

(I)

( N° 208. )

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 13 MAI 1885.

# CHEMINS DE FER.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

MARINE.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1885.

## RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES  
[Chemins de fer en exploitation, Postes et Télégraphes, et Marine],

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS  
[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées.)]



BRUXELLES,

FR. GOBBAERTS, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE DE LA LIMITE, 21.

1886

(11)

**MESSIEURS,**

En exécution de l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1885.

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

*Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,*

**J. VANDENPEEREBOOM.**

---

**MESSIEURS,**

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives, la notice se rapportant à la construction des chemins de fer pendant l'année 1885.

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

**Chevalier DE MOREAU.**

(IV)

---



---

## TABLE DES MATIÈRES.

### PARTIE A.

Annexes à consulter

#### CHEMINS DE FER.

##### 1<sup>re</sup> SECTION.

###### CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

	Pages.	
1 <sup>re</sup> catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public . . . . .	A, 5	
2 <sup>o</sup> — Chemins de fer construits pour l'État par les sociétés de construction . . . . .	A, 4	
3 <sup>o</sup> — Chemins de fer construits d'après un système qui tient des deux précédents . . . . .	A, 6	
4 <sup>o</sup> — Chemins de fer concédés. . . . .	A, 6	

##### 2<sup>e</sup> SECTION.

###### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

###### CHAPITRE I<sup>er</sup>.

###### RÉSULTATS FINANCIERS. — RENSEIGNEMENTS DIVERS.

###### I. Résultats financiers.

§ 1 <sup>er</sup> . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières . . . . .	A, 7	A, B et II de la partie A.
§ 2. Compte de l'exploitation. — Résultats et ressources. . . . .	A, 11	III, IV, VI et VII "
§ 3. Compte financier. — Charges assumées par le compte d'exploitation . . . . .	A, 15	IV et V "
§ 4. Bilan ou situation générale . . . . .	A, 16	I "

###### II. Renseignements divers.

§ 1 <sup>er</sup> . Principaux résultats statistiques des exercices 1885 et 1884. . . . .	A, 18	
§ 2. Coefficient d'exploitation . . . . .	A, 19	VIII "
§ 3. Personnel . . . . .	A, 20	
§ 4. Caisse de retraite et de secours des ouvriers. . . . .	A, 20	

## CHAPITRE II.

## VOIES ET TRAVAUX.

	PAGES.
IX de la partie A. § 1 <sup>er</sup> . Lignes en exploitation au 31 décembre 1885 . . . . .	A, 22
§ 2. Stations. . . . .	A, 23
§ 3. Rails . . . . .	A, 24
§ 4. Billes . . . . .	A, 26
§ 5. Approvisionnements payés sur fonds budgétaires . . . . .	A, 27
§ 6. Approvisionnements payés sur fonds spéciaux . . . . .	A, 27
§ 7. Parachèvement et extensions sur crédits budgétaires . . . . .	A, 28

## CHAPITRE III.

## TRACTION ET MATÉRIEL.

## I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles.

## — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1 <sup>er</sup> . Matériel de traction et de transport . . . . .	A, 29
§ 2. Matériel en construction . . . . .	A, 30
§ 3. Wagons de particuliers. . . . .	A, 31
§ 4. Parcours des locomotives . . . . .	A, 31
§ 5. Parcours des véhicules . . . . .	A, 32
§ 6. Trains. . . . .	A, 32
§ 7. Utilisation du matériel de transport . . . . .	A, 33
§ 8. Combustibles. . . . .	A, 34
§ 9. Éclairage à l'huile . . . . .	A, 33
§ 10. Éclairage au gaz des gares et des ateliers . . . . .	A, 36
§ 11. Éclairage au gaz des trains. . . . .	A, 36
§ 12. Éclairage électrique. . . . .	A, 36
§ 13. Chauffage des trains . . . . .	A, 37
§ 14. Graissage. . . . .	A, 37
§ 15. Approvisionnements en magasin . . . . .	A, 37

## II. Améliorations et innovations introduites dans le

service de la traction . . . . . A, 38

## CHAPITRE IV.

## EXPLOITATION.

## I. Mouvement et recette.

§ 1 <sup>er</sup> . Voyageurs. . . . .	A, 39
§ 2. Bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	A, 41
§ 3. Produits extraordinaires. . . . .	A, 42
§ 4. Produits divers . . . . .	A, 43
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transports . . . . .	A, 43
§ 6. Transports par nature de service . . . . .	A, 43

Annexes à consulter.

	PAGES.	
<b>II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports . . . . .</b>		
	A, 45	
<b>III. Accidents.</b>		
§ 1 <sup>er</sup> . Déraillements et collisions de trains . . . . .	A, 48	XII et XIII de la partie A.
§ 2. Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains . . . . .	A, 49	XIII "
§ 5. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains . . . . .	A, 50	
<b>IV. Contraventions . . . . .</b>		
	A, 55	
<b>3<sup>e</sup> SECTION.</b>		
<b>CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.</b>		
<b>I.</b>		
DESCRIPTION DU RÉSEAU.		
§ 1 <sup>er</sup> . Lignes en exploitation au 31 décembre 1885. . . . .	A, 55	XIV "
§ 2. Développement des voies ferrées . . . . .	A, 56	
§ 5. Stations et haltes . . . . .	A, 56	
§ 4. Raccordements industriels et gares privées . . . . .	A, 57	
<b>II.</b>		
SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT . . . . .		
	A, 57	XV "
<b>III.</b>		
PARCOURS DES TRAINS . . . . .		
	A, 58	XVI "
<b>IV.</b>		
MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.		
§ 1 <sup>er</sup> . Voyageurs . . . . .	A, 59	XVII "
§ 2. Bagages . . . . .	A, 60	XVII "
§ 5. Petites marchandises . . . . .	A, 60	XVII "
§ 4. Grosses marchandises . . . . .	A, 60	XVII "
§ 5. Finances . . . . .	A, 60	XVII "
§ 6. Équipages . . . . .	A, 61	XVII "
§ 7. Chevaux et bestiaux . . . . .	A, 61	XVII "
§ 8. Produits extraordinaires . . . . .	A, 61	XVII "
§ 9. Récapitulation des recettes . . . . .	A, 62	XVII "
<b>V.</b>		
DÉPENSES D'EXPLOITATION . . . . .		
	A, 62	XVII "

Annexes à consulter.

	<b>VI.</b>	
<b>XIV, XVI et XVII</b> de la partie <b>A.</b>	<b>RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION . . .</b>	<b>PAGES.</b> <b>A, 65</b>

	<b>VII.</b>	
<b>XVIII</b> »	<b>PERSONNEL . . . . .</b>	<b>A, 65</b>

	<b>VIII.</b>	
<b>XIX</b> »	<b>ACCIDENTS . . . . .</b>	<b>A, 64</b>

	<b>IX.</b>	
	<b>CONTRAVENTIONS . . . . .</b>	<b>A, 64</b>

	<b>X.</b>	
	<b>AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS. . . . .</b>	<b>A, 65</b>

**ANNEXES DE LA PARTIE A.****2<sup>e</sup> SECTION.****CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.**

<b>N° A.</b>	} Situation financière.	Capital de premier établissement dégagé des sommes appliquées aux travaux non encore livrés à l'exploitation. . . . .	<b>A, 72</b>
» B.		Capital utile au point de vue du compte d'exploitation servant de base aux charges financières . . . . .	<b>A, 74</b>
» I.		Bilan. — Situation générale depuis l'origine, jusque fin 1885 . . . . .	<b>A, 76</b>
» II.		Compte de premier établissement et capital utile au 31 décembre 1885 . . . . .	<b>A, 78</b>
» III.		Compte d'exploitation. Exercice 1885 . . . . .	<b>A, 80</b>
» IV.		Compte financier. Exercice 1885. — Charges et ressources . . . . .	<b>A, 81</b>
» V.		Compte de profits et pertes. Résultats annuels et accumulés . . . . .	<b>A, 82</b>
» VI.		Revenu du capital consacré aux lignes exploitées . . . . .	<b>A, 84</b>
» VII.		Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1885 et 1884 . . . . .	<b>A, 85</b>
» VIII.		Coefficients d'exploitation . . . . .	<b>A, 88</b>
» IX.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie . . . . .	<b>A, 89</b>	
» X.	Vieux matériaux adjudgés en 1885. . . . .	<b>A, 90</b>	

Annexes à consulter.

	Pages.
N° XI. Consommation de charbon des locomotives en 1884 et 1885.	A, 91
» XII. Déraillements et collisions de trains. — Victimes y relatives . . . . .	A, 92
» XIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835 jusqu'à 1885 inclus . . . . .	A, 94

**3<sup>e</sup> SECTION.**

**CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.**

» XIV. Développement des lignes, à la fin de 1885 . . . . .	A, 96
» XV. Matériel roulant. Effectif à la fin de l'année . . . . .	A, 97
» XVI. Parcours kilométrique des trains . . . . .	A, 98
» XVII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation . . . . .	A, 99
» XVIII. Personnel. Effectif à la fin de l'année . . . . .	A, 104
» XIX. Accidents survenus aux personnes. . . . .	A, 105

**PARTIE B.**

**POSTES ET TÉLÉGRAPHES.**

**1<sup>re</sup> SECTION.**

**POSTES.**

**I.**

**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

§ 1 <sup>er</sup> . Service international . . . . .	B, 3
§ 2. Service intérieur . . . . .	B, 4

**II.**

**STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.**

§ 1 <sup>er</sup> . Mouvement général . . . . .	B, 4	I et III de la partie B.
§ 2. Lettres ordinaires . . . . .	B, 5	III »
§ 3. Lettres recommandées . . . . .	B, 6	III »
§ 4. Lettres assurées . . . . .	B, 6	II et III »

**III.**

**OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.**

**A. Mandats et bons de poste.**

§ 1 <sup>er</sup> . Mandats (service intérieur). . . . .	B, 7	II à IV »
§ 2. Bons de poste . . . . .	B, 7	II à IV »
§ 3. Mandats (service international). . . . .	B, 8	

Annexes à consulter.

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

		Pages
II et III de la partie III.	§ 1 <sup>er</sup> . Acceptation . . . . .	B, 8
II et III. . . . .	§ 2. Encaissement . . . . .	B, 8
II et III. . . . .	<i>C. Coupons d'intérêt et de dividende; titres amortis.</i>	B, 9
II et III. . . . .	<i>D. Quittances (service intérieur).</i>	B, 9
	<i>E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger . . . . .</i>	B, 9
II et III. . . . .	<i>F. Abonnements aux journaux . . . . .</i>	B, 9
	<i>G. Caisse d'épargne. . . . .</i>	B, 10
	<i>H. Timbrage de papiers et débil de papiers timbrés . . . . .</i>	B, 10

## IV.

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

## V.

## DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 <sup>er</sup> . Service de distribution . . . . .	B, 10
§ 2. Service de transmission . . . . .	B, 11

## VI.

PERSONNEL . . . . . B, 11

## VII.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

IV et V. . . . .	§ 1 <sup>er</sup> . Recette . . . . .	B, 12
	§ 2. Dépense . . . . .	B, 12

2<sup>e</sup> SECTION.

## TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE 1<sup>er</sup>.

## TÉLÉGRAPHES.

## I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. . . . . B, 13

Annexes à consulter.

## II.

## STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

	PAGES.
§ 1 <sup>er</sup> . Télégrammes privés :	
a. Services réunis . . . . .	B, 15
b. Service intérieur . . . . .	B, 14
c. Service international . . . . .	B, 14
d. Service de transit . . . . .	B, 15
§ 2. Télégrammes de service . . . . .	B, 15

VI de la partie B.

## III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU  
ET APPAREILS.

§ 1 <sup>er</sup> . Bureaux . . . . .	B, 15
§ 2. Développement du réseau . . . . .	B, 16
§ 3. Appareils en service . . . . .	B, 16

## IV.

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

## V.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 <sup>er</sup> . Recettes . . . . .	B, 17
§ 2. Dépenses . . . . .	B, 18

## CHAPITRE II.

## TÉLÉPHONES.

## I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX . . . . .	B, 22
-----------------------------------	-------

## II.

MOUVEMENT ET RECETTE (PART DE L'ÉTAT) DE LA TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE . . . . .	B, 22
---	-------

## ANNEXES DE LA PARTIE B.

1<sup>re</sup> SECTION.

## POSTES.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1885 . . . . .	B, 26
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1885 et 1884. . . . .	B, 28

## Annexes à consulter.

	Pages.
N° III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1885 et 1884 . . . . .	B, 50
» IV. Recettes postales de toute nature. — Comparaison des années 1885 et 1884 . . . . .	B, 52
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1885 et 1884 . . . . .	B, 52

2<sup>e</sup> SECTION.

## TÉLÉGRAPHES.

N° VI. Renseignements divers concernant les correspondances télé- graphiques. — Comparaison des années 1885 et 1884.	B, 54
---	-------

## PARTIE C.

## MARINE.

## I.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 <sup>er</sup> . Matériel . . . . .	C, 5
§ 2. Personnel . . . . .	C, 5

## II.

## SERVICES D'EXPLOITATION.

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

## III.

## SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

§ 1 <sup>er</sup> . Hydrographie. . . . .	C, 7
§ 2. Écoles de navigation. . . . .	C, 7
§ 3. École des mousses. . . . .	C, 8
§ 4. Cours de notions maritimes dans les écoles moyennes et primaires du littoral . . . . .	C, 8
§ 5. Sauvetage . . . . .	C, 9

Annexes à consulter.

## IV.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

	PAGES.	
§ 1 <sup>er</sup> . Recettes . . . . .	C, 9	II de la partie C.
§ 2. Dépenses . . . . .	C, 9	II

## V.

## LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

§ 1 <sup>er</sup> . Service postal entre Anvers, le Brésil et les États de la Plata.	C, 9	III et IV	•
§ 2. Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.	C, 10	V et VI	•

## ANNEXES DE LA PARTIE C.

## MARINE.

• I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1885 et 1884 . . . . .	C, 12		
• II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1885 et 1884 . . . . .	C, 15		
• III. Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.	{	Mouvement. — Taux moyen du fret . . . . .	C, 14
• IV. les États de la Plata.		Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires . . . . .	C, 15
• V. Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.	{	Mouvement. — Taux moyen du fret . . . . .	C, 16
		Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires . . . . .	C, 18



(1)

# **PARTIE A.**

---

**CHEMINS DE FER.**

(2)

## 1<sup>RE</sup> SECTION.

### CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

**1<sup>re</sup> catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'administration des ponts et chaussées.**

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

DÉSIGNATION DES LIGNES. 1	DATE des lois qui ont décrété leur construction. 2	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense. 3	CRÉDITS figurant dans la colonne 7 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 9 juillet 1885. 4	SOMMES DÉPENSÉES EN 1885.				Sommes dépensées au 31 décembre 1885. 9	Sommes dépensées au 31 décembre 1885. 10
				Études. 5	Terrains. 6	Travaux. 7	TOTALES. 8		
Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Quartier-Léopold) . . . . .	17 juillet 1877, art. 1 <sup>er</sup> , § 18. 23 mai 1880, art. 1 <sup>er</sup> , § 5.	4,300,000	1,148,607 94	5,825 67	467,307 35	70,755 40	552,885 42	910,928 98	1,502,617 40
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40.	13,000,000	594,725 28	31,426 41	18,090 12	62,022 24	111,538 77	7,253,790 52	7,365,329 29
Anvers vers Tilbourg . . . . .	— § 38.	5,000,000	31 20	31 20	"	"	31 20	278,417 94	278,449 14
Libramont à Bertrix. . . . .	— § 39	2,000,000	128,402 26	"	"	"	"	1,717,855 38	1,717,855 38
Wavre à Jodoigne. . . . .	— § 41.	4,900,000	730,472 84	2,061 65	1,605 43	"	3,667 08	74,739 45	78,406 53
Audenarde à Orroir. . . . .	— § 42.	2,500,000	72,308 06	2,510 "	38,914 49	"	41,424 49	428,060 46	469,484 95
Station d'échange de Virton . .	— § 43.	1,000,000	7,016 75	"	"	7,016 75	7,016 75	648,608 14	655,624 89
Station de Dison . . . . .	14 août 1881, § 33.	"	7,157 54	"	2,969 50	"	2,969 50	292,985 86	295,955 36
Thielt à Lichtervelde . . . . .	—	378,000	1,204 67	"	470 47	"	470 47	376,795 33	377,265 80
Station de Braine-l'Alleud. . .	4 août 1879, § 45.	250,000	249,850 "	"	30,912 94	"	30,912 93	750 "	31,662 93
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	280,000	76,484 73	60 92	23,183 03	24,740 "	47,983 95	203,515 27	251,499 22
Travaux et terrains supplémen- taires sur les lignes faisant l'objet des conventions des 31 janvier 1873 et 1 <sup>er</sup> juin 1877.	7 mai 1884, art. 30, k, du ta- bleau XIV.	100,000	63,407 25	"	"	"	"	36,592 75	36,592 75
Travaux supplémentaires sur la ligne de Bastogne à Gouvy.	31 décembre 1883	830,738 27	( <sup>1</sup> )	163 60	140,903 60	137,936 06	299,003 26	428,511 90	707,815 16
Bastogne vers Wittz. . . . .	27 juillet 1884.	1,050,000	3,916,866 98	10,025 97	"	1,590 "	11,615 97	5,167 38	16,783 33
Wanlin à Ansremme . . . . .	25 août 1885.	"	"	2,500 "	"	"	2,500 "	"	2,500 "

(<sup>1</sup>) Ce crédit se rapporte également à des chemins de fer de la 2<sup>e</sup> catégorie.

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

1<sup>o</sup> *Groupe de la Société anonyme de construction de chemins de fer, (convention-loi des 25 avril-5 juin 1870).*

Au 31 décembre 1882, cette Société avait déjà livré à l'État, à fin d'exploitation, l'entièreté de son réseau, comprenant une longueur totale de 137,804 mètres.

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Société précitée s'élevait, au 31 décembre 1884, à . . . . . fr. 55,985,100 »  
 Pendant l'année 1885, il lui a été remis des titres pour . . . . . 1,600 »  
 De sorte qu'au 31 décembre 1885, elle avait reçu . . . . . fr. 55.986,700 »

2<sup>o</sup> *Groupe de la Banque de Belgique.*

Ce groupe comprend :

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

Mètres (1).

Au 31 décembre 1884, la Banque avait livré . . . . . 200,016 »

En 1885, la Banque a livré les sections suivantes :

	Mètres.	
Clabecq à Braine-l'Alleud . . . . .	12,641	»
Sottegem à Ellezelles . . . . .	17,668	»
Ensemble. . . . .	30,309	»

Longueur livrée au 31 décembre 1885. . . . . 230,525 »

b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1885 :

Mettet à Acoz. . . . .	13,470	»
Estaimpuis à la frontière (2) . . . . .	2,686	»
Ensemble. . . . .	16,156	»
Total. . . . .	246,481	»

(1) Le chiffre global de 200,015 mètres indiqué au compte rendu relatif à l'année 1884 a été rectifié par suite d'un nouveau mesurage de la section d'Avelghem à Estaimpuis.

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

*Pour mémoire.* — Une convention du 12 février 1885, approuvée par une loi du 7 avril suivant, a distrait de l'entreprise les sections suivantes :

	Mètres.	
Bruxelles (Ouest) à Londerzeel . . . . .	19,603	»
Embranchement du Bois de la Cambre . . . . .	2,420	»
Couillet à Châtelet . . . . .	4,766	»
Chimai à la frontière. . . . .	14,525	»
Ensemble. . . . .	<u>41,314</u>	»

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait, au 31 décembre 1884, à . . . . . fr. 54,779,000 »  
 Pendant l'année 1885, il lui a été remis des titres pour . . . . . 2,574,500 »  
 De sorte qu'au 31 décembre 1885, elle avait reçu en titres. fr. 57,153,500 »

En outre, la Banque a reçu en numéraire :

a) En exécution de la convention précitée du 12 février 1885. . . . . fr. (1) 2,996,588 »	
b) Pour primes de rails (lois du 25 août 1885, art. 5) . . . . . 254,871 »	
Fr. <u>3,251,259</u> »	

3<sup>e</sup> Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1875, approuvée par la loi du 15 mars 1875.

Ce groupe comprend :

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

Au 31 décembre 1884, cette Société avait livré . . . . . Mètres. 161,157.53

En 1885, la Société a livré les sections suivantes :

	Mètres.	
Rochefort à Eprave . . . . .	3,780.	»
Limerlé à Gouvy . . . . .	3,037.27	
Ensemble. . . . .	<u>6,817.27</u>	

Longueur livrée au 31 décembre 1885. . . . . 167,954.80

b) Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1885. (Ces sections sont énumérées à l'article 2 de la convention du 21 juillet 1885, approuvée par la loi du 25 août suivant (2) :

(1) La vente de titres de la Dette publique pour une valeur nominale de 2,885,500 francs, a produit la somme de fr. 5,024,195-05, sur laquelle 2,996,588 francs ont été payés à la Banque de Belgique et le surplus, fr. 27,805-05, a été rattaché au budget des Voies et Moyens à titre de recette accidentelle.

(2) Pour l'exécution de ces sections, la Société de construction s'est substituée MM. Jean Cousin frères, avec l'agrément du Gouvernement.

	Mètres.
D'autre part. . . . .	167,954.80
De Mettet au chemin de fer du Nord à Anhée par la vallée de la Molinee . . . . .	21,054.15 (1)
D'Eprave à Wanlin . . . . .	8,258.50 (1)
De Bastogne à la frontière Grand-Ducal, dans la direction de Wiltz . . . . .	8,408.86
<b>Ensemble. . . . .</b>	<b>37,721.51</b>
<b>Total. . . . .</b>	<b>205,676.31</b>

*Pour mémoire.* — La convention du 21 juillet 1885, approuvée par la loi du 25 août 1885, a distrait de l'entreprise les sections suivantes :

Gedinne à la Meuse . . . . .	50,203.71
Mettet à la Meuse . . . . .	24,329.06
Éprave à Baronville. . . . .	18,084.73
<b>Ensemble. . . . .</b>	<b>72,617.50</b>

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis et les sommes payées à la Société précitée, au 31 décembre 1884, s'élevaient à fr. 34,367,276 49  
Les sommes payées pendant l'année 1885 montent à . . . 1,135,984 28  
De sorte qu'au 31 décembre 1885, la Société avait reçu en tout. . . . . fr. 35,503,260 77

**3<sup>e</sup> catégorie. — Chemins de fer (lignes de Tirlemont à Moll et de Tongres à Neerlinter) construits d'après un système qui tient des deux précédents.**

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

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique, s'élevait au 31 décembre 1884, à 14,200,200 francs. Rien n'a été payé en 1885.

