

(I)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 7 AOUT 1883.

CHEMINS DE FER.

POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — MARINE.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1882.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.



BRUXELLES,

FR. GOBBAERTS, IMPR. DU ROI, SUCCESEUR D'EM. DEVROYE,
RUE DE LA LIMITE, 21.

1883

(II)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État, pendant l'année 1882.

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 Travaux Publics,

X. OLIV.

(iv)

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PREMIÈRE PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE PREMIER.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		Pages.
	§ 1 ^{er} . Étendue du réseau exploité en 1882	1
I, V et VI.	§ 2. Compte de premier établissement	1
II, IV et VII.	§ 3. Compte de l'exploitation, — Recettes et dépenses de l'exercice 1882.	4
	§ 4. Compte financier de l'exercice 1882.	5
II, III, IV et V.	§ 5. Solde de l'exploitation depuis l'origine	8
III et IV.	§ 6. Coefficients d'exploitation	9
	§ 7. Résultats statistiques des exercices 1881 et 1882	11

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

§	1 ^{er} . Lignes en exploitation au 31 décembre 1882	12
§	2. Stations	15
§	3. Rails	14
§	4. Billes	14
§	5. Cession de vieux matériaux	14
§	6. Approvisionnements destinés à la voie et payés sur fonds budgétaires	14
§	7. Améliorations. — Premier établissement	15

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

§	1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	16
§	2. Matériel en construction	16
§	3. Wagons de particuliers	17
§	4. Trains.	17
§	5. Effet utile du trafic par kilomètre de voie, par véhicule-kilomètre et par train-kilomètre	17
§	6. Achat de combustibles	18
§	7. Consommation de combustibles	21
§	8. Éclairage au gaz.	21
§	9. Éclairage à l'huile	21
§	10. Chauffage des trains	21
§	11. Graissage	22

Annexes à consulter.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

Page.

VIII.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	25
VIII.	§ 2. Bagages.	25
VIII.	§ 3. Petites marchandises.	25
VIII.	§ 4. Grosses marchandises.	26
VIII.	§ 5. Finances, équipages, chevaux et bestiaux.	27
VIII.	§ 6. Produits extraordinaires.	27
	§ 7. Produits indirects	27
	§ 8. Recette des transports effectués avec réduction	27
	§ 9. Transports par nature de service	28

II. Principales modifications apportées dans le service	29
---	----

III. Accidents de trains et aux personnes.

X et XI.	§ 1 ^{er} . Accidents de trains	30
X.	§ 2. Accidents aux personnes	31

IV. Contraventions	32
------------------------------	----

V. Personnel.	33
-----------------------	----

VI. Caisse de retraite et de secours des ouvriers	33
---	----

DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

XII.	§ 1 ^{er} . Lignes en exploitation au 31 décembre 1882.	33
	§ 2. Stations et haltes	36
	§ 3. Raccordements industriels et gares privées	36
	§ 4. Exploitation	36

II.

SITUATION DES VOIES	36
-------------------------------	----

III.

SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	37
---	----

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XIII.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	37
XIII.	§ 2. Bagages.	38
XIII.	§ 3. Petites marchandises.	39
XIII.	§ 4. Grosses marchandises	39
XIII.	§ 5. Finances	39

Annexes à consulter.

		PAGES.
XIII.	§ 6. Équipages	40
XIII.	§ 7. Chevaux et bestiaux	40
XIII.	§ 8. Produits extraordinaires	40
XIII.	§ 9. Récapitulation. — Comparaison résumée des années 1882 et 1884.	41

V.

XIII.	DÉPENSES D'EXPLOITATION	41
-------	-----------------------------------	----

VI.

XIII.	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	42
-------	--	----

VII.

	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	42
--	---------------------------------------	----

VIII.

XIV	ACCIDENTS	46
-----	---------------------	----

IX.

	CONTRAVENTIONS	46
--	--------------------------	----

TROISIÈME PARTIE.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

CHAPITRE PREMIER.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

	§ 1 ^{er} . Service international	47
	§ 2. Service intérieur	48

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

XV et XVII.	§ 1 ^{er} . Mouvement général	48
XVII.	§ 2. Lettres ordinaires	49
XVII.	§ 3. Lettres recommandées	50
XVI et XVII.	§ 4. Lettres assurées	50

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats de poste.

XVI à XVIII.	§ 1 ^{er} . Service intérieur	51
XVI à XVIII.	§ 2. Service international	52

B. Effets de commerce.**Résultats obtenus pendant les exercices 1881 et 1882.**

XVI et XVII.	§ 1 ^{er} . Acceptation	52
XVI et XVII.	§ 2. Encaissement	52

XVI et XVII.	C. Quittances.	52
--------------	------------------------	----

	D. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	53
--	---	----

XVI et XVII	E. Abonnements aux journaux	53
-------------	---------------------------------------	----

	F. Caisse d'épargne.	53
--	------------------------------	----

	G. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés . .	53
--	--	----

IV.

	BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES. . . .	54
--	---	----

V.**DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.**

	§ 1 ^{er} . Services de distribution	54
	§ 2. Services de transmission	54

VI.

	PERSONNEL	55
--	---------------------	----

VII.**RÉSULTATS FINANCIERS.**

XVIII et XIX.	§ 1 ^{er} . Recette.	55
	§ 2. Dépense	55

CHAPITRE II.**TÉLÉGRAPHES.****I.****RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

	§ 1 ^{er} . Développement du réseau	57
	§ 2. Personnel	57

Annexes à consulter.

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

	PAGE.
§ 1 ^{er} . Télégrammes privés	58
<i>a.</i> Services réunis	58
<i>b.</i> Service intérieur	59
<i>c.</i> Service international	60
<i>d.</i> Service de transit	60
§ 2. Télégrammes de service	60

XX

III.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes	60
§ 2. Dépenses	64

QUATRIÈME PARTIE.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	65
§ 2. Personnel	65

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

XXI et XXII.	§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	66
XXII.	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	67
XXII.	§ 3. Pilotage.	67
XXII.	§ 4. Phares et fanaux	67
XXII.	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	68
XXII.	§ 6. Police maritime	68

III.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

§ 1 ^{er} . Hydrographie	68
§ 2. Écoles de navigation	69
§ 3. Cours de navigation à Nieuport.	69
§ 4. École des mousses.	69
§ 5. Cours de notions maritimes dans les écoles moyennes et primaires du littoral	69
§ 6. Sauvetage	70

b

Annexes à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		PAGES.
XXII.	§ 1 ^{er} . Recettes	70
XXII.	§ 2. Dépenses	70

V.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

XXIII et XXV.	§ 1 ^{er} . Considérations générales.	70
XXIII et XXIV.	§ 2. Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les Etats de la Plata.	71
XXV et XXVI.	§ 3. Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.	71
	§ 4. Services sur l'Australie et sur l'Afrique	71

Numéros.

ANNEXES.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

I.	Résultats financiers.	Situation générale. — 31 décembre 1882.	75
II.		Compte de l'exploitation, année 1882. — Charges des capitaux consacrés au premier établissement et redevance fixe.	76
III.		Charges financières de l'origine au 31 décembre 1882	77
IV.		Compte de profits et pertes, de l'origine au 31 décembre 1882.	78
V.		Capital dépensé par l'État, de l'origine au 31 décembre 1882, et revenu correspondant	79
VI.		Revenu de tous les capitaux engagés dans les chemins de fer de l'État, de l'origine au 31 décembre 1882.	80
VII.		Recettes et dépenses de l'exploitation en 1881 et en 1882	82-85
VIII.		État général du mouvement et de la recette. — Année 1882	84-85
IX.		Différences annuelles d'une part entre les produits nets et les charges financières et d'autre part entre les résultats kilomé- triques de l'exploitation	86
X.		Relevé, par nature et par cause, des accidents survenus aux trains en général, avec indication des dommages causés aux personnes	88-89
XI.		Accidents de trains. — Années 1880, 1881 et 1882	90

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

XII.	Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1882	91
XIII.	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Année 1882.	92-95
XIV.	Accidents survenus aux personnes. — Année 1882. — Comparaison des années 1882 et 1881.	94-95

POSTES.

XV.	Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1882	96-97
XVI.	Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1882 et 1881.	98

Numéros.

Page.

XVII.	Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1882 et 1881	100-101
XVIII.	Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1882 et 1881	102-103
XIX.	Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1882 et 1881	102-105

TÉLÉGRAPHES.

XX.	Renseignements divers. — Comparaison des années 1882 et 1881	104
-----	--	-----

MARINE.

XXI.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette. — Comparaison des années 1882 et 1881	105
XXII.	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1882 et 1881	106
XXIII.	Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata. { Mouvement. — Taux moyen du fret	107
XXIV.	Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires	108
XXV.	Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie. { Mouvement. — Taux moyen du fret	110-111
XXVI.	Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires	112

$$(x'')$$

Annexes
à consulter.

PREMIÈRE PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1^{er}. ÉTENDUE DU RÉSEAU EXPLOITÉ EN 1882.

	Total au 31 décembre. kilomètres.	Moyenne exploitée. kilomètres.
Les lignes exploitées par l'État avaient, au 31 décembre 1881, une longueur de	2,887	2.840 ⁸ / ₁₀
Les sections de ligne qui ont été successivement livrées à l'exploitation, ont porté cette longueur, fin 1882. à . . .	5,038	2.975 ² / ₁₀
Soit en plus pendant l'année	151	154 ⁴ / ₁₀

§ 2. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Les capitaux alloués par les différentes lois de crédit, pour la construction de lignes de chemins de fer et l'acquisition de matériel ainsi que pour le rachat, *au comptant*, de certaines lignes concédées, s'élevaient au 31 décembre 1882, à la somme de fr. 955.518,955 90

v. Sur ces allocations il avait été liquidé à cette date, y compris les avances faites aux sociétés chargées de construire pour l'État fr. 852,591.658 59
dont fr. 62,695,160-91, dans le cours de l'exercice 1882.

Il restait donc disponible au 1^{er} janvier 1883 fr. 81,127,295 51

v.	Si aux sommes <i>liquidées</i> , soit fr.	852,591,658 59
	l'on ajoute le capital représentatif des lignes rachetées	
vi.	moyennant paiement par <i>annuités</i> , soit fr.	519,798,634 40
	on obtient le total de fr.	1,172,190,289 49
	dont les charges sont assumées par le compte d'exploitation.	

Ce montant ne représente pas le capital de premier établissement servant de base aux charges financières.

Pour calculer le capital dont les produits de l'exploitation ont à servir les intérêts et l'amortissement, il importe d'abord d'ajouter au chiffre des dépenses effectuées, le prix de deux lignes dont l'Etat est déjà en possession, sans avoir encore liquidé sa dette vis-à-vis des ayant-droit.

Il convient ensuite de déduire, des sommes dépensées, la valeur des aliénations d'immeubles et d'une cession de ligne; les subsides versés par quelques communes à titre de participation dans l'exécution de raccordements locaux; enfin, le chiffre des versements effectués par l'Etat, à titre d'avances, pour travaux en cours et dont les sociétés de construction sont tenues, par convention, de lui rembourser les intérêts jusqu'au jour de la livraison de la ligne.

Ces rectifications s'opéreront également sur le capital représentatif des annuités.

v.	Il faut donc déduire du capital liquidé par l'Etat, soit. fr.	852,591,658 59
i.	1° Les ventes d'immeubles fr.	2,798,964 45
	2° La cession de la section de Landen à Saint-Trond. fr.	1,561,892 99
	3° La participation de villes dans certains travaux fr.	591,181 88
	Fr.	4,552,059 "
	4° Les avances faites aux sociétés de construction, du chef d'acquisitions de terrains, d'approvisionnements réunis à pied-d'œuvre, et de travaux en cours d'exécution, <i>mais non encore livrés à l'exploitation</i> (1). fr.	15,260,054 75
	Soit fr.	49,812,075 75
	Par contre, au reste de. fr.	832,579,584 64

(1) Outre ces fr. 15,260,054-75, — dont les intérêts ont été bonifiés au chemin de fer, mais dont l'amortissement, soit fr. 18,450-51, est resté à sa charge, — il a été fait des travaux à concurrence de fr. 2,250,056-15 qui figurent dans les sommes dépensées (fr. 852,591,658-59) parce que le compte d'exploitation en supporte les charges financières, *bien que les travaux ne soient pas livrés.*

D'autre part . . . fr. 852,579,584 64
il faut ajouter, du chef du rachat des lignes suivantes, *livrées à l'exploitation* et portant fruit, bien que le prix n'en ait pas encore été payé :

1.	1 ^o Marbehan à Virton ⁽¹⁾ fr.	6,942,299 41
	2 ^o Anvers à Rotterdam	12,500,000 »
	Soit fr.	19,442,299 41

ce qui fait ressortir le *compte de premier établissement* de la partie du réseau payable comptant par l'État, à . . . fr. 852,021,884 05

1. Ce capital se répartit comme suit :

1 ^o Lignes construites par l'État	{	exploitées fr.	455,554,197 69
ou pour son compte :		non exploitées	2,250,056 15
2 ^o Matériel de traction et de transport			218,017,982 65
3 ^o Rachat <i>payé comptant</i> des lignes suivantes :			
a. Dendre et Waes			52,550,000 »
b. Pepinster à Spa			6,727,000 »
c. Saint-Ghislain à Erbisœul		⁽²⁾	2,585,000 »
d. Marbehan à Virton (à-compte).		⁽²⁾	282,805 59
e. Lierre à Turnhout.			4,000,000 »
f. Flandres		⁽²⁾	17,590,962 72
g. Luxembourg (prix des actions ordinaires).		⁽³⁾	54,984,619 01
4 ^o Rachat des lignes <i>non encore payées</i> :			
a. Marbehan à Virton			6,942,299 41
b. Anvers à Rotterdam			12,500,000 »
5 ^o Parachèvement des lignes exploitées, à l'exclusion de celles construites par l'État fr.			45,012,022 07
		Ensemble . fr.	856,575,925 05
En déduisant les ventes d'immeubles, etc., etc., soit fr.			4,552,059 »
on obtient un montant égal à celui qui est renseigné ci-dessus, soit fr.			<u>852,021,884 05</u>

(1) En dehors de cette somme, il a été payé fr. 282,805-59 qui figurent dans les sommes dépensées et renseignées au § 5^o, litt. d, de cette page.

(2) La valeur du matériel repris à cette Compagnie, a été *payée comptant*, et figure dans la somme de fr. 218,017,982-65, renseignée au § 2 de cette page.

(3) Le prix des actions a été de fr. 54,965,557-81, y compris la valeur du matériel repris à la Compagnie du Luxembourg. Cette valeur, s'élevant à fr. 17,025,918-80, a été confondue avec le coût du matériel de l'État.

Le capital représentant les lignes payables par annuités, s'établit de la manière suivante :

a. Ligne de Mons à Manage	fr.	13,255,505	51
b. { Réseau des bassins houillers { Lignes	(¹)	200,028,500	»
		Matériel	13,600,000 »
c. Ligne du Grand-Luxembourg (partie à payer par annuités).	fr. (¹)	92,726,523	»
d. Pepinster à Spa et Dendre-et-Waes (amortissement par annuités avant le rachat au comptant)	fr.	208,100	59
Ensemble.	fr.	319,798,631	10

mais il y a lieu d'en déduire le capital correspondant à la part d'annuité payée par l'Etat, à titre d'avance seulement, puisque cette part est bonifiée par la Société des Bassins-Houillers (convention du 1^{er} juin 1877, voir pages 65 et 316 du compte rendu de 1878)

. . . . fr.	14,547,695 88
Reste . . fr.	<u>305,250,937 22</u>

Si l'on y ajoute les fr. 852,021,884 05

figurant ci-dessus pour *dépenses payables comptant*, on a le *capital de premier établissement* servant de base aux calculs des charges de l'exploitation pour l'exercice 1882, soit. fr. 1,157,272,821 27

§ 3. COMPTE DE L'EXPLOITATION. — RECETTES ET DÉPENSES DE L'EXERCICE 1882.

II et VII. *Recettes.* — Les recettes effectuées en 1882, du chef des transports de toute nature, y compris les produits indirects, se sont élevées à fr. 119,544,024 71 dont à déduire 4,210,746 28 représentant les parts encaissées pour compte de sociétés dont l'Etat exploite les lignes.

Reste le montant des recettes destinées à faire face, tant aux dépenses qu'ont nécessitées les transports, qu'aux charges financières fr. 115,135,278 43

VII. La recette totale de l'exercice 1881, établie dans les mêmes conditions, ayant été de fr. 108,907,643 95

L'augmentation des produits en 1882, ressortit à. . fr. 6,225,634 50

II et IV. *Dépenses.* — Les dépenses d'exploitation se sont élevées, en 1882, — y compris fr. 515,161-48 prélevés sur le budget pour travaux de parachèvement — à fr. 74,550,748 50

IV et VII. Ces mêmes dépenses pour l'exercice 1881, — y compris fr. 658,272-54 pour travaux de premier établissement — ont été de fr. 72,109,720 95

L'augmentation des dépenses d'exploitation, en 1882, a donc été de fr. 2,441,027 55

(¹) La valeur du matériel repris à cette Compagnie et payé comptant, est comprise dans la somme de fr. 218,017,982-65.

En déduisant de l'excédent des recettes, soit fr.	6,225,634 50
les dépenses en plus, soit.	2,441,027 55
on constate que les résultats nets de l'exploitation, accu- sent, pour 1882, <i>une augmentation</i> de. fr.	3,784,606 95

§ 4. COMPTE FINANCIER DE L'EXERCICE 1882.

II et IV. L'exploitation a réalisé une recette totale, y compris les produits indirects, de. fr.	119,344,024 71
et nécessité une dépense de	74,550,748 50

Les recettes ont donc excédé les dépenses de fr. 44,793,276 21

Mais il faut déduire de ce chiffre. 4,210,746 28
représentant les parts de recettes encaissées par le chemin de
fer de l'État pour compte de sociétés.

Le *solde net* est donc de fr. 40,582,529 95

Le montant des intérêts et de l'amortissement du capital de
premier établissement, ainsi que des annuités, y compris la
redevance fixe pour la section de Spa à la frontière, s'étant
élevé à fr. 47,655,324 59

il en résulte un *déficit*, au 31 décembre 1882, de fr. 7,070,794 66

Le déficit avait atteint en 1881 (1) 7,492,643 59

II et III. Si du solde net de l'exploitation, soit. fr.	40,582,529 95
l'on déduit les charges résultant :	

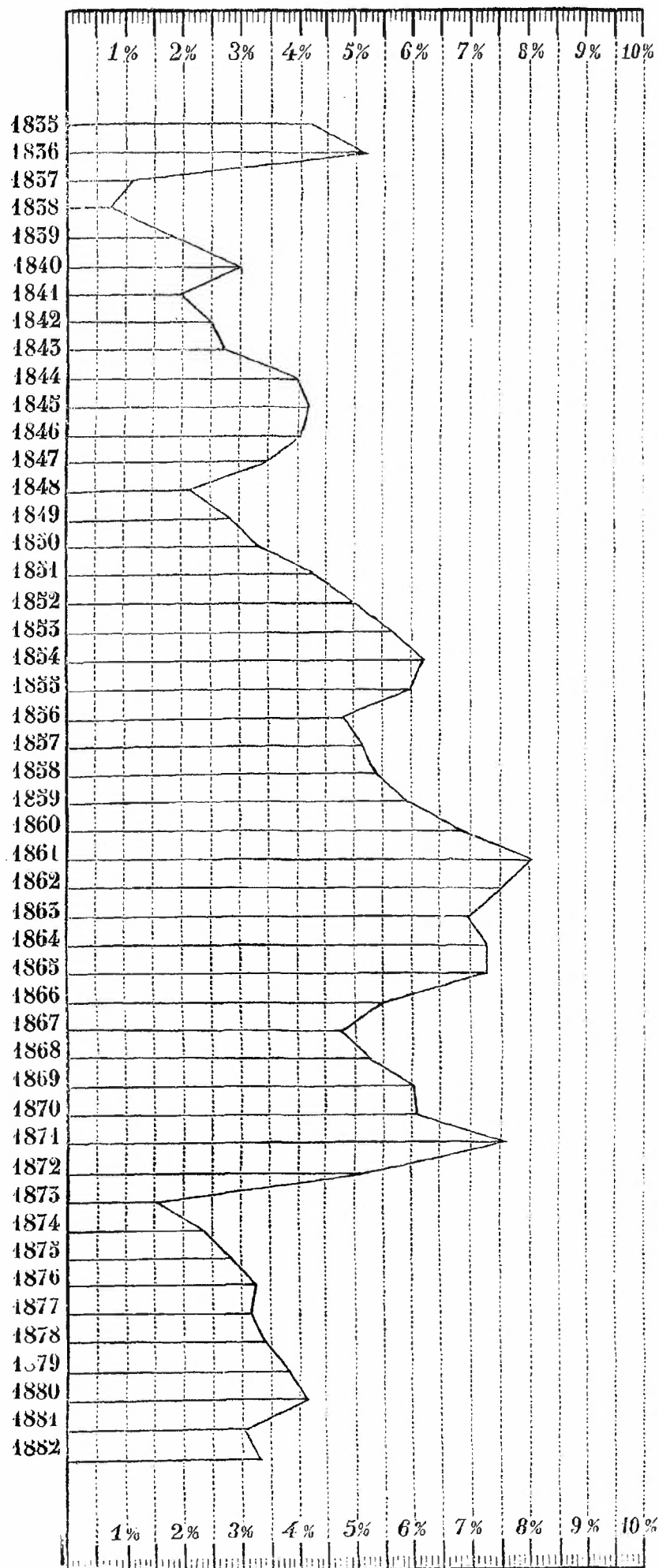
des annuités	} intérêts fr.	12,050,629 91
		} amortissements
et de la redevance fixe de		500,000 »

Soit fr. 13,717,290 40

V. il reste pour faire face aux charges du capital de	
fr. 852,021,884-05, une somme de. fr.	26,865,259 55
ce qui correspond encore à 3.277 p. % de ce capital.	

Le diagramme suivant résume, depuis l'origine de l'exploitation, le rapport du
capital engagé dans nos chemins de fer.

(1) Le compte rendu de l'exercice 1881 portait un chiffre inférieur (fr. 6,452,643-59). Cette
différence provient d'une erreur de transcription à l'annexe XXXIII où la dépense pour com-
bustible, etc., figure pour 5,221,200 francs, au lieu de 6,221,200 francs. La rectification
d'un million et les intérêts à 4 p. % (40,000 francs) donnent le chiffre exact du déficit de 1881.

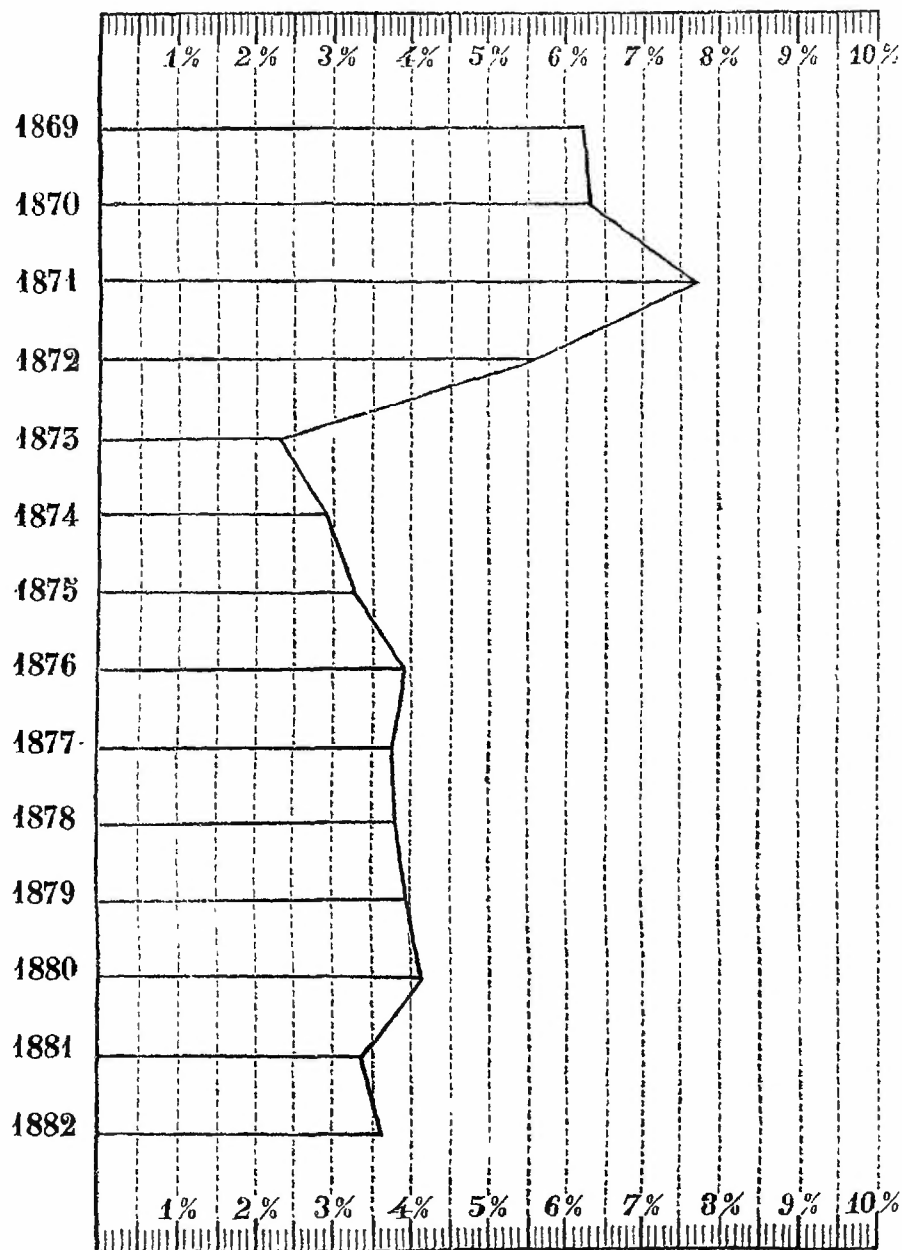


Revenu des capitaux correspondant à la partie du résidu payée COMPTANT PAR L'ÉTAT. (Voir annexe V.)

Dans l'annexe V, et dans le diagramme ci-contre, on n'a eu en vue que les capitaux dépensés ou engagés par l'État.

Dans l'annexe VI, on porte *en outre* le capital représentatif des annuités servies, de manière à exprimer le coût de l'ensemble des chemins de fer de l'État. Le revenu net du capital de premier établissement de notre réseau s'est élevé à 3 ½ p. % (fr. 3-562) pour l'année 1882.

Le diagramme ci-dessous, donne ce revenu depuis 1869.



Revenu du capital entier engagé dans les chemins de fer de l'État (partie payée comptant et partie représentant les annuités servies). (Voir annexe VI.)

§ 5. SOLDE DE L'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE.

En résumant les résultats des comptes financiers depuis 1835 jusqu'au 31 décembre 1882, dressés d'après le mode de comptabilité appliqué à partir de 1878, et qui a pour base, entre autres, la répartition de l'amortissement en quatre-vingt-dix années et les intérêts calculés au taux uniforme de 4 p. %, on constate des résultats intéressants :

- IV. Les recettes brutes se sont élevées au montant total de. fr. 1,874,802,384 04 y compris fr. 4,025,807-96 du chef de produits indirects perçus pour compte du chemin de fer.

Les dépenses budgétaires pour l'exploitation de tout le réseau se sont élevées à fr. 1,115,838,707 62 y compris fr. 10,265,992-83 pour *travaux de parachèvement* et les sommes considérables affectées à l'amélioration du matériel, à l'occasion des renouvellements.

Les recettes ont donc excédé les dépenses d'exploitation de. fr. 758,963,676 42

Toutefois, cette somme comprend les recettes pour compte de tiers, soit fr. 126,458,036 19

qui ont été payées aux sociétés intéressées, ce qui réduit le *solde net* pour la période comprise entre 1835 et le 31 décembre 1882, à fr. 632,505,620 23

Les charges financières portées en compte au chemin de fer pendant la même période, sont les suivantes :

- III et IV. Intérêts calculés à 4 p. % des capitaux dépensés par l'Etat fr. 458,678,363 59

Intérêts compris dans les annuités pour rachat de lignes fr. 105,893,731 48

Amortissement des capitaux. 29,921,179 96

— en annuités. 8,631,068 02

Redevance fixe 5,146,538 83

Fr. 608,270,881 88

Les recettes ont donc dépassé les charges de. fr. 24,234,738 35

et si l'on tient compte du stock des approvisionnements existant au 31 décembre 1882 et qui ont été acquis au moyen des ressources budgétaires, soit fr. 19,982,895 11

le *solde* du compte d'exploitation, toutes charges déduites, atteint fr. 44,217,633 46

Le stock des approvisionnements restant dans les dépôts de l'administration, au 31 décembre 1882, se décompose de la manière suivante :

Billes, rails et accessoires de la voie,	neufs. . . fr.	4,128,475 82
traverses en fer, appareils de manoeuvre, etc.	de emploi . .	5,261,523 70
	hors d'usage. .	963,652 77
Bois, métaux et pièces de rechange pour réparation du matériel roulant	fr.	2,252,884 24
Petit matériel, outils, ustensiles, mobiliers, etc.		660,838 25
Combustibles, huiles, graisses et objets divers de consommation	fr.	6,715,540 33
Total	fr.	49,982,895 11

Cette valeur des approvisionnements disponibles a été établie en prenant pour base les prix moyens d'achat en 1881, ou, éventuellement, de l'exercice précédent pour certains objets non acquis en 1881.

§ 6. COEFFICIENTS D'EXPLOITATION ⁽¹⁾.

