450 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient en 1886, comme en 1885, au nombre de 15, sur lesquelles circulaient 23 bureaux ambulants effectuant 59 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste a été en 1886, comme en 1885, de 5,648 kilomètres.

Services de malle-poste. — Ces services ont été, en 1886, au nombre de 140, soit 4 de moins qu'en 1885 (144).

Le trajet journalier moyen des malles-postes était, en 1885, de 6,144 kilomètres; en 1886, il n'a été que de 5,846 kilomètres; diminution : 298 kilomètres.

En 1886, les services de malle-poste ont transporté approximativement 383,250 voyageurs, soit 45,800 voyageurs de moins qu'en 1885 (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-banes, omnibus, fourgons, etc.). — Ces services de transport étaient, en 1885, au nombre de 255. En 1886,

on en compte 276, savoir : 81 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 2,642 kilomètres par jour, soit 34 kilomètres de moins qu'en 1883; et 195 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 9,469 kilomètres par semaine, soit 500 kilomètres de plus qu'en 1883.

VI.

Personnel.

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

	En 1886.		En 1885.		Différences pour 1886.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs, et agents de déj. d'.	1,782	139	1,685	142	+ 67	— 3
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	3,147	12	3,410	12	+ 37	"
Totaux.	4,899	151	4,795	154	+ 104	— 3
	5,030		4,949		+ 104	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

La recette faite en 1886 s'élève à fr. 14,806,594-83, soit une augmentation de fr. 415,512-86, ou de 2.87 p. % sur celle de 1883, qui était de fr. 14,393,081-97. IV, p. B. 30,
et V, p. B. 30.

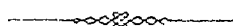
§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée, en 1886, à la somme de fr. 8,541,507-93, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des Postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1886, à fr. 351.863.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 8,893,170-93 et la recette brute à fr. 14,806,594-83, le rapport entre ces deux sommes est de 60.06 p. %, tandis qu'il était en 1883 de 59.82 p. %.

La recette nette s'élève, pour 1886, à fr. 5,913,423-90.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la Poste pour les services des paquebots, mais dont l'administration de la marine a à rendre compte.



2^E SECTION.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1886, dans le régime du service intérieur.

Quant aux tarifs du service international, conformément au règlement de service et aux tarifs internationaux arrêtés à Berlin, le 17 septembre 1885, en vertu de la convention télégraphique conclue à Saint-Petersbourg, le 22 juillet 1875, ils ont été réduits, autant que possible, dans un but de simplification et d'uniformité des taxes. Ces modifications de tarif ont été appliquées aux relations de la Belgique et de l'étranger, à partir du 1^{er} juillet 1886. En vertu de ces modifications, la taxe additionnelle de cinq mots par télégramme qui résultait de l'application des tarifs arrêtés à Londres le 28 juillet 1879, n'est plus perçue, sauf pour nos relations avec le Royaume-Uni, les Pays-Bas et le Luxembourg, pays avec lesquels les arrangements particuliers continuent à être en vigueur.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1886 et en 1885, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		Intérieures.	Internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1886. . .	2,401,935	1,472,272	505,945	4,378,152
	1885. . .	2,547,680	1,379,620	485,600	4,210,900
Différences pour 1886.		+ 54,255	+ 92,652	+ 20,545	+ 167,252
		+ 2.51 p. %	+ 6.71 p. %	+ 4.21 p. %	+ 5.97 p. %
Recette. . .	1886. . .	1,585,370 05	1,108,815 16½	245,802 04½	2,759,985 26
	1885. . .	1,549,279 55	1,056,587 38	262,782 68	2,668,649 61
Différences pour 1886.		+ 56,090 50	+ 52,225 78½	— 16,980 65½	+ 71,355 65
		+ 2.67 p. %	+ 4.94 p. %	— 6.46 p. %	+ 2.67 p. %

b. Service intérieur.

Des 2,401,935 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

45,734 urgents ou 1,820 3/4 sur 100,000 ;
 61 collationnés ou 2 1/2 sur 100,000 ;
 146 accusés de réception ou 6 sur 100,000 ;
 et 9,410 enregistrements ou 391 5/4 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 17,127.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, dans les quatorze agglomérations urbaines du pays ⁽¹⁾, s'élève à 250,682, soit une augmentation de 8 1/4 p % sur l'année 1885.

Le mouvement se répartit comme il suit, entre les quatorze villes :

	Cartes postales	Lettres.	Div. rc.	Ensen ble.
Bruxelles. . . .	71,570	113,478	1.925	186,775
Anvers	6,705	19,526	775	27,004
Gand	1.024	6,145	526	7,495

(1) On sait qu'à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Bruges, Charleroi, Courtrai, Louvain, Malines, Mons, Namur, Ostende, Tournai et Verviers, 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.

	Cartes postales	Lettres.	Divers.	Ensemble.
Liège	2,139	7,488	297	9,644
Bruges. . . .	115	1,838	136	2,109
Charleroi. . . .	102	1,933	69	2,106
Courtrai	108	1,021	63	1,494
Louvain	498	2,404	148	2,450
Malines	214	1,813	69	2,096
Mons	98	2,250	92	2,420
Namur.	202	1,361	87	1,630
Ostende	175	1,664	31	1,863
Tournai	121	1,678	86	1,883
Verviers	182	1,732	79	1,993
Totaux	82,769	163,728	4,483	250,682

6 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 2 étaient fondées.

c. Service international.

De 1885 à 1886, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 6.71 p. %.

Les télégrammes urgents ⁽¹⁾ ont augmenté de 44,659 à 56,183, c'est-à-dire de 23.86 p. %.

d. Service de transit.

De 1885 à 1886, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 4.21 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

VI, p. B. 32. Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,265,699 en 1886 ⁽²⁾.

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

	1886	1885.
Service télégraphique	4.58	5.31
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains . . 69.08	79.28	70.62
{ Transports égarés, dévoyés . . 10.20		
Poste, Marine, Administration centrale, etc.	16.14	14.68
		81.81

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Dont 105,926 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.§ 1^{er}. BUREAUX.*A.* Bureaux de l'État établis :

<i>a.</i> Dans des stations de l'État	538
<i>b.</i> — — — de compagnies de chemins de fer.	77
<i>c.</i> Au centre des villes ou communes	182

B. Bureaux de compagnies de chemins de fer. 108

925

C. Bureaux ouverts au départ seulement :

<i>a.</i> Dans des stations de l'État	61
<i>b.</i> — — — de compagnies de chemins de fer.	8
<i>c.</i> — — bureaux de poste	9
<i>d.</i> — — écluses	80
<i>e.</i> — — bureaux de police	6

164

D. Bureaux de dépôt 427

Total. . . 1,516

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

			Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1886.
			1886.	1885.	
Longueur des lignes. .	{	sur les chemins de fer de l'État.	Kilomètres. 3,317	Kilomètres. 3,313	+ 4
		sur poteaux { — — concédés.	1,301	1,301	—
		sur les routes ordinaires . . .	1,440	1,447	— 7
		sous terre dans les villes.	11	14	—
Réseau téléphonique d'Ostende			9		+ 9
Ensemble.			6,081	6,075	+ 6
Développement total des fils conducteurs.	{	sur les chemins de fer de l'État.	22,789	22,537	+ 252
		sur poteaux { — — concédés.	3,372	3,339	+ 33
		sur les routes ordinaires . . .	2,201	2,197	+ 4
		sous terre dans les villes.	269	269	—
Réseau téléphonique d'Ostende			70		+ 70
Ensemble.			28,701	28,342	+ 359

Ces chiffres ne comprennent ni 332 kilomètres de lignes (comportant 1,878 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,153 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 30 kilomètres de fils établis, de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils bloes, boussoles Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1887, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 31,782 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	a. Système Morse	1,517
	b. — Hughes	59
	c. Autres systèmes.	3
	Total.	1,579

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1886, de 5,898 agents, répartis comme il suit :