Sur le crédit de fr. 14,806-12 figurant dans la colonne 7 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 9 juillet 1885, il a été payé en 1885, pour frais de procédure . . . . . fr. 5,423 34

En 1884, il avait été payé pour règlement d'indemnités judiciairement dues à la Banque de Belgique, et pour frais de procédure . . . . . 135,193 88

**Ensemble. . fr. 140,617 22**

**4<sup>e</sup> catégorie. — Chemins de fer concédés construits par des sociétés ayant obtenu des concessions de péages.**

Aucun chemin de fer n'a été concédé en 1885.

---

(1) Ces longueurs sont celles des avant-projets annexés à la convention.

## 2<sup>E</sup> SECTION.

---

# CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

---

## CHAPITRE 1<sup>er</sup>.

---

### I. Résultats financiers.

#### § 1<sup>er</sup>. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES FINANCIÈRES.

Les rapports précédents ont exposé les redressements d'écritures opérés depuis 1878 et signalé ceux restant à effectuer, comme conséquence des nouvelles règles de comptabilité.

Les derniers redressements à réaliser ont pour objectif principal de dégager le compte capital, des dépenses liquidées annuellement du chef de travaux *en cours d'exécution*, et cela dans le but d'arrêter au montant réel, les sommes engagées, pendant chaque exercice, dans les lignes *livrées à l'exploitation*.

Cette distinction s'impose surtout, si l'on considère qu'il s'agit d'établir, aussi exactement que possible, le degré de productivité du réseau national, eu égard aux charges financières qui lui incombent.

Or, à l'encontre de ce qui est généralement pratiqué par les sociétés concessionnaires, dont le compte capital supporte les intérêts de toutes les dépenses de premier établissement, jusqu'au jour où l'objet de ces dépenses entre dans le domaine de l'exploitation, les comptes financiers du chemin de fer de l'État ont, prématurément, assumé ces intérêts et même l'amortissement, pour toutes les liquidations afférentes aux travaux en cours d'exécution. Il en est résulté, comme cela a déjà été signalé, que le compte capital n'a pas reflété

le coût effectif des lignes *en exploitation* et que les charges financières annuelles ont été exagérées.

Pour déterminer le *capital utile*, au point de vue du compte d'exploitation, il a fallu opérer le dépouillement, par section, station, etc., de toutes les dépenses liquidées à titre de premier établissement, depuis 1834 jusqu'en 1883 inclus. Les résultats de ce travail considérable sont résumés ci-après :

Du tableau, Annexe A, il résulte, entre autres, que les capitaux ayant servi de base aux charges financières, s'élevaient, à la fin de 1884, déduction faite de l'amortissement indirect (1), au montant total (voir col. 7) de . . . . . fr. 1,236,321,511 11

Mais, d'après les explications qui précèdent, il faut nécessairement en déduire les sommes liquidées pour avances aux Sociétés ainsi que pour travaux non encore livrés (col. 8) sauf à en imputer les intérêts au compte capital utile, jusqu'au jour de leur remise à l'exploitation, soit . . . fr. 17,742,290 71

Il y a lieu d'en déduire également les . . . 2,000,000 »

mis à la disposition du chemin de fer, en compte courant, pour permettre l'approvisionnement de rails neufs, en attendant la réalisation des vieux fers à retirer des voies (col. 9).

Enfin, le dépouillement de toutes les liquidations effectuées depuis 1834, a fait constater que les dépenses afférentes à chaque exercice, n'ont pas toujours été renseignées exactement. La colonne 9 enregistre et la colonne d'observations explique les différences relevées. Il en résulte que le compte capital doit être réduit, outre l'avance de 2 millions pour rails, de . . . . . 6,009,452 50

Ensemble à déduire (col. 10). . . fr. 25,751,725 21

Reste fin 1884 : somme totale liquidée pour les lignes exploitées . . . . . fr. 1,210,769,787 90

Si l'on y ajoute les intérêts accumulés des sommes appliquées aux travaux *avant leur livraison* (voir tabl. B, col. 11) soit . . . . . 15,902,155 17

l'on constate que le *capital utile*, réellement engagé dans l'exploitation au 31 décembre 1884, était (tabl. B, col. 12)

de . . . . . fr. 1,226,671,943 07

(1) Fr. 4,751,093-20. Voir tableau Annexe I et page A-16, du compte rendu de l'exercice 1884.

D'autre part. . fr. 1,226,671,945 07

Pendant l'année 1885, il a été livré à l'exploitation :

Rivage à Stoumont (col. 2, tabl. B). fr.	7,255,264 46	
Sottegem à Ellezelles. fr.	4,152,900	} 7,824,700 » (col. 4).
Clabecq à Braine-l'Alleud. fr.	2,978,000	
Limerlé à Gouvy . . . . .	693,800	
Il a été dépensé pour travaux de parachèvement (col. 3) . . . . .	4,180,831 75	
Les dépenses qui précèdent sont grevées à titre d'intérêts pendant la durée des travaux (col. 10) de . . . . .	471,768 78	
Il a été liquidé pour acquisition de matériel (col. 5) . . . . .	3,171,647 85	
Ensemble. . . fr.	22,904,212 84	
Dont à déduire les aliénations d'immeubles (col. 3, tabl. A) . . . . .	80,062 78	
Reste à ajouter pour les travaux livrés à l'exploitation en 1885 (col. 6 et 10, tabl. B) . . . . .	fr. 22,824,150 06	
Donc le <i>capital utile</i> au 31 décembre 1885 s'élève (col. 12) à . . . . .	fr. 1,249,496,095 15	

C'est ce capital utile, qui doit servir de base aux charges financières du compte d'exploitation de l'exercice 1885.

Pour établir les sommes totales engagées à ce jour, à titre de *premier établissement*, il y a lieu d'ajouter au montant qui précède, soit fr. 1,249,496,095 15 la somme (litt. J, tabl. II) de . . . . . 7,123,614 75 liquidée jusqu'au 31 décembre 1885 pour avances aux sociétés et pour travaux en cours d'exécution.

Le total des dépenses de premier établissement est donc de . . . . . fr. 1,256,619,704 86

Voici, par nature d'application, la répartition du *capital utile* de fr. 1,249,496,095-15 consacré aux lignes en exploitation :

1° Premier établissement et parachèvement des lignes construites par et pour compte de l'État . . . . . fr. 472,201,707 49

2° Prix de rachat payable comptant ou par annuités ainsi que le parachèvement des lignes de :

*Mons à Manage :*

Ligne . . . . .	fr. 10,525,041 76	} 17,469,713 59
Matériel. . . . .	2,698,549 24	
Parachèvement . . . . .	4,246,522 59	
A reporter . . . fr.	489,674,420 88	

R eport . . . fr. 489,671,420 88

*Dendre et Waes :*

Partie du prix amortie par annuités avant		
le rachat comptant . . . . .	153,069 51	}
Prix du rachat. . . . .	52,550,000 »	
Parachèvement . . . . .	2,835,935 83	
		55,539,005 34

*Pepinster à Spa :*

Partie du prix amortie par annuités avant		
le rachat comptant. . . . .	55,031 08	}
Prix du rachat. . . . .	6,727,000 »	
Parachèvement . . . . .	222,140 46	
		7,004,171 54

*Saint-Ghislain à Erbisœul :*

Ligne . . . . .	2,447,592 85	}
Matériel . . . . .	393,666 34	
Parachèvement . . . . .	65,694 77	
		2,906,953 96

*Marbehan à Virton :*

Ligne . . . . .	6,841,951 38	}
Matériel . . . . .	268,382 88	
		7,110,334 26

*Lierre à Turnhout :*

Ligne . . . . .	4,300,000 »	}
Matériel . . . . .	253,566 48	
Parachèvement . . . . .	106,156 24	
		4,659,722 72

*Flandres :*

Lignes . . . . .	17,452,182 42	}
Matériel . . . . .	1,608,737 28	
Parachèvement . . . . .	1,082,084 85	
		20,143,004 55

*Bassins-Houillers :*

Lignes . . . . .	194,208,800 »	}
Matériel . . . . .	27,837,674 26	
Parachèvement . . . . .	11,749,948 66	
		233,796,422 92

*Luxembourg :*

Ligne . . . . .	127,708,144 01	}
Matériel . . . . .	55,683,258 53	
Parachèvement . . . . .	19,300,011 56	
		180,691,414 10

*Anvers à Rotterdam :*

Partie belge (estimation) . . . . .	12,500,000 »	}
Parachèvement . . . . .	568,895 28	
		12,868,895 28

A reporter . . . fr. 1,014,371,345 55

Report . . . fr.	1,014,371,545 55	
5° Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevances ou parts de recettes :		
Tournai à Jurbise . . . . .	967,238 28	}
Hal à Ath et Tournai à la frontière. . . . .	914,907 21	
Braine-le-Comte à Gand . . . . .	453,748 41	
Jonction belge-prussienne . . . . .	863,743 10	
Plateaux de Herve . . . . .	760,546 43	
Hesbaye-Condroz . . . . .	1,413,929 24	
Spa à la frontière . . . . .	981,537 33	6,539,450 02
4° Dépendances des stations, etc. . . . . fr.	34,278,849 69	
5° Dépenses générales, etc. . . . .	8,529,683 21	
6° Acquisitions de matériel pour l'ensemble du réseau exploité . . . . .	185,956,764 66	
Somme égale au capital utile des lignes en exploitation fr.	1,249,496,093 13	

§ 2. COMPTE DE L'EXPLOITATION.

*Résultats et ressources*

Le compte d'exploitation, résumé aux tableaux, Annexes III et VII, accuse les résultats suivants :

<i>Recettes.</i> — Les recettes brutes de l'exercice 1883 se sont élevées à . . . . . fr.	119,772,556 56
Pour obtenir les recettes acquises au Trésor, il suffit d'en déduire les parts revenant aux sociétés dont l'État exploite les lignes (tabl. VII), soit. . . . .	4,520,998 44
Reste pour le Trésor (tabl. VII) . . . fr.	115,251,558 12
Le même calcul appliqué aux résultats de l'exercice 1884 aboutit à . . . . .	116,052,311 54
Donc les recettes au profit du Trésor ont été inférieures en 1883 à celles de 1884 (tabl. VII) de . . . . . fr.	800,753 42

La dépression eût été relativement considérable sans l'influence qu'a exercée, sur le produit des voyageurs, l'exposition d'Anvers.

L'augmentation des recettes de ce chef a compensé, en partie, les réductions subies sur les autres éléments du trafic.