Les coefficients d'exploitation depuis 1870, se déduisent des recettes et des dépenses résumées ci-après :

ANNÉES.	RECETTES BRUTES. (2)	DÉPENSES D'EXPLOITATION. (2)	RESTE solde, y compris les parts DE RECETTES payées aux Sociétés. (2)	P. % des DÉPENSES.
1870.	45,378,481 33	25,337,710 51	20,040,770 82	55.84
1871.	66,970,238 95	34,955,644 05	32,014,594 90	52.20
1872.	69,835,060 54	41,958,736 98	27,876,323 56	60.08
1873.	85,978,738 49	62,672,766 46	23,305,972 33	72.87
1874.	87,286,453 80	59,942,926 23	27,343,227 57	68.67
1875.	89,295,379 39	59,216,580 39	30,018,799 »	66.35
1876.	90,630,448 43	56,854,596 47	33,775,551 96	63.73
1877.	90,414,033 20	55,665,594 76	34,748,458 44	61.57
1878.	95,795,560 71	57,696,922 98	38,098,637 73	60.25
1879.	100,190,995 90	58,913,740 63	41,277,255 27	58.80
1880.	113,873,374 63	67,652,468 41	46,221,206 22	59.41
1881.	113,498,234 76	71,451,448 61	42,046,786 15	62.95
1882.	119,344,024 71	74,237,587 02	45,106,437 69	62.20

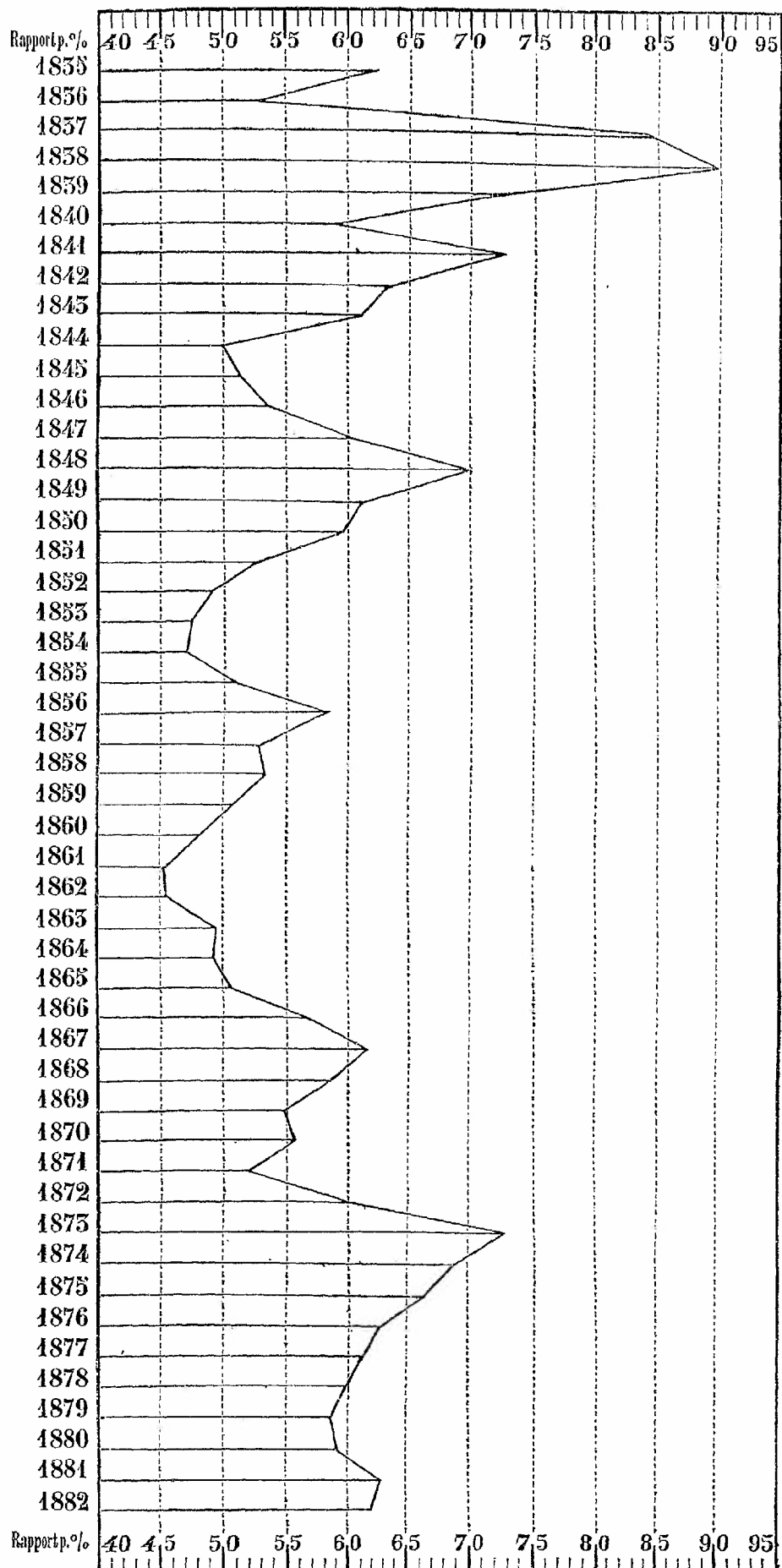
(1) Contrairement à ce qui a été fait dans les comptes rendus antérieurs, on a calculé les coefficients d'exploitation en comprenant *dans les recettes*, les produits indirects, et *dans les dépenses*, les régularisations d'écritures, de manière à toujours représenter, dans toutes les parties du compte rendu, un même chiffre de recette et de dépense.

Le coefficient n'est notablement modifié que pour 1881, en raison de la différence d'un million signalée à la note de renvoi (1) de la page 5.

(2) Les recettes brutes comprennent les sommes encaissées pour compte des Sociétés dont les lignes sont exploitées par l'État, parce que les frais de perception et de transport y relatifs sont compris dans les dépenses d'exploitation.

(3) Non compris le coût des travaux de parachèvement, prélevé sur les crédits budgétaires.

Le diagramme suivant figure ces mêmes coefficients, depuis l'origine de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 1882.



Chaque pour cent est représenté par 2mm

N. B. Les dépenses d'exploitation sont surtout élevées pour les années où il y a une forte élévation du prix des charbons et des fers. (Voir le diagramme de la p. 20.)

§ 7. RÉSULTATS STATISTIQUES DES EXERCICES 1881 ET 1882.

Les recettes et les dépenses, ainsi que l'excédent de recettes, par kilomètre moyen exploité et par unité de travail, ont été :

Recette ⁽¹⁾ par :	En 1882.	En 1881.
Kilomètre exploité fr.	40,082 74	39,916 76
Locomotive-kilomètre utile.	3 08727	3 44642
Véhicule-kilomètre chargé.	0 26923	0 27338
Train-kilomètre	3 37483	3 42691

Dépense ⁽²⁾ par :	En 1882.	En 1881.
Kilomètre exploité fr.	24,954 67	24,675 49
Locomotive-kilomètre utile.	4 92184	4 94503
Véhicule-kilomètre chargé	0 46760	0 46900
Train-kilomètre	2 40085	2 41843

Excédent de recette par :	En 1882.	En 1881.
Kilomètre exploité fr.	45,431 04	45,241 27
Locomotive-kilomètre utile.	4 46543	4 20138
Véhicule-kilomètre chargé	0 40163	0 40438
Train-kilomètre	4 27398	4 30848

Les charges financières réparties entre les mêmes unités sont les suivantes :

Par kilomètre de voie fr.	47,431 81	47,206 89
Par locomotive-kilomètre utile	4 34264	4 35632
Par véhicule-kilomètre chargé.	0 44709	0 41785
Par train-kilomètre	4 46770	4 47724

Les calculs qui précèdent sont ramenés à la longueur *moyenne totale* du réseau exploité.

Si l'on retranche de cette longueur, certaines parties de lignes exclusivement affectées au transport des marchandises, on détermine la longueur qui a été réellement parcourue par les trains de voyageurs. En divisant donc la recette totale par les longueurs respectives, on obtient la recette moyenne par kilomètre pour les deux natures de transports ⁽³⁾.

		Longueur moyenne exploitée.	Recette ⁽³⁾	
			totale.	moyenne par kilomètre.
Trains de voyageurs.	En 1882	2,830,236	42,454,052 68	45,000 48
	En 1884	2,698,994	39,793,880 24	44,743 97
Trains de marchandises.	En 1882	2,975,255	74,738,465 54	25,120 02
	En 1884	2,840,790	71,567,396 50	25,192 78

⁽¹⁾ Non compris les produits indirects.

⁽²⁾ Non compris les dépenses d'amélioration et de parachèvement prélevées sur le budget.

⁽³⁾ Non compris les produits extraordinaires, ni les produits indirects. — Les produits extraordinaires (Voir p. 27) ont été écartés, parce que l'on manque de base pour les répartir entre les deux espèces de trains.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1882.

	Mètres.
Lignes construites par l'État (¹)	1,249,297
Lignes construites par des Compagnies :	
1 ^o rachetées par l'État.	1,463,406
2 ^o reprises ou exploitées par l'État	525,436
	} 1,788,842
Longueur <i>effective</i> totale du réseau exploité par l'État, fin 1882.	5,038,159 (²)

Ce réseau comprend :

1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs	Mètres.
et des marchandises	2,891,591 ou 95.17 p. %
2 ^o Parties affectées au transport des marchan-	
dises seulement	146,748 ou 4.83 p. %

Il se trouve établi :

	A l'écartement de		
	4 ^m .50	4 ^m .20	Ensemble.
1 ^o à double voie, sur une étendue de	1,294,271	7,109	1,501,580 ou 42.83 p. %
2 ^o à simple voie, — —	1,725,118	15,641	1,756,759 ou 57.17 —
Totaux . .	3,017,589	20,750	3,058,159

Le développement total des voies ferrées au 31 décembre 1882, comportait 5,931,166 mètres, dont 1,591,647 mètres ou 26.85 p. % pour voies accessoires et voies des stations.

Voici la longueur *effective* et la longueur *moyenne* exploitée des lignes livrées à l'exploitation ou rachetées par l'État en 1882 :

a. Lignes nouvelles.

		Longueur	
		effective.	moyenne exploitée dans l'année.
		Mètres.	Mètres.
1 ^{er} mars.	Lobbes à Thuillies et Beaumont à		
	Froidchapelle	24,515	20,552
1 ^{er} mai.	Dour à Audregnies.	5,151	3,444
	A reporter . .	29,646	23,996

(¹) Non compris la section de Landen à Saint-Trond (10,220 mètres), et déduction faite d'un kilomètre de voie, en raison de la suppression d'un embranchement et par suite d'un nouveau mesurage.

(²) Si l'on ajoute à ce nombre de 5,038,159 mètres la longueur de la partie belge des chemins de fer construits et exploités par des Compagnies (voir deuxième partie), ci 1,255,825 — on trouve que le développement total des chemins de fer en exploitation en Belgique, est de 4,295,964 mètres

		Longueur	
		effective. Mètres.	moyenne exploitée dans l'année. Mètres.
	Report . . .	29,646	25,996
18 mai	Auderghem à Woluwe . . .	4,893	4,185
5 juin.	Lessines à Flobecq.	8,444	4,686
5 —	Renaix à Pecq	44,602	6,675
12 —	Audregnies à la frontière française vers Cambrai.	5,941	3,504
20 juillet.	Gare de Monceau à celle du Puits de la Blanchisserie	3,455	4,426
10 août.	Froidchapelle à Chimay	12,947	5,108
21 —	Libramont à Bertrix	41,442	4,169
1 ^{er} septembre.	Flobecq à Ellezelles	5,862	4,959
15 —	Woluwe à Tervueren	7,377	2,183
1 ^{er} novembre.	Pecq à Tournai	8,551	4,429
20 —	Couillet à Jamioulx	7,255	853
Ensemble. . .		443,795	56,951

b. *Ligne rachetée.*

1 ^{er} mars.	Lierre à Turnhout.	57,365	31,525
Accroissement en 1882.		454,460	88,276

La *longueur moyenne totale* des lignes exploitées par l'État, en 1882, est donc de 2,975,255 mètres; elle avait été de 2,840,790 mètres en 1881, soit 134,465 mètres ou 4.73 p. % de plus en 1882.

§ 2. STATIONS.

Nombre au 31 décembre 1881		612
Stations	{ créées sur le réseau exploité fin 1881	(¹) 9
	{ établies { sur les lignes nouvelles.	(²) 48
	{ en 1882 { sur la ligne rachetée de Lierre à Turnhout. (³)	6
Total.		645
Station supprimée		(⁴) 1
Nombre au 31 décembre 1882		(⁵) 644

(¹) Bois-de-Breux, Bruxelles (place de la Chapelle) [bureau de ville], Chapelle-à-Wattines, Gendbrugge (sud), Hornu [halte], Husseignies, Régissa, Schaerbeek (central) [bureau de ville] et Steenhuffel.

(²) Audregnies, Celles-Escanaffles, Ellezelles, Flobecq, Froidchapelle, Hérinnes-Warcoing, Marcinelle (Haies), Ogy, Orgeo-Luchy [halte], Pecq, Pottes, Rance, Roisin-Autreppe, Sivry, Tervueren, Thuin (oucst), Wesembeck et Woluwe.

(³) Bouwel, Hérenthals, Lichtaert, Nylen, Thielen et Turnhout.

(⁴) Bureau de l'État à la gare de Wavre (Grand Central belge), où l'administration n'a plus qu'un commis au lieu d'un chef de station.

(⁵) L'État a, en outre, l'usage de 55 stations gérées par des Compagnies, et celles-ci ont l'usage de 52 stations gérées par l'État.

Ce relevé comprend 18 *bureaux de ville*, 15 *haltes* dépendant de bureaux voisins, et 32 *stations* communes gérées par l'État.

§ 3. RAILS.

Le nombre de rails en acier, rapporté à la quantité totale de rails en service au 31 décembre 1882, est de 57.90 p. %. En 1881, ce rapport était de 54.44 p. %.

La longueur des barres d'acier placées dans les voies principales, représente 73.57 p. % de la longueur totale des rails existant dans ces voies, fin 1882. En 1881, cette proportion était de 63.15 p. %.

Le prix moyen, par tonne, des rails d'acier utilisés, a été de fr. 159-14 en 1882, et de fr. 162-50 en 1881.

§ 4. BILLES.

En 1882, le nombre de billes en chêne préparées est de 78.68 p. % de la quantité totale des traverses en bois. Pour 1881, cette proportion était de 75.08 p. %.

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

		Pour les billes			
		en chêne.		en sapin.	
		En 1882.	En 1881.	En 1882.	En 1881.
Prix moyen d'achat fr.		5.27	5.20	2.37	2.35
Préparation (créosotage)		0.59	0.65	1.33	1.55 1/4
Ensemble. . . . fr.		5.86	5.85	3.70	3.90 1/4

Pour les exercices 1880 à 1882, il n'a pas été acheté de traverses métalliques.

§ 5. CESSIION DE VIEUX MATÉRIAUX.

La valeur totale des fers neufs acquis par voie d'échange ou par voie d'achat, au moyen du produit des vieux fers, s'élève, depuis l'origine du chemin de fer à 50,805,558 francs.

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

Au 31 décembre 1882, il existait dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux dont la valeur est donnée ci-après :

	NEUFS.	DE REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier	361,888 24	515,216 52	103,768 29	980,903 05
Rails { en fer	108,007 47	2,020,366 82	714,604 80	2,842,979 09
Billes { en bois	1,240,860 56	815,464 98	97,645 73	2,153,974 27
Billes { en fer	"	249 "	"	249 "
Voies { Rails	33,938 88	116,952 11	39 15	150,930 14
Voies { Longrines	7,007 73	129,750 50	6,288 25	143,046 48
Système { Traverses	2,204 47	17,414 60	637 62	20,256 69
Hilff. { Entretoises, cornières, etc.	118,668 47	53,912 81	15,551 42	188,132 70
Croisements et traversées (en acier, en fer ou en fonte)	214,512 19	237,798 11	12,874 24	465,184 57
Excentriques (sans appareils de manœuvre) et aiguilles d'excentriques décomposés	204,768 04	101,316 16	27,581 55	333,695 75
Accessoires de la voie non dénommés.	1,836,619 77	1,253,022 06	272,177 34	3,361,819 17
Ensemble . . fr.	4,128,475 82	5,261,523 70	1,251,168 39	10,641,167 91
A déduire : Valeur des vieux fers destinés à être réalisés au profit du Trésor, pour le remboursement de ses avances				287,535 62
Reste . . fr.				10,353,632 29

§ 7. AMÉLIORATIONS. — PREMIER ÉTABLISSEMENT.

IV. Les dépenses faites pour travaux, ouvrages et fournitures incombant au premier établissement du railway et prélevées sur les fonds du budget, sont les suivantes :

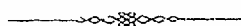
Prolongement d'aqueducs, établissement de voies de garage, de perrés, de murs de soutènement, détournement de cours d'eau, etc. fr. 80,517 55

Construction d'abris et d'enclos pour le petit matériel, de bâtiments pour la douane et pour bureaux de marchandises, etc. ; améliorations et extensions aux bâtiments des stations, etc. fr. 47,438 36

Travaux d'aménagement et de clôture dans les stations, signaux, sonneries, etc. fr. 58,299 17

Balastage des voies au moyen de pierrailles concassées . fr. 127,106 40

Total . . fr. 513,161 48



CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

	Effectif :		
	Total.		moyen en 1882.
	En 1882.	En 1881.	
Locomotives	1,570	1,456	1,515
Tenders.	1,029	959	994
Voitures à vapeur ⁽¹⁾	15	14	14
Voitures à voyageurs.	5,006	2,945	2,978
Fourgons à bagages	469	472	468
Wagons « vitesse » et wagons A-B ⁽²⁾	222	175	207
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs	505	505	504
Wagons à marchandises	59,646	56,041	57,701
Wagons divers ⁽³⁾	1,758	1,776	1,749
Bâches pour wagons	12,068	11,995	12,047

§ 2. MATÉRIEL EN CONSTRUCTION.

Au 31 décembre 1882, il y avait en construction :

Locomotives	133
Tenders	84
Voitures à voyageurs	74
Fourgons à bagages, wagons « vitesse » et wagons A-B ⁽²⁾	49
Wagons à marchandises	275

Les annexes XLVIII et XLIX du compte rendu de 1881 donnent, en détail,

(¹) Ces voitures circulent sur les chemins de fer de ceinture de Gand et de Bruxelles et sur les lignes de Blaton à Bernissart, de Saint-Ghislain à Jurbise, de Saint-Ghislain à Frameries, de Saint-Ghislain à Warquignies et de Dour à Quiévrain.

(²) Les wagons marqués A-B, sont des wagons à marchandises transformés en wagons à bagages à deux compartiments : l'un pour les colis libres, l'autre pour les colis douanés.

(³) Non compris 616 waggons pour l'entretien de la route, ni 59 wagons de secours.

pour la période de 1859 à 1881, la marche progressive du parc du matériel roulant, ainsi que les crédits spéciaux et budgétaires y affectés.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1881, le nombre des wagons de particuliers admis à circuler sur les lignes de l'Etat et sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, s'élevait à. 186

Pendant l'année 1882, il en a été agréé 17

Ensemble. 203

Dans le cours de la même année, il en a été retiré de la circulation . . . 49

La situation au 31 décembre 1882 est donc de 154

§ 4. TRAINS.

		En 1882.	En 1881.
Nombre annuel de trains :	de voyageurs	448,958	417,739
	de marchandises et mixtes	432,661	385,832
	de route	21,259	26,095
	Ensemble	902,878	829,666
Moyenne par jour.		2,474	2,273
Parcours kilométrique des trains de l'Etat.	sur le réseau de l'Etat.		
	pour le trafic.	34,376,822	32,016,212
	pour la route.	578,551	735,636
	sur les lignes étrangères.		
	pour le trafic.	381,576	337,762
	pour la route.	"	"
Ensemble.	pour le trafic.	34,758,398	32,353,974
	pour la route.	578,551	735,636
Parcours kilométrique journalier par train.		39	41

§ 5. EFFET UTILE DU TRAFIC PAR KILOMÈTRE DE VOIE, PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE ET PAR TRAIN-KILOMÈTRE.

Le travail des véhicules et des trains, en transports de voyageurs et de marchandises, pendant les exercices 1882 et 1881, se résume comme il suit :

VOYAGEURS.		En 1882.	En 1881.
Parcours kilométrique moyen d'un voyageur.		21.22	21.17
Rapport entre le nombre de voyageurs-kilomètre effectifs et le nombre de voyageurs-kilomètre admissibles.	1 ^{re} classe	15.43 p. %	15.02 p. %
	2 ^e —	18.47 —	17.77 —
	3 ^e —	25.55 —	25.80 —
	Sur l'ensemble	21.16 —	21.05 —

MARCHANDISES.

Capacité <i>moyenne</i> des wagons (tonnes)	10.59	10.04
Nombre <i>moyen</i> de tonnes- kilomètre {	par wagon-kilomètre chargé.	5.59 5.77
	par train-kilomètre	93.02 90.71
	par kilomètre de voie (¹) .	516,654 504,145
Rapport entre le nombre de tonnes-kilomètre effectives et le nombre de tonnes-kilomètre admissibles (²) .	40.91 p. %	41.91 p. %

§ 6. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le *coût* des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1882, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiquées ci-après :

	PRIX MOYENS par TONNE.	QUANTITÉS FOURNIES EN 1882			SOMMES LIQUIDÉES.
		SUR MARCHÉS CONTRACTÉS		Totaux.	
		En 1881.	En 1882.		
	Fr. c.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.
Charbon menu (3)	7.1175	554,510,510	217,176,518	551,487,028	5,925,152 75
— gailleteux (3).	8.9184	85,920,750	20,768,750	104,689,500	953,671 64
— pour forges	9.2823	5,758,750	2,791,250	8,550,000	79,565 90
— en roche.	15.7203	1,249,250	617,500	1,866,750	29,545 95
— pour fours à réchauffer.	10.6837	(4) 570,000	1,587,000	1,957,000	20,918 04
Coke industriel.	17.5460	427,500	408,500	836,000	14,668 47
Ensemble . . .	»	426,256,760	245,149,518	669,586,278	5,005,120 75
Pour essais. { Charbons menus et gailleteux (3).	—	—	100,000	100,000	882 60
	— Charbons divers.	—	25,000	25,000	259 82
Coke acheté de la main à la main.	15.8900	—	1,294,000	1,294,000	20,566 00
Totaux	»	426,256,760	244,568,518	670,805,278	5,024,809 17

(¹) Ce mouvement est ramené à la longueur *moyenne* exploitée des lignes affectées aux transports de marchandises.

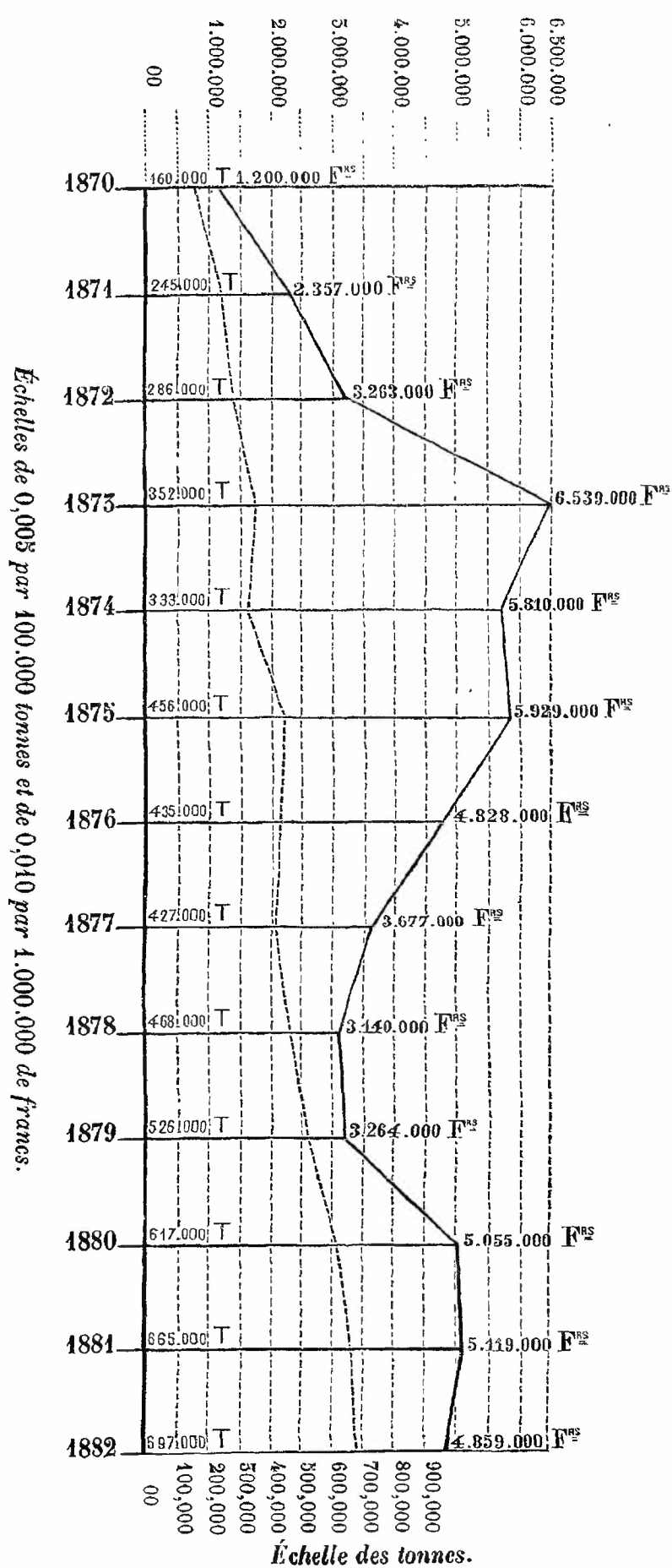
(²) Ce rapport est établi sur l'ensemble des expéditions du tarif n° 2 taxées au poids (articles de messageries), du tarif n° 5 (articles de roulage), et du tarif n° 6, petite vitesse (chevaux et bestiaux).

(³) Les charbons menus ou gailleteux ont seuls fait l'objet du diagramme ci-contre.

(⁴) Fournis sur l'adjudication du 2 novembre 1880.

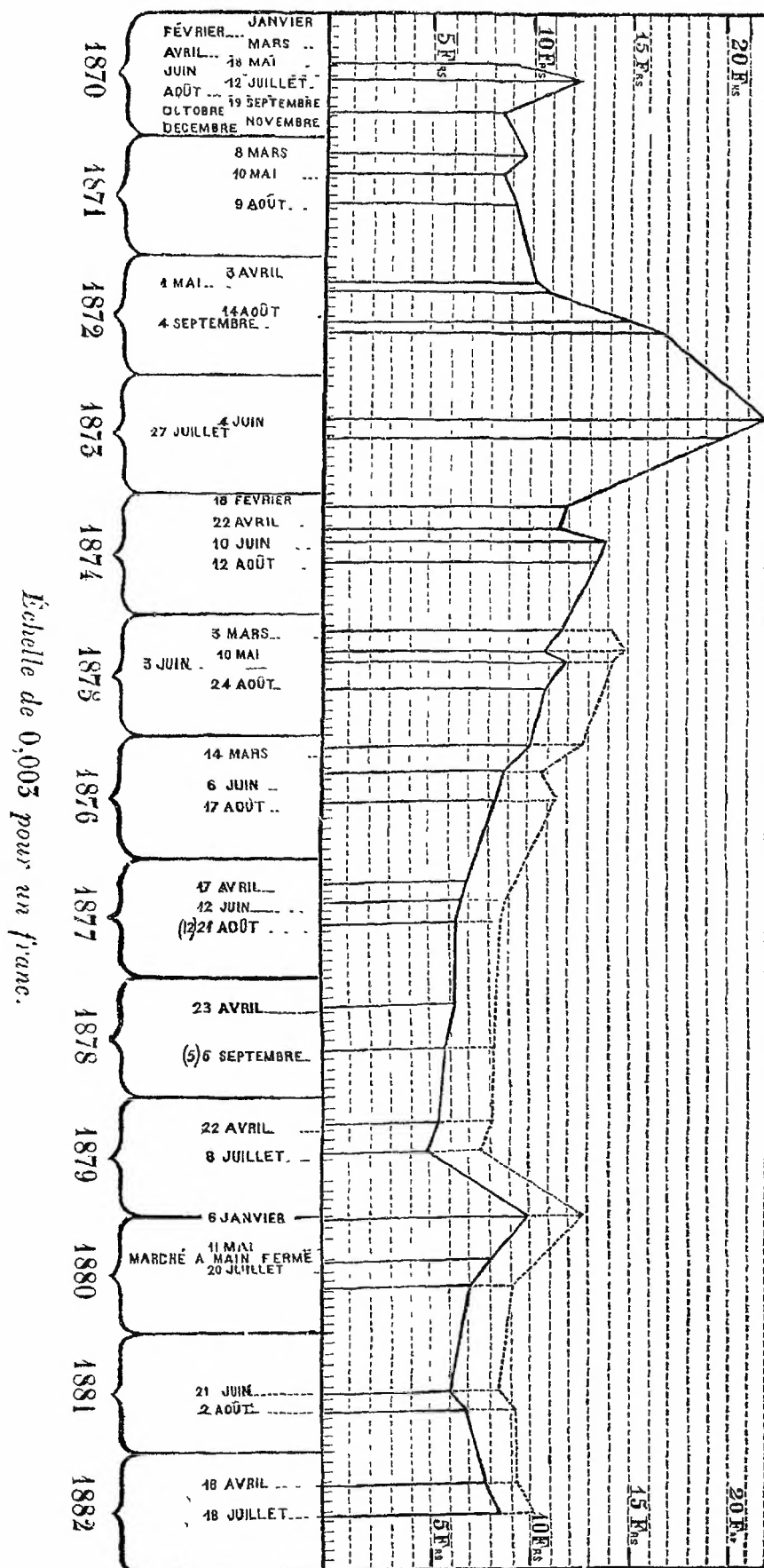
Le diagramme suivant indique les quantités de charbons menus et gailleux fournies et payées, année par année, pendant la période de 1870 à 1882.

Échelle des francs.



Les traits pointillés indiquent les quantités fournies des charbons menus et gailleux, tandis que les traits noirs représentent les sommes payées.

Le diagramme suivant figure les prix moyens, par tonne, des charbons menus, pour la période de 1870-1882, et ceux des adjudications de gailleteux pour la période de 1875-1882.



Les traits pointillés indiquent les prix moyens par tonne des charbons gailleteux aux adjudications depuis 1875.
Les — pleins — — — — — menus — — — — — 1870.

§ 7. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Les quantités de combustibles *consommés* (charbon, coke et bois d'allumage), comportent les valeurs ci-après :

	En 1882.	En 1881.
Traction des trains. fr.	4,834,196 13	5,055,560 63
Services divers	734.859 40	767,271 88
Ensemble . . . fr.	5,569,055 53	5,820,832 51

soit en moins pour 1882, fr. 251,776-98.

§ 8. ÉCLAIRAGE AU GAZ.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1882 et 1881, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords, ainsi que dans les ateliers.

		BECS à G A Z.	CONSOMMATIONS DE GAZ.	
			QUANTITÉS.	DÉPENSES.
			Nombre	Mètres cubes. Fr. C.
Voies et travaux.	1882	453	34,943	6,357 82
	1881	469	37,244	6,868 59
Traction	1882	7,291	4,665,387	302,973 08
	1881	5,953	4,314,346	244,944 97
Exploitation.	1882	42,554	2,867,549	521,673 85
	1881	41,022	2,428,832	447,961 95
TOTAUX	1882	49,998	4,567,879	831,004 75
	1881	47,144	3,777,889	696,775 51

§ 9. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

Les consommations d'huile de pétrole et d'huile de colza épurée ont absorbé, en 1882, une somme de fr. 468,614-64; en 1881, cette dépense a été de fr. 506,412-66, soit en moins pour l'éclairage en 1882, fr. 37,798-02.