	En 1886.		En 1885.		Différences pour 1886.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Personnel supérieur et de l'administration centrale	173	»	167	»	+ 6	»
2 ^o Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux	846	136	852	134	— 6	+ 2
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs	1,019	136	1,019	134	»	+ 2
3 ^o Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs	1,485	21	1,468	27	+ 17	— 6
Ensemble	2,504	157	2,487	161	+ 17	— 4
	2,661		2,648		+ 13	
4 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc. qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,126	111	3,065	125	+ 61	— 14
TOTAUX.	5,630	268	5,552	286	+ 78	— 18
	5,898		5,838		+ 60	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les recettes ont, en 1886, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,585,370 03	}	2,739,985 26
— international	1,408,813 16		
— de transit	243,802 04		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	62,670 50	}	128,560 93
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	7,980 »		
Somme due par les Compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	3,711 67		
Recettes téléphoniques (1).	54,198 76		
Total. . . fr.			2,868,546 19

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1886, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	{	Traitements fixes fr. 2,230,000 ⁽²⁾	{	5,308,180 »
		Salaires 1,078,180 ⁽²⁾		
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne 1,587 24				
Matériel, objets de consommation 290,000 »				⁽²⁾
Part dans les dépenses des services com- muns (Postes et Télégraphes) 79,481 10				
Total. . . . fr.				3,679,248 34 ⁽²⁾

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de fr. 810,702 15

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des

(1) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produit de la téléphonie inter-urbaine.

(2) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1886,
à fr. 5.150.000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains)		5,187,859 64
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier		1.642,225 79
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées		197,625 96
Réseau téléphonique d'Orléans.	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 16,412 01	29.084 72
	Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier . . . 12,672 70	
Ensemble. . . . fr.		5.056.774 11
Approvisionnements		75.225 89
Total égal. . . . fr.		5.150.000 »

Répartie sur les 28,701 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 5,150,000 francs revient à fr. 178-74 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, savoir :

Part dans les frais généraux du Département . . . fr.	54.846 58
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr.	82.858 27
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	15.166 12
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer	175,143 84
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	116,800 »
Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾	255,200 »
	Fr. 625,148 25
Total des prestations des chemins de fer. . . . fr.	659,994 61

(¹) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

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 1886, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 235,496 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 1886, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe.	fr.	3,679,248 34
— — par d'autres services.		659,994 61
Ensemble.	fr.	4,339,242 95
A déduire : produits accessoires ⁽¹⁾	fr.	128,560 93
Reste, dépense.	fr.	4,210,682 02

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 1886, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	{ internes	$2,401,953 \times 14 = 33,627,090$	
	{ internationaux	$1,472,272 \times 8 = 11,778,176$	
	{ en transit	$505,943 \times 4 = 2,013,780$	
Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.			47,421,046
Télégrammes de service ⁽²⁾		$2,596,969 \times 11 =$	26,566,639
Total général			73,787,705

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,210,682-02) équivaut à 0.05706 par unité et se répartit, entre les

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

⁽¹⁾ Pour transport de lettres ou 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.

⁽²⁾ Ce total ne comprend pas 105,926 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.	RECETTE MOYENNE par télégramme.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT	
						de la RECETTE sur la DÉPENSE.	de la DÉPENSE sur la RECETTE.
Télégrammes privés {	internes . . .	44	Fr. c. 0.7988	Fr. c. 0.5766	Fr. 1,918,762	Fr. 1,383,370	Fr. 533,392
	internationaux.	8	0.4565	0.7536	672,063	4,408,813	436,750
	en transit. . .	4	0.2282	0.4902	445,020	245,802	430,782
TOTAUX. . . .		—	—	—	2,705,845	2,739,985	567,532
						+ 34,140	
Télégrammes de service . .		44	0.6277	"	4,504,837	"	4,504,837
						567,532	
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL. .		—	—	—	4,210,682	2,739,985	— 1,470,697

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1886, 1.470,697 francs de plus qu'il n'a produit. Mais environ 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 659,995 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	2,086,595	fr. 1,510,027	fr. 625,148	fr. 684,879
— — concédés	255,196	147,625	"	147,625
Autres services	75,180	47,187	34,847	12,540
Totaux	2,596,969	fr. 1,504,837	fr. 659,995	fr. 844,842
En somme, le Télégraphe reçoit en moins				fr. 844,842
En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés (dépêches d'État et télégraphie privée)				54,140
on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1886				fr. 810,702
On obtiendrait le même chiffre en retranchant du total des dépenses imputées sur le budget spécial du Télégraphe				fr. 3,679,248
les recettes des télégrammes				fr. 2,739,985
augmentées des recettes diverses :				128,561
Ensemble				fr. 2,868,546
Reste, chiffre égal.				fr. 810,702

Dans ses relations avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 684.879 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 625,148 francs, coûteraient beaucoup plus au Télégraphe s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 1,510,027 francs que coûtent, au Télégraphe, les 2,086,593 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.



CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

I.

Renseignements généraux.

Téléphonie locale. — Trois nouveaux réseaux téléphoniques, ayant pour centres Ostende, La Louvière et Iseghem, ont été mis en exploitation en 1886. Le premier est exploité par l'État ; les deux autres avaient été concédés respectivement le 22 septembre 1885 et le 1^{er} décembre 1885.

Les réseaux locaux ouverts en service au 31 décembre étaient au nombre de 12.

Des arrêtés royaux en date du 15 mai et du 15 septembre ont, en outre, octroyé, à la suite d'adjudications publiques, des concessions :

1^o Pour les villes de Malines, Vilvorde, Boom, Lierre et les alentours ;

2^o Pour les villes de Termonde, Alost, Saint-Nicolas, Lokeren et les environs.

Il existait, à la fin de l'exercice, dix raccordements téléphoniques privés au réseau de l'État.

Téléphonie interurbaine. — Les réseaux locaux étaient reliés entre eux, au 31 décembre 1886, par 45 lignes à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe ; la longueur totale de ces lignes était de 2,948 kilomètres, représentant un développement de 5,896 kilomètres de fils conducteurs servant à la fois à la télégraphie et à la téléphonie.

II.

Mouvement et recette (part de l'État) de la téléphonie à grande distance.

LIGNES.	NOMBRE de CONVERSATIONS.	RECETTE.	Observations.
Bruxelles-Anvers.	48,276	44,493 90	
— Gand	5,766	5,289 30	
— Liège	2,304	1,919 10	
— Louvain	757	625 30	
— Mons.	1,303	1,095 .	
— Charleroi.	1,647	1,350 90	
— Ostende	1,508	1,469 .	
Anvers-Gand	1,242	1,009 10	
— Louvain	306	245 70	
Liège-Verviers	654	528 90	
Bruxelles-Namur.	550	453 20	Service ouvert le 29 mars 1886.
Namur-Liège.	72	58 .	— —
— Charleroi.	33	27 60	— —
Ostende-Gand	256	243 40	— le 15 juillet —
— Anvers	40	37 30	— le 28 août —
Bruxelles-Verviers	174	131 80	— le 1 ^{er} octobre —
Liège-Anvers	37	29 50	— —
Verviers-Anvers	44	8 40	— —
La Louvière-Bruxelles.	64	51 40	— le 21 novembre —
— Charleroi.	54	44 10	— —
— Mons	26	21 30	— —
TOTAUX.	35,017	29,132 90	

Le nombre quotidien des communications interurbaines taxées, en 1886, a atteint le maximum de 404; il a été, en moyenne, de 116 pendant cette période, déduction faite des dimanches et jours de fête, où le mouvement est insignifiant.

L'administration s'applique à étendre ces relations dans la limite des moyens dont elle dispose.