*Dépenses.* — Les dépenses d'exploitation ont été arrêtées, pour 1883, au montant de . . . . . fr. 70,097,353 74 y compris fr. 172,230-24, affectés à des travaux de parachèvement et d'amélioration.

D'autre part . . . . . fr.	70,097,355 74
Ces mêmes dépenses ayant été en 1884 de . . . . .	71,781,693 78
<hr/>	
il en est résulté, pour les frais d'exploitation, une diminution de . . . . . fr.	1,684,538 04
Si l'on en déduit les <i>recettes en moins</i> , soit . . . . .	800,753 42
<hr/>	
L'on constate que, en fin de compte, le <i>produit au profit du Trésor</i> , a dépassé en 1885 celui de 1884, de . . . . . fr.	885,584 62

Pour établir la somme totale de *ressources* dérivant de l'exploitation, il faut ajouter aux *recettes nettes* (tabl. III) soit . . . . . fr. 49,675,200 82

1° Les intérêts des recettes versées journellement dans les caisses de l'État par les comptables des stations, déduction faite des intérêts et dépenses acquittées par la Trésorerie, pour compte du chemin de fer, soit au taux de 4 p. % pour le demi-temps (tabl. IV. Avoir) . . . . . 995,504 02

2° Les intérêts du solde actif s'élevant à fr. 97,656,154-85, ce qui au taux de 4 p. % représente un produit (tabl. IV. Avoir) de . . . . . 3,906,246 19

Les ressources de l'exercice 1885, destinées à faire face à toutes les charges, s'élèvent donc à . . . . . fr. 54,574,951 03

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

1° Parts de recettes à servir aux sociétés dont l'État exploite les lignes . . . . . fr. 4,520,998 44

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

Ensemble (tabl. IV). . . . . fr. 5,020,998 44

Reste, ressources totales. . . . . fr. 49,553,952 59

Appliquée au capital utile de fr. 1,249,496.095-15, engagé dans le réseau exploité, cette somme équivaut à un intérêt de 4 p. %.

Le tableau VI renseigne le revenu annuel, basé sur le redressement du capital (tabl. B), depuis l'origine de l'exploitation du railway de l'État jusqu'au 31 décembre 1885.

Il en découle que l'intérêt moyen, pendant cette longue période, a été de 4.66 p. %, ce qui atteste une bonne situation, eu égard au taux actuel du loyer de l'argent, si l'on considère le bas prix des tarifs, les grandes facilités de transport offertes aux voyageurs, les services à prix réduits et même gratuits rendus par le chemin de fer à des administrations publiques, etc.

§ 3. COMPTE FINANCIER.

*Charges assumées par le compte d'exploitation.*

La nécessité de déterminer le *capital utile*, au point de vue des charges incombant au compte d'exploitation, a été démontrée au premier paragraphe de ce chapitre.

Pour éviter de devoir recourir aux comptes rendus qui ont exposé le nouveau mode de comptabilité, devant servir désormais de règle pour l'établissement de la situation financière, il a paru utile de résumer une dernière fois la définition de ces règles.

Voici, en substance, comment le compte rendu de 1878 justifiait les principes adoptés :

S'en tenant plus au texte qu'à l'esprit des lois du 1<sup>er</sup> mai 1834 et du 12 avril 1835, le chemin de fer prenait à sa charge toutes les sommes que le Trésor affectait, annuellement, soit à l'amortissement, soit au remboursement de ses dettes. On introduisait ainsi dans le compte d'exploitation, un élément essentiellement variable, qui en faussait les résultats.

En effet, non seulement les *dotations* d'amortissement des diverses dettes de l'État n'étaient pas fixées au même taux, mais elles ne recevaient pas toujours leur destination. Il en était ainsi, notamment, pour le 4 1/2 p. %, lorsque le cours de ce fonds dépassait le pair. D'un autre côté, il arrivait que le terme final de l'extinction de la dette étant proche, le Trésor, au lieu de continuer à l'amortir, jugeait préférable de la rembourser.

Le compte de certains exercices avaient donc à supporter des charges très lourdes, tandis que d'autres en étaient, pour ainsi dire, complètement exonérés. Par suite de ces variations dans son fonctionnement, l'amortissement exerçait sur les résultats chiffrés de l'exploitation, une influence plus grande que celle du trafic.

Pour montrer quels écarts se pouvaient produire, il suffira de rappeler que le Trésor a remboursé la dette à 4 p. % par anticipation, le 1<sup>er</sup> juillet 1869, et que par ce fait, le chemin de fer a eu à supporter, pendant cet exercice, une charge extraordinaire très importante. Le remboursement anticipé, en 1873, de la dette à 3 p. % de 1838, a eu des conséquences analogues.

En vue d'obvier aux inconvénients précités, il fut entendu qu'au lieu de considérer le chemin de fer, comme se procurant ses capitaux de premier établissement par voie d'emprunt, à l'intervention du Trésor, on admettrait en principe qu'il serait censé les emprunter directement à celui-ci, désormais son banquier, mais à des conditions fixes et invariables. On adopta le taux de 4 p. % pour l'intérêt et le terme de 90 ans pour l'amortissement.

D'ailleurs, pour constater la *productivité vraie* du chemin de fer, pour établir la valeur relative des résultats annuels de l'exploitation, et c'est là le but qu'il s'agit d'atteindre, il importe moins de faire supporter au chemin de fer et à son

banquier, identiquement les mêmes charges, que de trouver une mesure commune d'appréciation dont il puisse être fait constamment usage.

Ces principes furent appliqués dans les comptes de l'administration à partir de 1878, non seulement au capital emprunté, dont le Trésor doit servir les charges, mais encore aux capitaux qu'il avait avancés au chemin de fer à concurrence de 89,851,043 francs, en puisant ces avances dans les bonis annuels du budget général de l'Etat. Or, jusqu'en 1878, le chemin de fer avait été affranchi de toutes charges d'intérêts et d'amortissement de ce chef. Il en résulta le règlement de compte suivant entre le chemin de fer et le Trésor :

1° Les avances précitées prirent pied dans la comptabilité annuelle et aboutirent à porter en charge aux comptes d'exploitation de 1853 à 1878, les sommes suivantes :

47,551,181 francs pour intérêts

et 1,947,117 — — amortissement ;

2° L'amortissement réellement effectué par le Trésor et qui s'élevait à 85,673,813 francs, fut ramené fictivement à 20,587,163 francs, par application du terme uniforme de 90 ans ;

3° L'intérêt au taux uniforme de 4 p. % n'était plus représenté que par 299,884,072 francs, alors qu'aux taux différents des emprunts, ces intérêts s'élevaient à 516,943,449 francs ;

4° Par suite, le solde disponible, toutes charges réglées, se trouva élevé à 41,508,854 francs, de 14,406,104 francs qu'il atteignait, d'après l'ancienne comptabilité.

Tels sont les résultats de la première revision des comptes ; mais là ne devait pas se borner leur redressement pour réaliser, dans son intégrité, les principes et les règles adoptées.

L'on avait ainsi, débité indûment les comptes annuels d'exploitation, des intérêts et de l'amortissement, pour l'année entière, des sommes appliquées aux travaux en voie d'exécution, alors que les intérêts auraient dû être imputés au compte de premier établissement, d'après les dates successives des liquidations, sauf à ne faire assumer la charge entière au compte d'exploitation, qu'à partir de la livraison des travaux.

Le Trésor, agissant désormais à titre de banquier vis-à-vis du chemin de fer, lui devait compte des intérêts des sommes encaissées, tout comme le chemin de fer devait, de son côté, servir les intérêts des paiements opérés, à sa décharge, par le Trésor.

Enfin, le banquier devait bonifier au chemin de fer les intérêts composés des soldes actifs, au lieu des intérêts simples, dont il lui a seul été tenu compte.

Ces diverses rectifications des comptes antérieurs, ont été opérées successivement. Toutefois, elles subissent aujourd'hui, au point de vue des charges, l'influence du redressement des capitaux engagés dans les *lignes exploitées*, c'est-à-dire, sans égard aux sommes appliquées aux lignes en cours d'exécution.

C'est pour ce motif que le tableau n° V résume à nouveau, pour chaque exercice, depuis l'origine de l'exploitation, les ressources, les charges, ainsi que les soldes annuels et accumulés.

Les quelques explications qui précèdent permettront de mieux apprécier les résultats de l'exercice 1885 exposés ci-après :

L'on a vu, page A-12, que les *ressources chiffrées* du compte d'exploitation s'élèvent, pour l'exercice 1885, à . . . . . fr. 54,574,951 03

Du tableau IV, résumant les *charges*, il résulte que celles-ci sont de . . . . . fr. 56,167,255 46

Elles excèdent donc les ressources de l'exercice considéré à concurrence de . . . . . fr. 1,592,302 43

à prélever sur le solde actif du compte des bénéfices et pertes (Annexe V.)

Par suite du redressement du capital, l'insuffisance de ressources n'a été en 1884 que de fr. 1,512,980-30, au lieu de fr. 5,548,254-40, renseignés au compte rendu de cet exercice, ce qui démontre à quel point les charges annuelles chiffrées, dépassaient la somme des intérêts et de l'amortissement, incombant au compte financier.

Le résumé (tabl. V) des comptes de bénéfices et pertes depuis 1835, accuse l'importance du boni qui est la conséquence du complément des rectifications réalisées aujourd'hui. En effet, l'on constate que les ressources du chemin de fer, ont permis de faire face aux charges des capitaux utiles et à toutes autres, en conservant un solde actif très important. Ainsi le compte financier (tabl. IV) clôture l'exercice 1885 :

A l'actif, par . . . . .	fr. 152,231,105 88
Au passif, par. . . . .	56,167,255 46

Il en résulte un *solde actif*, toutes charges servies jusque fin 1885, de. . . . . fr. 96,065,852 42

Or, avant les derniers redressements, ce solde ne ressortait, fin 1884, qu'à . . . . . fr. 60,775,567 70

et déduction faite de l'insuffisance des ressources de l'exercice 1885, s'élevant à. . . . . fr. 1,592,302 42

il ne ressortirait même qu'à . . . . . fr. 59,181,265 28

Donc le compte financier accusait un boni inférieur de fr. 56,882,587-14, à celui correspondant aux comptes redressés dans toutes leurs parties.

Outre l'actif de fr. 96,065,852-42, le chemin de fer a approvisionné ses magasins d'objets de consommations, de matières premières, pièces de rechange, outillages, billes, rails et accessoires, etc., etc., pour une somme de fr. 25,578,051,08 prélevée sur les comptes d'exploitation annuels.