§ 10. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le chauffage des trains, étendu à toutes les classes de voitures depuis 1880, a nécessité, en 1882, une nouvelle augmentation de 2,797 chaufferettes.

Le nombre de ces appareils a été porté à 22,647.

L'administration a essayé de confier à l'industrie privée la manutention et la réparation des chaufferettes.

L'essai a été fait à Bruxelles-Nord et à Braine-le-Comte, pendant l'hiver de 1882-1883.

Malgré les difficultés d'exploitation très sérieuses, le service a été bien fait et la dépense a été moindre.

On ne peut chiffrer dès à présent l'économie réalisée ; le compte rendu de 1883 donnera à cet égard des renseignements complets.

§ 14. GRAISSAGE.

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

	En 1882.	En 1881.
Graissage { des locomotives . . .	561,591 22	544,735 20
{ des véhicules . . .	323,326 87	279,837 92
Emplois divers	303,597 23	252,980 85
Ensemble	1,188,515 32	1,077,553 97

soit en plus, pour 1882, fr. 150,761-55.



CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

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

a. Mouvement.

CLASSES.	VOYAGES.				Parcours moyen DU VOYAGEUR.		
	En 1882.	En 1881.	Différences pour 1882.		Kilomètres.		
			Chiffres absolus.	Rapport p. o/o.	En 1882.	En 1881.	
Billets simples.	1 ^{re}	726,241	743,562	— 47,321	— 2.33	55.62	54.37
	2 ^e	2,088,281	2,034,499	+ 53,782	+ 2.64	35.42	34.98
	3 ^e	42,288,870	44,704,416	+ 584,754	+ 4.99	21.42	21.63
Ensemble	»	45,103,392	44,482,477	+ 621,215	+ 4.29	25.00	25.19
Billets aller-retour.	1 ^{re}	4,070,564	997,288	+ 73,276	+ 7.34	33.40	32.27
	2 ^e	3,307,258	3,023,964	+ 283,294	+ 9.36	23.18	22.87
	3 ^e	48,687,810	47,482,046	+ 4,205,764	+ 6.89	16.87	17.05
Ensemble	»	23,065,632	21,503,298	+ 4,562,334	+ 7.73	18.53	18.58
Billets à prix réduits	1 ^{re}	316,856	239,319	+ 77,537	+32.39	40.40	38.91
	2 ^e	718,752	496,497	+ 222,555	+44.85	34.07	35.37
	3 ^e	8,781,770	7,229,031	+ 4,552,739	+24.47	20.01	19.32
Ensemble	»	9,817,378	7,964,847	+ 4,852,831	+23.25	24.70	20.91
Totaux	1 ^{re}	2,443,664	4,980,469	+ 433,492	+ 6.74	41.89	41.37
	2 ^e	6,444,294	5,554,660	+ 559,631	+10.07	28.64	28.42
	3 ^e	39,758,450	36,415,493	+ 3,343,257	+ 9.18	18.97	18.98
TOTAUX GÉNÉRAUX.	»	47,986,402	43,950,022	+ 4,036,380	+ 9.18	21.22	21.17

Le progression du mouvement est d'autant plus rapide que les prix sont plus bas.

Les billets simples présentent une augmentation de 4.29 du mouvement.

Le nombre des billets aller-retour, avec réduction de 20 p. %, s'est élevé de 7.75 p. %.

Enfin les transports avec réduction de 50 p. % et plus, donnent un accroissement de mouvement de 23.25 p. %.

Au total, on a 9.48 p. % d'augmentation.

b. Recettes.

CLASSES.	TOTALES.				MOYENNES PAR VOYAGEUR.	
	En 1882.	En 1881.	Différences pour 1882.		En 1882.	En 1881.
			Chiffres absolus.	Rapport p. %.		
Billets simples	1 ^{re}	3,543,118 49	3,560,925 66	— 17,777 17	— 0.50	FR. C. 4.578 4.789
	2 ^e	4,730,684 64	4,514,630 95	+ 219,053 69	+ 4.85	2.265 2.217
	3 ^e	10,503,058 25	10,174,378 74	+ 328,679 54	+ 3.23	0.854 0.869
	Ensemble . . .	18,776,891 38	18,249,935 35	+ 529,956 03	+ 2.90	1.243 1.260
Billets aller-retour.	1 ^{re}	2,401,476 85	2,465,402 95	+ 236,373 90	+10.92	2.243 2.171
	2 ^e	3,829,149 44	3,403,882 79	+ 425,266 65	+12.49	1.157 1.126
	3 ^e	10,262,234 45	9,465,904 70	+ 796,329 75	+ 8.41	0.549 0.541
	Ensemble . . .	16,492,860 74	15,034,890 44	+1,457,970 30	+ 9.69	0.715 0.699
Billets à prix réduits.	1 ^{re}	454,927 92	335,607 53	+ 69,320 39	+17.97	1.435 1.612
	2 ^e	596,419 60	495,538 29	+ 100,861 31	+20.35	0.829 0.998
	3 ^e	2,386,790 39	2,005,896 72	+ 380,893 67	+18.98	0.272 0.277
	Ensemble . . .	3,438,137 91	2,837,062 54	+ 551,075 37	+19.09	0.350 0.362
Totaux.	1 ^{re}	6,399,553 26	6,411,636 14	+ 287,917 12	+ 4.71	3.027 3.087
	2 ^e	9,156,253 68	8,414,072 03	+ 745,181 65	+ 8.85	1.497 1.514
	3 ^e	23,152,083 09	21,646,180 16	+1,505,902 93	+ 6.95	0.582 0.594
TOTAUX GÉNÉRAUX. . .	Ensemble . . .	38,707,890 03	36,168,888 33	+2,539,001 70	+ 7.02	0.806 0.823

La recette n'a pas suivi la même progression que le mouvement ; le parcours moyen par voyageur s'est maintenu, mais le produit moyen a diminué.

Ce résultat s'explique par le développement rapide des voyages à prix réduits.

L'augmentation du nombre de ceux-ci est de 23.25 p. $\%$, tandis que celle des autres voyages (simples et aller-retour) n'est que de 6.07 p. $\%$.

En 1879, le nombre de voyages à prix réduits représentait 12 p. $\%$ du mouvement total; en 1880, 16.61 p. $\%$; en 1881, 18 p. $\%$, et en 1882 il atteint 20 p. $\%$.

C'est principalement sur les abonnements que porte l'augmentation; ils ont donné en 1882, un accroissement de 1,800,454 voyages, sur 6,990,764, soit plus de 25 p. $\%$: ils forment 18 p. $\%$ du mouvement total des transports de voyageurs, tandis que la recette qui en provient n'est que de 4.95 p. $\%$.

Le produit moyen par voyageur abonné n'est que de fr. 0-24; celui des autres catégories de voyageurs (simples et aller-retour), est de fr. 0-92.

Les trains de plaisir organisés en 1882, ont été sensiblement plus fructueux que ceux des années précédentes :

En 1880, 79 trains avec 29,355 voyageurs ont rapporté . fr.	68.132 75
— 1881, 42 — 15,092 — . .	40.555 75
— 1882, 41 — 25,281 — . .	70.058 55

Dans l'ensemble des produits du chemin de fer en 1882, la recette des transports de voyageurs figure pour 52.46 p. $\%$; cette proportion était de 51.90 p. $\%$ en 1881.

§ 2. BAGAGES.

VIII Les transports de bagages ont produit, en 1882, fr. 957,051-05 et en 1881 fr. 900,808-56. L'augmentation est donc de fr. 56,242-47 en 1882, soit 4 p. $\%$.

La recette des bagages représente, en 1882, 0.79 p. $\%$ du produit total de l'exploitation, comme en 1881.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

VIII. Les transports à grande vitesse ont donné, en 1882 comparativement à 1881, les résultats suivants .

		Poids conventionnel par expédition	MOUVEMENT		RECETTE.		PRODUIT MOYEN par expédition et par kilogr.		
			En 1882	En 1881	En 1882	En 1881	En 1882	En 1881	
									1
Expéditions par express. (Services intérieur et mixtes)	Nombre	Jusqu'à 5 kilogr. inclus	1	341,579	317,674	253,966 85	234 105 16	0 743	0 736
		De 6 à 10 —	7	299 616	302,686	287,239 41	287,696 55	0 958	0 950
		Au-dessus de 10 kilogr.	20	69,175	65,904	75,369 57	73,178 16	1 091	1 110
	Poids taxé		kilog	6,181,795	6,251,591	106,953 01	360,139 76	0 055	0 057
	Ensemble (kilogr.)		(¹)	10,010,186	(¹) 10,003,490	973,648 87	955,119 63	0 097	0 095
Tarif n° 1. Petits paquets (Services mixtes et interna- tionaux.)	Nombre	Jusqu'à 2 kilogr. inclus	1	32,325	83,803	13,768 23	16,072 20	0 425	0 304
		De 3 à 5 —	3 et 4	391,287	385,301	209,367 32	142,041 17	0 351	0 369
		De 6 à 10 —	7	102,962	118 230	76,366,48	90,420 21	0 741	0 764
	Poids taxé		kilog	1,474,683	1,422,757	100,146 17	101,893 67	0 068	0 072
	Ensemble (kilogr.)		(¹)	4,342 766	(¹) 3,835,467	399,648 20	360,427 25	0 092	0 094
Tarif n° 2 Grande vitesse Petits paquets et articles de messageries. (Services intérieur, mixtes et internationaux)	Nombre	Jusqu'à 5 kilogr. inclus	3	941,981	878,815	382,655 62	331,397 60	0 406	0 385
		De 5 à 10 — et plus	7	2,531,695	2,393,146	1,476,661 14	1,394,653	0 583	0 582
		Poids taxé	kilog	289,357,694	231,247,059	4,319 411 53	4,166,312 26	0 018	0 018
	Ensemble (kilogr.)		(¹)	2,60,100,501	(¹) 241,375,526	6,178,928 29	5,892,362 86	0 024	0 023
	TOTAL		(¹)	274,453,453	(¹) 265,419,453	7,552,223 36	7,207,909 74	0 027	0 027

Ces résultats accusent :

Une augmentation de fr.	18.529-24	soit 1.94 p. %	pour les expéditions par express.
—	59.220-95	— 10.88 —	— du tarif n° 1.
—	286,565-45	— 5.00 —	— n° 2.
—	344.515-62	soit 4.78 p. %	sur l'ensemble.

Ces transports entrent, en 1882, pour 6.33 p. % et en 1881, pour 6.56 p. % dans la recette totale.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

VIII. Le mouvement des grosses marchandises s'est élevé en 1882 à 21,434,934 tonnes (¹) et en 1881 à 19.862,762 tonnes (²). soit pour 1882 une augmentation de 1.572.172 tonnes ou 7.92 p. %.

La recette correspondant à ce mouvement s'établit comme suit :

	En 1882	En 1881	Différences pour 1882		Moyenne par tonne	
			Chiffres absolus	Rapport p. %	En 1882.	En 1881
Recettes des différents tarifs	66,217,727 40	63,404,031 80	+ 2,813,692 60	+ 4.44	3.089	3.192
Frais accessoires	2,151,198 81	2,241,641 11	+ 106,557 73	+ 4.70	0 109	0 413
Ensemble	68,368,926 21	65,645,672 91	+ 2,920,250 33	+ 4.45	3.198	3.305

(¹) Pour constituer ce poids, on a réduit les expéditions en kilogrammes, en les multipliant par les poids conventionnels respectifs indiqués dans la colonne I.

(²) Non compris 1,065,221 tonnes en 1882 et 1,051,165 tonnes en 1881, représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain.

En 1882, les transports de grosses marchandises représentent, 57.49 p. % de la recette totale. En 1881, on avait 57.89 p. %.

§ 5. FINANCES. ÉQUIPAGES. CHEVAUX ET BESTIAUX.

VIII. Les recettes de ces catégories de transports se sont élevées à fr. 1.426,425-55 en 1882. contre fr. 1,434,994-20 en 1881.

Ce trafic ne s'est pas sensiblement modifié en 1882.

§ 6. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

VIII. Les recettes extraordinaires s'élèvent :

En 1882, à	fr.	2.065,785 22
et en 1881, à		2.033,866 55
Soit pour 1882 une différence en plus de fr.		29,916 69

La perception de ces produits a pour base :

Formalités en douane, usage de notre matériel à l'étranger, retard dans le chargement et le déchargement des wagons, buffets-restaurants, dépôts et magasins, exploitation des embranchements industriels, affichage dans les gares et les voitures, etc . etc.

§ 7. PRODUITS INDIRECTS.

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

	En 1882	En 1881.
Des aliénations d'immeubles. fr.	107,157 84	257,086 45
Le loyer de divers bâtiments, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés, etc.	87,725 50	103,091 49
Ensemble fr.	194,861 14	360,177 94

Toutefois, la seconde partie est seule portée aux recettes du chemin de fer (annexe II); le produit de la vente des immeubles est inscrit à la situation générale (annexe I) et au compte capital (annexe V), en déduction des avances du Trésor.

§ 8. RECETTE DES TRANSPORTS EFFECTUÉS AVEC RÉDUCTION.

Le montant des réductions accordées sur les taxes normales a été :

	En 1882.	En 1881.	Augmentation en 1882.
Pour transports appartenant à des administrations publiques . . fr.	565,944 40	535,542 88	32,601 22
Pour transports appartenant à des particuliers.	741,147 89	725,827 75	15,520 16
Totaux fr.	1,507,091 99	1,259,170 64	47,921 38 ou 3.81 p. %

§ 9 TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE

Les tableaux suivants indiquent, pour 1882, la répartition et l'importance relative des différentes catégories de transports entre le service *intérieur*, les services *mixtes* et les services *internationaux*

a) *Mouvement.*

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES		SERVICES Internationaux.		SERVICES RÉUNIS.
	Quantités	Rapport p. %	Quantités	Rapport p. %	Quantités	Rapport p. %	Quantités
Voyageurs ⁽¹⁾	41,631,572	95.01	1,525,130	3.18	1,829,750	3.81	(1) 47,986,402
Bagages { Taxes au minimum (expéd.)	141,072	72.33	19,510	10.00	34,451	17.67	195,033
{ — au poids (quintaux)	118,376	59.09	15,611	7.79	66,361	33.12	200,351
Marchandises { Petites { Express et petits paquets (kil.)	8,686,633	60.32	1,373,373	9.22	4,342,766	30.26	14,402,852
{ Articles de messageries (quint.)	1,877,997	71.62	255,612	9.83	482,396	18.55	2,611,005
Grosses (tonnes)	(1) 11,096,335	51.72	2,319,987	10.82	5,028,613	37.46	(2) 21,434,934
Finances (groupes)	383,810	57.44	73,696	8.06	230,497	34.50	665,207
Équipages (voitures)	699	65.57	181	16.96	186	17.45	1,066
Chevaux et bestiaux (expéd.)	11,860	73.72	3,902	6.82	11,413	19.96	57,184

b) *Recette.*

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES		SERVICES Internationaux.		SERVICES RÉUNIS
	Sommes	Rapport p. %	Sommes	Rapport p. %	Sommes	Rapport p. %	Sommes
Voyageurs	fr 32,156,321.29	83.0	1,489,927.68	3.85	5,061,438.06	13.08	38,707,686.03
Bagages { Taxes au minimum	70,736.52	72.68	9,566.13	9.82	17,030.32	17.50	97,332.97
{ — au poids	427,721.99	50.94	41,464.47	4.94	370,521.60	44.17	839,708.06
Marchandises { Petites { Express et petits paquets	910,912.57	66.13	62,736.30	4.57	399,648.20	19.10	1,373,297.07
{ Articles de messageries	4,698,054.33	76.03	458,744.19	7.42	1,027,379.77	16.55	6,178,928.29
Grosses	35,074,969.45	51.15	6,506,005.14	9.49	26,586,671.65	31.37	65,508,926.24
Finances	118,776.29	74.50	13,760.77	5.92	44,240.37	19.58	225,877.63
Équipages	27,550.78	69.03	6,189.28	16.08	6,006.14	14.80	40,346.20
Chevaux et bestiaux	833,753.54	71.82	55,137.68	4.75	271,817.48	23.43	1,160,708.70
Produits extraordinaires	2,063,832.77	100.00	»	»	»	»	2,063,832.77
Insemble	fr 76,411,417.98	64.09	8,645,234.64	7.25	34,170,653.77	28.66	119,256,301.41
Produits indirects						fr	5,723.30
Total						fr	119,344,074.71

(1) Les coupons aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Non compris 1,065,221 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain.

Ces résultats accusent vis-à-vis de ceux de 1881, quant aux produits, les différences suivantes :

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES		SERVICES INTERNATIONAUX	
	en plus	en moins.	en plus.	en moins.	en plus.	en moins.
Voyageurs	2,402,989 34	"	106,004 06	"	330,011 30	"
Bagages	49,785 32	"	6,972 98	"	9,484 47	"
Petites marchandises.	282,802 94	"	"	22,598 87	84,408 58	"
Grosses —	1,514,413 49	"	"	78,327 36	1,481,164 50	"
Finances.	"	9,513 38	"	4,128 60	"	6,526 12
Équipages	"	4,492 27	2,085 91	"	"	4,152 71
Chevaux et bestiaux .	37,291 54	"	"	2,956 19	"	22,476 85
Totaux	3,957,882 30	13,705 65	115,059 93	102,008 02	1,904,768 55	30,155 68
Différences pour 1882.	+ 3,943,576 65		+ 13,051 93		+ 4,874,612 87	

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

En 1881, de	63.90	7.61	28.49
Elle est en 1882. de	64.09	7.25	28.66
Différences en 1882	+ 0.19	— 0.36	+ 0.17

II. Principales modifications apportées dans le service.

Trains. — Parmi les modifications apportées au service des trains dans le courant de l'exercice 1882, il y a lieu de citer la suppression provoquée par l'insuffisance du trafic, d'un certain nombre de trains de voyageurs représentant ensemble un parcours de 1,484 trains-kilomètres par jour.

Le travail de remaniement des trains de marchandises a continué à se faire d'après les bases qui ont servi à la réorganisation de ce service en 1881.

Il a été créé, à l'instar de ce qui avait été fait pour les expéditions effectuées par wagon complet, des trains de transbordement à long parcours.

On a cherché à obtenir autant que possible, que les marchandises fussent rendues à destination par le train même qui les avait enlevées au départ.

Camionnage. — Le service du camionnage a été organisé dans les stations suivantes :

Anderlues, Bracquenies, Feluy-Arquennes, Frameries (État), Nimy, Rebecq (village), Sombreffe, Ternath et Thuin (Ouest)

III. Accidents de trains et aux personnes.

§ 1^{er}. ACCIDENTS DE TRAINS.

x et xi. Le nombre d'accidents survenus aux trains en général, qu'il y ait eu ou non dommage causé aux personnes, a été :

En 1882 de.	269
En 1881.	295
En 1880.	558

Comme les années précédentes, les causes les plus fréquentes d'accidents sont attribuables à la fausse position ou à la fausse manœuvre des aiguilles, ainsi qu'à l'absence de signaux réguliers pour protéger une voie principale occupée. Vient ensuite les collisions de trains avec des véhicules placés trop près d'un croisement de voie, les signaux d'arrêt forcés par les trains, et les excès de vitesse à l'entrée des stations.

Le nombre d'accidents aux trains en général, ayant occasionné des dommages aux personnes, en 1882, est de 26 sur 269.

Pour l'année 1881 les nombres correspondants sont de 37 sur 295 accidents pour les trains en général.

La comparaison des résultats constatés pour 1882, avec ceux accusés pour l'exercice 1881, permet d'apprécier l'influence exercée par l'installation des appareils Saxby et du Block-system.

Dans les comptes rendus publiés jusqu'à présent, on s'est borné à mettre les résultats d'un exercice en regard de ceux de l'exercice précédent ; pareille comparaison, lorsqu'il s'agit de faits qui ne se présentent pas *normalement*, peut conduire à des conclusions tout à fait erronées. Pour apprécier les progrès réalisés au point de vue de la sécurité de l'exploitation, il convient de comparer les résultats d'un exercice déterminé à l'ensemble des résultats des exercices antérieurs, en ayant soin, toutefois, de prendre une période d'années pendant lesquelles les conditions générales d'exploitation n'ont pas subi de variations anormales.

C'est depuis 1879, surtout, que l'on a commencé l'installation d'un grand nombre d'appareils d'enclenchement Saxby et Farmer, pour la manœuvre des excentriques et des signaux, et que l'on a étendu à un grand nombre de lignes, l'application du Block-system au moyen des appareils Siemens et Halske ou Hodgson ; c'est vers la même époque, que des perfectionnements importants ont été apportés au matériel roulant et que, notamment, un grand nombre de trains ont été successivement munis du frein continu du système Westinghouse. C'est, enfin, dans le courant de 1879 que de nouvelles règles ont été tracées pour l'instruction des affaires relatives aux accidents.

Il est donc rationnel de considérer l'année 1880 comme étant la première d'une période dont chaque exercice peut être comparé à l'ensemble des exercices précédents.

x. Dans l'annexe X les chiffres correspondants des années 1880 et 1881 sont mis en regard des résultats de l'année 1882 : en outre, les résultats moyens des trois années sont également inscrits et serviront de point de comparaison pour les résultats de l'exercice 1885.

xi. Par l'annexe XI, on établit une comparaison entre l'année 1882 et les deux années précédentes, quant aux diverses catégories d'accidents. La diminution, pour l'année 1882, est importante pour les déraillements et les collisions, tant aux bifurcations qu'en pleine voie; elle est assez sensible pour les collisions dans les stations. La diminution du nombre d'accidents de trains est mieux encore mise en évidence dans le tableau ci-après :

ANNÉES.	TRAINS EN GÉNÉRAL.				TRAINS DE VOYAGEURS ET MIXTES.			
	NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS.	Un accident sur un nombre de			NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS.	Un accident sur un nombre de		
		kilomètres exploités de	trains de	trains-kilomètres de		kilomètres exploités de	trains de	trains-kilomètres de
1880	358	7.5	2,019	86,808	124	21.8	3,296	121,442
1881	295	9.6	2,712	117,711	123	23.5	3,832	133,771
Ensemble et moyennes.	653	8.5	2,332	100,760	247	22.4	3,563	127,582
1882	269	11.1	3,275	138,544	85	33.0	6,052	211,232
Ensemble et moyennes.	922	9.2	2,604	111,610	332	25.7	4,200	148,998

§ 2. ACCIDENTS AUX PERSONNES.

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

		1882.	1881.	1880.
1 ^o Voyageurs	tués	»	2	»
	blessés	4	19	15
	contusionnés	16	59	45
2 ^o Agents de l'administration	tués	5	4	3
	blessés	11	24	26
	contusionnés	25	52	27

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

		1882.	1881.	1880.
1 ^o Voyageurs	tués	11	9	6
	blessés	23	28	26
	contusionnés	52	24	20

		1882.	1881.	1880.
2° Agents de l'Etat et d'autres administrations	tués	109	124	102
	blessés	277	199	169
	contusionnés . . .	302	175	117
3° Personnes circulant dans les voies.	tués	63	63	63
	blessés	28	39	32
	contusionnés . . .	5	10	11

Parmi les causes principales des accidents *survenus aux personnes*, on peut citer, en ce qui regarde les voyageurs, la circulation illégale dans les voies des stations ou de la route, et le fait d'être monté dans un train ou d'en être descendu pendant qu'il était en marche, ce qui est également interdit.

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

	Année 1882.		
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.
Dans les stations et les ateliers.	18	120	190
En accrochant ou décrochant les wagons. . .	14	34	25
Gardes-barrière et gardes-route	28	18	4
Gardes tombés en contrôlant les coupons. .	2	24	32
Autres agents tombés des trains	6	41	28
En dehors de l'exercice de leurs fonctions. .	23	13	5
En réparant les voies et les bâtiments . .	18	27	18
Ensemble.	109	277	302

Ce sont donc, comme précédemment, les agents en service dans les stations et les ateliers qui fournissent le plus fort contingent de victimes.

Le nombre d'agents atteints en décrochant ou en accrochant les véhicules des trains, reste considérable, malgré les instructions précises, fréquemment rappelées au personnel, sur la manière d'effectuer ces opérations dangereuses, de façon à éviter tout accident. Malheureusement, la vie de l'accrocheur dépend aussi du plus ou moins de prudence de ses coopérateurs dans la formation des trains. Quelle que soit la surveillance exercée, il est pour ainsi dire matériellement impossible d'obtenir de tous les agents, qu'ils se conforment toujours, rigoureusement, à des instructions qu'ils ont cependant le plus grand intérêt à observer.

A part les deux catégories de victimes dont il s'agit, les résultats de 1882 ne diffèrent pas beaucoup de ceux de 1881.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1882 il a été constaté, sur les chemins de fer exploités par l'État, 822 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées, et entraves apportées à la circulation des trains.	324
Erection d'établissements prohibés dans la zone asservie du chemin de fer.	52
Voyageurs dépourvus de coupons ou munis de coupons irréguliers	351
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé au bâtiment de la station	75
Voyageurs ayant pris place dans des voitures dont l'accès leur est interdit	6
Fausse déclaration sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées.	54
Total égal.	822

Les contraventions constatées en 1881, étaient au nombre de 865. En 1882, il y a donc eu une diminution de 45.

V. Personnel.

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

	En 1882.	En 1881.	Augmentation en 1882.
Fonctionnaires, employés et agents nommés	7,410	7,246	164
Agents subalternes et ouvriers.	53,825	53,159	666
Total.	41,255	40,405	850

Au cours de l'année 1882, on a fait une première application encore fort restreinte, des dispositions de l'arrêté royal du 19 décembre 1881, autorisant l'admission des femmes en qualité de commis-auxiliaire au service du chemin de fer de l'État; quelques auxiliaires féminins ont été essayés à la distribution des billets de voyageurs.

Un concours a eu lieu à la fin de 1882, en vue de l'admission de vingt auxiliaires dans les bureaux de l'administration centrale.

Le personnel subalterne comptait, à la fin de 1882, quatorze agents féminins préposés au classement des pièces de comptabilité et à la vérification des coupons de voyageurs, dans les bureaux de la direction du contrôle des recettes.

VI. Caisse de retraite et de secours des ouvriers.

La Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration des che-

mins de fer possédait, à la fin de l'exercice 1881, un capital de (Fonds publics et encaisse) fr. 7,128,846 65

Pour 1882, on a les résultats suivants :

Recettes : Contribution des ouvriers, intérêts du capital,
retenues pour congés et pénalités . . . fr. 4,871,870 03

Dépenses : Pensions . . fr. 492,241 73

Secours annuels 24,569 51

Secours temporaires, etc. . 859,852 94

Ensemble. . . . fr. 4,356,664 18

Excédent de recettes. . . fr. 515,205 83

Donc, au 31 décembre 1882, l'avoir de la Caisse s'élevait à fr. 7,644,052 50

Les charges de ce capital sont les suivantes :

Capital représentatif { des pensions. fr. 4.221,653 73
des secours annuels 31,941 80

Réserve pour pensions et secours ultérieurs 3,390,506 97

Total conforme. . fr. 7,644,052 50

DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

1.

Description du réseau.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1882.

	Mètres.
xii. Lignes construites par l'État belge ⁽¹⁾	10,220
— — — des Compagnies ⁽²⁾	1,245,605 ⁽³⁾
Longueur <i>effective</i> totale du réseau exploité par des Compagnies sur le territoire belge ⁽⁴⁾ , fin 1882	1,255,825 ⁽⁵⁾

Ce réseau comprend :

1^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises 1,215,269^m ou 96.77 p. %2^o Parties affectées au transport des marchandises seulement. 40,556^m ou 3.23 p. %

Il se trouve établi :

1^o A simple voie, sur une étendue de. 1,066,148^m ou 84.90 p. %2^o A double voie, — — — de. 189,677^m ou 15.10 p. %La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées, en Belgique ⁽⁶⁾, par des⁽¹⁾ Section de Landen à Saint-Trond, exploitée par le Grand Central belge pour compte de la Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.⁽²⁾ Non compris la ligne de Menin à Tourcoing exploitée par le Nord-Est français. La partie belge de cette ligne n'est que de 1,200 mètres.⁽³⁾ Longueur au 1^{er} janvier 1882 1,284,190 mètres.A déduire : 1^o Ligne de Lierre à Turnhout, reprise par le Gouvernement belge le 1^{er} mars 1882. 57,6742^o Différence résultant de modifications apportées à la longueur des lignes d'Anvers à Gladbach, de Namur à Liège, de Poperinghe à Hazebrouck et de Turnhout à Tilbourg. 911

58,585 —

Reste au 31 décembre 1882, chiffre égal 1,245,605 mètres.

⁽⁴⁾ Les Compagnies concessionnaires exploitent encore, comme complément de leurs réseaux, 215,595 mètres de chemins de fer établis sur territoire étranger; la longueur *effective* totale de ces réseaux s'élève ainsi à 1,471,420 mètres. En 1881, cette longueur était de 1,508,936 mètres.⁽⁵⁾ Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes ou de voies *communes* à deux ou à plusieurs exploitations, ont été considérées comme appartenant au réseau exploité par chacune des Administrations en cause. — La longueur de ces voies communes est de 121,154 mètres. En 1881, elle était de 159,250 mètres.⁽⁶⁾ En y comprenant les parties de lignes situées sur le territoire étranger, la longueur *moyenne* totale est de 1,471,420 mètres en 1882, et de 1,508,936 mètres en 1881.

Compagnies, a été, en 1882, de 1,255,825 mètres présentant sur celle de 1881, qui était de 1,294.410 mètres, une diminution de 38,585 mètres ou de 2.98 p. %.

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

§ 2. STATIONS ET HALTES.

Le nombre des stations et des haltes existant, au 31 décembre 1881, sur les chemins de fer concédés, était de. 354

Pendant l'année 1882, il en a été ouvert à l'exploitation 6⁽¹⁾

Ensemble. 360

Dans le cours de cette même année, il en a été cédé à l'État belge 7⁽²⁾

Reste au 31 décembre 1882. 353⁽³⁾

Ce nombre comprend 106 ⁽⁴⁾ *stations communes* utilisées par deux ou trois administrations.

§ 3. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées existant sur les chemins de fer concédés, à la date du 1^{er} janvier 1882, était de. . . . 263

Dans le courant de cette année, il en a été livré à l'exploitation. . . . 19

Ensemble, au 31 décembre 1882. . . . 282

§ 4. EXPLOITATION.