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LÉTTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	"	12,318,696	"	45,082,531	"	"	"
1871.	36,393,174	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,475	"
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	-2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,637,344	51.32
1874.	41,106,319	4.47	16,902,672	3.65	58,008,991	4.23	5,970,549	28.49
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,574,800	26.84
1876.	43,491,996	1.61	18,351,580	3.60	61,843,576	2.18	8,893,340	47.43
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,688	42.80
1878.	45,307,469	0.90	19,432,644	2.22	64,740,113	1.29	14,430,912	40.96
1879.	48,456,113	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,257	6.96	23,212,211	2.96	77,627,468	5.73	16,730,042	43.21
1882.	57,307,819	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.46	18,394,220	9.95
1883.	60,314,489	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,414	2.49
1884.	64,021,460	4.17	27,182,090	4.09	91,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,534	7.54	91,498,450	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	- 0.34	28,810,994	- 1.44	90,744,556	- 0.82	21,653,946	- 0.42
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	4,504,857	2.63	4,118,537	4.46	2,623,414	3.20	864,781	4.76

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

— Postes.

fournies par les dénombremens partiels. — Années 1870 à 1886 (').

CARTES POSTALES				LETRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
•	•	•	•	7,961,460	•	46,871,539	•	48,425,498	•
5,174	•	687,349	•	6,851,572	— 16.49	49,403,536	5.40	48,033,253	— 051
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,461	3.72	22,018,724	22.40
46,420	444.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	23,967,383	47.93
63,342	305.46	6,035,861	29.45	8,439,177	2.46	58,825,598	41.47	30,094,207	45.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	63,480,000	14.31	33,335,000	40.76
1,090,980	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
4,639,638	50.29	11,674,296	46.89	9,201,493	3.75	72,038,009	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	42.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,393,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.32	28,041,000	— 2.44
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,301,762	42.06	12,891,656	10.63	82,573,000	44.96	40,538,000	40.54
4,192,656	47.38	22,586,876	14.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	44.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.66	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	42.05	24,748,490	6.33	13,793,675	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	48.04
5,460,624	40.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,539,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,068	4.00	26,568,984	0.41	14,423,401	4.48	94,394,000	— 8.85	53,268,000	7.37
388,664	9.22	4,253,444	5.60	246,349	4.87	2,364,000	2.92	2,946,000	6.78

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* ⁽¹⁾.

Comparaison des années 1886 et 1885.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES
		1886.	1885.	pour 1886.
Lettres assurées.				
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	211,330	211,695	— 3,365
	à destination de l'intérieur.	70,792	61,217	+ 7,575
	— de l'étranger.			
	Ensemble.	312,122	307,912	+ 4,210
	originaires de l'étranger	64,291	63,423	+ 868
	Totaux.	376,413	371,365	+ 5,048
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	277,430,518 49	277,163,487 47	+ 285,030 72
	à destination de l'intérieur.	67,601,609 05	67,461,684 04	+ 139,925 01
	— de l'étranger.			
	Ensemble.	345,032,127 24	344,627,171 51	+ 424,955 73
	originaires de l'étranger	50,039,740 03	52,360,239 83	— 2,320,499 80
	Totaux.	395,091,867 27	396,987,411 34	— 1,895,544 07
Produit	port	70,581 55	67,159 65	+ 3,421 90
	droit proportionnel et droit fixe réunis.	448,274 40	446,957 73	+ 1,316 67
Totaux.		218,855 95	214,117 38	+ 4,738 57
Nombre de lettres perdues ou spoliées		(2) 3	7	— 4
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(2) 4,700	(2) 44,400	— 42,700
Mandats et bons de poste.				
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	(4) 878,749	(3) 923,377	— 44,628
	bons de poste	779,902	626,950	+ 152,952
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	259,686	247,216	+ 12,470
	Ensemble.	1,918,337	1,797,543	+ 120,794
	mandats originaires de l'étranger.	245,042	232,461	+ 12,581
	Totaux.	2,163,379	2,029,704	+ 133,675
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	(4) 86,661,918 76	(3) 85,703,647 62	+ 958,271 14
	bons de poste	6,122,692	4,723,269	+ 1,399,423
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	42,719,442 77	42,269,443 08	+ 449,999 69
	Ensemble.	105,504,053 53	102,696,359 70	+ 2,807,693 83
	mandats originaires de l'étranger.	11,339,478 28	10,906,106 96	+ 433,371 32
	Totaux.	116,843,531 81	113,602,466 66	+ 3,241,065 15
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	292,108 70	292,675	— 566 30
	Bons de poste	47,205 95	36,724 50	+ 10,481 45
	Mandats du service international	149,695 08	143,734 73	+ 5,960 35
	Totaux.	489,009 73	473,134 25	+ 15,875 48
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		9	41	— 32
		216 30	472 60	— 256 30
Effets de commerce.				
a. <i>Acceptation.</i>				
Nombre d'effets déposés.		36,480	38,741	— 2,261
Produit de la taxe		7,236	7,148 20	+ 88 80
Nombre de protêts.	par huissiers	328	406	— 78
	par agents des postes	229	244	— 15
b. <i>Encaissement.</i>				
Nombre d'effets	déposés	4,522,601	4,464,781	+ 57,820
	encaissés.	4,368,497	4,320,389	+ 48,108
Montant des effets	déposés	349,163,583 88	345,644,231 40	+ 3,519,352 75
	encaissés.	324,435,788 35	324,406,913 91	+ 2,728,874 44
Produit de la taxe		523,666 89	510,728 30	+ 12,938 59
Nombre d'effets protestés	par agents des postes	79,230	75,951	+ 3,279
	par huissiers	29,100	26,089	+ 3,011

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1886, transporté celles que renfermaient 1,549,461 lettres recommandées. 6 lettres de l'espèce ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 808-55 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 4,664-55, comprenant fr. 9-53 pour intérêts judiciaires, à charge du Trésor.

(4) Non compris 82,987 mandats s'élevant à fr. 24,458,798-72, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) — 77,374 —

25,091,183-23, —

Comparaison des années 1886 et 1885.

(1) Y compris 25,427 quittances d'envois contre encaissement s'élevant à fr. 580,127-89 et ayant donné un produit de fr. 4,598-50.

(2) Non compris 1,255 inscriptions d'un des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de l'Autriche-Hongrie, de l'Italie et de la Suisse.

(3) de l'Italie et de la Suisse.

(7)	—	—	—	—	de France et de la Suisse.
(5)	—	—	—	—	de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse.

N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION ou MOUVEMENT.		LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.
		PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.		
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	1886.	61,118,474	573,795	241,330	61,933,562	12,957,000	1,005,674	13,962,674	75,896,236	21,053,916	4,183,400
	1885.	61,443,460	579,444	244,695	62,267,599	12,856,000	927,808	13,783,808	76,051,407	21,078,720	3,722,446
	Différences. .	- 325,026	- 5,646	- 3,365	- 334,037	+ 101,000	+ 77,866	+ 178,866	- 155,171	- 24,804	+ 460,954
Expéditions de Belgique.	1886.	15,178,510	349,613	70,792	15,598,915	24,000	20,035	44,035	15,642,980	3,881,072	"
	1885.	15,390,960	330,981	63,247	15,785,188	13,900	18,336	32,236	15,817,424	3,932,318	"
	Différences. .	- 212,420	+ 18,632	+ 7,545	- 186,243	+ 10,100	+ 1,699	+ 11,799	- 174,444	- 51,246	"
Expéditions de l'étranger.	1886.	12,705,706	442,052	64,291	13,212,049	100,000	16,892	116,692	13,328,741	1,633,996	"
	1885.	12,942,944	439,036	63,423	13,445,363	85,500	16,016	101,516	13,546,879	1,528,306	"
	Différences. .	- 237,198	+ 3,016	+ 868	- 233,314	+ 14,500	+ 676	+ 15,176	- 218,138	+ 105,690	"
En général.	1886.	89,002,680	1,365,463	376,413	90,744,556	13,081,000	1,042,401	14,123,401	104,867,957	26,568,984	4,183,400
	1885.	89,777,324	1,349,461	371,365	91,498,150	12,955,400	962,160	13,917,560	105,415,710	26,539,344	3,722,446
	Différences. .	- 774,644	+ 16,002	+ 5,048	- 753,594	+ 125,600	+ 80,241	+ 205,841	- 547,753	+ 29,640	+ 460,954

(a) Y compris 25,427 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.

années 1886 et 1885.