§ 4. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

Le tableau Annexe n° I se résume comme suit :

<i>Actif.</i> — Le capital utile engagé dans les lignes exploitées, à l'exclusion de celui des lignes dont l'exploitation est affermée par l'État, moyennant parts de recettes à servir aux sociétés, s'élève, fin 1885,		
à . . . . .	fr. 1,236,696,255 88	}
Le capital approximatif dû par l'État, pour le rachat de la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise et pour parfaire le prix d'achat de celle de Lierre à Turnhout, est d'environ	12,799,839 25	
		1,249,496,095 15
Les dépenses liquidées depuis l'origine (1855) sur les budgets annuels de l'exploitation sont :		
<i>A.</i> Pour travaux d'amélioration et de parachèvement,		
de . . . . .	fr. 11,084,181 59	}
<i>B.</i> Pour approvisionnements en dépôt dans les magasins, de . . . . .		
	23,578,051 08	54,662,232 67
Le compte d'intérêts du chef des recettes nettes se clôt au profit du chemin de fer par . . . . .		
	fr. 18,110,757 56	}
et celui des intérêts des soldes <i>actifs</i> , toutes charges réglées, par . . . . .		
	76,754,776 03	94,865,533 59
Enfin, les recettes brutes, accumulées depuis 1855, ont atteint le total de . . . . .		
		2,236,716,610 05
L'actif total est donc, fin 1885, de . . . . .		
	fr. 3,615,740,469 42	3,615,740,469 42
 <i>Passif.</i> — L'amortissement chiffré est de . . . . .		
	fr. 40,509,279 82	
Il reste donc à amortir. . . . .		
	1,208,986,815 51	
Montant égal au capital utile renseigné à l'actif . . . . .		
	fr. 1,249,496,095 15	
Les charges financières, assumées par le compte financier jusque fin 1885, s'élèvent à . . . . .		
	751,846,508 50	
Il a été versé à titre de parts de recettes aux sociétés dont l'État exploite les lignes . . . . .		
	139,401,210 91	
Il a été liquidé pour le loyer de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale . . . . .		
	6,646,538 83	
Le compte financier a pris en charge les intérêts suivants, au profit du Trésor, pour :		
<i>A.</i> Liquidations des parts des recettes, etc. . . . .		
	fr. 1,490,482 12	}
<i>B.</i> Avances destinés au renouvellement de rails . . . . .		
	267,458 88	
<i>C.</i> Soldes passifs accumulés. . . . .		6,445,501 15
	4,687,580 15	
A reporter. . . . .		
	fr. 2,153,858,652 52	2,153,858,652 52

Report . . . . .	fr. 2,155,855,652 52
Les dépenses d'exploitation ont absorbé depuis l'origine jusque fin 1885. . . . .	4,531,178,752 01
<b>Total du passif. . . . .</b>	<b>fr. 3,488,014,384 53</b>

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

1° Les prélèvements faits sur les budgets de l'exploitation :	
A. Pour travaux de parachèvement. . . . .	11,084,181 59
B. Pour approvisionnements restant en magasin au 31 décembre 1885. . . . .	23,378,081 08
2° Les soldes actifs accumulés du compte financier (1). . . . .	96,063,852 42
<b>Montant égal à l'actif. . . . .</b>	<b>fr. 3,615,740,469 42</b>

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

Les recettes totales depuis l'origine se sont élevées à fr.	2,236,716,610 03
Si du passif total, soit . . . . .	fr. 3,488,014,384 53
l'on déduit le capital utile et les intérêts du passif (1,249,496,095-15+ 6,445,501-15)= . . . . .	4,258,941,594 28
<b>il reste pour dépenses d'exploitation et les charges financières</b>	<b>2,229,072,990 05</b>

La différence de . . . . . fr. 7,643,619 98  
représente donc le bénéfice de l'exploitation, abstraction faites des intérêts réciproques.

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

A l'actif, au montant de . . . . .	fr. 94,865,533 59
et au passif, de . . . . .	6,445,501 15
<b>l'on obtient une différence active de . . . . .</b>	<b>fr. 88,420,232 44</b>

Donc le solde se décompose comme suit :

Intérêts actifs. . . . .	fr. 88,420,232 44
Bénéfice de l'exploitation . . . . .	7,643,619 98
<b>Montant égal au solde actif. . . . .</b>	<b>fr. 96,063,852 42</b>

(1) Voir note (3) du tableau n° 1.

## II. Renseignements divers.

### § 1. PRINCIPAUX RÉSULTATS STATISTIQUES DES EXERCICES 1885 ET 1884.

Les principaux résultats de l'exploitation du railway de l'État, répartis sur l'étendue du réseau et par unité de travail, pendant les exercices 1885 et 1884, sont résumés ci-après :

		1885.		1884.
Par kilomètre exploité.	}	Recettes brutes . . . . . fr.	58,096	» 58,771 »
		Dépenses d'exploitation. . . . .	22,241	» 23,155 »
		Ressources de l'année . . . . .	17,558	» 17,208 »
		Charges financières. . . . .	17,865	» 17,696 »
		Fr.		Fr.
Par train-kilomètre.	}	Recettes brutes . . . . .	5 6406	5 6465
		Dépenses d'exploitation. . . . .	2 1254	2 1777
		Ressources de l'année . . . . .	1 6588	1 6184
		Charges financières. . . . .	1 7072	1 6643
Par locomotive-kilomètre utile.	}	Recettes brutes . . . . .	5 5537	5 2913
		Dépenses d'exploitation. . . . .	1 9463	1 9656
		Ressources de l'année . . . . .	1 5190	1 4608
		Charges financières. . . . .	1 5633	1 5022
Par véhicule-kilomètre utile.	}	Recettes brutes . . . . .	0 2792	0 2805
		Dépenses d'exploitation. . . . .	0 1650	0 1675
		Ressources de l'année . . . . .	0 1272	0 1245
		Charges financières. . . . .	0 1509	0 1280

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

Trains de voyageurs :		1885.	1884.
Voyageurs de toutes catégories . . . . . fr.		41,725,515 05	39,491,766 99
Bagages . . . . .		1,043,266 60	1,022,363 52
Colis par exprès (services intérieur et mixtes) . . . . .		1,027,482 82	1,102,523 60
Petits paquets (services internationaux). . . . .		1,867,652 78	1,755,225 22
Finances . . . . .		212,961 28	203,298 11
Équipages et chevaux (grande vitesse). . . . .		208,060 17	214,253 54
Produits divers (location de buffets, dépôt de bagages, droit d'affichage et de vente de livres, remise à domicile de colis postaux, etc., etc.) . . . . .		400,444 97	380,069 04
Totaux. . . . . fr.		46,485,181 67	44,149,500 02

**Trains de marchandises :**

	1885.	1884.
Messageries . . . . . fr.	5,219,047 98	5,703,019 65
Grosses marchandises . . . . .	64,897,129 89	67,134,674 69
Chevaux et bestiaux . . . . .	1,086,111 20	1,109,724 87
Décompte pour usage du matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le décharge- ment, frais de traction sur les raccorde- ments, produits divers . . . . .	1,981,961 25	2,006,281 91
Totaux. . . . fr.	75,184,250 32	75,953,701 12
Ensemble sans distinction de trains. fr.	119,669,431 99	120,103,201 14

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

		1885.	1884.	
Parcours kilométriques des trains.	{	de voyageurs. . . km.	17,516,859	16,917,754
		de marchandises . . .	15,382,498	16,014,265
Parcours kilomé- triques des véhi- cules utiles.	{	de voyageurs . . km.	157,959,342	150,150,740
		de marchandises . . .	271,007,854	278,398,135
Produit par train- kilomètre.	{	de voyageurs. . . . .	Fr. 2 6537	2 6097
		de marchandises . . . . .	4 7576	4 7340
Produit par véhi- cule - kilomètre utile.	{	de voyageurs . . . . .	0 2945	0 2940
		de marchandises . . . . .	0 2700	0 2728

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

		1885.	1884.	
Nombre moyen de voitures et wa- gons chargés par	{	trains de voyageurs. . .	9.02	8.88
		— de marchandises. . .	17.62	17.35

§ 2. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'un exercice, non compris les travaux de parachèvement prélevés sur les crédits budgétaires, se présente, pour les exercices comparés de 1885 et 1884, comme suit :

	A	
[ N° 208. ]	( 20 )	
	1885.	1884.
Recettes brutes . . . . . fr.	119,772,536 56	120,191,108 51
Dépenses d'exploitation . . . . .	70,097,553 74	71,781,693 78
dont à déduire le coût des travaux de parachèvement et d'extension . . . . .	172,230 24	326,672 32
Reste, dépenses. . . . . fr.	69,925,125 50	71,458,021 46
Le coefficient d'exploitation est donc de . . . . .	38,58	59,43 p. %

### § 3. PERSONNEL.

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

	1885.	1884.	Différence en 1885
Fonctionnaires et employés . . . . .	6,265	(1)6,546	— 81
Agents subalternes et ouvriers . . . . .	33,802	34,113	— 311
Total. . . . .	40,067	40,459	— 392

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

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

	1885.	1884.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit . . . . . fr.	1,899,658 85	1,877,563 75
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitement, etc. . . . .	1,489,166 39	1,517,949 89
D'où un excédent de ressources de fr.	410,492 44	359,613 86
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 <sup>er</sup> janvier, s'élevait à . . . . .	8,550,642 80	8,191,028 94
L'on obtient l'avoir au 31 décembre, soit . . . . . fr.	8,961,135 24	8,550,642 80

Cet avoir est grevé du chef des charges annuelles, capitalisées eu égard à la

---

(1) Comprendait dans le passé 941 agréés dont la rémunération est liquidée sur crédits salaires. Ils figurent actuellement parmi les agents subalternes.

vie probable des pensionnés et du nombre de termes de secours annuels à servir, savoir :

	1885.	1884.
<i>A.</i> Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants de . . . . . fr.	5,478,122 05	5,203,772 85
<i>B.</i> Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit . . . .	55,264 55	57,552 90
Capital engagé . . . . . fr.	5,511,586 58	5,241,505 75

Il faut y ajouter :

<i>A.</i> Le solde débiteur, en compte courant, de la caisse vis-à-vis du Trésor. fr.		75,761 69
<i>B.</i> La réserve disponible pour l'octroi de pensions et secours aux 55.800 affiliés et à leurs ayants droit, soit . . . fr.	5,449,748 86	5,255,575 36
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.	8,961,155 24	8,550,642 80

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

	NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.		
	1885	1884	1885	1884	
Termes de pensions. . . . .	Ouvriers . . . . .	685	683	301,573 45	289,379 06
	Veuves . . . . .	4,308	4,285	358,699 96	338,049 03
	Orphelins . . . . .	92	99	42,464 67	44,627 04
	Ascendants . . . . .	28	34	2,869 "	2,815 50
Termes de secours annuels. . . . .	Ouvriers . . . . .	35	44	5,667 "	7,875 98
	Veuves . . . . .	483	460	22,451 53	48,931 50
	Orphelins . . . . .	15	8	922 49	510 86
Secours temporaires aux ouvriers . . . . .	40,671	40,883	356,685 70	371,086 42	
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux etc. . . . .			443,324 50	458,985 56	
Frais de funérailles . . . . .			42,494 50	44,093 20	
Bonifications d'intérêts et frais généraux . . . . .			2,319 59	4,596 07	
Sommes égales aux dépenses annuelles ci-dessus . . . . . fr.			1,489,166 39	1,517,949 89	

## CHAPITRE II.

### VOIES ET TRAVAUX.

#### § 1<sup>er</sup>. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1885.

MÈTRES :			
	Double voie.	Simple voie.	Ensemble.
Lignes construites	directement par l'État (1) . . . . .		
	656,436	76,901	733,337
	à forfait pour compte de l'État . . . . .		
	44,697	634,241	648,938
Lignes construites par des compagnies :			
1 <sup>o</sup> Rachetées par l'État . . . . .	502,079	958,091	4,460,470
2 <sup>o</sup> Exploitées par l'État, moyennant parts de recettes . . . . .	157,798	165,567	323,365
Longueur effective totale, exploitée fin 1885 . . . . .	1,331,010	1,834,800	3,165,810

Ce réseau comprend :

	Mètres.
1 <sup>o</sup> Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises . . . . .	5,016,129 ou 95.27 p. %.
2 <sup>o</sup> Parties affectées au transport des marchandises seulement . . . . .	149,681 ou 4.75 —

L'étendue exploitée comprend :

	A l'écartement de :			
	4m.30	4m.20	Ensemble.	
1 <sup>o</sup> A double voie, une longueur de	1,525,901	7,109	1,531,010	ou 42.04 p. %.
2 <sup>o</sup> A simple voie, — —	1,822,417	12,585	1,834,800	ou 57.96 —
Totaux . . .	5,146,518 <sup>(*)</sup>	19,492	5,165,810	mètres.