Dans le cours de 1882, la situation du réseau des chemins de fer exploités par des Compagnies, n'a subi que la modification suivante :

La ligne de Lierre à Turnhout a été reprise par l'État, le 1^{er} mars. Le développement de ce chemin de fer est de 37,674 mètres.

II.

Situation des voies ⁽⁵⁾.

Le développement des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait :

(¹) Château-de-Cheratte, Cornillon, Sarolay, Souverain-Wandre, Souvré et Trou-Louette. Ces haltes ont été établies sur la ligne de Liège à Maestricht, pour le service spécial des trains-tramway à vapeur.

(²) Bouwel, Hérenthals, Lichtaert, Lierre (station commune), Nylen, Thielen et Turnhout, situées sur la ligne de Lierre à Turnhout.

(³) Ce nombre se décompose en 305 stations et 48 haltes.

(⁴) Pour la formation de ce nombre, chaque station commune a été considérée comme appartenant à chacune des Compagnies exploitantes en cause.

(⁵) Y compris le développement des voies établies sur territoire étranger.

	Longueur en mètres.		Différences pour 1882 (¹).
	Fin 1882.	Fin 1881.	
Voies principales.	1,688,694	1,726,292	— 37,598
— accessoires, de station, d'évitement, etc.	438,629	424,451	+ 14,178
Ensemble.	2,127,323	2,150,743	— 23,420

III.

Situation du matériel roulant.

L'effectif de ce matériel comprenait :

L'effectif de ce matériel comprenant :			Differences pour 1882 (1).	
	Fin 1882.	Fin 1881.		
Locomotives	553	521	+ 12	
Tenders	380	376	+ 4	
Voitures à vapeur	5	5	"	
Véhicules	à voyageurs.	818	827	— 9
	à bagages	449	450	— 1
	à marchandises	13,873	12,991	+ 882
	pour services divers	42	38	+ 4
	Ensemble	15,182	14,506	+ 876

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

		Par kilomètre de voie :	
		En 1882.	En 1881.
Matériel de traction.	Locomotives	0.56	0.55
	Tenders.	0.26	0.25
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs	0.56	0.54
	Fourgons à bagages	0.30	0.50
	Wagons à marchandises	9.45	8.61
	Véhicules divers	0.05	0.02
Ensemble.		10.32	9.47

IV.

Mouvement et Recette des transports (²).

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

xiii. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1882 et en 1881, sont ci-après résumés et comparés :

(¹) Dans ces différences, il a été tenu compte de la reprise, par le Gouvernement belge, de la ligne de Lierre à Turnhout. Les voies de cette ligne avaient un développement total de 47,560 mètres, savoir : 37,756 mètres de voies principales et 9,604 mètres de voies accessoires. Le matériel roulant comprenait : 7 locomotives, 6 tenders, 24 voitures à voyageurs, 6 fourgons à bagages et 49 wagons à marchandises.

(²) Tous les chiffres renseignés dans ce paragraphe, se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments d'une étendue de 215,595 mètres établis sur territoire étranger. — Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être établies sur l'ensemble de l'exploitation.

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1882.	1881. (1)	Différences pour 1882.	1882.	1881. (1)	Différences pour 1882.	1882.	1881.	Différences pour 1882.
1 ^{re} classe	512,317	560,180	— 26,863	1,236,000	1,318,090	— 61,490	2.32	2.32	»
2 ^e —	2,003,188	2,041,175	— 37,987	2,487,038	2,617,818	— 130,810	1.24	1.28	— 0.04
3 ^e — et prix réduits.	10,905,451	10,679,209	+ 226,242	6,796,465	6,772,708	+ 23,757	0.62	0.63	— 0.01
Ensemble.	13,310,950	13,289,604	+ 221,392	10,540,103	10,708,610	— 168,543	0.78	0.81	— 0.03

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

	Par kilomètre de voie :	
	Mouvement.	Recette.
En 1882	9,182	7,163 22
En 1881	8,807	7,096 49
Augmentation en 1882	375	66 75

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1882.	En 1881.	En 1882.	En 1881.
1 ^{re} classe.	4.01 %	4.29 %	11.92 %	12.50 %
2 ^e —	14.83 %	13.56 %	25.60 %	24.46 %
3 ^e — et prix réduits .	81.16 %	80.58 %	64.48 %	63.24 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 26.60 p. % du produit total de l'exploitation en 1882, et 27.78 p. % en 1881.

§ 2. BAGAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1882.	1881. (1)	Différences pour 1882.	1882.	1881. (1)	Différences pour 1882.
Transports { taxés au minimum (colis).	47,314	48,307	— 996	244,229	247,352	— 3,123
— au poids (quintaux).	140,890	142,599	— 1,709			

(1) Y compris les résultats de l'exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout, reprise par l'État belge le 1^{er} mars 1882, à savoir :

		Mouvement.		Recette.	
Voyageurs	1 ^{re} classe	6,272	17,636		
	2 ^e —	26,538	51,561		
	3 ^e — et prix réduits	144,471	159,969		
	Ensemble	177,281	229,186		
Bagages.	taxés au minimum colis.	1,654			
	— au poids. quintaux.	1,265	3,052		

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1882.	1881. (1)	Différence pour 1882.	1882.	1881. (1)	Différence pour 1882.
Transports	taxés au minimum (colis).	654,315	701,346	- 47,031	
	— au poids (quintaux).	1,086,137	1,748,424	- 662,287	
			1,414,686	1,452,782	- 38,096

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

xiii. Le trafic des grosses marchandises a donné les résultats suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1882.	1881. (1)	Différence pour 1882.	1882.	1881. (1)	Différence pour 1882.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	97,482	104,569	- 4,087	
	— au poids . . (tonnes).	14,654,223	14,214,289	+ 439,934	
			24,846,595	23,744,807	+ 1,134,788

§ 5. FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1882.	1881. (1)	Différence pour 1882.	1882.	1881. (1)	Différence pour 1882.
Groups.	186,433	174,237	+ 12,196	40,827	38,977	+ 1,850

(1) Y compris les résultats de l'exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout, reprise par l'État belge le 1^{er} mars 1882, à savoir :

		Mouvement.	Recette.
Petites marchandises	taxées au minimum expéditions.	55,108	46,546
	— au poids quintaux.	28,054	
Grosses marchandises	taxées au minimum expéditions.	4,071	5,597
	— au poids tonnes.	55,946	110,054
Ensemble		—	115,631
Finances	groups.	2,605	729

§ 6. ÉQUIPAGES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1882.	1881. (1)	Différences pour 1882.	1882.	1881. (1)	Différences pour 1882.
73	143	— 70	2,249	3,012	— 763
740	140	+ 600	5,102	2,620	+ 2,482
Ensemble..	213	+ 530	7,351	5,632	+ 1,719

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1882.	1881. (1)	Différences pour 1882.	1882.	1881. (1)	Différences pour 1882.
17,403	10,965	+ 6,438	85,097	61,831	+ 23,266
255,663	231,877	+ 23,786	319,871	340,317	— 20,446
Ensemble..	273,066	+ 30,224	404,968	402,148	+ 2,820

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

xiii. Ces produits se sont élevés : $\left\{ \begin{array}{l} \text{en 1882, à} \dots\dots\dots \text{fr. } 2,127,705 \\ \text{en 1881 (1), à} \dots\dots\dots \text{1,980,850} \end{array} \right.$

Augmentation en 1882 . . . fr. 146,875

(1) Y compris les résultats de l'exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout, reprise par l'État belge le 1^{er} mars 1882, à savoir :

		Mouvement.	Recette.
Équipages transportés à petite vitesse	nombre.	2	53
Animaux	transportés à grande vitesse.	51	620
	— à petite —	863	10,559
	Ensemble	894	10,959
Produits extraordinaires,		—	10,899

§ 9. RÉCAPITULATION.

Comparaison résumée des années 1882 et 1881.

Répartition des produits de toute nature.

		En 1882.	En 1881 (¹).	Différences pour 1882.
xiii.	Voyageurs fr.	10,540,103	10,708,646	— 168,543
	Bagages.	244,229	247,352	— 3,123
	Marchandises { petites	1,414,686	1,452,782	— 38,096
	grosses	24,846,595	23,711,807	+ 1,134,788
	Finances	40,827	38,977	+ 1,850
	Équipages	7,551	5,632	+ 1,919
	Chevaux et bestiaux	404,968	402,148	+ 2,820
	Ensemble . . . fr.	37,498,759	36,567,344	+ 931,415
	Produits extraordinaires	2,127,703	1,980,830	+ 146,873
	Totaux . . . fr.	39,626,462	38,548,174	+ 1,078,288

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

	En 1882.		En 1881.
Voyageurs	26.60	100. "	27.78
Bagages.	0.62		0.64
Marchandises { petites	3.57		3.77
grosses	62.70		61.51
Finances	0.10		0.10
Équipages	0.02		0.02
Chevaux et bestiaux	1.02	100. "	1.04
Produits extraordinaires.	5.37		5.14

V.

Dépenses d'exploitation (²).

xiii. L'annexe XIII donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1882.

Ces dépenses se sont élevées :

En 1882. à fr.	21,197,596
En 1881 (³), à	21,175,529
Augmentation en 1882. . fr.	24,067

(¹) Y compris les recettes (fr. 416,855) de la ligne de Lierre à Turnhout, reprise par l'État belge le 1^{er} mars 1882.

(²) Voir note de renvoi (²) de la page 57.

(³) Y compris les dépenses d'exploitation (fr. 255,948) de la ligne de Lierre à Turnhout, reprise par l'État belge le 1^{er} mars 1882.

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

En 1882.	fr. 14,406 22
En 1881.	14,031 43
Augmentation en 1882 . . . fr.	374 79

VI.

Résultats généraux de l'exploitation (1).

Les résultats généraux de l'année 1882, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1882.	En 1881 (2).	Différences pour 1882.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée. . .	1,471 ^k .420	1,508 ^k .956	— 37 ^k .516
XIII. Recettes brutes fr.	59,626,462	58,548,174	+ 1,078,288
Dépenses brutes	21,197,596	21,175,529	+ 24,067
Recettes nettes fr.	18,428,866	17,574,645	+ 1,054,221
Rapport de la dépense d'exploitation au total général des recettes	55.49 p. %	54.92 p. %	— 1.45 p. %.

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

	En 1882.	En 1881.	Différences pour 1882.
Recette fr.	26,930 76	25,479 24	+ 1,451 52
Dépense	14,406 22	14,031 43	+ 374 79
Bénéfice fr.	12,524 54	11,447 81	+ 1,076 73

VII.

Améliorations. — Innovations.

Certaines améliorations et extensions ont été réalisées, en 1882, dans les divers services des lignes concédées, notamment, savoir :

ANVERS-GAND.

Remplacement de 4,725 mètres de rails en fer de 22 et de 24 kilogrammes, par des rails en acier de 30 kilogrammes par mètre courant.

Enclanchement des appareils de manœuvre des signaux du pont de Lokeren.

Établissement d'un bureau pour le service de la locomotion à Saint-Nicolas, et d'une annexe à la remise aux locomotives à Gand.

(1) Voir note de renvoi (*) de la page 57.

(2) Y compris la longueur (57,674 mètres) et les résultats de l'exploitation (recette brute 416,855 francs ; dépense 255,948 francs ; recette nette 162,887 francs) de la ligne de Lierre à Turnhout, reprise par l'État belge le 1^{er} mars 1882.

Agrandissement du bâtiment de la station de Beveren.

Construction de 2 voitures de 1^{re} classe à coupés.

Placement de bacs à sable sur les locomotives (ancien modèle).

Achat d'un bateau pour le transbordement des marchandises, à Anvers.

Extension de l'emploi de chaufferettes, aux compartiments de 2^{me} classe des voitures à voyageurs.

Distribution de coupons aller-retour comportant 25 p. % de réduction, entre Gand, Lokeren, Saint-Nicolas, Beveren et Anvers.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif intérieur.

CHIMAY (ANOR A HASTIÈRE).

Remplacement de 8,992 mètres courants de voie en rails de fer, par des rails en acier fondu (modèle Vignole).

Rejointolement complet du viaduc de Virelles, à l'intérieur des voûtes.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Remplacement de 6,098 billes en chêne et de 4,868 billes en sapin créosotées.

Renouvellement de 16,005 mètres courants de voie en rails de fer.

Mise en œuvre de 2,200 mètres cubes de cendrées pour ballast.

Remplacement de 3 excentriques et de 2 croisements en fer, par des appareils en acier.

Agrandissement du magasin à marchandises, à Roulers.

Remplacement de 25 barrières à pivot non gardées, par des barrières à bascule mues à distance.

Pose d'un 2^e signal à distance et d'un disque à main, à Thielt.

Installation d'un pont à peser, à Menin.

Extension du pavage des quais de déchargement, à Ingelmunster, à Roulers et à Vlamertinghe.

Acquisition de 2 locomotives à 4 roues couplées avec tenders; d'une voiture-salon, d'une voiture mixte de 1^{re} et de 2^e classe, et de 4 voitures à voyageurs, toutes à couloir central.

Application de 2 appareils de chauffage à air (modèle suisse), à une voiture de 2^e classe et à une voiture de 3^e classe à couloir.

Installation d'un poste télégraphique à la station de Zonnebeke.

Organisation de trains nouveaux entre Bruges et Courtrai, et création d'un service supplémentaire par voitures à vapeur, entre Roulers et Ypres.

Déclassement de plusieurs marchandises en service mixte avec l'État belge.

Mise en relation de toutes les stations avec les chemins de fer de l'Est-Français, de la Bavière, de la Moselle, de Sarrebruck, des États de Bade et de Wurtemberg; et de certaines stations avec l'Italie.

GAND-EECLOO-BRUGES.

Renouvellement de 2,200 mètres courants de voie en rails Vignole en fer.

Renouvellement de 5,681 billes en chêne et en sapin créosotées.

Amélioration de divers bâtiments de station et de leurs dépendances.

Organisation de plusieurs trains de plaisir sur Ostende, et de trains spéciaux de jour et de nuit, entre Gand, Eecloo et Bruges.

Chauffage des voitures des trois classes de tous les trains.

GAND-TERNEUZEN.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant, de 2 locomotives à marchandises et de 4 wagons ouverts de 10 tonnes.

GRAND-CENTRAL-BELGE.

Renouvellement de 9,463 mètres de rails en fer et de 7.963 mètres de rails en acier, ainsi que de 68,652 billes en chêne et de 39 traverses en fer.

Construction d'un nouveau bâtiment des recettes, à Weert-Saint-Georges.

Établissement d'un pavage, à Court-Saint-Étienne (accès au magasin des marchandises).

Construction d'un pont à bascule, à Cour-sur-Heure.

Agrandissement de la remise aux locomotives, à Hasselt.

Agrandissement de la station de Saint-Trond (travaux sur le point d'être terminés).

HASSELT-MAESEYCK.

Installation d'un gabarit de chargement, à Op-Oeteren-Dilsen.

Remplacement d'un croisement en fonte, par un appareil en acier, à Maeseyck.

Mise en vigueur d'un tarif spécial pour le transport des engrais et de la bruyère.

Adhésion au tarif anglo-belge via Ostende et Douvres.

LIÈGE-MAESTRICHT.

Construction d'une annexe à la remise aux locomotives, à Visé, et de quais d'embarquement aux passages à niveau pour les trains-tramway (travaux en cours d'exécution).

LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.

Remplacement des rails en fer par des rails en acier de 38 kilogrammes. sur une longueur de 9,576 mètres courants de voie, et renouvellement de billes sur 9,500 mètres de voie.

Construction d'un magasin pour les combustibles du service de la traction, à Liège-Vivegnis.

MALINES-TERNEUZEN.

Continuation du renouvellement de la voie, avec des rails en acier Bessemer, 10 billes par rail de 8 mètres et tire-fonds, sur une longueur de 4.648 mètres.

NORD-BELGE.

Installation d'horloges dans les maisonnettes et les guérites des gardes et des aiguilleurs, sur les lignes de Charleroi à Erquelinnes, de Mons à Hautmont, de Namur à Givet et de Namur à Liège.

Établissement de la bifurcation des lignes de Lobbes à Chimay et d'Erquelines à Charleroi, et installation du block-system entre cette bifurcation et la station de Lobbes.

Construction de 6 ouvrages d'art, d'un réservoir double de 150 mètres cubes, et de 14 voies de garage, à Angleur-Kinkempois.

Construction d'un bâtiment pour voyageurs, à Tilleur et à Val-Saint-Lambert.

Agrandissement du bâtiment pour voyageurs, à Dinant et à Solre-sur-Sambre.

Construction de quais pour voyageurs, d'une passerelle pour piétons, d'un portique isolé, d'un égout sous les voies et d'une maison de garde, à Tilleur.

Prolongement des quais pour voyageurs, à Amay, à Liège (Longdoz) et à Solre-sur-Sambre.

Construction de cabinets d'aisance, à Liège (Longdoz) et à Tilleur.

Établissement d'une halle à marchandises, à Solre-sur-Sambre et à Tilleur.

Construction d'un quai pour bestiaux, à Landelies, à Liège (Longdoz) et à Solre-sur-Sambre.

Empierrement de la cour des marchandises et installation d'un pont à bascule de 50 tonnes, à Landelies.

Révision générale des signaux, installation d'un poste d'enclenchement Saxby et Farmer, et établissement d'un pont tournant de 17 mètres pour locomotives, à Frameries.

Construction d'un bâtiment pour divers bureaux, et exécution de travaux d'aménagement destinés à l'éclairage électrique, à Saint-Martin.

Installation de l'éclairage au gaz, à Dinant, à Liège (Longdoz) et à Saint-Martin.

Construction d'un bâtiment pour les bureaux du service de la petite vitesse, à Liège (Longdoz).

Augmentation de l'effectif du matériel roulant, de 9 locomotives à voyageurs à 2 essieux couplés; de 4 machines à marchandises à 4 essieux couplés; de 565 ridelles à coke de 10 tonnes, et de 390 tombereaux à houille de 10 tonnes.

Placement, sur 14 wagons plats de 10 tonnes, de chevalets pour le chargement du marbre en tranches.

Mise en relation directe, via Lobbes, avec la section de Thuillies à Froidchappelle, pour le transport des voyageurs et des bagages.

Organisation d'un nouveau voyage circulaire pour visiter les châteaux de Pierrefonds, Coucy, etc..

Réduction de 80 centimes à 50 centimes, de la taxe de transmission des acquits et des duplicatas-certificats.

Réduction de 50 et 75 centimes par tonne (au lieu de 45 et 70 centimes), pour les houilles exportées, via Givet, par envois de 100 ou de 200 tonnes.

Mise en vigueur d'un tarif franco-belge-Est, pour le transport des marchandises.

Révision du tarif belge-Sud-Ouest-allemand, et du tarif anglo-belge via Ostende et Douvres.

Ouverture, au trafic, de la voie du Saint-Gothard.

Adoption du barème de l'État pour les voyageurs par trains express.

Introduction d'abonnements réduits, valables pour 6 mois et pour un an, dans la banlieue de Liège.

Admission des billets « talons-valeurs » délivrés pour voyages simples par l'État.

VIII.

Accidents.

XIV. L'annexe XIV donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1882, sur les chemins de fer concédés en Belgique. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1881, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES						
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
A. Par le fait du service (collisionsetdéraillements).	Voyageurs.	"	"	"	"	
	Agents des Compagnies	"	2	3	5	
	Ensemble. {	En 1882. . .	"	2	3	5
		En 1881. . .	2	8	2	12
	Différences pour 1882. . .		— 2	— 6	+ 4	— 7
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs.	4	4	"	5	
	Agents des Compagnies.	23	67	29	119	
	Personnes étrangères au service . .	21	19	2	42	
	Ensemble. {	En 1882. . .	45	90	31	166
		En 1881 ⁽¹⁾ . .	46	73	19	138
Différences pour 1882. . .		— 4	+ 17	+ 12	+ 28	
TOTAUX . .	En 1882. . .	45	92	34	171	
	En 1881 ⁽¹⁾ . .	48	81	21	150	
	Différences pour 1882. . .		— 3	+ 11	+ 13	+ 21

IX.

Contraventions.

Les contraventions aux lois et règlements de police, constatées, pendant l'année 1881, sur les chemins de fer concédés, étaient au nombre de 248. En 1882, il en a été constaté 275 : augmentation 25.

(¹) Y compris les résultats (deux agents tués) des accidents qui se sont produits sur la ligne de Lierre à Turnhout, reprise par l'État belge le 1^{er} mars 1882.

TROISIÈME PARTIE.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

CHAPITRE I^{er}.

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er} SERVICE INTERNATIONAL.

Le royaume d'Hawaï et la république de Nicaragua sont entrés dans l'Union postale universelle en 1882. Pendant cette même année, la république de Costa-Rica a notifié son adhésion à l'Union, mais cette adhésion ne sortira ses effets qu'à la date du 1^{er} janvier 1885.

Depuis le 1^{er} juillet 1882, l'Espagne (y compris les îles Baléares et les îles Canaries) participe à l'échange des lettres avec valeur déclarée, établi par l'arrangement de Paris du 1^{er} juin 1878.

Divers arrangements particuliers ont, en outre, été conclus entre la Belgique et d'autres pays, dans le courant de 1882, savoir :

A. Avec le Portugal, les États-Unis et la Suisse, pour l'extension réciproque des limites de poids et de dimensions des échantillons transportés par la poste;

B. Avec la France : 1^o pour permettre aux déposants à la Caisse d'épargne de l'un des deux pays, d'obtenir le transfert ou le remboursement de leurs fonds, dans l'autre pays ; 2^o pour l'admission à l'encaissement, des valeurs sujettes à protêt, et pour l'élévation à 2.000 francs du maximum des valeurs à encaisser;

C. Avec les États-Unis d'Amérique, pour l'organisation d'un échange direct de mandats de poste, et avec la Grande-Bretagne, pour la réorganisation d'un échange analogue et la réduction des taxes applicables aux mandats.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Le régime intérieur a été amélioré, en 1882, par l'introduction des quelques mesures ci-après :

1° Admission au transport par la poste, des envois contre encaissement (arrêté royal du 16 mai);

2° Faculté, pour les déposants de bordereaux d'effets de commerce, d'obtenir des acomptes de 1,000 francs au minimum et jusqu'à concurrence du montant des sommes encaissées (arrêté royal du 3 juin);

3° Réduction de fr. 0-50 à fr. 0-20, par effet, de la taxe à percevoir pour la présentation des effets de commerce à l'acceptation (arrêté royal du 28 août);

4° Création de la carte-lettre (arrêté royal du 3 novembre).

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

XV et XVII. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories . . .	En 1882	57,307,849	24,321,460	81,629,309
	En 1881	54,409,277	23,218,214	77,627,488
	Augmentation en 1882 .	2,898,572 ou 5.33 p. %	1,103,249 ou 4.75 p. %	4,001,821 ou 5.16 p. %
Cartes postales	En 1882	18,394,220	4,192,656	22,586,876
	En 1881	16,730,012	3,571,750	20,301,762
	Augmentation en 1882 .	1,664,208 ou 9.95 p. %	620,906 ou 17.38 p. %	2,285,114 ou 11.26 p. %
Totaux	En 1882	75,702,069	28,514,116	104,216,185
	En 1881	71,139,289	26,789,961	97,929,250
	Augmentation en 1882 .	4,562,780 ou 6.41 p. %	1,724,155 ou 6.43 p. %	6,286,935 ou 6.42 p. %

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. Ces cartes ont atteint, en 1882, le

nombre de 2,522,216 contre 1,476,696 en 1881. L'augmentation pour 1882 est donc de 845,520 cartes ou 57.25 p. %.

xv et xvii. En 1882, la Poste a, en outre, transporté 13,466,891 lettres de service. C'est, sur 1881 (12,891,656), une augmentation de 575,235 ou de 4.46 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 1882	88,678,000	46,497,000	2,778,000	692,000
En 1881	82,573,000	40,538,000	3,172,000	579,000
Différences en 1882 . .	+ 6,105,000 ou 7.39 p. %	+ 5,959,000 ou 14.70 p. %.	— 394,000 ou 12.42 p. %.	+ 113,000 ou 19.52 p. %

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

Le mouvement des envois autres que les correspondances manuscrites, est en progression marquée, sauf en ce qui concerne les échantillons. La statistique de cette catégorie d'objets avait donné, en 1881, une augmentation exceptionnelle de 45 p. %. Le mouvement accusé pour 1882, est moindre que celui de 1881, mais encore supérieur à ce qu'il était en 1880.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

xvii. Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, s'est accru de 53,718,678 en 1881, à 56,581,018 en 1882, soit de 2,862,340 lettres ou de 5.35 p. %.

Le nombre total des lettres ordinaires, *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, s'élève, pour 1882, à 69.555,968.

C'est une moyenne de 12.41 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1881 (5.585,846 habitants). Cette moyenne était de 11.85 par habitant, pour 1881.

Le nombre des lettres expédiées par habitant et par province a été, en 1882, de :

19.71	—	de Brabant ;
14.04	—	de Liège ;
13.91	—	d'Anvers ;
13.70	—	de Namur ;
11.69	—	de Hainaut ;
10.51	—	de Luxembourg ;
8.14	—	de Limbourg ;
7.89	—	de la Flandre occidentale ;
6.97	—	de la Flandre orientale.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1882, de 6.74 pour mille lettres expédiées (467,974 sur 69,333.968).

xvii. En 1882, *il est tombé en rebut* 122,967 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 64,659 lettres (52.57 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1881, il y avait 132,532 lettres-rebut, dont 68.091 (51.38 p. %) avaient pu être remplacées.

C'est en faveur de 1882, une différence de 1.19 p. %.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1882, de 3,580, dont 167 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 14.637-35. Il en a été retrouvé 899 ou 25.11 p. %, parmi lesquelles 23 contenaient pour fr. 495-60 de valeurs au porteur.

Les lettres ordinaires réclamées en 1881 s'étaient élevées au chiffre de 3,152, dont 165 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 12,847-47. Sur ce nombre 730 lettres ou 23.16 p. %, dont 18 renfermaient pour fr. 470-40 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 22,555,130 en 1881 ; il est de 23,566,608 en 1882 : augmentation 1,011,478 ou 4.48 p. %.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

xvii. Les lettres recommandées, privées (459,200 en 1881) ont, en 1882, atteint le chiffre de 484,234 dans le *service intérieur*, c'est 25.034 envois ou 5.45 p. % en plus.

Six lettres recommandées ont été perdues dans le service belge.

Le *mouvement international* a, en 1882, donné lieu à un échange de 643,013 lettres recommandées. C'est, sur 1881 (562,542), un accroissement de 80,471 ou de 14.30 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

xvi et xvii. En 1882, il a été expédié 242,597 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur globale de fr. 290.755,501-56. C'est, sur 1881, une augmentation de 11,198 en nombre et une diminution de fr. 5,594,844-58 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,198 francs pour 1882; il était de 1,081 francs en 1879, de 1,250 francs en 1880 et de 1,280 francs en 1881.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1882, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 102,584-30. Il dépasse de fr. 2,264-30 celui de 1881. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 58,551-70 en 1882, contre fr. 59,158-50 en 1881.

La diminution du montant total et du montant moyen des lettres assurées de l'intérieur pour l'intérieur et celle de la taxe au poids perçue sur ces lettres,

proviennent en grande partie de ce que les expéditions importantes de valeurs-papiers délaissent la voie postale, trop onéreuse pour elles. Ces expéditions comprennent le plus souvent des titres sur papier fort; elles sont d'un poids considérable et il arrive fréquemment que la taxe au poids (fr. 0-10 par 15 gr.) surpasse le montant de la prime d'assurance.

Des mesures propres à remédier à cette situation sont en ce moment à l'étude.

En *service international*, il a été échangé 111.839 lettres de l'espèce valant ensemble fr. 109,986,451-51. C'est, sur 1881, une augmentation de 11,300 pour le nombre de lettres et de fr. 2,673,374-84 pour leur valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1882, le nombre de 354,436 envois, représentant une valeur de fr. 400.741.752-87, avec un produit de fr. 204,412-35.

Cinq de ces lettres ont été perdues ou spoliées en 1882.

Le montant des valeurs disparues a été de 4,195 francs, dont 1,760 francs ont été remboursés par le Trésor, et le surplus (2,435 francs) par les agents en défaut.

Les pertes représentent 10 ⁴⁶/₁₀₀ centimes par 10,000 francs de valeurs transportées, et les indemnités payées à charge du Trésor, environ fr. 1.23 par 100 francs de primes encaissées.

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS DE POSTE.

§ 1^{er}. SERVICE INTÉRIEUR.

XVI et XVII. Le nombre de mandats était, en 1881, de 1.218,542; il s'est élevé, en 1882, à 1,352.210 (non compris 655,960 mandats pour 1881 et 480,145 pour les huit premiers mois de 1882, émis d'office, pour le service des abonnements et des encaissements) (1) : augmentation 10.98 p. %.

XVIII. Le montant des mandats délivrés en 1882 (fr. 95,454,609-54), accuse une augmentation de fr. 18,786,982-66 (24.54 p. %) sur l'exercice 1881 (fr. 76,667,626-68), et le montant des taxes, qui avait été de fr. 292,522-40 en 1881, a atteint fr. 307,022-60 en 1882, soit une différence en plus de fr. 14,500-20 (4.96 p. %) en faveur du dernier exercice.

La valeur moyenne par mandat, qui était de 63 francs en 1881, s'est élevée à 66 francs en 1882.

(1) Par suite d'un nouveau mode de comptabilité, la liquidation des abonnements et des encaissements a cessé de se faire par mandats de poste, respectivement le 1^{er} avril et le 1^{er} septembre 1882.

§ 2. SERVICE INTERNATIONAL.

- XVI et XVII. L'émission des mandats de poste internationaux continue à progresser. De 1881 à 1882, le nombre s'est accru de 12,659 (7.46 p. %) et la valeur de fr. 629,458-94 (7.04 p. %).
- XVIII. Les taxes perçues en Belgique se sont élevées de fr. 108,807-97 en 1881, à fr. 116,542-89 en 1882 : augmentation fr. 7,554-92 ou 6.92 p. %.
- XVI. Les décomptes faits avec les offices étrangers ont produit en taxes fr. 108,503-15½ en 1881, et fr. 120,145-94 ½ en 1882 : accroissement fr. 11,840-79 ou 10.95 p. %.

B. EFFETS DE COMMERCE.

Les services de l'acceptation et de l'encaissement des effets de commerce ont continué leur marche ascendante.

De nouveaux avantages ont été accordés au public : d'une part, les déposants ont, depuis le 20 juin 1882, la latitude de demander qu'il leur soit payé des acomptes, à concurrence des sommes encaissées sur le montant de leurs bordereaux. D'autre part, la taxe perçue sur les titres remis pour acceptation a été réduite, depuis le 10 septembre, de fr. 0-50 à fr. 0-20 par effet.