[illegible]

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.	TAXE SUR LES MAN	
						SERVICE interne.	
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
Résultats de l'année . .	1886	42,422,584 54	532,902 89	366,306 62	93,669 89	292,108 70	
	1885	42,052,659 84	518,476 50	356,242 50	93,260 71	292,676 "	
Différences pour 1886 . .	en plus	369,924 70	14,426 39	10,064 12	408 88	"	
	en moins	"	"	"	"	566 30	

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-

QUAN

		TIMBRES-POSTE.							
		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 . .	1886 . . .	69,758,318	7,656,096	22,820,648	58,695,961	2,585,745	10,214,593	9,699	862,357
	1885 . . .	63,782,997	7,291,406	22,340,090	57,309,542	2,463,119	10,132,557	41,749	809,601
Différences pour 1886 . .	en plus . .	5,975,321	364,690	480,558	1,386,419	102,626	82,036	"	52,756
	en moins .	"	"	"	"	"	"	32,050	"

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1886 . . .	697,583 18	153,121 92	1,141,032 40	5,869,596 10	513,149 "	2,553,648 25	3,879 60	431,178 50
	1885 . . .	637,829 97	145,828 12	1,117,004 50	5,730,954 20	492,623 80	2,533,139 25	16,699 60	404,800 50
Différences pour 1886 . .	en plus . .	59,753 21	7,293 80	24,027 90	138,641 90	20,525 20	20,509 "	"	26,378 "
	en moins .	"	"	"	"	"	"	12,820 "	"

(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) Il n'a été porté en recette, en 1886, que fr. 12,955,487-45, soit en moins fr. 285,600-12, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs; 2° pour dépôts à la Caisse d'épargne; 5° 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° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1885, il avait été porté en recette fr. 12,571,156-54.

Comparaison des années 1886 et 1885.

DATS DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS DE POSTE PÉRIMÉS.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.						
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
449,695 08	47,205 95	44,404 45	4,882 93	+ 882,834 38	44,806,594 83	
443,734 75	36,724 50	25,742 69	5,272 05	— 868,323 43	44,393,084 97	
5,960 33	40,481 45	"	"	+ 44,510 95	+ 443,512 86	
"	"	44,308 54	389 42	"	"	

lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1886 et 1885.

TITÉS.

			ENVELOPPES TIMBRÉES.			CARTES POSTALES				CARTES-LETTRES		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
A	A	A	Ancien type (a)	Petit format. (b)	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	
1 franc.	2 fr.	5 francs. (a)				A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.					
230,669	33,775	4,947	2,400	68,628	116,292	21,323,552	1,753,713	109,218	9,752	2,653,167	19,561	11,107 1/2	32,123	198,972,321 1/2
288,893	185	4,733	1,800	102,786	128,338	20,179,920	1,772,028	108,658	10,452	2,305,067	18,643	11,003 1/2	31,784	189,136,280 1/2
»	33,590	214	600	»	»	1,143,623	»	560	»	347,180	918	104	339	+ 9,638,041
58,224	»	»	»	14,158	12,046	»	18,315	»	700	»	»	»	»	

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.
230,669	67,550	24,735	240	9,749 08	12,792 12	1,066,171 69	175,371 30	10,921 80	1,950 40	265,316 70	4,890 25	1,110 75	6,424 60	13,241,087 55
288,893	370	23,665	180	11,306 46	14,117 18	1,008,996 45	177,202 80	10,865 80	2,090 40	230,598 70	4,660 75	1,100 35	6,356 80	12,859,283 63
"	67,180	1,070	60	"	"	57,181 15	"	56	"	34,718	229 50	10 40	67 80	+ 381,803 92
58,224	"	"	"	1,557 38	1,325 06	"	1,831 50	"	140	"	"	"	"	

2^e section. — Télégraphes.N° VI. — *Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1886 et 1885.*

		1886.	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.	"	52.66	"	49.60	
	41 à 45 —	70.59	26.43	69.95	25.30	
	46 à 50 —	47.93	40.97	48.36	43.54	
	51 à 55 —	8.83	6.86	8.79	8.27	
	56 à 60 —	4.70	4.60	4.84	2.05	
	61 à 65 —	0.43	0.57	0.65	0.49	
	Au delà de 60 mots.	0.52	0.91	0.44	0.75	
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.84		85.05		
	— complexes	13.35		13. "		
	— urgents	1.81		1.95		
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'Etat	1.35	2.22	0.93	2.25	
	Nouvelles de bourse	6.21	46.46	4.20	46.03	
	Transactions commerciales.	28.22	39.29	32.69	40. "	
	Correspondances de journaux	4.24	4.38	1.02	4.03	
	Affaires privées.	62.98	37.95	64.46	37.69	
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.65	42.27	45.60	42.76	
Dépêches de service.						
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		2,265,699		2,596,672		
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer. {	Mouvement des trains	69. "	92.6	71.1	94.2
		Colis égarés ou dévoyés.	40.3		41.2	
		Affaires diverses.	43.3		41.9	
	Service du Télégraphe		4.6		3.5	
		— de la Poste		2.7		2.2
		— de la Marine.		0.4		0.4
		100. "		100. "		

(*) Non compris 253,196 télégrammes en 1886 et 251,828 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 1886.	Fin 1885.	DIFFÉRENCES POUR 1886.
Bateaux à vapeur.	17	15	+ 2
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	23	23	"
Gardes-pêche et navires-école	4	5	+ 1
Embarcations à vapeur.	3	3	"
Totaux . . .	47	44	+ 3
Canots	197	169	+ 28

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1886.	Fin 1885.	Différence pr 1886.
Fonctionnaires et employés	931	827	+ 104
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	11	11	"
Ouvriers	134	140	— 6
Totaux. . .	1,076	978	+ 98

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES

I, p. C, 12. L'annexe I renseigne le mouvement et la recette de 1886 et de 1885. Le mouvement et la recette des transports en général ont été plus élevés en 1886 qu'en 1885. L'augmentation porte principalement, en ce qui concerne le service des voyageurs, sur les billets d'aller et retour de 2^e et de 1^{re} classes. La diminution dans le mouvement et la recette des billets simples de 1^{re} classe est à peu près compensée par une augmentation des mêmes billets de 2^e classe et par les suppléments de 2^e à 1^{re} classe délivrés à bord des malles. Il y a augmentation également sur le nombre des cabines particulières.

La diminution des recettes pour le transport des bagages (fr. 164), relativement à un accroissement de mouvement de 470 kilogrammes, est due à cette circonstance que la taxe des bagages a été réduite à fr. 0-60 par 10 kilogrammes, à partir du mois de septembre 1886, pour les bagages enregistrés par nos soins et par ceux de l'agence continentale et anglaise, établie à Douvres.

Il est à remarquer, toutefois, que cette diminution n'influe en rien sur la part de recettes attribuée à l'Etat, la différence étant allouée antérieurement à cette date au chemin de fer du South Eastern. Le mouvement et la recette des transports de voitures, de finances et de poisson, œufs, etc., sont restés stationnaires. La recette afférente au transport de journaux a diminué de fr. 9-09 comparativement à une augmentation de mouvement de 1.612 kilogrammes : cette diminution est due à l'abaissement du tarif, à partir du mois d'avril 1886, de fr. 7-50 à fr. 5 60 par 100 kilogrammes.

Depuis le 1^{er} janvier 1886, le Post office anglais a organisé un service d'échange de colis postaux avec la Belgique et l'Allemagne. Pour les relations avec l'Allemagne, ce service fonctionne à la fois via Ostende et via Brème et Hambourg. Les prix par Brème et Hambourg sont inférieurs de 25 centimes par colis à ceux via Ostende, et, à cause de cette circonstance, nos correspondants allemands et anglais dirigent d'*office* par la voie concurrente les colis dont le bulletin d'expédition ne prescrit pas expressément la route d'Ostende.