Le développement total des voies ferrées au 31 décembre 1885, comportait :

	En 1885.	En 1884
En voies principales . . . . . mètres.	4,496,820	4,458,869
En voies accessoires . . . . .	1,737,172	1,729,172
Au total. . . . .	6,233,992	6,168,041

(1) Non compris la section de Landen à Saint-Trond (10,220 mètres), cédée gratuitement par l'État à la Société concessionnaire du chemin de fer de Landen à Hasselt et y compris le raccordement de Mons (Midi) à Ciply (2,582 mètres) exploité par l'État et à son profit, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(2) Ce chiffre se subdivise comme ci-contre :

	Kilom.		Kilom.
La longueur totale du réseau exploité fin 1884 était de . . .	5,109,508		5,109,508
En 1885, on a livré à l'exploitation :			
Rivage à Stoumont, le 20 janvier.	21,391	soit en moyenne	20,278
Sottegem à Ellezelles, le 1 <sup>er</sup> juillet.	17,668	—	8,917
Clabecq à Braine-l'Alleud, le 15 septembre . . . . .	12,456	—	5,685
Limerlé à Gouvy, le 26 octobre.	3,469	—	637
Ensemble. . . . .	5,164,492	soit en moyenne	5,145,025
A ajouter pour modification aux voies en général. . . . .	1,318		1,318
Total au 31 décembre 1885.	5,165,810	—	5,144,543

La longueur *moyenne* des lignes exploitées, fin 1885, a donc été de 5,144<sup>km</sup>543; soit 44<sup>km</sup>.095 de plus qu'en 1884.

## § 2. STATIONS.

Nombre de stations, haltes et points d'arrêts, au 31 décembre 1884. . . . .		687	
Il a été créé en 1885	}	sur le réseau exploité (1). {	25
		Stations . . . . . 2	
		Haltes . . . . . 3	
		Points d'arrêt. 18	
		} 12	
		sur les lignes nouvelles (2). {	
		Stations . . . . . 7	
		Haltes . . . . . 3	
		Points d'arrêt. 2	
Total. . . . .			724

Raccordement de Crachet-Piequery . . . . .	298.50
Branche Sainte-Julie du Rieu-du-Cœur et vers Hornu-Wasmes n° 5. . . . .	604.05
— vers Hornu-Wasmes n° 3, 4 et 6. . . . .	1,768.90
— de Belle-et-Bonne et des Produits au canal de Mons à Condé . . . . .	5,651.80
Rivage Sud du canal . . . . .	1,119.55
— Nord — . . . . .	5,805.29
Branche des Produits n° 20 . . . . .	952.50
— Sainte-Marie-Josèphe . . . . .	1,290.80
— du Rieu-du-Cœur . . . . .	1,660.95
— du Haut-Flénu . . . . .	2,559.91
	19,491.85

(1) *Stations* : Ressaix et Allain. — *Haltes* : Masses-Diarbois, Docheri, Sauvegarde, Oppuers et Pont-à-Celles (Sud). — *Points d'arrêt* : Angre, Marenne, Maltebrugghe, Edegem, Budingen, Saint-Maur, Zulte, Thumaide, Boussu-route, Stareghem, Hooglede, Clamins-forge, Commine, Boschkant, Beuzet, Michelbeke, Astene et Ere.

(2) *Stations* : Martin-Rive, Aywaille, Quareux, Stoumont, Nederbrakel, Braine-le-Château

	D'autre part. . . . .	687
Bureaux supprimés en 1885 <sup>(1)</sup> . . . . .		2
Nombre de stations, haltes et points d'arrêt au 31 décembre 1885 . . . . .		722

Dans ce nombre sont compris : 17 bureaux de ville, 85 haltes<sup>(2)</sup> et points d'arrêt dépendant de bureaux voisins, et 52 stations communes gérées par l'État.

Pendant l'année 1885, la station de La Planche, appartenant au Grand-Central Belge, est devenue commune à celui-ci et à l'État. Le nombre de stations communes non gérées par l'État, qui était de 54, en 1884, est donc porté à 55, en 1885.

### § 3. RAILS.

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

		En 1885.	En 1884.
Rails en fer . . . . .	} Voies principales . . . . .	2,540,269	2,437,133
		— accessoires . . . . .	1,904,941
	Total. . . . .	<u>4,245,210</u>	<u>4,314,292</u>
Rails en acier. . . . .	} Voies principales . . . . .	6,578,577	6,566,837
		— accessoires . . . . .	1,556,621
	Total. . . . .	<u>7,934,998</u>	<u>7,619,540</u>
Rails en fer et en acier. . . . .	} Voies principales . . . . .	8,918,646	8,803,970
		— accessoires . . . . .	3,261,562
	Total général. . . . .	<u>12,180,208</u>	<u>11,955,852</u>

Ainsi, les 6,578,577 mètres de rails d'acier, représentent 73.87 p. % de la longueur totale des voies principales. Mais si à ces voies l'on réunit les voies accessoires, les 7,934,998 mètres de rails d'acier ne représentent que 65.15 p. % de la totalité des rails en service.

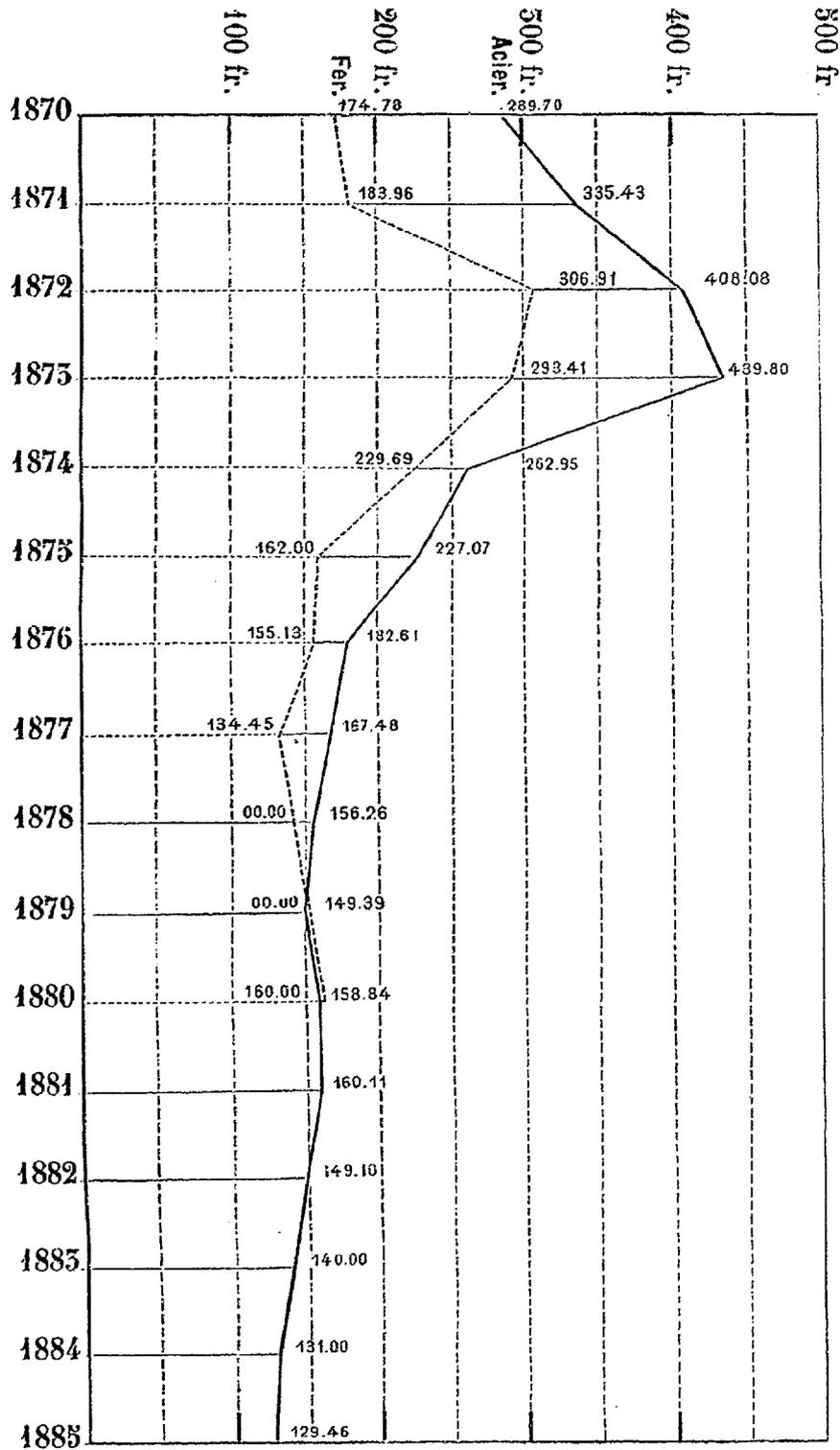
Les rails d'acier *utilisés* en 1885 ont une valeur moyenne de 131 francs, par tonne; ceux *utilisés* en 1884 revenaient à 140 francs.

Le diagramme ci-après figure le prix moyen des rails *achetés* chaque année, depuis 1870.

et Wauthier-Braine. — Haltes : Liotte, Remouchamps et Hagoheid. — Points d'arrêt : Opbrakel et Nonceveux.

(<sup>1</sup>) Angleur (État) et Courcelles (Nord).

(<sup>2</sup>) En 1885 huit stations ont été transformées en haltes, savoir : Gand-Saint-Pierre, Bernimont, Baesrode (Sud), Wynendaele, Westroosebeke, Lembeke lez-Eecloo, Steenhuffel et Avecapelle. Par contre la halte de Nieuport (bain) et la gare industrielle de Rivage ont été érigées en station.



On y voit que, sauf pour 1880 et 1881, le prix des rails a constamment baissé depuis 1873, année exceptionnelle, où les prix ont atteint leur maximum. En 1873, les aciers coûtaient 439 francs; en 1885, seulement 129 francs.