Résultats obtenus pendant les exercices 1881 et 1882 :

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

- XVI et XVII. L'Administration a, en 1882, reçu 19,657 effets ; en 1881, il n'en avait été déposé que 9,685 : augmentation 9,972 ou 102.96 p. %.
- La taxe perçue de ce chef s'est élevée de fr. 4,842-50 en 1881 à fr. 6,779-00 en 1882, soit en plus fr. 1,936-50 ou 59.99 p. %.

§ 2. ENCAISSEMENT.

- XVI et XVII. Le nombre d'effets déposés a été, pour 1882, de 1,180,938 contre 1,074,508 en 1881, soit 106,450 ou 9.91 p. % d'augmentation.
- Le montant des effets déposés, qui était, en 1881, de fr. 276,404,427-68, a atteint, en 1882, fr. 510,564,846-05 : augmentation fr. 54,160,418-57 ou 12.56 p. %.
- Le droit d'encaissement perçu de ce chef en 1882 (fr. 454,480-70), excède de fr. 47,188-60 ou de 12.18 p. % le produit de 1881 (fr. 587,292-10).

C. QUITTANCES.

Service intérieur.

- XVI et XVII. Le service de l'encaissement des quittances a été introduit en 1845.
- Il a fonctionné en 1882 d'après les mêmes règles qu'en 1881 et a été étendu, à partir du 1^{er} septembre 1882, aux quittances accompagnées d'objets à remettre contre remboursement.
- Le nombre des quittances déposées à l'encaissement, qui était de 1,416,152 en 1881, s'est élevé à 1,767,217 en 1882, soit une augmentation de 351,065 ou 24.79 p. %.

xvi.

Le montant des taxes perçues en 1882 (fr. 281,281-15) a excédé de fr. 51,572-10 ou de 22.45 p. % le produit réalisé en 1881 (fr. 229,709-05).

Dans les chiffres se rapportant à l'exercice 1882, ne sont pas comprises 3,077 quittances de remboursement, ayant donné un produit de fr. 476-80.

D. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le service des recouvrements de valeurs est établi avec la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Roumanie et le Grand-Duché de Luxembourg.

Dans nos relations avec la France, les effets sujets à protêt ont été admis à l'encaissement à dater du 1^{er} septembre 1882, et le maximum des envois de valeurs à recouvrer a été élevé, pendant le même exercice, de 1.000 à 2,000 francs.

E. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

xvi et xvii. La Poste se charge de l'abonnement aux journaux depuis le 1^{er} janvier 1845. Ce service n'a subi aucun changement essentiel en 1882.

De 1881 à 1882, le nombre des abonnements souscrits à la Poste s'est accru de 23,215 (9.10 p. %).

Le montant des taxes, qui était de fr. 105,457-48 en 1881, a été de fr. 21,146-70, en 1882 : diminution fr. 84,310-78.

Cette diminution, qui n'est qu'apparente pour la plus forte part, s'explique de la manière suivante :

1^o Pour les abonnements prenant cours le 1^{er} janvier 1882, le minimum de la taxe d'abonnement a été abaissé de fr. 0-25 à fr. 0-15 par inscription, et le maximum fixé à fr. 0-40, fr. 0-80 et fr. 1-50, respectivement pour les abonnements n'excédant pas 3, 6 et 12 mois ;

2^o A partir du 1^{er} juillet de la même année, il n'a plus été perçu de taxe du chef des abonnements aux publications officielles ;

3^o Par suite d'un nouveau système de comptabilité, appliqué en 1882, une recette d'environ 70,000 francs se trouve reportée de décembre 1882, en janvier 1883.

F. 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.

G. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les sommes perçues pour le timbrage des papiers à vignettes se sont élevées de fr. 16,892-30 en 1881, à fr. 26,065-69 en 1882, soit fr. 9,173-39 ou 54.31 p. % en plus.

Une progression assez forte s'est produite également dans le débit des papiers timbrés et des timbres adhésifs ; le produit de la vente a monté, de

fr. 150,162-78 en 1881, à fr. 170,681-79 en 1882 : augmentation fr. 20,519-01 ou 13.67 p. ‰.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux ; au 31 décembre 1882, ce nombre s'élevait à 872 bureaux répartis entre 823 localités. — 24 de ces bureaux ont été créés dans le cours de l'année 1882.

Parmi ces 872 bureaux se trouvent 209 sous-perceptions, 75 bureaux de dépôt de poste et 24 dépôts-relais.

140 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1882 ; le nombre en est ainsi porté à 5,756.

	En 1882.	En 1881.	Différences pour 1882.
Boîtes attachées à des voitures.	154	140	— 6
Lettres recueillies.	515,015	525,600	— 10,585

V.

Distribution et transmission des correspondances.§ 1^{er}. SERVICES DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1881, de 2,643. Il s'est, en 1882, élevé à 2,803 : augmentation 160.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 445 localités, de 4 ou 5 dans 133 localités, de 6 ou 7 dans 9 localités et de 10 dans 1 localité.

Des 2,000 communes rurales non pourvues de bureau, ou ayant un bureau sans service de distribution (207), il en est 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 12 sont desservies quatre fois, 31 trois fois, 499 deux fois, et 1,446 une fois.

§ 2. SERVICES DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Ces bureaux étaient, en 1881, au nombre de 13, faisant ensemble 49 voyages quotidiens ; en 1882, le nombre de bureaux a été porté à 14 et le nombre de voyages à 51 par jour.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1881, de 4,640 kilomètres ; en 1882, il a été porté à 4,802 kilomètres.

Services affluents (malles-poste). — Ces services étaient, en 1882, au nombre de 144, soit 5 de moins qu'en 1881 (149).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1881, de 6,599 kilomètres ; en 1882, il a été réduit à 6,280 kilomètres : diminution 319 kilomètres.

En 1882, les services affluents ont transporté approximativement 448,585 voyageurs, soit 14,965 voyageurs de plus qu'en 1881 (433,620).

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 des messageries (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.). — Ces services de transport étaient, en 1881, au nombre de 241. En 1882, on en compte 214, savoir : 76 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 2,480 kilomètres par jour, soit 168 kilomètres de plus qu'en 1881 ; et 138 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 7,412 kilomètres par semaine, soit 197 kilomètres de moins qu'en 1881.

VI.

Personnel.

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

	En 1882.		En 1881.		Différences pour 1882.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt.	1,630	134	1,553	103	+ 77	+ 31
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	2,906	9	2,734	7	+ 172	+ 2
Totaux.	4,536	143	4,287	+ 110	+ 249	+ 33
	4,679		4,397		+ 282	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

XVIII et XIX. La recette faite en 1882, s'élève à fr. 12,739,742-69, soit une augmentation de fr. 458,421-78 ou de 3.56 p. % sur celle de 1881, qui était de fr. 12,504,320-91.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée, en 1882, à la somme de fr. 7,664,142-73. En outre, le budget a eu à supporter une dépense de fr. 723,128-66 pour primes de vitesse payées à la Compagnie Lamport et Holt, pour complément de produit postal liquidé au profit de l'*International navigation Company*, et pour remboursement de droits de pilotage étrangers.

A la somme ci-dessus de fr. 7,661,142-73, il convient d'ajouter la quote-part des Postes dans les frais généraux d'administration, soit fr. 135,455.

La dépense s'élève ainsi à fr. 7,796,597-73, soit à 61.19 p. % de la recette brute. La recette nette est de fr. 4,945,144-96.

En 1881, le rapport de la dépense à la recette était de 60.56 p. %.



CHAPITRE II.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		EXTENSION
	1882.	1881.	EN 1882.
	kilomètres.	kilomètres.	kilomètres.
Longueur des lignes	5,851	5,695	158
Développement total des fils conducteurs	26,074	25,404	670

Ces chiffres ne comprennent ni 296 kilomètres de lignes comportant 1,531 kilomètres de fils conducteurs établis le long des cours d'eau, ni 1,140 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 327 kilomètres de fils établis pour le compte de l'Observatoire royal de Bruxelles, ni 50 kilomètres de fils établis, de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire.

Or, ces fils et les appareils qui les desservent, sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1883, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 29,122 kilomètres de fils conducteurs ⁽¹⁾.

§ 2. PERSONNEL.

Le personnel se composait, au 31 décembre, de 4,781 agents, répartis comme il suit :

(1) Les lignes télégraphiques ont donné lieu, dans le courant de 1882, à deux contraventions, savoir :

Deux personnes ont été condamnées à 25 francs d'amende et à 8 jours de prison, pour avoir dégradé une ligne télégraphique (article 565 du Code pénal).

	En 1882.		En 1881.		Différences pour 1882.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Fonctionnaires et employés, y compris les surveillants, les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs	970	126	974	106	— 4	+ 20
2 ^o Gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs (1)	1,361	13	1,374	"	— 10	+ 43
Ensemble	2,334	139	2,348	106	— 14	+ 33
3 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	2,207	101	2,229	83	— 22	+ 48
Totaux. . . .	4,541	240(2)	4,577	189	— 36	+ 51
	4,781		4,766		+ 15	

II.

Statistique des correspondances

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1882 et en 1881, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1882. . .	2,225,094	1,200,854	555,543	3,979,291
	1881. . .	2,097,456	1,199,155	494,791	3,791,402
Différences pour 1882.	+ 127,658	+ 1.699	+ 58,552	+ 187,889	
	+ 6.08 p. %	+ 0.14 p. %	+ 11.85 p. %	+ 4.96 p. %	
Recette. . .	1882. . .	1,288,452 50	1,000,708 75 ⁹	559,456 57 ¹	2,628,597 41
	1881. . .	1,299,072 80	1,056,956 55	522,059 85	2,658,069 "
Différences pour 1882.	— 10,620 50	— 56,247 61 ¹	+ 17,596 52 ¹	— 29,471 59	
	— 0.82 p. %	— 5.50 p. %	+ 5.40 p. %	— 1.11 p. %	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

(2) Non compris 53 ouvrières admises, à titre temporaire, dans le courant du mois de décembre 1882.

b. *Service intérieur.*

Des 2.225.094 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

62,572 d'urgents ou 2.812 sur 100.000 ;

79 de collationnés ou 3 $\frac{1}{2}$ sur 100.000 ;

102 accusés de réception ou 4 $\frac{1}{2}$ sur 100.000 ;

et 8.930 enregistrements ou 401 $\frac{1}{2}$ sur 100.000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 16.988.

Le tarif des télégrammes échangés à l'intérieur a été modifié, à dater du 1^{er} janvier 1882, par la suppression des exceptions introduites dans le compte des mots de l'adresse. En compensation, cinq mots de plus ont été accordés pour la même taxe et, au-delà de cinquante mots, il n'est plus perçu que 10 centimes par dix mots supplémentaires au lieu de cinq mots.

Le public s'est montré généralement satisfait de ces modifications, qui lui ont fait obtenir un certain dégrèvement, tout en rendant le calcul des taxes plus simple et plus uniforme. La première année d'application a donné un nombre de correspondances qui dépasse de 6 p. % le mouvement de l'exercice précédent, tandis que la progression ordinaire est de 3 p. %. Le produit moyen par télégramme s'est réduit de 62 à 58 centimes et les correspondants ont profité de cet abaissement, sans diminution considérable de la recette brute totale (10,620 francs sur 1,299,073 francs ou $\frac{3}{4}$ p. %).

D'après les résultats des premiers mois de 1883, la progression du produit se rétablira dès cette année.

Le nombre des correspondances locales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, dans les quatre grandes agglomérations urbaines du pays⁽¹⁾, s'élève à 152.129. En 1881, ce nombre était de 143,855 cartes ou lettres; l'augmentation est donc de 8,276, soit 5.75 p. %.

Le mouvement se répartit comme il suit, entre les quatre grandes villes :

	Cartes postales	Lettres	Ensemble
Bruxelles	75,529	65,272	140,601
Anvers	4,567	3,111	7,678
Gand	558	435	993
Liège	1,737	1,120	2,857
Totaux	82,191	69,938	152,129

Trois réclamations ont été formulées du chef de ce service : deux étaient fondées.

(¹) On sait qu'à Bruxelles, Anvers, Gand et Liège, faubourgs compris, une lettre ou une carte postale munie, outre le timbre-poste, d'un timbre-télégraphe de fr. 0-25, est remise par exprès, au moyen du service de porteurs organisé en vue de la distribution des télégrammes. Ce service se répartit en un certain nombre de postes fixes, mis en communication au moyen des tramways. On peut déposer les lettres et les cartes à tous les guichets de la Poste et du Télégraphe, dans les boîtes aux lettres et dans les boîtes spéciales attachées aux omnibus mêmes.

Cette organisation date du 1^{er} mai 1874 à Bruxelles, du 25 février, du 1^{er} mars et du 25 mars 1875, respectivement à Anvers, à Gand et à Liège.

c. *Service international.*

De 1881 à 1882, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 0.14 p. ‰.

Les télégrammes urgents ⁽¹⁾ ont diminué de 75,026 à 55,651, c'est-à-dire de 28 1/2 p. ‰.

d. *Service de transit.*

De 1881 à 1882, le nombre des correspondances en transit s'est accru de 11.83 p. ‰.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

IX. Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2.753.227 en 1880, à 3.070.585 en 1881 et à 2.927.515 en 1882

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

	1882 P. ‰.	1881. P. ‰.
Service télégraphique	2.99	2.70
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains. 70.60	82.40	72.46
{ Transports égarés, dévoyés, etc. 11.80		
Poste, Marine, Administration centrale	14.61	14.00
		85.50

III.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les recettes ont, en 1882, atteint les chiffres suivants .

Service intérieur fr.	1,288,452 50	2,628,597 41
— international	1,000,708 75 ^a	
— de transit	359,456 57 ¹	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales. fr.	38,052 25	46,206 ¹ 80
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue fr.	5,570 »	
Produit des télégrammes de raccourcissements fr.	87 40	
Somme due par les Compagnies, pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires fr.	4,517 15	
Total.		2,674,804 21 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires. Ils sont admis dans les relations entre la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, la Chine, la Cochinchine française, 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, la Sardaigne et la Turquie.

⁽²⁾ Y compris fr. 0-40, produit des télégrammes reçus en 1881, transmis et bonifiés aux offices étrangers en 1882.

D'autre part. . . . 2,674,804 21

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1882, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	Traitements fixes fr. 1.997.856 »	} 3,008,492 66
	Salaires 1.010.556 66	
Matériel. objets de consommation		417,310 »
		Total. . . . 3,425.502 66 ⁽¹⁾

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes, de fr. 750,698 45

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1882, à la même somme qu'au 31 décembre 1881, soit fr. 4,547,000 » ⁽²⁾

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains) fr. 2,914.790 01

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier fr. 1.452,209 99

Total égal. fr. 4,347,000 »

Répartie sur les 26,074 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 4,347,000 francs revient à fr. 166-72 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 Travaux Publics, savoir :

Part dans les frais généraux du Département fr. 62,444 45

Locaux fournis par le chemin de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr. 95,547 »

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État fr. 11,734 55

A reporter fr. 107.281 55 62,444 45

⁽¹⁾ Chiffre approximatif.

⁽²⁾ Le compte rendu de 1881 renseigne par erreur 4,572,000 francs comme montant du coût de premier établissement au 31 décembre dudit exercice ; il faut 4,547,000 francs.

La répartition de cette somme est exacte, sauf en ce qui concerne la valeur des approvisionnements, laquelle doit être réduite de fr. 105,194-52 à fr. 80,194-52.

Report . . . fr.	107,281 55	62,444 43
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr.	248,743 43	
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État, à la transmission des correspondances privées fr.	92,000 »	
Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾ fr.	551,538 »	
Total des prestations des chemins de fer. fr.		799,384 98
Ensemble. . . . fr.		861,829 41

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 1882, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 167.862 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 1882, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe fr.	3,425,502 66
— — par d'autres services	861,829 41
Ensemble. . . fr.	4,287,332 07
<i>A déduire</i> : produits accessoires ⁽²⁾	46,206 80
Reste. dépense. . . . fr.	4,241,125 27

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 1882, le travail se répartit comme il suit :

(¹) Nous faisons entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie, par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent entrer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

(²) Pour transport de lettres ou de cartes postales par exprès et pour location de fils et d'appareils. Ces opérations ne pourraient entrer que très-difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes. Il s'agit d'une somme peu importante et il est plus simple de la porter en déduction de la dépense totale.

Télégrammes privés	internes	$2,223,094 \times 14 = 31,131,516$
	internationaux	$1,200,851 \times 8 = 9,606,852$
	en transit	$555,543 \times 4 = 2,213,372$

Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.	42,971,520
Télégrammes de service (1)	$3,007,625 \times 11 = 33,083,875$
Total général	76,055,395

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4.241,125-27) équivaut à fr. 0.03576 par unité et se répartit, entre les diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.		NOMBRE d'UNITÉS par télégramme	PRIX DE REVIENT par télégramme	RECETTE MOYENNE par télégramme	DEPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT	
							de la RECETTE sur la DEPENSE	de la DEPENSE sur la RECETTE.
Télégrammes privés	internes	14	Fr c 0.7806	Fr c 0.5791	fr 4,737,129	fr 4,288,452	fr "	fr 448,677
	internationaux. . . .	8	0.4461	0.8333	535,701	4,000,709	465,008	"
	en transit	4	0.2230	0.6134	423,418	339,436	216,018	"
TOTAUX.		—	—	—	2,396,248	2,628,597	681,026	448,677
								+ 232,319
Télégrammes de service . .		11	0.6134	"	1,844,877	"	"	1,844,877
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL. .		—	—	—	4,241,125	2,628,597	681,026	2,293,554
								— 1,612,528

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1882, 1,612,528 francs de plus qu'il n'a produit. Mais plus des deux cinquièmes du travail et de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transport gérés par l'Etat, et qui, d'ailleurs, ont fourni au Télégraphe, sur leur propre budget, une quote-part de dépenses de 861,829 francs, détaillée plus haut.

Le compte du Télégraphe avec ces services, serait établi comme il suit

(1) Ce total ne comprend pas 87,552 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit :	
	Nombre.	Dépense.		en plus.	en moins.
Chemins de fer de l'État.	2,751,717	fr. 1,687,903	fr. 799,585	»	fr. 888,518
— — concédés.	167,862	102,967	»	»	102,967
Autres services . . .	88,046	54,007	62,444	fr. 8,457	»
Totaux . . .	3,007,625	fr. 1,844,877	fr. 861,829	fr. 8,457	fr. 991,485
En somme, le Télégraphe reçoit en moins				fr.	985,048
En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés (dépêches d'État et télégraphie privée)				fr.	252,549
on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1882				fr.	750,699
On obtiendrait le même chiffre, en retranchant du total des dépenses imputées sur le budget spécial du Télégraphe				fr.	5,425,505
les recettes des télégrammes				fr.	2,628,597
augmentées des recettes diverses					46,207
Ensemble.				fr.	2,674,804
Reste, chiffre égal				fr.	750,699

Dans ses relations avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 888,518 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 799,585 francs, coûteraient beaucoup plus au Télégraphe s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 1,687,903 francs que coûtent, au Télégraphe, les 2,751,717 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. Seulement, les chemins de fer de l'État y gagnent beaucoup plus, car ils interviennent dans la consommation totale à raison de 30,268,887 unités sur 76,055,595 ou 39.80 p. %, et ils ne contribuent à la dépense totale qu'à raison de 799,585 francs sur 4,241,125 francs ou 18.85 p. %.

On peut faire la même observation en ce qui concerne les chemins de fer concédés. Les concessionnaires ou leurs agents reçoivent des allocations réglées d'après le nombre des télégrammes transmis, reçus et portés à domicile. Nous avons supposé, pour simplifier, que ces allocations avaient la même valeur que les prestations en personnel, locaux, appareils, etc. Il y a, de plus, au profit des concessionnaires, des transmissions opérées par les agents spéciaux du Télégraphe et qui ont coûté 102,967 francs. Mais, d'après toutes les probabilités, le Télégraphe dépenserait plus, s'il devait organiser, sur ces lignes, un réseau spécial pour les correspondances du public.

Ces évaluations se rapportent à la dépense annuelle seulement, et ne tiennent pas compte des capitaux engagés.

QUATRIÈME PARTIE.

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine est indiqué ci-après :

	Fin 1882.	Fin 1881.	DIFFÉRENCES POUR 1882.
Bateaux à vapeur.	15	15	+ 2
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	23	22	+ 3
Garde-pêche et navire-école	2	2	»
Embarcations à vapeur.	2	2	»
Totaux	44	39	+ 3
Canoës	136	161	— 3

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1882.	Fin 1881.	Différences pour 1882.
Fonctionnaires et employés	815	786	+ 29
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	41	41	»
Ouvriers	159	155	+ 4
Totaux	965	952	+ 55

L'extension du nombre des fonctionnaires et employés, réalisée en vertu de la loi budgétaire, se subdivise comme il suit :

Équipage du bateau-phare <i>Wandelaar</i>	17 agents
Équipages de deux nouveaux remorqueurs	8 —
Surveillance des pêcheurs à Ostende	3 —
Officier instructeur pour l'école des mousses	1 —

Total. 29 agents

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

XXI. L'annexe XXI renseigne le mouvement et la recette de 1882 et de 1881.

Les opérations financières de l'exercice écoulé se soldent par une diminution de fr. 89.282-55.

Le développement du trafic des voyageurs, qui se traduisait par une augmentation de 3.458 déplacements sur les huit premiers mois, ne s'est pas continué. L'exercice 1882 a clôturé par un accroissement de 3,241 voyageurs seulement.

En présence de ces résultats, on doit constater qu'une partie des voyageurs qui, à la suite de la réduction des taxes accordée en août 1881, avaient repris la route d'Ostende, abandonne de nouveau cette voie pour emprunter les lignes concurrentes.

Les recettes du chef des transports de voyageurs ont fléchi de 62.200 francs pendant l'année 1882; mais l'accroissement du mouvement a, il est vrai, procuré au chemin de fer une augmentation de produits.

Les seules modifications qui aient été introduites, en 1882, dans le service des malles belges entre Ostende et Douvres, sont :

1° L'organisation d'un train direct entre Milan et Londres et vice-versa, par le Gothard, Bâle, Luxembourg, Bruxelles et Ostende;

2° L'introduction, à dater du 1^{er} juillet, de billets directs de l'Italie vers Londres, par le Gothard et Ostende;

3° La suppression du poste d'agent-comptable de la Marine à Ostende, et la centralisation, à Ostende (quai), du service des recettes et de distribution.

En 1882, les paquebots ont effectué, entre Ostende et Douvres et vice-versa, 1,463 traversées; la durée moyenne de chacune d'elles a été de 4 heures 32 minutes.

XXII. La dépense d'exploitation avait été, en 1881, de fr. 1,188,462-41: elle est montée, en 1882, à fr. 1,209,455-84. L'augmentation (fr. 20,993-43) est due à une hausse dans les prix du combustible et à l'exécution de sept traversées de plus qu'en 1881.

Tenant compte de la réduction des recettes et de l'accroissement des dépenses en 1882, on trouve que les résultats de ce dernier exercice se traduisent par un écart défavorable de fr. 110.275-96 comparativement à l'année antérieure.

En 1881, chaque traversée avait coûté en moyenne fr. 816-25 et produit fr. 440-27; en 1882, le coût moyen a été de fr. 826-69 et le produit de fr. 377-14.

Voici les résultats par traversée (415 kilomètres) :

	En 1882	En 1881	Différences pour 1882.
Coût par kilomètre . . . fr.	7 18	7 09	+ 0 09
Produit id.	5 28	3 85	— 0 55

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

XXII. Les frais d'exploitation ont augmenté, en 1882, de fr. 25,059-83; cette augmentation provient :

1° De réparations assez importantes à l'un des steamers de passage ;

2° Du transfert, au budget de la Marine, des traitements des agents de la recette, lesquels relevaient auparavant du Département des Finances.

Le nombre des passagers a considérablement augmenté en 1882; néanmoins, la recette (fr. 50,217-89) a été inférieure de fr. 16,459-45 à celle de 1881 (fr. 46.677-34).

Ce double résultat dans le mouvement et dans la recette est dû à la réduction très importante introduite, à partir du 1^{er} janvier 1882, dans les tarifs des transports, en vue d'étendre les relations entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut.

§ 3. PILOTAGE.

En 1882, le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, a été de 8,515 bâtiments; il ne s'était élevé qu'à 7,890 en 1881 : augmentation 625 navires (7.92 p. %).

Le tonnage général de la navigation dans l'Escaut, qui, en 1881, avait été de 5,668,159 tonneaux, a augmenté de 1,085,274 tonneaux en 1882 (6,753,413 t').

XXII. Cette augmentation du nombre de navires a produit un accroissement de recette de fr. 231.361-57 (13.32 p. %).

Par contre, la dépense d'exploitation, qui avait été en 1881 de fr. 1,688.261-98, s'est élevée en 1882 à fr. 1,837,891-50; l'augmentation de fr. 149.629-52 est la conséquence du régime adopté depuis longtemps pour les appointements des pilotes, appointements qui sont calculés sur les recettes que ces agents procurent. Ce mode de rétribution a été imposé par la concurrence du service néerlandais dans l'Escaut, qui le pratique également. Les remises basées sur les recettes sont un sûr garant de l'activité et de la vigilance des agents; leur intérêt est de chercher les navires, de s'offrir les premiers aux capitaines. S'ils étaient payés par traitements fixes, il leur serait indifférent que le pilote néerlandais obtint la conduite du bâtiment; et de même si leurs remises étaient limitées à un certain chiffre : ce maximum atteint, ils n'auraient plus d'intérêt à disputer le champ à leurs concurrents.

Un nouveau bateau-pilote, gréé en cutter, est entré en service en 1882. Il a remplacé, à Ostende, un autre bateau qui, à cause de sa vétusté, ne pouvait plus tenir la mer avec sécurité.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

XXII. Les droits de phares et fanaux ont, en 1882, produit fr. 730,531-56; c'est fr. 106,152-80 de plus qu'en 1881 (fr. 624,198-76).

L'augmentation est la conséquence d'un tonnage général plus élevé en 1882.

La dépense (fr. 141,550-54) a été supérieure de fr. 54,881-58 à celle de 1881 (fr. 106,468-96).

L'augmentation s'explique, notamment, par le mouillage d'un nouveau bateau-phare près du banc « Wandelaar », pour indiquer l'entrée de la passe principale des embouchures de l'Escaut. Ce bateau, qui est muni d'un puissant appareil phonique pour avertir du danger en temps de brume, rend d'importants services aux navigateurs.

§ 5. REMORQUE SUR LA COTE DE FLANDRE.

Deux petits remorqueurs destinés principalement à assister les bateaux de pêche (loi du 14 août 1881), ont été construits en 1882. Un arrêté royal du 2 août de la même année a fixé un tarif très réduit des taxes à payer par les chaloupes de pêche qui se feront remorquer. Le grand remorqueur a Ostende peut ainsi être employé essentiellement à aider les bâtiments de commerce. à porter secours aux navires en détresse et à ravitailler les bateaux-phares.

Provisoirement un des petits remorqueurs a été mis à la disposition du pilotage d'Anvers pour la police de la rade, police qui ne pouvait plus être exercée au moyen d'embarcations, du moment où les quais du sud étaient livrés aux lignes régulières.

Ce remorqueur sera rendu à sa destination vraie, dès que l'administration disposera à Anvers d'un petit vapeur, pour lequel un crédit est sollicité de la Législature.

- xxii. Le service de la remorque, qui avait, en 1881, produit 9.844 francs, a procuré fr. 13,508-20 en 1882, soit une augmentation de fr. 3,464-20; mais la dépense a considérablement augmenté : de fr. 23,127-97 qu'elle était en 1881, elle est montée à fr. 49.848-96, soit un accroissement de fr. 26,720-99. dont la cause réside dans l'adjonction des deux nouveaux bateaux.

§ 6. POLICE MARITIME.

- xxii. La progression du mouvement de la navigation sur Anvers, en 1882, a eu pour effet d'augmenter de fr. 9.339-33 la recette de la police maritime, qui de fr. 95.049-83, en 1881, s'est élevée à fr. 104,389-16.

La dépense s'est accrue de fr. 82,831-47, en 1881, à fr. 86,808-11, en 1882. augmentation fr. 3,976-64.

III.

Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Poursuivant ses reconnaissances, le service hydrographique a publié, en 1882, la carte, à l'échelle de $\frac{1}{20,000}$, de la partie de l'Escaut comprise entre Borsselen et Flessingue.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

24 élèves ont suivi les cours à Anvers en 1882; c'est le même nombre qu'en 1881.

A Ostende, les cours ont été fréquentés par 45 élèves, soit 4 de plus que l'année précédente.

Il a été octroyé 13 bourses d'études en 1882; il en avait été accordé 11 en 1881.

Le nombre de diplômes conférés pour des emplois d'officier dans la marine marchande, a été comme il suit :

	1882.	1881.	Differences pour 1882
Long cours.	12	4	+ 8
Cabotage	5	5	»

§ 3. COURS DE NAVIGATION A NIEUPORT.

25 élèves ont, en 1882, suivi ce cours, spécialement institué pour les pêcheurs; en 1881, le nombre des élèves avait été de 22.

§ 4. ÉCOLE DES MOUSSES.

Le nouveau garde-pêche a effectué, en 1882, la campagne habituelle dans la mer du Nord, pour aider et surveiller nos nombreux pêcheurs; il a embarqué 60 mousses, au lieu de 25 que précédemment il prenait à bord, pour continuer à la mer leur instruction pratique.

§ 5. COURS DE NOTIONS MARITIMES DANS LES ÉCOLES MOYENNES
ET PRIMAIRES DU LITTORAL.

En vue d'aider au recrutement des équipages du commerce et de la pêche, et pour ouvrir une perspective à ceux qui embrassent la carrière de marin, l'administration a résolu, d'accord avec le Département de l'Instruction publique, d'instituer dans les écoles moyennes d'Ostende, de Nieuport, de Bruges et de Blankenberghe, des cours où les fonctionnaires spéciaux de la marine enseignent des notions sur l'architecture navale (bâtiments à voiles et à vapeur), sur la navigation proprement dite et sur la pratique de la pêche maritime.

Ces cours ont pu être inaugurés dès 1882 à l'école moyenne de Bruges, dont 34 élèves se sont fait inscrire pour les suivre.

En ce qui concerne les écoles primaires, les instituteurs du littoral devaient, aux grandes vacances de 1882, se réunir à Ostende, pour s'initier à cet enseignement nouveau, afin de pouvoir inculquer ensuite les notions à leurs élèves; mais, par suite de circonstances imprévues, cette combinaison a dû être ajournée aux vacances de 1883.

§ 6 SAUVETAGE.

Le matériel de sauvetage de notre littoral a besoin d'être amélioré, pour qu'il soit réellement efficace. Des renseignements ont été pris sur les engins que possèdent les services similaires de France et d'Angleterre, et la Chambre est saisie d'une demande de crédit pour l'amélioration de l'outillage de nos stations.