Il a été expédié par nos malles, en 1886, 214,016 colis de 5 kilogrammes et moins, savoir :

a) Echange avec le Post office	74,622
b) Echange avec l'agence continentale et anglaise et avec le South Eastern railway, aux conditions des tarifs directs anglo-belge et anglo-allemand	139,594
Ensemble.	214,016

En 1885, nous avons expédié aux conditions des tarifs directs précités, avec l'agence continentale et le South Eastern railway, 198,053 colis de l'espèce. L'augmentation pour 1886 est donc de 15.963 colis, nonobstant la concurrence des routes de Brême et de Hambourg.

L'augmentation de la recette pour les colis de 5 kilogrammes et moins est seulement de 270 francs, à cause des réductions résultant de l'adoption pour le parcours maritime, à partir du 1^{er} janvier 1886, de la taxe fixée par la convention postale de Paris de 1880.

Il y a diminution de recettes de fr. 1,098-44 et de fr. 1,226-06, respectivement sur le transport des petits colis de 5 à 10 kilogrammes et de 10 kilogrammes et plus.

Les recettes des autres transports (chevaux, chiens, petits colis en service anglo-belge-suisse) sont en augmentation; celles relatives aux transports de levures, beurre, etc., notamment, ont augmenté de 7,686 francs.

En résumé, l'augmentation des recettes en faveur de l'année 1886, comparée à l'année 1885, est de fr. 20,561-19, dont fr. 14,553-15 pour les voyageurs.

Diverses améliorations ont été apportées au service, viâ Ostende-Douvres pendant l'année 1886. Un bureau belge, géré par un agent de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, a été ouvert à Douvres pour la distribution des coupons de voyageurs, l'enregistrement des bagages et l'expédition et la réception des marchandises.

A l'intervention des chemins de fer de l'Etat, des bureaux pour la distribution des coupons et l'enregistrement des bagages pour le continent, par la voie Douvres-Ostende, ont été ouverts à Douvres et à Londres par l'agence continentale et anglaise. Celle-ci a été intéressée au développement du trafic par l'allocation d'une prime progressive.

La durée de validité des billets aller et retour pour les relations entre la Belgique et Douvres a été augmentée et portée à quinze jours.

Les prix des billets simples et des billets aller et retour entre Douvres et les stations belges ont été diminués, les premiers de fr. 1-25 et les seconds de fr. 2-50; les prix des bagages ont de même été diminués de 1 franc par 10 kilogrammes.

Des billets simples et d'aller et retour de Douvres vers les différentes stations belges, ainsi que pour Cologne, Aix-la-Chapelle, Coblenze, Francfort-sur-Mein, Strasbourg et pour toutes les villes suisses et italiennes pour lesquelles Londres délivre des billets ont été mis en distribution dans les bureaux de l'agence de l'Etat belge et dans ceux de l'agence continentale et anglaise à Douvres.

Comme les années précédentes, des billets aller et retour de Douvres à Ostende et à Bruxelles à prix réduits de 50 p. % ont été distribués à l'occasion des fêtes de Pâques et de Pentecôte.

Indépendamment de la publicité ordinaire faite à l'étranger, la publicité en Belgique au moyen d'affiches a reçu une nouvelle extension. Trente-cinq mille affiches imprimées en français et en flamand et renseignant les prix ainsi que les horaires de l'Angleterre pour la Belgique et vice-versa ont été

placardées dans toutes les communes de la Belgique et distribuées dans les hôtels, cafés, établissements publics et privés (pensionnats, locaux de sociétés d'agrément, etc.).

En outre, deux cent mille avis faisant connaître les avantages de la voie d'Ostende ont été distribués en Belgique.

En Angleterre, il a été fait par les soins de l'agence continentale une large distribution de « time-books ».

Le nombre des traversées entre Ostende et Douvres et vice-versa a été, en 1886, de 1,454; la durée moyenne a été de 4 heures 40 minutes; en 1885, elle était de 4 heures 36 minutes.

II, p. 6, 13. La dépense d'exploitation avait été, en 1885, de fr. 1,136,906-26; elle a été réduite, en 1886, à fr. 1.049,532-26.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, s'exprime par un écart de fr. 107.935-19 au profit de 1886.

En 1885, chaque traversée avait coûté, en moyenne, fr. 776-57 et produit fr. 376-75. En 1886, le coût a été de fr. 721-82 et le produit de fr. 393-48.

Voici les résultats par traversée (115 kilomètres) :

	En 1886	En 1885	Différences pour 1885.
Coût par kilomètre	6 28	6 75	— 0 47
Produit —	3 42	3 27	+ 0 15

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II p. 6, 13. La dépense d'exploitation, qui avait été en 1885 de fr. 76,753-54, s'est élevée en 1886 à fr. 163,583-03. L'augmentation de fr. 86,831-49 provient des travaux de réfection et de grosses réparations exécutées à bord du steamer « *Princesse Charlotte* ».

Ainsi que l'indique le mouvement détaillé ci-après, les communications entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut continuent à suivre, d'année en année, une progression ascendante. En 1886, la recette a dépassé de fr. 3,173-82 celle de 1885.

	Mouvement.		
	En 1886	En 1885	Différences pour 1886
Voyageurs.	1,354,934	1,253,654	+ 101,280
Animaux	70,913	62,547	+ 8,366
Colis	6,233	6,688	— 455
Véhicules	44,372	39,762	+ 4,610
Coupons délivrés	1,476,452	1,362,651	+ 113,801
Suppléments	3,035	3,659	— 624

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, avait été en 1885 de 8,392 bâtiments; il est descendu en 1886 à 7,922; diminution : 470 navires.

En 1885, le tonnage général de la navigation dans l'Escaut avait été de 6,814,237 tonneaux ; en 1886, il a été de 6,820,363 tonneaux.

Les droits de pilotage perçus dans les divers ports du pays avaient produit, en 1885, fr. 2,056,991-09 ; en 1886, la recette a diminué de fr. 13,243-25 (fr. 2,043,748-84). La dépense d'exploitation, qui avait été, en 1885, de fr. 1,909,317-24, est montée, en 1886, à fr. 1,913,747-27, soit une augmentation de fr. 4,430-03. II, p. C, 43.

Deux bateaux pilotes en bois ont été mis en adjudication. Ils sont destinés à remplacer le cutter n° 3 d'Ostende, retiré du service pour cause de vétusté, et le cutter n° 7, de Flessingue, cédé à l'administration des douanes. Les nouveaux bateaux entreront en service en 1887.

§ 4. PHARES ET FANAUUX.

La recette du chef des phares et fanaux, en 1886 (fr. 850,695-15), a été en diminution de fr. 1,563-56 sur celle de 1885 (fr. 852,256-69). II, p. C, 43.

La dépense en 1886 (fr. 193,150-82) a été supérieure de fr. 11,093-83 à celle de 1885 (fr. 184,054-97).

L'augmentation de dépenses est due principalement à l'extension du personnel à bord des bateaux-phares par suite de la mise en usage de sirènes acoustiques et de vireveaux Harfield.

Un bateau-phare a été complètement transformé afin de pouvoir y installer une sirène acoustique, mue par l'air comprimé et un vireveau Harfield, actionné par le même moteur. Le troisième feu-flottant, en réserve à Anvers, subira des travaux identiques dès que le crédit nécessaire à cette fin sera voté par la Législature.

Nos trois stations de bateaux-phares sont actuellement munies d'appareils phoniques permettant de faire des signaux en temps de brume.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Le service de remorque avait produit, en 1885, fr. 20,592-40 ; en 1886, la recette a augmenté de fr. 1,956-50 (fr. 22,548-90). La dépense, qui, en 1885, était de fr. 37,611-30, est montée, en 1886, à fr. 39,224-40 ; l'augmentation pour le dernier exercice est donc de fr. 1,613-10. II, p. C, 43.