## § 4. BILLES.

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

	En 1885.	En 1884.		
Billes en chêne . . . . .	5.774.294	5.177.589		
Autres essences . . . . .	808.542	1.093.901		
Ensemble. . . . .	6.582.836	6.273.490		
Traverses métalliques	{	de 2 <sup>m</sup> ,20 . . . . .	66	66
		de 2 <sup>m</sup> ,40 . . . . .	133.184	136.583
		de 2 <sup>m</sup> ,60 (Hilff) . . . . .	12.756	12.612
		Ensemble. . . . .	165.986	169.063
Total. . . . .	6.748.822	6.442.553		

Les billes en chêne, préparées, représentent 82.01 p. % de la totalité des traverses en bois.

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

	Chêne.		Sapin.	
	En 1885.	En 1884.	En 1885.	En 1884.
Prix moyen d'achat . . . . . fr.	4.76	5.25	2.15	2.29
Créosotage . . . . .	0.59	0.59	1.35	1.35
Valeur totale. . . . . fr.	5.35	5.84	3.48	3.62

Le prix des billes en chêne fournies en 1883 a varié de fr. 4-55 à fr. 4-87, et celui des billes en sapin de fr. 2-10 à fr. 2-20.

Les traverses *métalliques*, acquises en 1879, et qui sont actuellement à l'essai, ont coûté fr. 5-18, et avec les accessoires fr. 6-24. Elles mesurent 2<sup>m</sup>,40, et pèsent les unes 40<sup>k</sup>,17 et les autres 42<sup>k</sup>,67.

Celles adjudgées en 1883, indépendamment des accessoires à mettre en œuvre, se divisent comme suit :

33.000 à fr. 9-04, creuses, d'un poids de 73 kil. = . . . . .	fr. 316.400
33.000 à fr. 8-93, — — — — — 73 — = . . . . .	312.550
5.000 à fr. 15-30, planes, d'un poids de 103 — = . . . . .	76.500
Ensemble. . . . .	fr. 705.450
Pareil nombre de billes en bois à fr. 5-15 coûteraient . . . . .	386.250
d'où une dépense supplémentaire de . . . . .	fr. 319.200

Certaines exploitations étrangères, notamment en Allemagne, ont fait des applications assez importantes de traverses métalliques de systèmes différents. L'exploitation du réseau par l'État ne pouvait rester indifférente à ces essais, seul moyen pratique pour résoudre les questions techniques et économiques que soulève la substitution du fer au bois, comme assise des rails.

§ 5. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS BUDGÉTAIRES.

Au 31 décembre 1885, il existait dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux payés sur *fonds budgétaires* dont la valeur, au prix du jour, s'élève à 8,907,952 francs ; en voici le détail :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLI.	VIEUX.	TOTAL.	
Rails { en acier . . . . .fr.	678,955 "	498,921 "	438,828 "	1,316,704 "	
Rails { en fer . . . . .	31,364 "	1,170,786 "	4,793,950 "	2,996,400 "	
Billes en bois . . . . .	701,877 "	576,862 "	77,990 "	1,356,729 "	
Traverses métalliques . . . . .	5,887 "	105,489 "	12,676 "	124,052 "	
Bois spéciaux . . . . .	88,283 "	45,153 "	7,203 "	140,639 "	
Voies Système Hülff. {	Rails . . . . .	2,035 "	71,691 "	450 "	74,176 "
	Longrines . . . . .	42,429 "	68,989 "	4,595 "	85,713 "
	Traverses . . . . .	450 "	6,001 "	637 "	6,788 "
	Entretoises, cornières, etc.	13,826 "	21,458 "	"	34,984 "
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte . . . . .	487,452 "	442,447 "	6,896 "	336,795 "	
Excentriques . . . . .	452,740 "	162,664 "	2,322 "	317,726 "	
Plaques tournantes . . . . .	104,246 "	208,883 "	28,946 "	342,075 "	
Ponts à peser . . . . .	42,297 "	67,611 "	688 "	110,596 "	
Accessoires de voies non dénommés.	879,200 "	668,778 "	273,295 "	1,821,183 "	
Ensemble en dépôt. .fr.	2,900,444 "	3,815,433 "	2,348,386 "	9,064,260 "	
Matériaux vendus et payés, mais non encore livrés. . . . .	"	"	456,308 "	456,308 "	
Reste à l'actif du dépôt. .fr.	2,900,444 "	3,815,433 "	2,192,078 "	8,907,952 "	

Ainsi qu'on le voit à l'annexe X, l'actif en vieux matériaux de 2,192,078 francs, comprend une partie vendue estimée à 1,921,985 francs, mais qui n'étant ni payée ni livrée fin 1885, n'a pu être déduite du chiffre ci-dessus.

§ 6. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS SPÉCIAUX.

Outre l'avoir de 8,907,952 francs, il existe encore en dépôt pour une somme de 4,807,175 francs de matériaux neufs de la voie, acquis sur fonds spéciaux, savoir :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	TOTAL.		
		QUANTITÉS.	VALEURS. Fr.	
Rails d'acier . . . . .	<i>T</i>	9,206,200	1,221,462	
Rails de fer . . . . .	—	1,125,100	104,077	
Billes en bois . . . . .	<i>P</i>	54,850	167,755	
Traverses métalliques . . . . .	<i>T</i>	157,000	16,919	
Bois spéciaux . . . . .	<i>M<sup>3</sup></i>	200,000	25,377	
Voies (système Hillf) . . . . .	{ Rails . . . . .	<i>T</i>	202,400	20,884
	{ Longrines . . . . .	—	269,000	26,251
	{ Traverses . . . . .	—	24,500	2,453
	{ Entretoises, cornières, etc. . . . .	—	14,000	3,970
Croisements et traversées des rails, fer, fonte, acier . . . . .	<i>P</i>	91	12,729	
Excentriques . . . . .	—	40 ½	9,281	
Plaques tournantes . . . . .	—	51	94,495	
Ponts à peser . . . . .	—	2	3,262	
Accessoires des voies non dénommés . . . . .	<i>T</i>	450,500	100,280	
Ensemble . . . . .		•	1,807,173	

### § 7. PARACHÈVEMENT ET EXTENSIONS SUR CRÉDITS BUDGÉTAIRES.

Les dépenses faites, en 1885, pour travaux, ouvrages et fournitures incombant au premier établissement du railway, et prélevées sur les fonds du budget, sont les suivantes :

Etablissement et prolongement d'aqueducs, perrés, murs de soutènement; établissement de ponts à peser, de voies de garage, etc. . . . fr.	10.617 60
Construction d'abris, d'enclos pour le petit matériel, de bâtiments pour la douane; extensions aux bâtiments des stations, etc. . . . .	22.733 92
Etablissement de clôtures, de signaux, de sonneries de barrières, etc.. . . . .	9.965 72
Ballastage des voies au moyen de pierrailles . . . . .	128,913 »
<b>Total. . . . .</b>	<b>172,250 24</b>



## CHAPITRE III.

### TRACTION ET MATÉRIEL.

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

##### § 1<sup>er</sup>. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

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

		En 1885.	En 1884.	
Matériel de traction.	Locomotives	à voyageurs . . . . .	556	519
		à marchandises . . . . .	827	842
		pour fortes rampes . . . . .	144	95
		de gare . . . . .	281	284
			1,788	1,740
	Tenders . . . . .	1,164	1,172	
	Voitures à vapeur . . . . .	14	15	
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs.	Voitures	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	(1) 582	(1) 589
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	482	491
		3 <sup>e</sup> — . . . . .	1,628	1,635
		mixtes . . . . .	281	268
		fourgons . . . . .	25	2
		Fourgons à bagages. . . . .	581	585
		cellulaires . . . . .	15	16
		Voitures . . . . .	6	6
		postales . . . . .	54	54
		Wagons fermés pour petits colis . . . . .	302	308
	Trucks pour équipages. . . . .	115	118	
	Boxes pour chevaux . . . . .	123	123	
	Ensemble.	4,192	4,195	

(1) Y compris 2 voitures pour malades.

		En 1885.	En 1884.	
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.	Fourgons.	672	676	
	fermés	5,667	5,800	
	pour bétail et chevaux	15	14	
	— coton et laine	550	550	
	— coke et laine	2,120	2,188	
	— coke et minerais	1,180	1,180	
	— charbon	25,853	25,903	
	plats à 4 roues	2,615	2,641	
	— à 8	778	728	
		Ensemble.	59,448	59,680
Wagons ordinaires	pour transports divers	58	59	
	p <sup>r</sup> embranch <sup>ts</sup> de charbonn.	846	979	
	dits tapissières	67	67	
		Ensemble.	971	1,105
		Ensemble.	40,419	40,785
Wagons de service	pour l'entretien de la route	827	943	
	— le transport des plaques tournantes	9	9	
	— — de roues.	76	77	
	— transports divers	11	15	
	— secours.	38	33	
	à freins pour les plans inclinés	54	54	
	Ensemble.	995	1,111	
	Total des wagons.	41,414	41,896	
Bâches pour couvrir les chargements		41,386	42,796	

### § 2. MATÉRIEL EN CONSTRUCTION.

En outre, il y avait en construction, au 31 décembre 1885 :

Locomotives	12
Voitures à vapeur	1
Véhicules pour trains de voyageurs	106
— — de marchandises	200

Les extensions et les renouvellements du parc du matériel roulant s'expriment comme suit :

	Locomotives.	Tenderr.	VÉHICULES pour trains de	
			voyageurs.	marchandises.
Effectif fin 1884. . . . .	1,740	1,220	4,193	41,896
Faits accomplis en 1885. } Démolition. . . . . Reste. . . . . Renouvellement sur budget . . . . . Extension sur fonds spéciaux . . . . .	33	59	83	593
	1,707	1,161	4,110	41,303
	46	8	5	110
	35	32	77	4
Effectif fin 1885. . . . .	1,738	1,201	4,192	41,414
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	1,764	1,269	4,063	42,814
On trouve que le renou- vellement est. . . . .	24	68	124	4,400

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1884, le nombre des wagons de particuliers admis à circuler sur les lignes de l'État et sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, s'élevait à. 174  
 Pendant l'année 1885, il en a été agréé . . . . . 20  
 Ensemble. . . . . 194  
 Dans le cours de l'année on en a retiré de la circulation . . . . . 16  
 La situation au 31 décembre 1885 est donc de . . . . . 178

§ 4. PARCOURS DES LOCOMOTIVES.