En 1882, le personnel du sauvetage a recueilli les équipages de deux chaloupes de pêche naufragées, et les passagers d'un paquebot-poste qui s'était échoué à l'ouest d'Ostende.

Un navire à voiles a été secouru par le même personnel.

Avec l'assistance du remorqueur, il a été possible de renflouer un brick français et deux chaloupes de pêche.

Une malle belge privée de son gouvernail, a été conduite dans l'Escaut par le grand remorqueur de l'État.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

xxii. En 1881, les recettes procurées par les divers services de la Marine se chiffraient par fr. 3,153,882-40; elles ont été, en 1882, de fr. 3,598,438-32, en augmentation par conséquent de fr. 244,555-92 (7.75 p. %).

§ 2. DÉPENSES.

xxii. Les dépenses qui se montaient en 1881 à fr. 3,296,070-64, se sont élevées en 1882 à fr. 3,558,018-97; la différence en plus pour ce dernier exercice est donc de fr. 261,948-33 (7.95 p. %).

Les résultats en dépenses et en recettes pour les deux exercices se résument en un écart de fr. 17,592-41 au désavantage de 1882.

V.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er}. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Les lignes postales sur les deux Amériques ont, en 1882, accompli 191 traversées, soit 6 de plus qu'en 1881 (185).

xxiii et xiv. Le mouvement général de leurs transports se résume comme il suit :

	En 1882.	En 1881.	Diminution en 1882
Passagers (nombre)	33,597	35,602	2,005 ou 5.63 p. %.
Marchandises (tonneaux)	304,754	319,022	14,268 ou 4.47 p. %.

§ 2. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR LE BRÉSIL ET LES ÉTATS DE LA PLATA.

xxiii. L'annexe XXIII résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés en 1881 et en 1882, et reproduit le taux moyen du fret depuis l'établissement de nos communications régulières avec le Brésil et la Plata.

En 1881, il a été transporté, dans les deux sens, 96.365 tonneaux de marchandises. et 667 passagers. En 1882, les marchandises ont représenté 81,152 tonneaux et le nombre des passagers est monté à 796.

Le taux moyen du fret, à l'exportation d'Anvers, en 1882, a excédé celui de l'exercice précédent.

A l'importation, le taux moyen du fret de la Plata a diminué, mais celui du Brésil a haussé dans les mêmes proportions.

xxiv. L'annexe XXIV renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires, en 1881 et en 1882.

Ces avantages se sont chiffrés par fr. 433.555-62 en 1881, et fr. 408,728-77 en 1882, ce qui donne par traversée respectivement fr. 6,193-65 et fr. 5,523-36.

§ 3. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK ET SUR PHILADELPHIE.

Une convention nouvelle a été conclue le 14 mars 1882, avec les concessionnaires de ce service. Elle n'a modifié le contrat précédent sous aucun autre rapport qu'une extension dans les transports. Elle stipule des départs hebdomadaires vers et de New-York, et des départs de six en six semaines de et vers Philadelphie qui, à partir du 1^{er} mai 1883, doivent devenir au moins mensuels.

xxv. L'annexe XXV montre l'importance des transports effectués en 1881 et en 1882, par la double ligne d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie. Elle mentionne, en outre, le taux moyen du fret depuis l'établissement du service.

Le progrès constaté dans le mouvement général des voyageurs et des marchandises s'est quelque peu ralenti.

En 1881, exercice où l'on avait constaté un accroissement considérable, ce mouvement était représenté par 222,657 tonneaux de marchandises et 34,935 passagers. Le premier de ces chiffres est pour 1882, de 223,602 tonneaux, le second est descendu à 52,801 passagers, résultats qui ont été obtenus par 117 traversées (2 de plus qu'en 1881).

xxvi. Les avantages pécuniaires acquis aux concessionnaires pendant les deux exercices, sont détaillés à l'annexe XXVI. Le montant s'en est élevé à fr. 499.638-94 en 1881 et à fr. 538.921-55 en 1882, ce qui revient respectivement à fr. 4,344-68 et à fr. 4,777-10 par traversée.

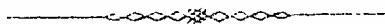
§ 4. SERVICES SUR L'AUSTRALIE ET SUR L'AFRIQUE.

Deux conventions ont été conclues en 1882, pour l'établissement : 1^o d'un service régulier d'Anvers sur Adelaïde, Melbourne et Sydney, et 2^o d'un service régulier d'Anvers sur le Cap et la côte orientale d'Afrique.

Moyennant la ristourne. pendant une période de cinq ans, des droits de pilotage et de fanaux acquittés dans l'Escaut, les concessionnaires se sont engagés à organiser, à titre d'essai, des départs réguliers pour le transport des dépêches, des voyageurs et des marchandises. Ils se sont réservé, en l'absence de cargaisons suffisantes à Anvers, de charger d'abord ou ensuite dans un port étranger.

Le service sur le Cap a fonctionné à partir du 20 mai 1882; jusqu'à fin décembre il a effectué six départs et embarqué, à Anvers, 568 tonneaux de marchandises (soit 93 en moyenne) et onze passagers.

Le service sur l'Australie a effectué, d'avril à décembre 1882, neuf départs; il a chargé, à Anvers, 6,691 tonneaux de marchandises (moyenne 743 tonneaux) et pris 4 passagers.



ANNEXES.

(74)

VALEUR, CALCULÉE AU COMPTANT, DU CHEMIN DE FER ET DE SES DÉPENDANCES.				CHARGES DU CHEMIN DE FER.			
		Capitaux effectifs.	Annuités de rachat capitalisées	TOTAUX.			TOTAUX
A. Route, bâtiments et travaux d'art.							
Premier établissement des lignes	construites par l'Etat	exploitées (1)	303,209,208 44	"			
		non exploitées.	2,230,036 15	"			
	construites pour compte de l'Etat et exploitées.		111,847,965 23	"			
Coût des lignes rachetées par l'Etat.			118,317,383 12	291,630,937 22			
Capital dû mais non payé	Marbehan à Virton.		6,942,299 41	"			
	Anvers à la frontière.		12,500,000 "	"			
Parachèvement des lignes (2)	construites pour compte de l'Etat		4,227,572 47	"			
	rachetées par l'Etat		35,107,984 20	"			
	exploitées par l'Etat moyennant redevances		5,676,461 40	"			
B. Dépendances des stations.							
Excentriques, rails mobiles, évitements, plates formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavés, etc.			50,592,001 62	"			
C. Dépenses générales.							
Etudes de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.			7,905,022 38	"			
D. Matériel de traction et de transport.							
Matériel affecté au service du réseau entier des chemins de fer exploités par l'Etat			218,017,982 65	13,600,000 "			
Capitaux employés.			856,575,925 05	305,250,957 22			
				(1)			
				1,161,824,880 27			

(1) Les frais de parachèvement des lignes, construites par l'Etat sont confondus avec les dépenses de premier établissement qui s'élèvent à fr. 305,439,234-57.
(2) Non compris les dépenses de parachèvement sur fonds budgétaires, s'élevant à fr. 10,965,992-83 (voir annexes 13).
(3) En retranchant les 4,552,035 francs représentant les ventes d'immobiliers, subsides et cession de lignes (voir p. 3), on trouve le capital de premier établissement (fr. 1,157,272,821-27) dont le compte d'exploitation doit supporter les charges financières.
(4) L'actif pourrait encore être augmenté de la valeur des approvisionnements acquis sur fonds budgétaires et s'élevant à fr. 19,982,800-11, mais ce chiffre n'a pas été porté dans le compte passif pour balancer en finissant le solde.

N° III. — Charges financières, de l'origine au 31 décembre 1882.

ANNÉES.	LONGUEUR	CHARGES CORRESPONDANT					
	mojeono EXPLOITÉE. Kilomètres.	AUX CAPITAUX.		AUX ANNUITÉS DE RACHAT.		à la REDEVANCE FIXE pour la ligne de Spa à la FRONTIÈRE.	TOTAL GÉNÉRAL.
		Intérêts.	Amortissement.	Intérêts.	Amortissement.		
1835 à 1868	—	206,989,352 41	11,183,201 67	7,897,242 33	170,717 67	»	226,240,514 11
1869	863	7,750,335 98	752,950 10	653,000 76	19,329 24	»	9,175,616 08
1870	869	7,891,098 81	794,066 90	652,022 21	20,307 79	»	9,357,495 71
1871	1,422	8,531,642 48	857,831 39	1,199,160 45	49,169 55	»	10,637,603 87
1872	1,470	9,732,247 10	932,474 52	1,286,104 46	51,475 54	146,538 83	12,148,840 45
1873	1,875	13,607,205 94	1,074,659 22	5,241,107 41	426,567 59	500,000 »	20,849,540 16
1874	1,929	14,744,508 75	1,143,832 44	5,223,650 36	444,184 64	500,000 »	22,056,176 19
1875	1,966	16,444,678 19	1,233,570 60	5,205,331 17	462,708 83	500,000 »	23,816,588 79
1876	2,053	17,414,714 63	1,308,834 59	6,622,254 04	634,662 62	500,000 »	26,480,465 88
1877	2,145	21,433,249 38	1,475,975 99	12,439,193 05	936,418 09	500,000 »	36,804,836 71
1878	2,441	23,685,190 63	1,599,382 54	11,745,883 78	994,861 64	500,000 »	38,525,318 59
1879	2,553	23,875,260 04	1,690,000 »	11,812,017 33	1,035,175 91	500,000 »	38,912,453 28
1880	2,702	26,010,285 14	1,810,700 »	11,893,316 54	1,077,039 42	500,000 »	41,291,341 10
1881	2,841	28,740,959 69	1,955,000 »	11,972,817 68	1,121,789 »	500,000 »	44,290,566 37
1882	2,975	31,827,634 19	2,108,400 »	12,050,629 91	1,166,660 49	500,000 »	47,653,324 59
Totaux . . . fr.		458,678,363 59	29,921,179 96	105,893,731 48	8,631,068 02	5,146,538 83	608,270,881 88

N° IV. — *Compte de profits et pertes, de l'origine au 31 décembre 1882* (1).

ANNÉES	EXPLOITATION.					CHARGES financières	SOLDE ANNUEL	
	RECETTES brutes	DEPENSES.		RÉSULTAT solde net	EXCÉDENT		INSUFFISANCE	
		SUR FONDS BUDGÉTAIRES						
		FRAIS d'exploitation	PARCELLEMENT et amélioration					
1835 à 1868	662,801,662 68	353,016,369 77	3,300,419 57	33,711,049 76	268,546,012 78	220,210,514 11	70,833,422 52	23,548,123 87
1869	43,508,076 52	23,939,901 82	261,830 "	3,516,511 36	15,767,831 14	9,153,616 08	6,612,217 06	"
1870	45,378,481 33	23,337,710 91	402,905 "	3,473,132 97	16,264,732 63	9,337,493 71	6,907,237 14	"
1871	64,970,238 95	31,955,644 03	296,115 "	8,947,687 76	22,769,962 14	16,637,833 87	12,132,155 27	"
1872	69,835,060 54	41,938,736 98	416,772 92	9,985,503 31	17,470,747 35	12,148,540 45	5,321,906 88	"
1873	85,978,735 49	62,672,766 16	346,816 "	10,933,323 51	12,023,830 82	20,849,540 16	"	8,823,709 34
1874	8,286,153 80	59,912,926 23	374,387 27	10,960,39 64	16,008,441 66	23,056,176 19	"	6,047,734 53
1875	84,293,479 39	59,246,580 35	231,158 30	11,240,308 29	18,574,332 41	23,546,568 79	"	5,272,256 38
1876	90,630,145 43	56,254,596 47	222,444 08	10,654,785 73	23,518,322 13	26,460,463 88	"	2,962,143 75
1877	90,414,053 20	59,663,391 76	203,535 21	(2) 3,231,685 10	(3) 31,282,915 10	(3) 6,504,546 71	"	5,521,918 61
1878	95,795,360 71	57,696,922 93	215,113 33	3,431,483 63	34,418,740 74	38,325,318 59	"	4,106,577 83
1879	100,190,995 90	58,913,740 63	449,091 23	3,620,424 41	37,207,749 62	38,912,453 28	"	1,704,713 63
1880	113,873,374 63	67,693,165 41	467,550 24	4,504,122 39	41,249,533 59	41,291,341 10	"	41,787 51
1881	113,493,234 76	71,451,445 61	635,272 34	4,590,393 83	36,797,922 98	44,290,566 37	"	7,492,643 39
1882	119,344,021 71	74,237,557 02	313,161 48	4,210,743 28	40,382,579 93	47,653,324 59	"	7,670,794 66
Totant	1,874,802,354 04	1,103,572,714 79	10,265,992 83	126,438,036 19	632,505,620 23	608,170,881 88	101,927,141 87	77,592,403 52
		1,115,838,707 62					Bonis 24,234,738 33 (*)	

(1) Afin d'obtenir l'uniformité dans les résultats de même nature reproduits dans les autres comptes, on a jugé utile de ne plus faire figurer en recettes et en dépenses, les intérêts ni les parts d'annuités payes à titre d'avance, mais remboursées par les sociétés en cause.

(2) Cette réduction notable est la conséquence de la reprise par l'État des lignes de Dendre-et-Waes et de la Société des Bassins-Houillers, à qui l'exploitation allouait une part de recettes qu'elle conserve actuellement.

(3) Les charges financières sont augmentées, notamment du chef des annuités qui ont remplacé la part de recettes servie à Dendre-et-Waes et aux Bassins-Houillers.

(4) Si l'on tient compte du stock des approvisionnements acquis sur fonds budgétaire, on obtient un solde de fr. 44,217,633 16 (Voir p. 8).

N° V. — Capital dépensé par l'État, de l'origine au 31 décembre 1882, et revenu correspondant.

ANNÉES	CAPITAL DÉPENSÉ ET AVANCES FAITES AUX SOUITS DE CONSTRUCTION						CAPITAL dépensé et engagé servant de base au calcul des charges financières (1)	PARTIE de recette nette disponible pour le service des capitaux à compte	RAPPORT P % (2)
	CAPITAL dépense avances faites pendant l'année	A déduire les allocations d'immobles et les subsidés des villes	Reste au compte du chemin de fer pour chaque année	Capitaux accumulés					
				restant à amortir	amortis	Ensemble			
1	2	3	4	5	6	7	8	9.	10
1845 à 1868	249,693,664 38	3,417,851 87	246,275,809 51	235,092,607 81	11,183,201,67	246,275,809 51	246,275,809 51	260,478,052 78	»
1869	4,880,811 02	110,663 13	4,761 137 89	239,100,795 13	11,936,151 77	251,036 947 40	251,036,947 40	15,115,603 14	6 030
1870	9,031,516 71	27,716 29	9,063,800 42	247,370,529 15	12,730,218 67	260,100,747 82	260,100,747 82	15,592,402 85	6 054
1871	26,453,301 06	15,308 49	26,438 082 57	273,430,780 33	13,568,050 06	286,938,830 39	2 6,538,830 39	21,321,632 11	7 630
1872	33,590,850 16	5,344 09	33,585 506 07	305,603,811 86	14 510,524 58	320,124,336 46	320,124,336 46	15,986,028 50	5 236
1873	85,815,690 11	2,423 48	86,813,266 66	391 312,119 32	15,595,183 80	406,937,603 12	406,937,603 12	15,858,155 82	1 496
1874	21,611,378 17	11,229 65	21,606,148 52	411,804,735 00	16,733,016 13	428,543,751 64	428,543,751 64	9,840,606 66	2 344
1875	38,804,003 16	7,373 50	38,796,429 66	449,367,494 46	17,972,686 81	467,340,181 30	467,340,181 30	12,406,192 41	2 763
1876	21,223,518 68	105,608 65	21,117,930 03	469,176,389 90	19,281,721 43	488,458,111 33	487,810,612 83	15,761,405 47	3 274
1877	95,161,960 57	48,877 85	95,113,091 72	562,813,505 63	20,757,697 42	583,571,203 05	573,648,809 50	17,367,306 96	3 212
1878	33,455,815 11	234,559 67	33,231,255 47	614,115 378 56	22,357,079 96	636,802,458 52	617,819 760 02	21,177,095 32	3 417
1879	39,439,022 50	100,189 16	39,338,833 31	652,094,211 90	24,047,079 93	676,141 291 86	652,750,988 36	23,866,246 39	3 762
1880	50,766,783 01	121,445 88	50,645 337 16	700,928,849 00	25 857,779 93	726,786 629 02	724,709,252 52	27,779 197 63	4 009
1881	58,701,053 75	237,086 40	58,464,067 30	757,438,816 13	27,512,779 96	785,251,596 12	783,832,151 62	23,203,316 30	3 081
1882	67,693,160 91	107,137 84	67,588,023 07	817,918,439 43	29,921 179 96	847,839,619 39	852,021,884 05	26,865,239 53	3 277
Totaux fr	852,391,658 39	4,352,039 »	847,839,619 39	817 918,439 43	29,921 179 96	847,839,619 39	852,021,884 05	»	»

(1) Voir pp 5 et 6

(2) Ces chiffres représentent le revenu par rapport aux capitaux de la colonne 8.

(3) Les cents très peu importants existant entre ces chiffres et ceux correspondants de l'annexe XXXI du compte rendu de 1881, proviennent de ce que le Département des Finances a renseigné comme dépenses toute somme mise à la disposition de l'ancienne Direction de la Régie, tandis que le chemin de fer n'avait considéré que les sommes réellement dépensées, sans tenir compte de l'encaisse existant au 31 décembre de chaque exercice.

(4) En ajoutant à la somme de

1° Les annuités	Interêts	fr 12,010,629 91	
	Amortissement	1,166,660 49	
2° La redevance fixe		300,000	13,717,290 40

on retrouve le solde net de

fr 40,562,529 95

A B Le renvoi (1) de l'annexe IV, explique pourquoi la *recette nette*, qui figure à la colonne 9 de l'annexe V, est inférieure aux chiffres déjà donnés au compte rendu de 1881. Le rapport p % a varié en conséquence. Les recettes et les dépenses pour compte de tiers, modifient le calcul des tantièmes p % dans les comptes rendus de 1878 à 1881.

N° VI. — *Revenu de tous les capitaux engagés dans les chemins de fer de l'État, de l'origine au 31 décembre 1882.*

ANNÉES	CAPITAL assume par le Trésor		Capital utilisé, déduction faite des sommes engagées dans les lignes en cours de cons- truction et des avances faites à des sociétés			Ressources disponibles pour payer les charges financières des capitaux	Rapport p. 100 du revenu de l'entreprise
	PAYEMENT AU comptant (voir tableau n° 1)	Capital représentatif des annuités services	Capital affecté aux lignes EXPLOITÉES payées ou à payer au comptant	Capital représentatif des annuités	ENSEMBLE		
1	2	3	4	5	6	7	8
1835 à 1869	251,035,947 40	13,235,505 51	244,154,417 32	13,235,505 51	257,389,922 83	15,787,833 14	6 191
1870	260,100,747 82	13,235,505 51	248,673 417 43	13,235,505 51	261,908,922 94	16,264,732 85	6,319
1871	286,538,830 39	26,835,505 51	273,415,525 43	26,835,505 51	300,251,030 94	22,769,962 14	7 751
1872	320,124,376 46	26,835 505 51	301,452,491 90	26,835,505 51	331,287,997 41	17,324,218 50	5 509
1873	406,937,601 12	119,562 030 51	389,036,491 28	119 562 030 51	508,598,521 79	11,525,830 82	2,347
1874	478,543,751 64	119,562 030 51	417,732 968 34	119,562,030 51	537,294 548 85	15,508,441 66	2 946
1875	467,340,181 30	119,562,030 51	456,209,399 96	119,562,030 51	575,771,430 47	18,074,332 41	3,249
1876	488,458,111 33	119,562,030 51	478,387,326 20	119,562,030 51	597,945,356 71	23,018,322 13	3 920
1877	583,571,203 05	319,798,631 10	567,236,796 82	290,703,243 42	857,940,042 24	30 782,918 10	3 752
1878	636 802,458 52	319,798,631 10	617,829,760 02	293,612,752 18	911,442,512 20	33,918,740 74	3 793
1879	676,141 291 86	319,798,631 10	652,737,051 53	296,572,320 94	949,259,372 47	36,707,739 63	3 951
1880	776,766,629 02	319,798,631 10	724,561,146 58	299,431,859 70	1,023,993,006 28	40,749,553 59	4 075
1881	785,251,596 32	319,798,631 10	782,428,553 35	302,341,398 46	1,084,769,951 81	36 297,932 98	3 455
1882	847,849,619 39	319,798,631 10	849,791,847 92	305,250 937 61	1,155,042 785 53	40,082,529 93	3 582
(1) 1,157,638,250 49							

(1) L'annexe V (colonne 8) comprend en plus fr. 2,230 036 13 avances par l'État, pour les lignes en cours de construction et dont les intérêts ne sont pas bonifiés

(2) En ajoutant fr. 2,230,036-13, objet du renvoi (1) on trouve la somme de fr. 1,157,272,821-27 capital de premier établissement (Voir p. 4)

(3) En ajoutant au chiffre de la redevance fixe de

fr. 40,082,529 93
500,000 00

pour la ligne de Spa à la frontière, on retrouve le solde net de

fr. 40,582,529 93

(4) Déduction faite des 4 552,039 francs du chef de non valeurs, etc

N° VII. — *Recettes et dépenses de l'exploitation en 1881 et en 1882.*

N° VII. — Recettes et dépenses de

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		Année 1881.	Année 1882.	DIFFÉRENCES POUR 1882.	
				En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	690,251 85	810,000 »	119,748 15	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	158,750 »	180,791 76	22,041 76	»
	Matériel et fournitures de bureau	1,130,880 »	930,000 »	»	180,880 »
	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 malheureuse	32,000 »	32,000 »	»	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	37,499 31	31,794 77	»	5,704 54
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	1,900 »	3,070 65	1,170 65	»
		2,091,281 16	2,047,637 18	— 43,625 98	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,586,801 15	1,525,525 »	138,525 85	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	9,532,970 »	9,640,770 »	287,800 »	»
	Bitles, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	3,495,000 »	3,692,100 »	197,100 »	»
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	5,165,845 »	3,056,945 »	»	108,900 »
		17,400,616 15	17,915,140 »	+ 514,525 85	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,517,280 »	1,458,480 »	121,200 »	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	14,684,525 »	15,462,000 »	777,675 »	»
	Primes d'économie et de régularité	456,300 »	364,800 »	128,500 »	»
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	6,221,200 » ⁽¹⁾	6,188,100 »	»	55,100 »
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	9,400,000 »	9,930,000 »	530,000 »	»
		32,059,105 »	53,603,580 »	+ 1,544,275 »	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	8,175,060 »	8,705,265 »	530,205 »	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	5,525,000 »	5,725,100 »	200,100 »	»
	Primes pour encourager la marche régulière des trains	570,000 »	590,000 »	20,000 »	»
	Frais d'exploitation	1,739,400 »	1,974,000 »	214,600 »	»
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,735,005 54	1,816,000 »	62,994 66	»
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	730,000 »	674,000 »	»	56,000 »
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel	510,055 87	69,515 98	»	240,719 89
		18,622,500 91	19,353,680 98	+ 731,180 07	
Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,505,770 »	1,640,480 »	134,710 »	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	76,860 79	81,989 30	5,128 71	»
		1,582,630 79	1,722,469 30	+ 139,838 71	
Liquidation des dépenses se rattachant aux exercices antérieurs		+ 535,886 94	— 91,579 16	»	445,166 10
Dépenses d'exploitation ⁽¹⁾ fr.		72,109,720 95 ⁽²⁾	74,550,748 50 ⁽²⁾	+ 2,441,027 55	

(1) Par suite d'une erreur de transcription, le compte rendu de 1881 n'a renseigné que 5,221,200 francs, soit une différence d'un million.

(2) Sans les dépenses de parachèvement sur fonds budgétaires, on a : fr. 71,451,443-61 et fr. 74,257,537-02. (Voir annexe IV.)

l'exploitation en 1881 et en 1882.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1881.	Année 1882.	DIFFÉRENCES POUR 1882.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
<i>Grande vitesse :</i>				
Voyageurs	36,168,888 53	38,707,890 05	2,539,001 70	»
Bagages	900,808 56	937,051 05	36,242 47	»
Petites marchandises	7,207,909 74	7,552,223 56	344,313 62	»
Finances	245,045 73	223,877 65	»	17,168 10
Equipages	43,603 27	40,546 20	»	3,259 07
Chevaux et bestiaux	145,158 15	147,260 93	2,102 82	»
Produits directs de l'exploitation :	44,709,415 76	47,610,651 20	2,921,662 61	20,427 17
<i>Petite vitesse :</i>			+ 2,901,253 44	
Grosses marchandises	68,648,673 91	68,868,926 24	2,920,250 55	»
Chevaux et bestiaux	1,005,183 07	1,012,940 73	9,753 68	»
Produits divers :	66,651,860 98	69,581,866 99	2,930,006 01	»
			+ 2,930,006 01	
Produits extraordinaires	2,053,866 53	2,065,785 22	29,916 69	»
Ensemblefr.	115,593,145 27	119,236,501 41	5,881,383 51	20,427 17
			+ 5,861,153 14	
<i>Produits indirects : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.</i>	<i>105,091 49</i>	<i>87,723 50</i>	<i>»</i>	<i>15,568 19</i>
Recettes totales . . .fr.	115,498,254 76	119,344,024 71	5,881,383 51	53,793 56
			+ 5,843,789 93	
<i>A déduire : les parts de recettes payées aux Compagnies dont l'Etat exploite les lignes</i>	<i>4,590,590 83</i>	<i>4,210,746 28</i>	<i>»</i>	<i>579,844 55</i>
Restefr.	108,907,643 93	115,153,278 43	+ 6,223,634 50	

N° VIII. — *État général du mouvement*

NATURE DES TRANSPORTS.				TRAFFIC DES CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT (1).		
1				Mouvement général. 2	Recette. 3	
Voyageurs.	Trains express. (Billets simples.)	1 ^{re} classe	Nombre.	286,865	2,343,182 98	
		2 ^e —	—	450,355	2,169,178 75	
		3 ^e —	—	550,619	1,113,286 80	
	Trains express. (Billets aller-retour.)	1 ^{re} classe	—	(2) 271,408	1,166,079 63	
		2 ^e —	—	(2) 506,032	1,358,219 59	
		3 ^e —	—	(2) 931,802	1,235,811 "	
	Trains ordinaires (Billets simples)	1 ^{re} classe	—	439,376	1,199,965 51	
		2 ^e —	—	1,637,926	2,561,505 89	
		3 ^e —	—	11,738,251	9,389,771 45	
	Trains ordinaires (Billets aller-retour)	1 ^{re} classe	—	(2) 799,156	1,235,397 22	
		2 ^e —	—	(2) 2,801,226	2,470,929 85	
		3 ^e —	—	(2) 17,756,008	9,026,423 43	
Transports de militaires et d'enfants			750,590	1,152,423 54		
	Sociétaires et émigrants.		(2) 261,184	309,081 99		
	Abonnements		(2) 8,791,218	1,918,804 68		
	Circulaires		(2) 14,386	77,827 70		
Ensemble.				47,986,402	38,707,890 03	
Bagages.	Transports.	au minimum	Nombre.	195,033	97,322 97	
		au poids taxé	Quintaux.	200,351	839,725 06	
	Ensemble.				"	937,051 03
Petites marchandises. (Tarifs nos 1 et 2.)	Affranchissement obligatoire.	Services intérieur et mixtes (Colis 5 kil. et moins avec timbres.)	Express . . . (nomb. 341,579). Grande vitesse . . . (— 709,496). Colis de 5 kil. et moins (conv. postale). . . . (nomb. 298,524).	(3) 341,579 (4) 2,128,488	253,966 85 327,921 37	
		Services internationaux.	Jusqu'à 2 kil. . . . (— 32,325). De 2 à 5 — . . . (— 341,763). De 6 à 10 k. et plus (— 102,962).	(4) 748,572 (3) 32,325 (5) 1,367,052	81,129 55 13,768 23 128,237 77	
		Services des petits colis et fi- nances entre l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, la France et le grand- duché de Luxembourg.	Au poids De 6 à 10 kil. . . . (nomb. 299,616). De plus de 10 kil. (— 69,175).	(6) 720,734 (6) 1,474,083 (7) 2,097,312	76,366 48 100,146 17 287,239 41	
	Affranchis- sment facultatif.	Services intérieur et mixtes. (Colis par express.)	Au poids De 5 kil. et moins (nomb. 232,485). De 6 à 10 k. et plus (— 2,531,695).	(7) 1,383,500 (4) 697,455 (6) 17,721,565	75,489 57 54,734 25 1,476,861 14	
		Services intérieur, mixtes et internationaux. (Grande vitesse et articles de messageries.)	Au poids	239,552,693	4,319,411 53	
		Ensemble. Kilogr.				274,453,453
	Grosses marchandises. (Tarif n° 3)	Petite vitesse (Articles de roulage.)	Expéditions	taxées au minimum . Tonnes.	(8) 82,204	795,365 98
				à la 1 ^{re} classe	863,143	6,202,898 70
				à la 2 ^e —	527,747	3,051,815 85
		Prais accessoires	Chargement, déchargement, camionnage, bul- letins, provisions et avis d'arrivée.	à la 3 ^e —	3,032,309	12,810,539 99
				à la 4 ^e —	9,022,382	22,218,632 89
				tarifs spéciaux	7,325,288	20,060,969 11
Prais accessoires		Chargement, déchargement, camionnage, bul- letins, provisions et avis d'arrivée.	prix réduits. (9)	512,337	812,024 63	
			abonnement	69,524	265,442 25	
			Ensemble. Tonnes.			
Finances.		Transports	de 1,000 francs et au-dessous . . . Groups.	250,491	136,539 57	
			au-dessus de 1,000 francs	417,716	89,338 06	
		Ensemble.				668,207
Équipages				1,066	40,346 20	
Chevaux et bestiaux.	Grande vitesse		Expéditions.	4,777	147,260 95	
	Petite vitesse	1 ^{re} catégorie	—	8,200	82,469 93	
		2 ^e —	—	7,671	101,941 38	
		3 ^e —	—	36,536	828,529 44	
Ensemble.				57,184	1,160,201 70	
Produits extraordinaires				"	2,063,783 22	
Totaux généraux des recettes.				"	119,266,301 41	
Regularisations se rapportant à des exercices antérieurs (convention du 7 juin 1880) . .				"	"	
Ensemble ou Reste				"	"	
Prix réduits consentis sur les transports (pour mémoire) fr. 1,307,091-99.						

et de la recette. — Année 1882.