§ 6. POLICE MARITIME.

La recette de la police maritime s'est chiffrée, en 1886, par fr. 104,550-50, en diminution de fr. 4,670-42 sur celle de 1885 (fr. 109,020-92). II, p. C, 43.

La dépense qui, en 1885, était de fr. 94,452-54, n'a atteint, en 1886, que le chiffre de fr. 93,154-55 ; soit une diminution de fr. 1,297-99.

III.

Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

II, p. 6, 43 Pendant l'été de 1886 des reconnaissances hydrographiques ont été pratiquées dans l'Escaut et la mer du Nord.

La dépense pour ce service a diminué, en 1886, de fr. 60,389-99. Cette différence provient de ce que, l'an dernier, de grosses réparations et aménagements ont été effectués au steamer *Belgique*, anciennement affecté au service d'Ostende à Douvres.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

47 élèves ont suivi les cours à Anvers, en 1886; c'est 11 de plus qu'en 1885.

A Ostende, les cours ont été fréquentés par 34 élèves, soit 16 de plus que l'année précédente.

Il a été octroyé 9 bourses d'études en 1886; il en avait été accordé 15 en 1885.

9 diplômes ont été conférés, en 1886, pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1885	1886	Différences pour 1885
Long cours	6	12	— 6
Cabotage	3	6	— 3

Le cours de navigation de Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi en 1886 par 15 élèves. Il y en avait 13 en 1885.

D'après le règlement du 17 mai 1874, les leçons se donnaient à Nieuport, du 1^{er} août au 31 décembre, de 6 à 8 heures du soir. Ce règlement a été modifié. Les cours ont lieu désormais du 1^{er} octobre au 30 avril, et de 5 à 8 heures du soir. Cette modification permettra aux pêcheurs de suivre les cours à une époque de l'année se conciliant mieux avec leurs occupations. En outre, les leçons sont plus longues d'une heure et elles seront données pendant 7 mois de l'année au lieu de 5.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

La dépense qui, en 1885, n'était que de fr. 66,052-71, a été, en 1886, de fr. 217,754-26; soit une augmentation de fr. 151,701-55, qui provient de la mise en service de l'avis *Ville d'Anvers*. L'avis exerce, alternativement avec le trois-mâts goélette *Ville d'Ostende*, la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord; par suite de la mise en ligne d'un second croiseur,

l'effectif de l'école des mousses a pu être doublé. Il est actuellement de 120 élèves.

A chaque croisière entreprise par l'un ou l'autre de ces navires, une nouvelle brigade de mousses (40 environ) est embarquée. Douze aspirants-officiers participent également aux campagnes, ainsi que quelques élèves-mécaniciens de mer.

L'Etat a fait récemment l'acquisition en Angleterre d'un trois-mâts-barque destiné à servir d'école des mousses en lieu et place du vieux ponton affecté actuellement à cette destination et dont les installations sont devenues insuffisantes à raison de l'extension donnée à l'école.

§ 5. SAUVETAGE.

Le personnel du sauvetage a opéré le renflouement d'une chaloupe de pêche et sauvé l'équipage, composé de vingt-deux personnes, d'un navire anglais échoué sur la côte.

Après avoir fait procéder aux essais comparatifs annoncés en 1884, l'Administration a mis en adjudication publique cinq canots de sauvetage qui ont été répartis entre les diverses stations du littoral.

La création d'une brigade de sauveteurs-volontaires à Blankenberghe, ayant donné de bons résultats, la même amélioration a été réalisée à La Panne (Adinkerke), Knocke et Nieupoort. Ces matelots-sauveteurs volontaires sont destinés à suppléer, en cas d'absence, les matelots-sauveteurs effectifs qui, exerçant pour la plupart le métier de pêcheurs, sont souvent en mer lorsque leurs services sont requis.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

En 1885, les recettes procurées par les divers services de la Marine se sont élevées à fr. 5,638,313-46; elles ont été, en 1886, de fr. 5,644,525-74, en augmentation, par conséquent, de fr. 6,212-28. II, p. C, 43.

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses qui avaient été, en 1885, de fr. 5,657,857-46, sont montées, en 1886, à fr. 5,765,713-45; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 107,855-97. II, p. C, 43.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 101,645-69 en faveur de 1885.

V.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er}. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR LE BRÉSIL ET LES ÉTATS DE LA PLATA.

III, p. C, 14. L'annexe III résume le mouvement des marchandises et des passagers transportés en 1885 et 1886, et reproduit le taux moyen du fret depuis l'établissement de nos communications régulières avec le Brésil et La Plata.

En 1885, il a été transporté dans les deux sens 63,537 tonneaux de marchandises; en 1886, 64,052 tonneaux.

Le mouvement général des passagers s'est beaucoup accru en 1886.

Le taux du fret, à l'importation et à l'exportation, continue à baisser.

IV, p. C, 15. Les avantages pécuniaires acquis aux concessionnaires, en 1885 et 1886, sont détaillés à l'annexe IV.

§ 2. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK ET SUR PHILADELPHIE.

Le Gouvernement, usant de la faculté inscrite à l'article 9 de la convention du 14 mars 1882, a résilié ce contrat à partir du 1^{er} juillet 1887. Une nouvelle convention a été conclue avec les concessionnaires pour une période de cinq années, sous réserve de l'approbation de la Législature.

V, p. C, 16
et 17. L'annexe V résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés, en 1885 et 1886, 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 1885, de 304,170 tonneaux de marchandises et de 56,552 passagers. En 1886, il est représenté par 341,106 tonneaux de marchandises et 29,584 passagers. Le nombre des traversées, pendant ce dernier exercice, s'est élevé dans les deux sens à 128.

VI, p. C, 18. L'annexe VI renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires en 1885 et en 1886.



ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1886 et 1885

			NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			ANNÉES.		Différences pour 1886	ANNÉES.		Différences pour 1886	ANNÉES.		Différences pour 1886
			1885.	1886.		1885.	1886.		1885.	1886.	
Voyageurs.	Billets simples	1 ^{re} classe	"	"	"	7,661	7,944	— 283	83,610 45	87,158 30	— 3,547 85
		2 ^e —	"	"	"	10,095	9,990	+ 105	80,178 50	79,149 48	+ 1,229 02
	Enfants	1 ^{re} classe	"	"	"	126	165	— 39	585 90	766 10	— 180 20
		2 ^e —	"	"	"	115	205	— 90	402 45	717 42	— 314 97
	Billets aller-retour	1 ^{re} classe	"	"	"	4 770 (1)	4,066 (1)	+ 704	39,190 10	33,356 50	+ 6,035 60
		2 ^e —	"	"	"	7,540 (1)	6,110 (1)	+ 1,430	66 854 60	37,838 35	+ 9,016 45
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe. . .			5,662	4,971	+ 626	"	"	"	13 164 70	11,633 60	+ 1,471 10
Cabines particulières			1,185	1,071	+ 117	"	"	"	8,316 "	7,497 "	+ 819 "
Ensemble			—	—	—	20 307 (2)	28,320 (2)	+ 1,857	272,709 40	259,176 75	+14,533 15
Bagages Kilog.			150	411	— 61	8,790	8 620	+ 170	1,211 40 (3)	1,478 40 (3)	— 164 "
Chevaux Têtes			"	"	"	23	5	+ 18	923 45	160 65	+ 762 80
Chiens —			"	"	"	130	93	+ 37	604 50	432 15	+ 172 05
Voitures à deux roues Nombre			"	"	"	"	1	— 1	"	40 15	— 40 15
— à quatre roues —			"	"	"	"	1	— 1	"	80 35	— 80 35
Finances.	de 1,000 fr. et au-dessous Groupes		"	"	"	2,740	2,090	+ 650	1,370 "	1,045 "	+ 325 "
	de plus de 1,000 francs —		"	"	"	467	990	— 513	233 50	490 "	— 256 50
Journées Kilog			"	"	"	101,132	99,520	+ 1,612	5,885 97	5,895 06	— 9 09
Colis postaux de 5 kilog. et moins —			74,622	"	+74,622	223,856	"	+223,860	19,692 "	"	+10,692 "
Petits colis	Tarif normal	de 5 kilog. et moins —	139,394	198,051	—58,659	418,182 (1)	594,159 (1)	—175 977	36,802 48	56,224 60	—19,421 62
		de plus de 5 à 10 kilog	43,084	44,653	— 1,569	301 588 (2)	312 371 (2)	— 10,983	26,849 56	27,018 "	— 1,098 44
		de plus de 10 kilog . —	"	"	"	1,187,398 (6)	1,200,207 (6)	— 12,809	68,240 92	69,466 98	— 1,226 06
	Tarif réduit	Service anglo-belge-suisse. . . —	"	"	"	56,690	43,780	+ 12,910	1,697 82	1,313 40	+ 384 42
		Transports de poisson, œufs, etc. . . —	"	"	"	179,217	179,596	— 369	8,960 85	8,970 30	— 18 45
		Transports de levure, beurre, etc. . . —	"	"	"	676,240	291,940	+384,300	13,524 80	5,838 80	+ 7,686 "
Produits extraordinaires fr.			"	"	"	"	"	"	74 75	546 75	— 472 "
Subside du Gouvernement anglais . . . fr			"	"	"	"	"	"	113,329 75	113,537 32	— 207 57 (7)
Totaux						fr	572,110 15		551,553 95		+20,561 19