PRÉLEVEMENTS au profit des concessionnaires de lignes exploitées par l'Etat	RESIL au TRANSIT — Différences entre les col 3 et 4	Observations
4	5	
49,714 02	2,203,468 96	(1) Ces deux colonnes comprennent le mouvement général et la recette totale des lignes exploitées par l'Etat y compris les chemins de fer de Tournai à Jurbiise du Hal à Ath et de Tournai à la frontière française de Braine le Comte à Gand, de la Jonction belge prussienne, des Plateaux de Herbe et du Ligeois Namurois (Hesbaye-Londroz)
53,165 87	2,116,013 18	(2) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages
31,604 15	1,081,482 65	(3) On a compté le poids moyen à 1 kil. par colis
24,716 78	1,141,362 85	(4) — — — 3 —
27,792 16	1,330,477 53	(5) — — — 4 —
27,067 20	1,208,743 71	(6) — — — 7 —
29,663 85	1,170,301 66	(7) — — — 20 —
87,102 93	2,474,402 96	(8) — — — 260 —
442,903 27	8,946,868 18	(9) Produit des transports effectués suivant conventions ou contrats — Non compris 1 063,221 tonnes représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain
30,079 13	1,205,318 09	(10) Pour avoir la recette totale (fr. 115,133,278 43), il faut ajouter à ce montant la somme de fr. 87,723 30 provenant de locations diverses, ventes d'herbages, etc.
36,168 78	2,374,761 07	
474,297 85	8,652,125 60	
22,109 81	1,110,313 73	
509 10	308,533 89	
53,286 23	1,865,518 55	
"	77,827 70	
1,450,379 82	37,257,510 21	
3,365 19	93,957 78	
26,230 74	813,497 32	
29,395 93	907,455 10	
6,420 93	247,545 92	
7,168 06	370,753 31	
1,453 63	79,675 92	
907 32	12,860 91	
498 84	127,738 93	
1,767 83	74,598 65	
1,507 86	98,618 31	
7,415 30	279,824 11	
1,888 76	73,900 51	
5,928 04	351,025 "	
1,172 68	53,561 57	
38,962 62	1,437,698 52	
109,040 17	4,209,471 36	
184,732 04	7,367,493 32	
25,776 38	769,609 60	
190,925 19	6,011,973 51	
106,702 61	2,045,111 24	
437,500 33	12,373,039 66	
1,036,229 36	21,182,423 53	
368,410 05	19,602,559 06	
126,306 92	685,717 71	
77,587 77	187,854 48	
48,373 60	2,302,825 24	
2,417,812 21	66,151,114 03	
4,324 36	132,215 21	
2,791 40	86,546 66	
7,115 76	218,761 87	
457 61	39,388 59	
4,705 46	142,555 49	
3,090 08	79,379 85	
2,894 91	99,046 47	
28,458 09	800,071 35	
39,148 54	1,121,053 16	
11,421 48	2,052,361 74	
4,141,163 39	115,115,138 02	
+ 69,582 89	— 69,582 69	
4,210,746 28	115,045,555 13 (10)	

N° IX. — Différences annuelles d'une part entre les produits nets et les charges financières, et d'autre part, entre les résultats kilométriques de l'exploitation.

ANNEES.	LONGUEUR MOTIVE EXPLOITEE.	AUGMENTATION OU DIMINUTION ANNUELLE :		RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION PAR KILOMÈTRE DE VOIE.				
		du PRODUIT NET.	des charges financières.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES (1)		RECETTES nettes pour couvrir les charges financières.	CHARGES FINANCIÈRES.
					sur fonds budgé- taires	PARIS DES RECETTES attribuées aux Compagnies		
	Kilomét.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1835	43	—	—	20,720	42,988	"	7,732	45,383
1836	36	+ 293,943	+ 226,426	22,933	14,976		40,957	44,836
1837	91	+ 466,446	+ 992,455	45,581	43,075		2,506	45,589
1838	203	+ 422,349	+ 1,493,497	45,262	43,536	"	4,726	42,867
1839	273	+ 853,075	+ 589,859	45,638	44,280	"	4,408	44,729
1840	325	+ 1,074,576	+ 252,102	46,480	9,474	"	7,009	40,628
1841	341	+ 533,809	+ 1,125,664	48,422	43,307		5,115	43,430
1842	399	+ 1,031,478	+ 955,366	48,802	44,846	"	6,956	43,872
1843	485	+ 756,017	+ 631,927	48,616	44,335	"	7,281	42,715
1844	560	+ 2,100,705	+ 305,265	20,085	40,027		40,058	44,558
1845	560	+ 449,310	+ 200,429	22,180	44,320	"	40,860	44,915
1846	560	+ 200,244	+ 263,016	24,285	43,068	"	41,217	42,385
1847	570	+ 859,446	+ 204,943	25,923	16,329	81	9,543	42,527
1848	595	+ 2,065,004	+ 265,806	20,677	44,782	252	5,643	42,448
1849	625	+ 4,328,521	+ 200,821	21,265	13,278	489	7,498	42,472
1850	625	+ 851,015	+ 91,397	24,472	14,692	621	8,559	42,458
1851	625	+ 1,547,815	+ 9,281	26,442	44,164	645	44,336	42,333
1852	625	+ 4,201,016	+ 12,412	27,850	13,914	678	43,258	42,343
1853	634	+ 4,223,099	+ 51,544	31,297	45,264	963	45,070	42,414
1854	637	+ 4,120,359	+ 48,644	35,712	47,612	4,443	46,687	42,029
1855	652	+ 438,863	+ 78,420	37,767	49,834	4,843	46,090	44,873
1856	713	+ 4,848,201	+ 32,354	34,649	20,530	4,998	42,421	40,903
1857	748	+ 4,268,503	+ 781,244	34,361	49,032	2,026	43,303	44,483
1858	746	+ 746,530	+ 36,085	36,703	20,161	2,256	44,286	41,546
1859	746	+ 977,077	+ 400,709	37,772	49,806	2,370	45,596	44,381
1860	747	+ 4,886,404	+ 405,475	39,740	49,230	2,440	48,100	41,224
1861	749	+ 2,792,824	+ 410,132	45,038	20,600	2,658	21,780	41,047
1862	749	+ 670,407	+ 19,984	43,607	20,050	2,672	20,585	44,024
1863	749	+ 688,562	+ 27,487	45,389	22,556	2,867	49,966	41,057
1864	749	+ 4,078,813	+ 48,208	48,476	23,923	3,447	21,406	40,992
1865	749	+ 444,494	+ 406,757	51,302	25,990	3,312	22,000	44,135
1866	790	+ 3,132,482	+ 470,953	48,486	27,694	3,899	46,893	41,153
1867	863	+ 4,207,695	+ 291,042	46,544	28,574	3,908	44,065	40,547
1868	863	+ 4,533,688	+ 68,765	48,652	28,556	4,254	45,842	40,627
1869	863	+ 2,146,406	+ 4,751	50,415	28,046	4,075	48,294	40,632
1870	869	+ 476,900	+ 481,880	52,219	29,506	3,997	48,746	40,768
1871 (2)	4,422	+ 6,505,229	+ 1,280,308	47,096	24,791	6,292	16,013	7,481
1872	4,470	+ 5,299,215	+ 4,511,037	47,507	28,827	6,795	44,835	8,265
1873 (3)	4,875	+ 5,444,917	+ 8,700,700	45,855	(33,610	5,831	6,444	44,130
1874	4,929	+ 3,982,614	+ 1,206,636	45,249	(31,268	5,682	8,299	44,434
1875	1,966	+ 2,565,891	+ 1,790,413	43,420	(30,255	5,717	9,448	42,129
1876	2,053	+ 4,943,990	+ 2,633,877	44,690	27,802	4,888	44,435	42,898
1877 (4)	2,145	+ 7,764,596	+ 10,324,371	42,451	26,046	4,521	44,584	47,458
1878 (5)	2,444	+ 3,435,823	+ 4,720,482	39,244	23,725	4,419	44,100	45,763
1879 (6)	2,553	+ 2,788,999	+ 387,135	39,244	23,252	1,418	44,374	45,242
1880 (7)	2,702	+ 4,041,814	+ 2,378,888	42,144	25,211	4,667	45,266	45,282
1881 (8)	2,841	+ 4,454,634	+ 2,999,225	39,950	25,332	4,616	42,932	45,590
1882 (9)	2,975	+ 3,784,607	+ 3,362,758	40,115	25,059	4,415	43,641	46,048

(1) Dépenses d'exploitation et parts de recettes payées aux Compagnies dont l'Etat exploite les lignes.

(2) Exploitation des lignes des Bassins-Houillers.

(3) Rachat du Luxembourg.

(4) Rachat des Bassins-Houillers, de Dendre-et-Waes et de Pépinster à Spa.

(5) Y compris les deux tiers des lignes rachetées dans les Flandres.

(6) Y compris toutes les lignes rachetées dans les Flandres.

(7) Rachat d'Anvers à la frontière néerlandaise.

(8) Rachat de Marbehan à Virton.

(9) Rachat de Liège à Turnhout.

(10) Cherté des charbons et des fers.

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

Réseau de l'État. — Année 1882.

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

Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.	DÉSIGNATION DES CAUSES.	NOMBRE DE CAS			Accidents ayant causé des dommages aux personnes.	DOMMAGES CAUSÉS AUX PERSONNES.												MATÉRIEL			
		intéressant des trains de voyageurs ou des trains mixtes.	intéressant exclusivement des trains de marchandises, des machines à vapeur, etc.	Total.		VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				VICTIMES EN GÉNÉRAL.				Atteintes rompues ou défects.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.
						Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.				
1	Collisions dans les stations	37	73	110	18	0	3	12	15	3	40	17	30	3	13	29	45	0	0	0	0
2	Collisions aux bifurcations	4	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations	0	5	5	2	0	0	0	0	0	4	4	5	0	4	4	5	0	0	0	0
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Collisions entre des parties d'un même train, par suite de ruptures d'attelages.	0	4	4	4	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	4	4	4	0	0	0
6	Collisions, en pleine voie, avec des wagonnets du service de la route ou des wagons échappés d'une station.	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt. . .	30	67	97	2	0	4	0	4	1	0	4	2	4	1	1	3	0	2	4	1
8	Déraillements en pleine voie, ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt	44	32	46	3	0	0	4	4	4	0	0	4	4	0	4	5	0	3	5	6
Totaux pour 1882 . . .		85	184	269	26	0	4	46	20	5	41	23	39	5	15	39	59	4	5	9	7
Chiffres correspondants de { 1881. . .		123	172	295	37	2	19	39	60	4	24	32	60	6	43	71	120				
{ 1880. . .		124	234	358	34	0	15	43	28	3	26	27	56	3	41	40	84				
Moyennes pour les trois exercices		440 $\frac{1}{3}$	196 $\frac{2}{3}$	307 $\frac{1}{3}$	32 $\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$	42 $\frac{1}{3}$	22 $\frac{2}{3}$	36	4	20 $\frac{1}{3}$	27 $\frac{1}{3}$	51 $\frac{2}{3}$	4 $\frac{2}{3}$	33	50	87 $\frac{2}{3}$				

— Année 1882.

24

N° XI. — *Accidents de trains. — Années 1880, 1881 et 1882.*

ANNÉES.	NOMBRE DE CAS.										
	COLLISIONS dans LES STATIONS.	COLLISIONS aux BIFURCATIONS.	Rencontre de trains sur la même voie en dehors de la zone pro- tégée par les signaux aux stations ou des bifurcations				COLLISIONS entre des parties d'un même train par suite de ruptures d'attaches	Collisions en pleine voie avec des wagons de la route ou des wagons échappés d'une station	DERAILLEMENTS dans une station ou le train a fait ou doit faire arrêt	Déraillements en pleine voie ou dans une station ou le train ne doit pas faire arrêt	TOTAUX.
			Trains se suivant sur la même voie	Trains marchant en sens opposés							
Trains de voyageurs ou mixtes.											
1880.	48	3	3	2	»	4	42	25		124	
1881.	45	6	4	4	»	4	32	31		123	
Moyennes des deux années.	46.5	4.5	3.5	1.5	»	2.5	37	28		123.5	
1882.	37	4	»	»	»	»	30	44		85	
Moyennes des trois années.	43 ² / ₃	4 ² / ₃	2 ² / ₃	1	»	4 ² / ₃	31 ² / ₃	23 ¹ / ₃		140 ² / ₃	
Trains de marchandises, machines, etc.											
1880.	83	9	40	4	7	6	70	48		234	
1881.	64	6	6	»	5	2	59	30		172	
Moyennes des deux années.	73.5	7.5	8	0.5	6	4	64.5	39		203	
1882.	73	2	5	»	4	1	67	32		184	
Moyennes des trois années.	73 ¹ / ₃	5 ² / ₃	7	² / ₃	5 ¹ / ₃	3	65 ¹ / ₃	36 ² / ₃		196 ² / ₃	
Trains de toutes espèces.											
1880.	131	12	43	3	7	7	112	73		358	
1881.	109	12	10	4	5	6	91	61		295	
Moyennes des deux années.	120	12	11.5	2	6	6.5	101.5	67		326.5	
1882.	110	6	5	»	4	4	97	46		259	
Moyennes des trois années.	116 ² / ₃	10	9 ¹ / ₃	4 ¹ / ₃	5 ¹ / ₃	4 ² / ₃	100	60		307 ¹ / ₃	

(XII)

N° XII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Développement des lignes.
— Situation au 31 décembre 1882.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE au 31 décembre 1882.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation	À simple voie	À double voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren	49,260	"	"	49,260	49,260	"	49,260	"
Chimay : Hastière à Anor (France)	59,149	6,159	"	65,278	65,278	"	65,278	"
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	"	52,046	52,046	"	52,046	"
	Courtrai à Poperinghe	43,511	"	43,511	43,511	"	43,511	"
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655	161,680	"	20,655	"
	Ingelmunster à Deynse, par Thielt.	25,436	"	25,436	25,436	"	25,436	"
	Roulers à Ypres.	22,030	"	22,030	22,030	"	22,030	"
Gand — Ecloo — Bruges	47,297	"	"	47,297	47,297	2,050	47,297	"
Gand à Terneuxen (Pays-Bas).	26,324	14,590	"	40,914	40,914	"	40,914	"
Grand- Central belge.	Anvers à Gladbach (Prusse).	93,709	48,244	141,953	132,106	9,847	132,106	5,946
	Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroi à Vireux (France)	61,829	2,407	64,236	41,737	22,499	64,236	"
	Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanefle, de Morismé et de Philippeville.	43,342	"	43,342	41,746	1,596	41,339	2,203
	Est-belge. { Louvain à Givet (France).	116,401	1,885	118,286	110,511	7,775	118,286	"
	Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	14,470	"	14,470	623,167	4,322	4,322	10,148
	Landen à Hasselt (1)	28,000	"	28,000	28,000	"	28,000	"
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	63,182	40,448	103,630	97,265	6,365	103,630	"
	Nord de la Belgique { Anvers à Louvain	57,880	"	57,880	54,323	3,557	56,882	1,028
	Aerschot à Herenthals	22,240	"	22,240	22,240	"	22,240	"
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	8,600	22,530	31,130	31,130	"	31,130	"
Hasselt à Maeseyck.	40,567	"	"	40,567	40,567	"	40,567	"
Liège à Maastricht (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	"
	Liège à Flémalle et embranchements.	24,227	"	24,227	24,227	"	6,698	17,529
Malines à Terneuxen (Pays-Bas).	43,900	23,350	"	67,250	67,250	"	67,250	"
Nord-Belge.	Charleroi à Erquelines	27,107	100	27,207	515	21,661	27,207	"
	Mons à Hautmont (France)	14,611	9,289	23,900	"	23,900	23,900	"
	Namur à Liège.	74,551	"	74,551	2,340	72,211	74,028	523
	Namur à Givet (France)	45,744	3,400	49,144	43,509	5,635	49,144	"
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	"	9,433	9,433	"	9,433	"
Termonde à Saint-Nicolas.	21,948	"	"	21,948	20,182	1,766	21,948	"
Totaux.	(1) 1,255,825	215,595	1,471,420	1,254,146	217,274	1,430,864	40,556	

(1) 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.

(2) La longueur réelle du réseau exploité par le Grand Central belge n'est que de 610,969 mètres. La différence de 623,167 — 610,969 = 14,198 mètres représente la longueur de la partie de route d'Anvers à Liège, qui est commune aux lignes d'Anvers à Louvain et d'Anvers à Gladbach, et qui a dû être portée en compte, dans le présent tableau, à chacune de ces lignes.

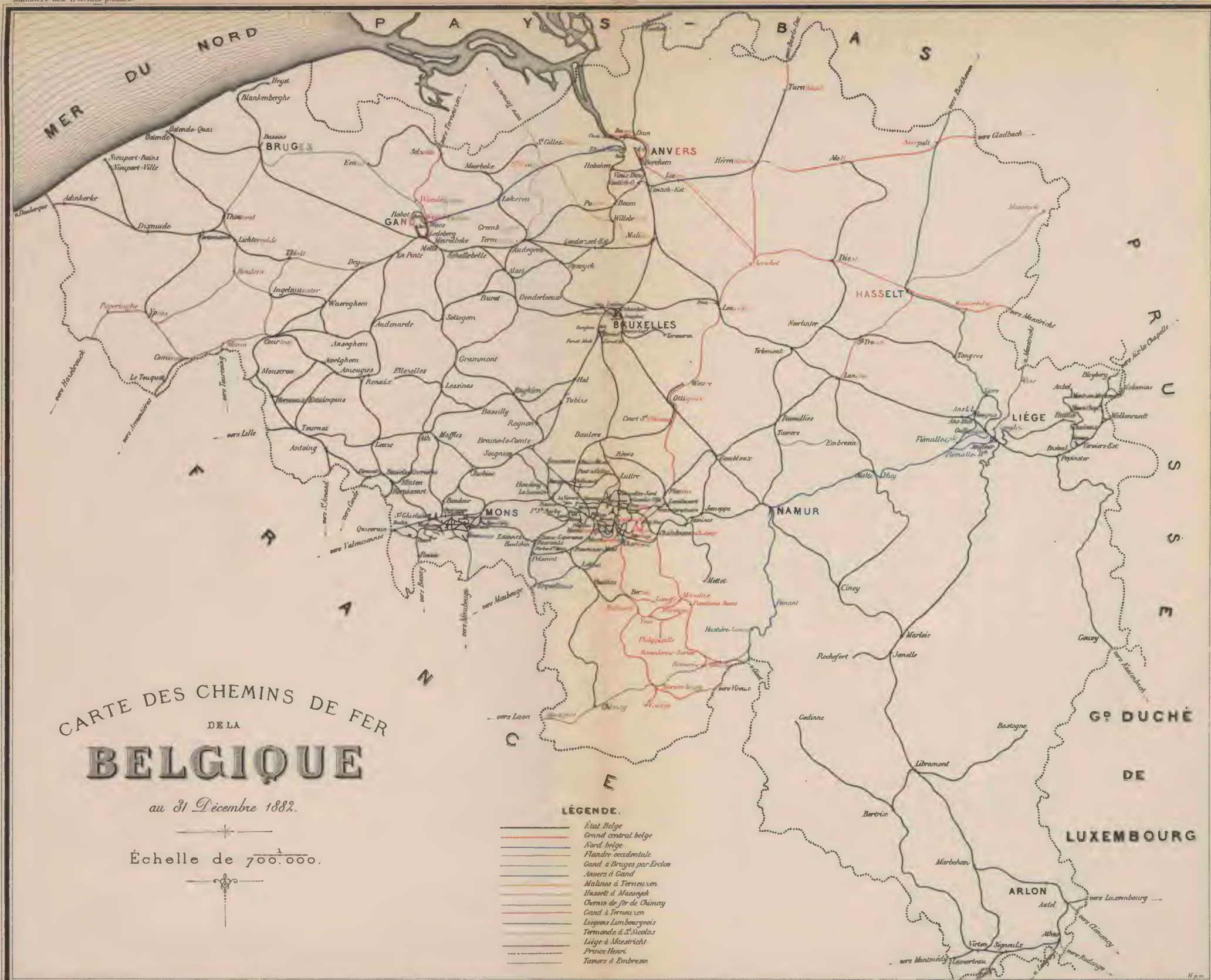
NATURE DES TRANSPORTS.		ANVERS A GAND.		CHIMAY.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs. .	1 ^{re} classe. (nombre.)	22,619	64,544	3,504	6,978
	2 ^e — (—)	462,775	244,940	22,322	25,871
	3 ^e — et prix réduits (—)	554,478	446,966	216,462	132,436
	Ensemble. (—)	736,572	753,450	242,285	164,985
Bagages. . .	taxés au minimum. (colis.)	4,446	824	»	»
	— au poids (quintaux.)	42,473	7,478	4,786	4,485
	Ensemble.	—	8,002	—	4,485
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	30,123	45,654	»	»
	— au poids (quintaux.)	99,735	75,356	46,442	29,322
	Ensemble.	—	91,010	—	29,322
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	7,476	18,991	»	»
	— au poids (tonnes.)	40,094	467,829	228,894	443,084
	Ensemble.	—	486,820	—	443,084
Finances.	(groupes.)	3,859	2,012	828	4,182
Equipages. .	transportés à grande vitesse. (nombre.)	»	»	9	155
	— à petite — (—)	6	454	»	»
	Ensemble. (—)	6	454	9	155
Chevaux et bestiaux	transportés à grande vitesse (nombre.)	»	»	34	666
	— à petite — (—)	13,496	25,366	4,942	29,592
	Ensemble. (—)	13,496	25,366	4,976	30,258
Produits extraordinaires		—	25,097	—	46,435
Recettes brutes d'exploitation Totaux. (francs.)		—	4,091,914	—	719,606
Dépenses — — (—)		—	722,434	—	586,431
Excédent. . .	des recettes sur les dépenses (—)	—	369,777	—	133,175
	des dépenses sur les recettes (—)	—	»	—	»
Rapport p. % des dépenses aux recettes brutes d'exploitation. . .		—	66.43 p. %	—	81.49 p. %

(XIII)

[N° 241.]

N° XIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1882.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.																							PROPORTION P. % relativement à la recette		
FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND-EECLOO-DRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		LIÈGE A MAESTRICHT.		MALINES A TERNEUZEN.		NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A ST-NICOLAS.		ENSEMBLE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
																							de chaque tarif.	général.	
38,657	93,381	8,716	15,797	7,727	14,365	113,522	233,266	1,094	2,745	14,208	46,583	26,608	39,836	18,115	24,026	282,762	709,999	450	400	4,338	4,675	512,317	4,256,600	11.92	3.17
193,858	279,456	115,090	124,789	47,760	53,222	475,528	640,222	6,366	11,152	105,077	182,638	110,322	87,461	75,844	63,510	611,714	741,534	44,800	10,795	31,132	21,448	2,003,188	2,487,038	23.60	6.28
1,488,174	1,002,828	304,421	201,999	177,678	120,323	3,810,495	2,458,437	50,100	16,766	101,210	322,658	629,630	291,018	169,119	227,571	2,711,601	1,482,654	"	"	152,383	63,109	10,965,451	6,796,465	64.48	17.15
1,720,689	1,375,665	428,827	312,585	233,165	187,910	4,399,545	3,331,925	57,560	60,663	520,495	551,884	766,560	418,315	563,078	315,107	3,609,077	2,937,187	45,250	11,195	187,853	89,232	13,510,956	10,540,103	100. "	26.60
42,987	21,698	1,617	981	1,002	1,014	21,066	62,462	976	438	4,794	2,488	"	"	2,512	1,360	"	"	"	"	911	457	47,311	244,229	100. "	0.62
17,514	961	961	1,436	647	"	35,146	"	967	1,067	4,440	11,692	13,472	10,980	1,370	2,145	51,720	113,493	"	"	394	381	140,890	"	100. "	0.62
—	21,698	—	2,417	—	1,014	—	62,462	—	1,555	—	11,186	—	10,980	—	3,405	—	113,493	"	"	—	838	—	244,229	100. "	0.62
185,281	78,523	46,099	19,217	12,583	4,851	192,318	339,644	11,629	5,282	86,866	32,810	"	"	54,139	50,102	"	"	"	"	35,272	12,620	654,315	1,414,686	100. "	3.57
221,856	100,074	26,429	22,641	13,587	2,713	244,328	"	7,850	5,020	65,357	91,499	39,515	31,181	26,903	"	304,100	183,620	2,278	2,626	17,757	11,941	1,086,137	"	100. "	3.57
—	178,597	—	11,848	—	7,564	—	339,644	—	10,302	—	121,309	—	31,181	—	50,102	—	183,620	—	2,626	—	21,561	—	1,414,686	100. "	3.57
22,381	24,184	5,205	6,602	1,238	356	41,736	10,794,406	869	1,475	11,754	14,105	"	"	4,177	5,600	"	"	"	"	2,643	2,129	97,482	24,846,595	100. "	62.70
479,573	965,926	64,779	117,197	112,190	127,006	4,816,815	"	19,817	39,628	630,630	1,252,385	339,392	516,283	329,044	546,837	7,492,579	9,708,596	16,796	24,322	53,590	69,354	14,654,223	"	100. "	62.70
—	990,410	—	123,799	—	127,362	—	10,794,406	—	14,103	—	1,266,490	—	516,283	—	552,437	—	9,708,596	—	24,322	—	71,483	—	24,846,595	100. "	62.70
36,305	6,123	3,657	1,066	88	278	1,358	408	329	484	11,383	2,845	1,949	655	5,422	1,303	119,252	21,195	"	"	2,003	196	186,433	40,827	100. "	0.10
5	151	2	26	"	"	32	1,375	"	"	14	378	3	67	"	"	"	"	"	"	8	97	73	2,249	30.59	0.005
"	"	"	"	"	"	73	833	"	"	"	"	"	"	"	"	659	4,115	"	"	"	"	740	5,102	69.41	0.015
5	151	2	26	"	"	107	2,208	"	"	14	378	3	67	"	"	659	4,115	"	"	8	97	813	7,351	100. "	0.02
1,139	21,861	31	531	"	"	14,586	22,976	"	"	1,266	32,029	221	4,779	122	2,924	"	"	"	"	4	31	17,403	85,097	21.01	0.21
617	5,773	1,629	17,805	334	2,143	205,155	114,915	424	6,562	2,776	34,178	251	2,395	76	709	28,951	48,491	"	"	312	1,942	255,663	319,871	78.99	0.81
1,756	27,634	1,660	18,336	334	2,143	210,711	107,891	424	6,562	4,042	66,207	472	7,174	198	2,933	28,951	48,491	"	"	316	1,973	273,066	404,968	100. "	1.02
—	18,434	—	35,611	—	17,781	—	135,198	—	21,208	—	39,111	—	29,232	—	11,232	—	1,712,683	—	"	—	5,681	—	2,127,703	—	5.37
—	2,618,712	—	565,688	—	344,052	—	14,834,142	—	111,577	—	2,065,404	—	1,013,887	—	966,599	—	15,032,380	—	38,143	—	191,361	—	30,626,162	—	100. "
—	1,426,786	—	312,456	—	271,797	—	7,938,008	—	153,316	—	1,423,323	—	176,391	—	598,220	—	7,109,439	—	21,021	—	128,244	—	21,197,596	—	
—	1,191,926	—	223,202	—	72,255	—	6,896,134	—	"	—	612,081	—	537,496	—	368,379	—	7,922,941	—	17,122	—	66,117	—	18,428,866	—	
—	"	—	"	—	"	—	"	—	11,739	—	"	—	"	—	"	—	"	—	"	—	"	—	—	—	
—	51.49 p. %	—	60.54 p. %	—	78.99 p. %	—	53.51 p. %	—	108.29 p. %	—	68.91 p. %	—	46.99 p. %	—	61.89 p. %	—	47.29 p. %	—	55.11 p. %	—	65.98 p. %	—	53.49 p. %	—	



N° XIV. — 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.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Chimay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flandre occidentale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
Gand-Eecloo-Bruges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gand à Terneuzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grand Central belge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	10
Hasselt à Maeseyck	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liège à Maestricht	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liégeois-Limbourgeois	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	4
Malmes à Terneuzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord belge	0	0	0	0	2	3	5	0	2	3	5	0	4	0	1	10
Taviers à Embresin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Termonde à Saint-Nicolas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaux pour 1882.	0	0	0	0	2	3	5	0	2	3	5	1	4	0	5	23
— pour 1881 (1)	2	3	1	6	0	5	1	6	2	8	2	12	0	3	0	3
Différences pour 1882.	-2	-3	-1	-6	0	-3	+2	-1	-2	-6	+1	-7	+1	+1	0	+2

(1) Y compris les accidents survenus sur la ligne de Eierre à Turnhout, reprise par l'État belge le 1^{er} mars 1882. Ces accidents, dus au

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1882.

années 1882 et 1881.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (manœuvres des 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.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
1	4	2	7	1	3	0	4	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	2	1	3	0	4
0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
3	4	0	7	5	2	1	8	1	4	0	5	1	0	4	5	3	4	0	7	5	2	4	8
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
6	6	0	12	15	8	0	23	0	4	0	4	9	4	0	13	6	6	0	12	15	8	0	23
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
0	2	0	2	1	5	0	6	0	0	0	0	1	3	0	4	0	2	0	2	1	5	0	6
0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
10	9	2	21	29	70	30	129	0	1	0	1	10	62	31	103	10	9	2	21	20	72	33	123
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
21	49	2	72	45	90	31	166	4	4	0	8	23	69	32	124	21	49	2	72	45	92	34	171
47	16	1	64	46	73	19	138	2	6	1	9	29	59	19	107	47	16	1	64	48	81	21	149
+4	+3	+1	+8	-1	+17	+12	+28	-1	-2	-1	-4	-6	+10	+13	+17	+1	+3	+1	+8	-3	+11	+13	+21

fait des victimes, avaient occasionné la mort de deux agents de la Compagnie.

N° XV. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	42,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	45,741,622	27.79	52,435,096	15.64	682,475	»
1872.	37,775,478	3.79	45,415,998	—2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	46,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	41,406,219	4.47	46,902,672	3.05	58,008,894	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.44	47,715,948	4.84	60,522,771	4.33	7,571,800	26.81
1876.	43,491,996	4.61	48,354,580	3.60	61,816,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	48,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	49,452,644	2.22	64,460,413	1.29	14,430,942	40.96
1879.	48,456,143	6.94	50,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,948	26.94
1880.	50,868,309	4.98	52,550,749	9.63	73,449,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	53,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	54,324,460	4.75	81,629,309	5.46	18,391,220	9.95
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	2,480,569	5.02	4,447,074	5.39	3,597,643	5.12	4,672,542	13.43

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombremens partiels. — Années 1870 à 1882 (1).