(1) Dans ces chiffres, les billets aller retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le 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° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1886 et 1885.

SERVICES.	1886.	1885.	Différences par 1886.																																																																																																							
RECETTES.																																																																																																										
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	572,115 15	551,553 96	+ 20,561 10																																																																																																							
Passage d'eau entre Anvers et la Tête- de-Flandre	51,272 22	48,098 40	+ 3,173 82																																																																																																							
Pilotage	2,043,745 84	2,056,991 09	- 13,245 25																																																																																																							
Phares et fanaux	850,693 13	852,256 60	- 1,563 56																																																																																																							
Remorque sur la côte de Flandre	22,348 90	20,392 40	+ 1,956 50																																																																																																							
Police maritime.	104,350 50	109,020 92	- 4,670 42																																																																																																							
Services spéciaux	.	.	.																																																																																																							
Écoles de navigation.	.	.	.																																																																																																							
Pêche maritime	.	.	.																																																																																																							
Sauvetage	.	.	.																																																																																																							
Totaux fr.	3,641,525 74	3,638,313 40	+ 6,212 28																																																																																																							
DÉPENSES.																																																																																																										
<table><tr><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><td></td></tr><tr><td>Paquebots-poste entre Ostende et Douvres</td><td>357,605 63</td><td>691,925 63</td><td>1,049,532 26</td><td>351,343 40</td><td>785,582 86</td><td>1,136,905 26</td><td>- 87,374 "</td></tr><tr><td>Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre</td><td>43,419 90</td><td>120,165 04</td><td>163,585 03</td><td>36,717 34</td><td>40,036 20</td><td>76,753 54</td><td>+ 86,831 49</td></tr><tr><td>Pilotage</td><td>1,725,088 44</td><td>188,658 83</td><td>1,913,747 27</td><td>1,731,899 22</td><td>177,418 02</td><td>1,909,317 24</td><td>+ 4,430 03</td></tr><tr><td>Phares et fanaux. { Éclairage de la côte</td><td>23,995 62</td><td>19,331 03</td><td>43,326 65</td><td>22,152 41</td><td>17,350 67</td><td>39,503 08</td><td>+ 3,823 57</td></tr><tr><td> { — de l'Escale.</td><td>119,018 54</td><td>32,805 63</td><td>151,824 17</td><td>111,010 22</td><td>33,541 67</td><td>144,551 89</td><td>+ 7,272 28</td></tr><tr><td>Remorque sur la côte de Flandre</td><td>27,043 17</td><td>12,181 23</td><td>39,224 40</td><td>22,236 02</td><td>15,376 28</td><td>37,611 30</td><td>+ 1,613 10</td></tr><tr><td>Police maritime.</td><td>77,605 15</td><td>15,549 20</td><td>93,154 35</td><td>78,446 66</td><td>16,065 68</td><td>94,452 34</td><td>- 1,297 99</td></tr><tr><td>Services spéciaux</td><td>25,485 36</td><td>21,662 58</td><td>47,148 94</td><td>24,382 74</td><td>63,156 19</td><td>107,538 93</td><td>- 60,389 99</td></tr><tr><td>Écoles de navigation.</td><td>16,573 92</td><td>2,196 15</td><td>18,770 07</td><td>16,700 12</td><td>2,891 98</td><td>19,592 10</td><td>- 732 03</td></tr><tr><td>Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.</td><td>143,165 25</td><td>72,589 01</td><td>215,754 26</td><td>53,831 79</td><td>12,220 32</td><td>66,052 11</td><td>+ 151,701 55</td></tr><tr><td>Sauvetage et stations de signaux</td><td>23,027 83</td><td>4,618 26</td><td>27,646 03</td><td>21,392 15</td><td>4,275 92</td><td>25,668 07</td><td>+ 1,977 96</td></tr><tr><td>Totaux fr.</td><td>2,584,029 96</td><td>1,181,683 53</td><td>3,765,713 43</td><td>2,470,112 07</td><td>1,187,746 39</td><td>3,657,858 46</td><td>+ 107,855 97</td></tr></table>				PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	357,605 63	691,925 63	1,049,532 26	351,343 40	785,582 86	1,136,905 26	- 87,374 "	Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	43,419 90	120,165 04	163,585 03	36,717 34	40,036 20	76,753 54	+ 86,831 49	Pilotage	1,725,088 44	188,658 83	1,913,747 27	1,731,899 22	177,418 02	1,909,317 24	+ 4,430 03	Phares et fanaux. { Éclairage de la côte	23,995 62	19,331 03	43,326 65	22,152 41	17,350 67	39,503 08	+ 3,823 57	{ — de l'Escale.	119,018 54	32,805 63	151,824 17	111,010 22	33,541 67	144,551 89	+ 7,272 28	Remorque sur la côte de Flandre	27,043 17	12,181 23	39,224 40	22,236 02	15,376 28	37,611 30	+ 1,613 10	Police maritime.	77,605 15	15,549 20	93,154 35	78,446 66	16,065 68	94,452 34	- 1,297 99	Services spéciaux	25,485 36	21,662 58	47,148 94	24,382 74	63,156 19	107,538 93	- 60,389 99	Écoles de navigation.	16,573 92	2,196 15	18,770 07	16,700 12	2,891 98	19,592 10	- 732 03	Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	143,165 25	72,589 01	215,754 26	53,831 79	12,220 32	66,052 11	+ 151,701 55	Sauvetage et stations de signaux	23,027 83	4,618 26	27,646 03	21,392 15	4,275 92	25,668 07	+ 1,977 96	Totaux fr.	2,584,029 96	1,181,683 53	3,765,713 43	2,470,112 07	1,187,746 39	3,657,858 46	+ 107,855 97
PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.																																																																																																					
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	357,605 63	691,925 63	1,049,532 26	351,343 40	785,582 86	1,136,905 26	- 87,374 "																																																																																																			
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	43,419 90	120,165 04	163,585 03	36,717 34	40,036 20	76,753 54	+ 86,831 49																																																																																																			
Pilotage	1,725,088 44	188,658 83	1,913,747 27	1,731,899 22	177,418 02	1,909,317 24	+ 4,430 03																																																																																																			
Phares et fanaux. { Éclairage de la côte	23,995 62	19,331 03	43,326 65	22,152 41	17,350 67	39,503 08	+ 3,823 57																																																																																																			
{ — de l'Escale.	119,018 54	32,805 63	151,824 17	111,010 22	33,541 67	144,551 89	+ 7,272 28																																																																																																			
Remorque sur la côte de Flandre	27,043 17	12,181 23	39,224 40	22,236 02	15,376 28	37,611 30	+ 1,613 10																																																																																																			
Police maritime.	77,605 15	15,549 20	93,154 35	78,446 66	16,065 68	94,452 34	- 1,297 99																																																																																																			
Services spéciaux	25,485 36	21,662 58	47,148 94	24,382 74	63,156 19	107,538 93	- 60,389 99																																																																																																			
Écoles de navigation.	16,573 92	2,196 15	18,770 07	16,700 12	2,891 98	19,592 10	- 732 03																																																																																																			
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	143,165 25	72,589 01	215,754 26	53,831 79	12,220 32	66,052 11	+ 151,701 55																																																																																																			
Sauvetage et stations de signaux	23,027 83	4,618 26	27,646 03	21,392 15	4,275 92	25,668 07	+ 1,977 96																																																																																																			
Totaux fr.	2,584,029 96	1,181,683 53	3,765,713 43	2,470,112 07	1,187,746 39	3,657,858 46	+ 107,855 97																																																																																																			
Recettes totales . . . fr.	3,641,525 74		3,638,313 40				+ 6,212 28																																																																																																			
Dépenses —	3,765,713 43		3,657,857 46				+ 107,855 97																																																																																																			
Excédent { de dépenses . . . fr.	121,187 69		19,544 "				+ 101,643 69																																																																																																			
{ de recettes . . . fr.	.		.																																																																																																							

N° III. — *Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.*

Mouvement. — Taux moyen du fret

MOUVEMENT.

ANNÉES	Nombre de traversées.	Jauge nette. (En tonneaux de 23,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (13,14 ou 1,015 kilog.)				Passagers.	
		Totale.	Moyenne	BRÉSIL	PLATA.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
A l'exportation (d'Anvers).									
1885	24	28,415	1,171	8,380	12,265	20,645	860	104	4
1886	26	31,623	1,216	10,501	17,808	28,309	1,088	607	23
A l'importation.									
1885	24	36,479	1,519	1,755	44,436	42,891	1,787	20	•
1886	24	36,697	1,529	2,780	32,993	35,743	1,489	•	•
Exportation et importation réunies.									
1885	48	64,894	1,345	10,435	53,402	63,537	1,323	124	2
1886	50	68,320	1,366	13,281	50,801	64,052	1,281	607	12

TAUX MOYEN DU FRET.

Points de départ et de destination.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.
Exportation.																		
D'Anvers à { Rio-de-Janeiro . .	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
{ Buenos-Ayres . .	83 54	82 10	83 90	78 63	66 76	52 50	50 00	43 60	35	36 35	31 19	38 20	43 75	47 50	52 42	51 23	41 53	33 40
								39 15	36 95	36 35	26 47	40 81	41 74	47 37	43 97	41 23	34 92	33 22
Importation.																		
De Rio-de-Janeiro { à Anvers . .	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
De Buenos-Ayres. {	98 97	46 83	52 90	56 70	55 33	59 85	50 00	68 95	61 35	67 60	51 35	51 84	61 10	66 61	56 97	53 18	54 13	41 34
								53 30	48 30	38 10	35 34	38 48	38 60	35 24	28 33	18 54	22 35	20 62

(1) L'insuffisance des renseignements n'a pas permis d'établir la moyenne du fret séparément pour le Brésil et pour la Plata.

N° IV. — Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	NOMBRE DE TRAYENSES.	TAXES POSTALES LIQUIDÉES.	DROITS DE PILOTAGE et de FRAUX REMBOURSÉS.	PRIMES de RÉGULARITÉ.	AMENDES pour RETARD AU DÉPART ou dans la durée des trajets.	SOLDE des PRIMES ET AMENDES. — P = Primes. A = Amendes.	Total général des AVANTAGES. (Deduction faite des amendes.)	MOYENNE des AVANTAGES par traversée.	Observations.
1885	48	Fr. C. 6,234 44	Fr. C. 67,502 45	Fr. C. 221,087 50	Fr. C. 31,466 67	Fr. C. P. 189,620 83	Fr. C. 263,354 09	Fr. C. 5,486 54	(1) Ce chiffre comprend des arriérés dus pour plusieurs exercices antérieurs mais liquidés en 1886. (2) A la suite de contestations survenues entre le Gouvernement et les concessionnaires le montant des primes et amendes du 4 ^e trimestre 1886 n'a pu être dressé : il n'est donc pas possible de fournir le chiffre des avantages octroyés à la Compagnie en 1886.
1886	50	(1) 23,700 47	66,407 68	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	

N° V. — Service postal d'Anvers

Mouvement. — Taux

MOUVE

A L'EXPORTATION.								A L'IMPORTATION.							
ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13,14 ou 1,015 kil.)		PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13,14 ou 1,015 kil.)			
		TOTALES.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.			TOTALES.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.		
I. — Ligne sur															
1885	52	175,408	5,575	122,552	2,556	25,502	481	1885	52	176,955	5,402	141,471	2,720		
1886	52	175,517	5,556	143,875	2,761	19,786	580	1886	52	171,992	5,507	152,201	2,927		
II. — Ligne sur															
1885	12	23,896	2,158	15,968	1,550	1,514	126	1885	12	23,896	2,158	24,179	2,014		
1886	12	23,754	2,144	21,164	1,763	1,427	118	1886	12	23,754	2,144	24,168	2,014		
III. — Résultat général															
1885	64	201,504	5,145	158,520	2,164	25,016	590	1885	64	202,829	5,169	165,680	2,538		
1886	64	199,251	5,115	164,757	2,574	21,213	551	1886	64	197,726	5,089	176,569	2,755		

TAUX MOYEN

POUR L'EXPORTATION.														
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	
Ligne sur New-York. . . .	Fr. c. 24 55	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 38	Fr. c. 18 11	Fr. c. 19 29	
Ligne sur Philadelphia . .	21 51	17 80	22 11	12 03	12 18	16 06	26 89	19 53	24 52	22 53	20 57	18 67	17 54	

sur New-York et sur Philadelphie.

moyen du fret.

MENT.

		TOTAL.								Observations.
PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette (En tonneaux de 27.83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (19.14 ou 1,015 kil.)		PASSAGERS.		
Nombre total.	Moyen par traversée.			TOTAL.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE par traversée.	Nombre total.	Moyen par traversée.	
New-York.										
11,516	221	1885	104	332,541	3,587	264,023	2,538	35,015	336	
8,402	153	1886	104	543,509	3,322	293,774	2,844	27,888	268	
Philadelphie.										
•	•	1885	24	51,792	2,158	40,147	1,672	1,514	63	
69	8	1886	24	51,468	2,144	43,532	1,888	1,496	62	
pour les deux lignes.										
11,516	179	1885	128	404,155	5,157	304,170	2,376	56,552	285	
8,471	127	1886	128	596,977	3,101	341,106	2,664	29,384	229	

DU FRET.

POUR L'IMPORTATION.														
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	
Ligne de New-York. . . .	Fr. c. 31 47	Fr. c. 56 84	Fr. c. 46 09	Fr. c. 41 76	Fr. c. 43 60	Fr. c. 50 02	Fr. c. 36 43	Fr. c. 27 15	Fr. c. 25 71	Fr. c. 25 16	Fr. c. 21 75	Fr. c. 21 22	Fr. c. 21 08	
Ligne de Philadelphie. . .	40 78	53 01	50 89	37 85	43 56	38 14	34 66	28 46	27 89	24 70	22 37	18 91	19 87	

N° VI. — *Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées.	PRODUIT 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.
1885	128	4,619 86	495,714 09	452,266 68	25 »	652,575 63	5,098 24
1886	128	4,597 85	495,765 85	456,955 40	4,537 50	655,781 60	5,123 29