CARTES POSTALES				LETTRÉS DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
de ou pour l'étranger.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,964,460	»	46,874,539	»	18,425,498	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	— 16.49	49,403,536	6.40	18,033,253	— 0.34
6,594	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.40
46,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,774,524	2.98	25,967,383	47.93
65,312	305.46	6,035,864	29.45	8,439,477	2.46	58,825,598	11.47	30,094,207	45.89
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	14.34	33,335,000	10.76
4,090,980	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	34,753,000	— 4.75
4,639,638	50.29	11,674,296	46.89	9,204,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	42.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	46,720,652	26.90	10,844,441	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.14
3,337,906	28.69	48,446,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,574,750	7.01	20,301,762	42.06	12,894,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,492,655	47.38	22,586,876	44.26	13,466,894	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	44.70
540,603	20.92	2,483,416	44.29	853,079	7.94	3,323,400	6.43	3,204,800	9.57

N° XVI. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* ⁽¹⁾.

Comparaison des années 1882 et 1881.

			ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1882.	
			1882.	1881.		
Lettres assurées.						
Nombre de lettres assurées :	{	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	242,597	231,399	+ 11,198
		—	de l'étranger.	60,078	56,182	+ 3,926
			Ensemble.	502,675	287,581	+ 15,124
			originaires de l'étranger	51,761	44,387	+ 7,374
Totaux.				554,456	551,958	+ 22,498
Montant des lettres assurées :	{	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	290,753,501 36	296,530,145 94	— 5,596,844 58
		—	de l'étranger.	65,505,471 18	62,439,997 50	+ 1,065,473 88
			Ensemble.	354,258,772 54	358,790,143 24	— 4,551,370 70
			originaires de l'étranger	46,482,980 33	44,873,079 57	+ 1,609,900 96
Totaux.				400,741,752 87	403,665,222 61	— 2,921,469 74
Produit.	{	port		61,409 10	62,541 75	— 872 65
		droit proportionnel et droit fixe réunis		142,945 25	140,034 65	+ 2,908 60
			Totaux.	204,412 35	202,576 40	+ 2,038 95
Nombre de lettres perdues ou spoliées				5	4	+ 1
Montant total des valeurs perdues et remboursées				(2) 4,195	(3) 650	+ 3,545
Mandats de poste.						
Nombre de mandats :	{	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur ⁽⁴⁾	1,532,210	1,218,542	+ 133,868
		—	de l'étranger	182,224	169,565	+ 12,659
			Ensemble.	1,554,454	1,387,907	+ 166,527
			originaires de l'étranger	198,491	175,710	+ 22,781
Totaux.				1,752,925	1,561,617	+ 171,508
Montant des mandats :	{	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur ⁽⁴⁾	98,434,609 54	76,667,626 68	+ 21,766,982 66
		—	de l'étranger	9,565,654 83	8,954,195 91	+ 629,458 94
			Ensemble.	108,000,264 19	85,621,822 59	+ 22,378,441 60
			originaires de l'étranger	10,178,850 17	8,895,595 81	+ 1,283,254 56
Totaux.				118,179,114 36	94,495,418 40	+ 23,683,695 96
Produit de la taxe.	{	service intérieur		507,022 60	292,522 40	+ 214,500 20
		— international		(5) 120,145 94½	(5) 108,505 13½	+ 11,640 79
			Totaux.	427,166 54½	400,825 53½	+ 26,340 99
Mandats remboursés à charge du Trésor.				16	12	+ 4
				2,590 55	772 52	+ 1,817 85
Effets de commerce.						
a. Acceptation.						
Nombre d'effets déposés				19,657	9,685	+ 9,972
Produit de la taxe				6,779	4,842 50	+ 1,956 50
Nombre de protêts	{	par huissiers	222	144	+ 78	
		par agents des postes	252	160	+ 92	
b. Encaissement.						
Nombre d'effets	{	déposés	1,180,958	1,074,508	+ 106,450	
		encaissés	1,066,878	972,442	+ 94,436	
Montant des effets	{	déposés	510,564,846 03	276,404,427 68	+ 234,160,418 37	
		encaissés	258,917,849 98	236,687,679 86	+ 22,230,170 12	
Produit de la taxe				454,480 70	587,292 10	+ 132,811 40
Nombre d'effets protestés	{	par huissiers	19,288	13,850	+ 5,438	
		par agents des postes	59,854	54,896	+ 4,958	
Quittances.						
Encaissement.						
Nombre de quittances déposées (service intérieur)				(6) 1,767,217	1,416,152	+ 351,065
Montant des quittances	{	déposées	(6) 46,619,658 84	57,988,756 67	+ 11,369,097 83	
		encaissées	(6) 58,966,068 05	51,031,032 67	+ 7,935,035 38	
Produit de la taxe				(6) 281,281 15	229,709 03	+ 51,572 12
Abonnements aux journaux.						
Nombre d'abonnements demandés	{	Journaux belges	272,600	249,964	+ 22,636	
		— étrangers	(7) 5,727	5,148	+ 579	
		Totaux.		278,327	255,112	+ 23,215
Montant des abonnements souscrits				2,032,856 52	1,822,758 44	+ 210,097 88
Produit de la taxe				21,146 70	105,437 48	+ 84,290 78

(1) Outre les valeurs renvoyées au présent tableau, la Poste a, en 1882, transporté celles que renfermaient 1,127,217 lettres recommandées. — 6 lettres de l'espèce ont été perdues dans le service belge. Le Trésor a eu à supporter, du chef de ces pertes, une somme de 75 francs.

(2) Dont fr. 1,760-00 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 175-00 à charge du Trésor.

(4) Non compris 450,145 mandats pour 1882, et 655,960 pour 1881, émis d'office pour le service des abonnements et des encaissements, et dont le montant s'élève, respectivement, à fr. 25,771,162-10 et à fr. 41,525,731-42.

(5) Ce chiffre résulte des décomptes faits avec les offices étrangers, tandis que celui qui est indiqué à l'annexe XVIII représente les sommes perçues en Belgique.

(6) Non compris 5,077 quittances d'envoi contre encaissement s'élevant à fr. 22,702-10 et ayant donné un produit de fr. 476-80.

(7) Non compris 1,501 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(8) Voir note (2) de l'annexe XVIII, pour explication de la diminution.

N° XVII. — *Renseignements statistiques du mouvement postal.*

Comparaison des années 1882 et 1881.

N° XVII. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES							Totaux.	CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.
		PRIVÉES				DE SERVICE					
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	1882. . . .	56,581,018	484,234	242,597	57,307,849	12,587,000	764,277	13,351,277	70,659,126	18,394,220	2,322,216
	1881. . . .	53,718,678	459,200	211,399	54,409,277	12,053,100	719,116	12,772,216	67,181,495	16,730,012	1,476,696
	Différences.	+2,862,340	+25,034	+11,198	+2,898,572	+533,900	+45,159	+579,059	+3,477,631	+1,664,208	+845,520
Expéditions de Belgique.	1882. . . .	12,754,950	272,149	60,078	13,087,177	24,660	6,022	30,622	13,117,799	3,041,610	"
	1881. . . .	12,186,018	243,886	56,152	12,486,056	31,500	6,934	38,434	12,524,490	2,587,494	"
	Différences.	+568,932	+28,263	+3,926	+601,121	-6,900	-912	-7,812	+593,309	+454,116	"
Expéditions de l'étranger.	1882. . . .	10,811,658	370,864	51,761	11,234,283	76,100	8,892	84,992	11,319,275	1,151,046	"
	1881. . . .	10,369,112	318,656	44,387	10,732,155	77,000	4,004	81,004	10,813,159	984,256	"
	Différences.	+442,546	+52,208	+7,374	+502,128	-900	+4,888	+3,988	+506,116	+166,790	"
En général.	1882. . . .	80,147,626	1,127,247	354,436	81,629,309	12,687,700	779,191	13,466,891	95,096,200	22,586,876	2,322,216
	1881. . . .	76,273,808	1,021,742	331,938	77,627,488	12,161,600	730,056	12,891,656	90,519,144	20,301,762	1,476,696
	Différences.	+3,873,818	+105,505	+22,498	+4,001,821	+526,100	+49,135	+575,235	+4,577,056	+2,285,114	+845,520

(a) Les mandats d'abonnements et d'encaissements ont été supprimés dans le courant de l'exercice 1882.

(b) Non compris 5,077 quittances d'envois contre encaissement.

(c) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(d) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut, sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

statistiques du mouvement postal.

années 1882 et 1884.

JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS DE POSTE.		EXPÉDÉS. (Envois de toutes natures.)	EFFETS DE COMMERCE déposés		QUITTANCES déposées à l'encaissement	ABONNEMENTS souscrits à la poste		LÉTTRES tombees en rebut.	Bolles louches pour le retrait des correspondances.
				ordinaires	pour le service des abonnements et des encaissements		à l'acceptation	à l'encaissement.		aux journaux belges.	aux journaux étran- gers.		
80,477,000	37,558,000	1,391,000	427,000	1,352,210	(a) 480,145	93,852	19,657	1,180,935	(b) 1,767,217	272,600	"	93,044	943
74,869,000	33,814,000	1,577,000	365,000	1,218,342	653,960	85,171	9,685	1,074,508	1,416,132	249,964	"	99,838	911
+ 5,608,000	+3,744,000	-286,000	+ 62,000	+133,868	-173,815	+ 8,681	+ 9,972	+ 106,430	+351,085	+22,636	"	- 6,794	+32
5,231,000	6,305,000	889,000	121,000	182,224	"	3,237	"	"	25,220	(c)	"	29,923	"
4,524,000	4,104,000	928,000	96,000	169,565	"	2,319	"	"	7,695	(c)	"	32,694	"
+ 707,000	+2,201,000	-39,000	+ 25,000	+ 12,659	"	+ 918	"	"	+ 17,525	(c)	"	-2,771	"
2,967,000	2,634,000	593,000	144,000	198,491	"	3,863	"	"	23,906	"	5,727	(d)	"
3,180,000	2,620,000	667,000	118,000	173,710	"	3,082	"	"	19,634	"	5,148	(d)	"
- 213,000	+ 14,000	-69,000	+26,000	+ 24,781	"	+ 781	"	"	+ 4,266	"	+ 579	(d)	"
88,675,000	46,497,000	2,778,000	692,000	1,732,925	(a) 480,145	100,952	19,657	1,180,938	(b) 1,816,337	272,600	5,727	122,967	943
82,573,000	40,538,000	3,172,000	579,000	1,561,617	653,960	90,872	9,685	1,074,508	1,443,461	249,964	5,148	132,532	911
+ 6,102,000	+5,959,000	-394,000	+113,000	+171,308	-173,815	+10,380	+ 9,972	+ 106,430	+372,876	+22,636	+ 579	- 9,565	+ 32

N° XVIII. — *Recettes postales de toutes natures.* —

		TAXE des lettres non- affranchies. (1)	PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances, des enve- loppes timbrées, des cartes postales, des cartes-litres 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. (2)	TAXE sur les boîtes pour le retrait des correspondances. (3)
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1882 . .	"	10,710,378 47	441,239 70	514,097 65	21,146 70	11,561 50
	1881 . .	88,725 47	10,180,142 26	592,154 60	502,069 96	105,437 48	16,436 50
Différences pour 1882	en plus .	"	530,236 21	49,125 10	12,027 69	"	"
	en moins .	88,725 47	"	"	"	84,510 78	5,095 "

N° XIX. — *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.	50 cent.
Résultats de l'année . .	1882 . .	60,511,834	9,839,960	17,713,033	53,396,989	1,854,235	8,831,614	407,016	604,045
	1881 . .	59,256,396	5,216,666	14,070,771	51,267,385	1,676,006	8,446,548	375,125	517,189
Différences pour 1882	en plus .	1,255,438	4,623,294	3,642,262	2,129,604	178,229	385,066	31,891	86,856
	en moins .	"	"	"	"	"	"	"	"

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1882 . .	605,118 34	196,799 20	885,651 65	5,339,698 90	370,847 "	2,207,903 50	162,806 40	302,022 50
	1881 . .	592,563 96	104,313 32	703,538 55	5,125,738 50	335,201 20	2,111,637 "	150,050 "	258,594 50
Différences pour 1882	en plus .	12,554 38	92,485 88	182,113 10	212,960 40	35,645 80	96,266 50	12,756 40	43,428 "
	en moins .	"	"	"	"	"	"	"	"

(a) Supprimées en 1879. — Le restant en magasin est vendu avec réduction (10 centimes au lieu de 11 centimes).

(b) Créées en 1882 et mises en usage à partir du 15 décembre.

(c) Il n'a été porté en recette, en 1882, que fr. 11,151,638-17, soit en moins fr. 294,985-66, montant de la valeur des timbres-poste employés pour taxe des non-valeurs et pour dépôts à la Caisse d'épargne. En 1881, il avait été porté en recettes fr. 10,379,995-56.

Comparaison des années 1882 et 1881.

TAXE SUR LES MANDATS DE POSTE.		PRODUITS extraordinaires	MANDATS DE POSTE PÉRIMÉS.	RELICUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	Observations.
Service intérieur.	Service international. (4)					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
307,022 60	116,342 89	5,872 05	3,157 10	+ 809,124 03	12,739,742 69	(1) Depuis le 1 ^{er} novembre 1881, ce produit est compris dans celui de la vente des timbres-poste, etc. (2) Cette taxe a été réduite à partir du 1 ^{er} janvier 1882; elle a été supprimée pour les abonnements aux publications officielles à partir du 1 ^{er} juillet de la même année. — En outre, par suite d'un nouveau système de comptabilité appliqué en 1882 au service des abonnements aux journaux, une recette d'environ 70,000 francs se trouve reportée de décembre 1882 en janvier 1883. (3) Depuis le 1 ^{er} septembre 1882, ce produit est compris dans celui de la vente des timbres-poste, etc. (4) Sommes perçues en Belgique.
292,522 40	108,807 97	7,715 91	2,614 10	+ 804,674 26	12,301,320 91	
14,500 20	7,534 92	»	525 »	4,449 77	+ 458,421 78	
»	»	1,845 86	»	»		

*lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1882 et 1881.***TITÉS.**

		ENVELOPPES TIMBRÉES.			CARTES POSTALES				CARTES- LETTRES	CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
A 1 franc.	A 5 francs.	Ancien type. (a)	Petit format.	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent. (b)	A 10 cent.	A 20 cent.	
					A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.				
234,686	7,937	9,600	176,006	159,703	17,618,335	1,410,672	97,329	10,612	221,033	9,638	33,045	173,147,322
195,926	4,171	21,500	185,967	159,106	16,449,396	1,277,274	94,357	8,986	"	8,001	34,592	159,265,362
38,760	3,766	"	"	597	1,168,939	133,398	2,972	1,626	221,033	1,637	"	+ 13,681,960
"	"	11,900	9,961	"	"	"	"	"	"	"	1,547	

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.
234,686 "	39,685 "	960 "	19,360 65	17,567 33	880,916 75	141,067 20	9,732 90	2,122 40	22,103 30	963 80	6,609 "	11,446,521 83	
195,926 "	20,855 "	2,150 "	20,456 37	17,501 66	822,469 80	127,727 40	9,435 70	1,797 20	"	800 10	6,918 40	10,608,694 66	
38,760 "	18,830 "	"	"	65 67	58,446 95	13,339 60	297 20	325 20	22,103 30	163 70	"	+837,927 17	
"	"	1,190 "	1,095 71	"	"	"	"	"	"	"	309 40		

N^o XX. — *Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1882 et 1881.*

		1882.	1881.			
		RELATIONS				
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
Correspondances privées.						
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots.	»	43.86	46.02	41.54	
	11 à 15 —	74.91	28.43	33.45	28.86	
	16 à 20 —	18.03	14.80	13.48	16.18	
	21 à 30 —	8.20	8.95	5.47	9.46	
	31 à 40 —	4.40	2.35	1.19	2.36	
	41 à 50 —	0.21	0.91	0.20	0.87	
	Au delà de 50 mots.	0.25	0.70	0.19	0.73	
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.						
	Télégrammes simples.	84.45		84.58		
	— complexes	12.76		12.27		
	— urgents	2.79		3.15		
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.						
	Dépêches d'État	0.91	2.19	0.88	2.11	
	Nouvelles de bourse	3.19	16.96	3.31	15.88	
	Transactions commerciales.	38.95	42.43	39.77	41.97	
	Correspondances de journaux	0.79	4.03	0.51	3.74	
	Affaires privées.	56.16	31.39	55.53	36.30	
Longueur moyenne des télégrammes.						
	Nombre de mots . . . { taxés. . . effectifs. . }	14.79	13.57	12.93 14.02	13.99	
Dépêches de service.						
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (°)		2,927,315		3,070,583		
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.						
	Service du Chemin de fer. { Mouvement des convois. Colis égarés ou dévoyés. Affaires diverses.	70.6	94.1	72.1	94.9	
		41.4		40.8		
		42.4		41.7		
	Service du Télégraphe		3.2		2.7	
		— de la Poste		2.8		2.3
		— de la Marine.		0.1		0.1
		100. »		100. »		

(*) Non compris 167,862 télégrammes en 1882 et 153,392 en 1881, transmis et reçus par les agents de l'Etat, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

N° XXI. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1882 et 1881.

		NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.			
		ANNÉES.		Différences pour 1882	ANNÉES.		Différences pour 1882.	ANNÉES.		Différences pour 1882.	
		1882	1881.		1882.	1881		1882.	1881.		
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe .	"	"	8,470	8,707	— 237	104,770 42	141,188 45	— 39,418 03	
		2 ^e — .	"	"	8,883	8,201	+ 682	73,621 15	91,242 25	— 17,620 10	
	Enfants	1 ^{re} classe	"	"	113	136	— 41	531 75	984 92	— 450 17	
		2 ^e —	"	"	114	113	— 19	398 73	679 75	— 281 02	
	Billets aller-retour	1 ^{re} classe .	"	"	4,291 (¹)	3,412 (¹)	+ 882	35,614 50	41,423 53	— 5,809 03	
		2 ^e — .	"	"	5,316	3,342	+ 1,974	32,044 50	28,753 93	+ 3,690 55	
Sociétaires		"	"	"	"	"	"	"	"		
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe		2,880	1,855	+ 1,034	"	"	"	6,790 15	7,566 73	— 776 60	
Cabines particulières		1,165	1,109	+ 56	"	"	"	8,193 30	9,736 30	— 1,543 "	
Ensemble		—	—	—	27,192 (²)	23,951 (²)	+ 3,241	261,968 50	324,175 92	— 62,207 42	
Bagages Kilog.		630	725	— 35	32,320	38,540	— 6,220	1,399 60 (³)	1,968 98 (³)	— 569 38	
Chevaux Têtes.		"	"	"	6	1	+ 5	240 90	40 15	+ 200 75	
Chiens —		"	"	"	131	98	+ 33	609 15	537 95	+ 71 20	
Voitures à quatre roues Nombre.		"	"	"	1	"	+ 1	40 15	"	+ 40 15	
Finances .	{ de 1,000 fr et au dessous. Groupes.	"	"	"	1,168	2,358	— 1,190	534 "	1,179 "	— 595 "	
		{ de plus de 1,000 francs —	"	"	"	893	13,093	— 12,202	446 50	6,547 50	— 6,101 "
Journaux Kilog.		"	"	"	99,088	97,630	+ 1,458	5,806 73	6,075 40	— 268 67	
Petits colis	Tarif normal {	de 5 kilog. et moins. —	148,394	124,989	+23,405	445 182 (⁴)	374,967 (⁴)	+ 70,215	40,640 80	37,677 60	+ 2,972 20
		de plus de 5 à 13 kilog. —	42,387	41,510	+ 877	286,709 (⁵)	290,570 (⁵)	+ 6,139	28,074 25	31,931 60	— 3,857 35
		de plus de 13 kilog. . —	"	"	"	1,267 020 (⁶)	1,141,625 (⁶)	+125,395	74,813 90	75,142 94	— 319 04
	Tarif réduit. {	Service anglo-belge-suisse.	"	"	"	54,910	59,225	— 4,315	1,647 30	1,876 95	— 229 65
		Transports de poisson —	"	"	"	326,853	331,644	—124,789	11,347 75	17,582 20	— 6,234 45
		Transports de levure —	"	"	"	509,609	1,109,742	—600,113	10,192 28	22,194 84	—12,002 56
Produits extraordinaires fr.		"	"	"	"	"	"	534 "	334 80	+ 199 20	
Subside du Gouvernement anglais . . . fr		"	"	"	"	"	"	113,385 84	113,767 35	— 381 51 (⁷)	
Totaux fr.								551,750 65	641,033 18	—89,282 53	

(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 percevoit, à son profit, les surtaxes encourues 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° XXII. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1882 et 1881.

SERVICES.	1882.	1881.	Différences pour 1882.					
RECETTES.								
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	551,750 65	611,033 18	— 69,282 53					
Passage d'eau entre Anvers et la Tête- de-Flandre	30,217 89	46,677 34	— 16,459 45					
Pilotage	1,968,440 86	1,737,079 29	+ 231,361 57					
Phares et fanaux	730,331 56	624,198 76	+ 106,132 80					
Remorque sur la côte de Flandre . .	13,308 20	9,841 »	+ 3,467 20					
Police maritime.	104,389 16	95,049 83	+ 9,339 33					
Services spéciaux	»	»	»					
Écoles de navigation.								
Pêche maritime.								
Sauvetage								
Totaux fr.	3,398,438 32	3,153,882 40	+ 244,555 92					
DÉPENSES.								
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	410,540 66	798,915 18	1,209,455 84	404,416 91	784,045 50	1,188,462 41	+ 20,993 43	
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.	31,015 15	62,538 13	93,553 28	27,326 56	41,206 89	68,533 45	+ 25,039 83	
Pilotage	1,048,629 43	189,261 88	1,837,891 30	1,452,536 67	235,725 31	1,688,261 98	+ 149,629 32	
Phares et fanaux. {	Éclairage de la côte .	19,008 41	14,006 71	33,015 12	19,100 08	15,579 13	34,679 21	— 1,664 09
	— del'Escaut.	70,866 22	37,469 20	108,335 42	55,966 25	15,823 50	71,789 75	+ 36,545 67
Remorque sur la côte de Flandre . .	17,352 96	32,496 »	49,848 96	13,325 77	9,802 20	23,127 97	+ 26,720 99	
Police maritime.	68,918 15	17,869 96	86,788 11	67,757 89	15,073 58	82,831 47	+ 3,976 64	
Services spéciaux	27,257 96	16,695 24	43,953 20	21,379 18	16,739 35	38,118 53	+ 5,834 67	
Écoles de navigation.	16,087 92	2,569 68	18,657 60	16,258 21	2,491 72	18,749 93	— 92 33	
Pêche maritime.	39,754 63	14,431 02	54,185 67	30,440 33	13,986 62	44,426 95	+ 9,758 72	
Sauvetage et stations de signaux . .	20,485 39	1,809 08	22,294 47	17,869 82	19,219 17	37,088 99	— 14,794 52	
Totaux fr.	2,369,916 89	1,188,102 08	3,558,018 97	2,126,377 67	1,169,692 97	3,296,070 64	+ 261,948 33	
Recettes totales . . fr.	3,398,438 32			3,153,882 40			+ 244,555 92	
Dépenses —	3,558,018 97			3,296,070 64			+ 261,948 33	
Excédent {	159,580 65			142,188 24			+ 17,392 41	
	»			»			»	

N° XXIII. — *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 anglaise. (En tonneaux de 22,83)		Chargement. En tonneaux de fret (12,14 ou 1,015 kilog.).				Passagers	
		Total.	Moyenne.	BRÉSIL.	PLATA.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moy. par traversée.
A l'exportation (d'Anvers).									
1881	34	40,005	4,176 ³ / ₅	8,920 ¹ / ₂	27,784	36,704 ¹ / ₂	4,079 ¹ / ₂	592	
1882	38	44,404	4,168 ¹⁰ / ₁₉	6,988 ³ / ₄	26,478 ¹ / ₄	33,466	880 ¹² / ₁₉	743	
A l'importation.									
1881	36	46,769	4,299 ¹ / ₇	2,692 ⁷ / ₁₀	56,967 ³ / ₄	59,660 ³ / ₅	4,657 ¹ / ₄	75	
1882	36	48,988	4,360 ⁷ / ₉	621 ⁵ / ₁₂	47,067 ¹ / ₂	47,688 ¹¹ / ₁₂	4,324 ² / ₅	83	
Exportation et importation réunies.									
1881	70	86,774	4,239 ³ / ₅	11,613 ⁷ / ₁₀	84,751 ³ / ₄	96,365 ¹ / ₁₀	4,376 ¹⁶ / ₂₅	667	
1882	74	93,392	4,262 ² / ₃₇	7,607 ¹ / ₆	73,545 ³ / ₄	84,452 ¹ / ₁₂	4,096 ²⁴ / ₃₇	796	

TAUX MOYEN DU FRET.

Points de départ ET DE DESTINATION.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	18
Exportation.														
D'Anvers à														
Rio-de-Janeiro	FR. C. 83 54	FR. C. 82 10	FR. C. 83 99	FR. C. 78 63	FR. C. 66 76	FR. C. 52 50	FR. C. 50 00	FR. C. 43 60	FR. C. 35 20	FR. C. 36 35	FR. C. 31 19	FR. C. 38 20	FR. C. 43 75	FR. C. 47
Buenos-Ayres	FR. C. 39 15	FR. C. 36 95	FR. C. 36 35	FR. C. 26 47	FR. C. 40 81	FR. C. 41 74	FR. C. 47							
Importation.														
De Rio-de-Janeiro	FR. C. 58 97	FR. C. 46 83	FR. C. 52 90	FR. C. 56 70	FR. C. 55 33	FR. C. 59 85	FR. C. 50 00	FR. C. 68 95	FR. C. 61 35	FR. C. 67 60	FR. C. 51 35	FR. C. 51 84	FR. C. 61 10	FR. C. 60
De Buenos-Ayres	FR. C. 53 30	FR. C. 48 30	FR. C. 38 10	FR. C. 35 34	FR. C. 38 48	FR. C. 38 60	FR. C. 36							

(¹) L'insuffisance des renseignements relatifs aux années 1869 à 1878, n'a pas permis d'établir la moyenne du fret séparément pour le Brésil et pour la Plata.

N° XXIV. — *Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	NOMBRE DE TRAVERSÉES.	TAXES POSTALES.	DROITS DE PILOTAGE ET DE FANAUX 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. (Dédution faite des amendes).	MOYENNE des AVANTAGES par traversée.	Observations.
		Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
1884	70	20,920 22 ⁽¹⁾	93,283 38	324,985 83	7,242 50	P. 314,773 33	433,555 62	6,193 65	⁽¹⁾ Une partie de cette somme (fr. 9.938 44) est contestée par l'office Argentin qui n'a pas accepté les comptes de transit où cette somme était inscrite. ⁽²⁾ On a pris le chiffre de 1891, le produit de 1882 n'étant pas encore connu.
1882	74	20,920 22 ⁽²⁾	96,477 73	345,954 66	24,620 84	P. 294,330 82	408,728 77	5,523 36	

N° XXV. — *Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.*

Mouvement. — Taux moyen du fret.

N° XXV. — Service postal d'Anvers

Mouvement. — Taux

MOUVE

A L'EXPORTATION.								A L'IMPORTATION.							
ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13,14 ou 1,015 kil.)		PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (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															
1881	47	123,491	2,670 ¹ / ₁₇	83,292	1,814 ³ / ₄₇	26,188	337	1881	(¹) 46	123,867	2,736 ¹ / ₄₆	103,165	2,242 ⁵ / ₄₆		
1882	52	148,039	2,847 ⁵ / ₅₂	94,511	1,815 ³ / ₅₂	28,064	482	1882	51	143,940	2,822 ⁶ / ₅₁	109,041	2,138 ¹ / ₅₁		
II. — Ligne sur															
1881	11	27,752	2,521 ¹ / ₁₁	11,697	1,065 ⁴ / ₁₁	3,216	474	1881	11	28,768	2,615 ³ / ₁₁	22,303	2,043 ⁶ / ₁₁		
1882	7	15,730	1,964 ¹ / ₇	8,630	1,232 ⁶ / ₇	2,993	427	1882	7	15,568	1,909 ⁵ / ₇	11,620	1,660		
III. — Résultat général															
1881	58	135,223	2,641 ⁴ / ₅₈	96,989	1,672 ¹ / ₅₈	31,404	341	1881	57	154,633	2,712 ⁷ / ₅₇	123,668	2,204 ⁴ / ₅₇		
1882	59	161,809	2,742 ³ / ₅₉	102,941	1,744 ⁴ / ₅₉	28,037	473	1882	58	137,508	2,712 ⁶ / ₅₈	120,661	2,080 ² / ₅₈		

TAUX MOYEN

POUR L'EXPORTATION.									
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.
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
Ligne sur Philadelphie .	21 51	17 80	22 11	12 03	12 18	16 06	26 89	19 55	24 52

sur New-York et sur Philadelphie.

moyen du fret.

MENT.

TOTAL.											Observations.
PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 23.83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13.14 ou 1.015 kil.)		PASSAGERS.			
Nombre total.	Moyenne par traversée.			TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.		
New-York.											
5,037	66	1881	95	251,338	2,702 ¹⁴ / ₁₀₀	188,433	2,026 ³⁷ / ₁₀₀	29,223	314	(1) Non compris un navire qui n'a pu être accepté par la Commission technique, parce qu'il ne remplissait pas les conditions stipulées par la convention.	
4,488	88	1882	103	291,999	2,854 ²⁷ / ₁₀₀	203,332	1,743 ⁰ / ₁₀₀	29,532	286		
Philadelphie.											
494	44	1881	22	36,500	2,568 ² / ₁₀₀	34,202	1,554 ² / ₁₀₀	5,710	259		
236	56	1882	14	27,118	1,937	20,230	1,446 ⁶ / ₁₀₀	3,249	232		
pour les deux lignes.											
5,531	61	1881	115	307,838	2,677 ³ / ₁₀₀	222,637	1,956 ¹⁷ / ₁₀₀	34,933	303		
4,744	81	1882	117	319,117	2,727 ¹ / ₁₀₀	223,602	1,911 ⁵ / ₁₀₀	32,801	280		

DU FRET.

POUR L'IMPORTATION.									
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.
Ligne de New-York . .	Fr. c. 51 47	Fr. c. 56 34	Fr. c. 46 09	Fr. c. 41 76	Fr. c. 43 60	Fr. c. 59 02	Fr. c. 56 43	Fr. c. 27 13	Fr. c. 23 71
Ligne de Philadelphie .	40 78	58 01	50 59	57 83	43 56	38 14	54 66	28 46	27 89

N° XXVI. — *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.
1881	113	1,956 33	498,065 67	109,089 89	109,450 95	499,658 94	4,544 68
1882	117	2,082 68	498,072 92	129,531 78	70,615 83	558,921 53	4,777 10