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

	1885.			1884.
	Locomotives de traction.	Locomotives de gare.	ENSEMBLE.	
Parcours kilométrique des locomotives. } Trains } voyageurs . . . . . de } marchandises et mixtes. . . . . Voitures à vapeur . . . . .	17,618,288	469,625	17,817,913	17,478,545
	17,603,063	343,873	17,947,836	18,869,363
	462,237	"	462,237	470,462
Totaux . . . . .	35,414,488	513,498	35,927,986	36,518,269
Remorquant des trains de route. Circulant à vide. . . . . Pour manœuvres et réserve. . . . .	351,503	4,204	355,707	470,378
	4,389,333	128,736	4,518,069	4,472,406
	3,147,809	4,998,815	8,116,684	8,973,742
Totaux . . . . .	4,888,705	5,131,755	10,020,460	10,916,223
Ensemble. . . . .	40,303,193	5,645,253	45,948,446	47,434,492

§ 5. PARCOURS DES VÉHICULES (1)

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

		En 1885.	En 1884.	
Dans les trains de voyageurs.	Voitures {	de l'État . . . . .	415,530,654	409,046,454
		à voyageurs { de l'étranger . . . . .	5,555,526	5,467,279
		Voitures cellulaires . . . . .	571,152	521,244
		Wagons fermés et wagons à bagages. . . . .	55,582,875	52,757,522
		Trucks . . . . .	16,978	17,459
		Boxes. . . . .	565,196	595,523
		Wagons ouverts. . . . .	"	51,624
		— étrangers . . . . .	5,698,176	2,878,123
	Totaux. . . . .	458,718,515	450,895,008	
Dans les trains de marchandises.	Voitures {	de l'État . . . . .	7,542,910	6,485,024
		à voyageurs { de l'étranger . . . . .	127,418	25,478
		Voitures cellulaires . . . . .	7,795	6,161
		Fourgons à marchandises. . . . .	17,765,557	18,529,242
		Wagons fermés . . . . .	57,578,978	60,445,966
		— ouverts . . . . .	140,191,252	141,735,659
		Trucks . . . . .	490,125	487,094
		Boxes. . . . .	579,749	598,980
	Wagons étrangers . . . . .	47,016,067	50,152,072	
	Totaux. . . . .	271,097,531	278,485,656	
Parcours total du matériel chargé et productif de recettes. . . . .		429,816,066	429,578,664	
Parcours impro- ductifs de recettes.	{	Voitures-postes . . . . .	2,157,059	2,094,616
		Véhicules chargés pour le service . . . . .	5,401,589	2,667,005
		— circulant à vide . . . . .	104,548,167	100,187,578
		Wagons-traîneaux . . . . .	644,051	688,818
	Totaux. . . . .	110,550,846	105,658,017	
Total général. . . . .		540,546,912	535,016,681	

§ 6. TRAINS.

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

		En 1885.	En 1884.	
Nombre annuel de trains :	{	de voyageurs. . . . .	414,998	454,288
		mixtes (voyageurs et marchandises) . . . . .	74,014	69,550
		de marchandises . . . . .	519,402	545,594
		de route . . . . .	11,562	15,645
	Ensemble . . . . .	819,776	862,677	

(1) Y compris le parcours sur quelques sections étrangères empruntées par l'État moyennant redevances, et y compris aussi 885,240 et 864,419 kilomètres parcourus respectivement en 1885 et 1884 par les véhicules de trains étrangers ayant circulé sur le réseau de l'État.

		En 1885.		En 1884.	
Parcours kilomé- trique des trains de l'État (1).	Pour le trafic	Voyageurs	express . . . . .	2,895,127	2,685,762
			ord. et spéc. . . . .	14,461,495	14,063,850
			Marchandises et mixtes. . . . .	15,582,498	16,044,265
	Voitures à vapeur . . . . .	162,257	170,162		
	Total . . . . .		32,899,557	32,962,019	
Pour la route. . . . .		525,188	506,684		
Ensemble . . . . .		53,224,545	53,268,705		

### § 7. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

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

		1885.			1884.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		Places occupées en p. %.
			au total.	en p. v/u.	
Express . . . . .	1 <sup>re</sup> classe.	24	6.52	27.17	25.97
	2 <sup>e</sup> —	40	15.04	37.61	34.34
	3 <sup>e</sup> —	46	11.03	23.98	21.30
Ordinaires . . . . .	1 <sup>re</sup> classe.	24	2.39	9.97	10.56
	2 <sup>e</sup> —	40	6.76	16.90	17.30
	3 <sup>e</sup> —	46	11.12	21.18	23.03
Ensemble . . . . .		—	9.01	22.42	23.61

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

	1885.	1884.
Capacité moyenne . . . . .	9 <sup>h</sup> 97	9 <sup>h</sup> 97
Charge moyenne (2) des wagons chargés . . . . .	6 06	6 23
— — — — — et vides réunis . . . . .	4 25	4 45
Composition moyenne d'un train de marchandises, y compris		
les wagons vides . . . . .	22 <sup>m</sup> 57	21 <sup>m</sup> 61
Capacité correspondante . . . . .	225 <sup>l</sup> 05	215 <sup>l</sup> 45
Charge moyenne (2) { par locomotive . . . . .	81 04	81 45
{ par train . . . . .	94 56	93 77
Rapport entre le chargement et la capacité . . . . .	42 59 p. %	44 46 p. %

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

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

§ 8. COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1885 et en 1884, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1885.	1884.	1885.	1884.	1885.	1884.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . . .	444,642,550	597,777,760	5.48	7.42	2,456,247 71	2,950,352 24
-- menu gras . . . . .	47,815,000	66,850,000	7.41	9.81	354,203 76	658,540 41
-- menu maigre . . . . .	115,044,950	165,070,000	5.06	5.52	585,651 "	900,459 47
-- gailleux . . . . .	48,470,000	45,153,000	7.44	8.87	360,485 64	400,679 20
-- pour forges . . . . .	10,510,000	9,870,000	7.63	8.91	80,166 45	87,955 27
-- en roche . . . . .	2,010,000	2,115,000	15.77	16.58	31,692 "	34,645 17
-- p <sup>r</sup> fours à réchauffer.	2,775,000	1,755,000	9.54	10.17	25,918 12	17,649 98
Coke industriel . . . . .	1,054,500	856,000	15.41	15.82	14,155 98	13,225 95
Ensemble . . . . .	670,522,000	687,408,760	5.74	7.57	5,846,500 64	5,065,445 69
Pour essais. { Charbons menus et gailleux . . .	50,000	768,685	—	—	186 62	5,017 55
{ Briquettes . . . . .	—	—	—	15.50	—	—
Coke acheté de la main à la main . . . . .	1,564,480	1,155,000	15.65	15.65	24,491 25	17,761 25
Totaux . . . . .	671,916,480	689,512,445	—	—	5,871,178 51	5,086,222 29

Le prix moyen des charbons a donc fléchi, en 1885, de fr. 1-65 par tonne comparativement à 1884. On a pu voir à la page A-59 du Compte rendu de 1884, que les prix du charbon ont subi des fluctuations considérables depuis une quinzaine d'années; ils ont varié entre le maximum de fr. 18-58, en 1875, et le minimum de fr. 5-74, obtenu en 1885.

L'annexe XI donne les quantités de charbon exclusivement consommées dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 25 p. % de charbon gras.

Ces consommations peuvent s'exprimer comme suit :

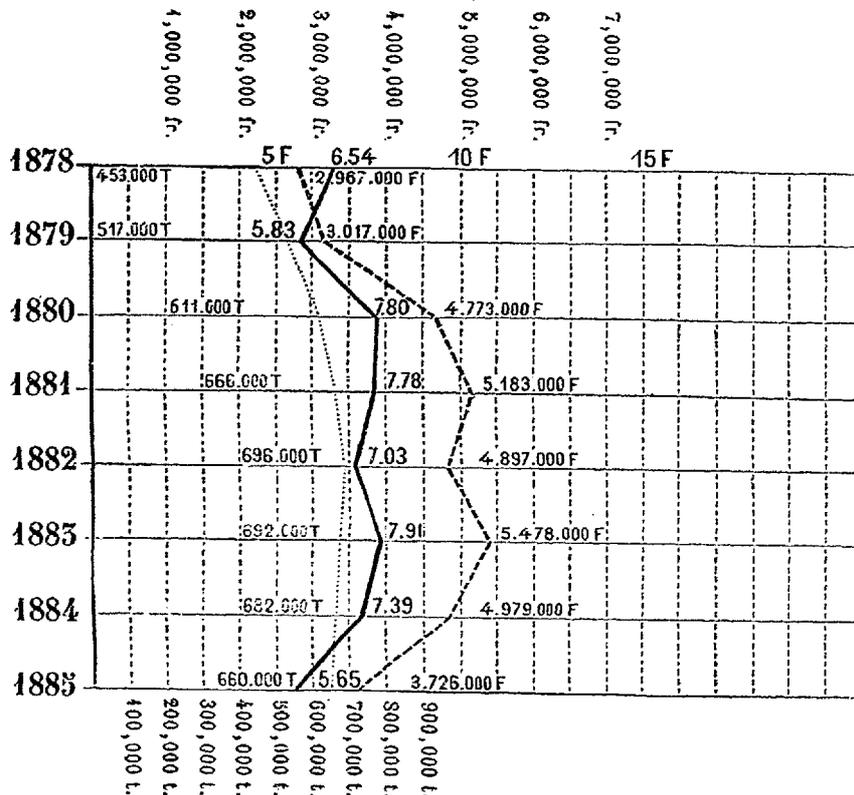
Par locomotive-kilomètre . . . . .	} Quantité . . . . .	En 1885.	En 1884.
		12 <sup>k</sup> ,89	12 <sup>k</sup> ,86
	} Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,072	0 <sup>f</sup> ,095

		En 1885.	1884.
Par train-kilomètre . . . . .	} Quantité . . . . .	17 <sup>k</sup> ,84	18 <sup>k</sup> ,35
		} Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,100
Par véhicule-kilomètre . . . . .	} Quantité . . . . .		1 <sup>k</sup> ,098
		} Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,006

Le diagramme suivant renseigne les quantités, la valeur et le prix moyen des charbons *menus et gailleux seulement*, consommés pendant la période de 1878 à 1885.

**Consommations de charbons menus et de charbons gailleux.**

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



**§ 9. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.**

En 1884, les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots ont absorbé une somme de . . . . . fr. 463,242 67

En 1885, sous l'influence de la baisse des prix et malgré un accroissement de consommation dû à l'extension du réseau et aux améliorations apportées à l'éclairage, la dépense est descendue à . . . . . fr. 429,893 85

Différence en faveur de 1885 . . . . . fr. 55,548 82

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

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

	ANNÉES.	BECS à G A Z.	CONSUMMATIONS DE GAZ.	
			QUANTITÉS.	DÉPENSES.
		Nombre.	Mètres cubes.	Fr. C.
Voies et travaux. . . . .	1885	219	47,570	7,555 98
	1884	213	46,039	7,835 64
Traction . . . . .	1885	7,281	4,581,543	251,210 36
	1884 (1)	7,250	4,576,573	268,324 50
Exploitation. . . . .	1885	42,842	2,705,849	429,793 64
	1884 (1)	42,456	2,728,447	464,362 49
TOTAUX . . . . .	1885	20,342	4,334,962	688,559 98
	1884 (1)	49,419	4,351,029	740,522 63

§ 11. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES TRAINS.

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1883 à 1885 :

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.
1885 . . .	127	248,420 <sup>m³</sup>	118,000 "
1884 . . .	126	268,056 <sup>m³</sup>	109,206 17
1883 . . .	150	288,781 <sup>m³</sup>	105,191 72

§ 12. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

L'éclairage électrique était représenté, fin 1885, par 6,510 carcels; on en comptait 6,420 fin 1884 et 10,925 fin 1883.

Voici la situation pour les trois exercices :

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS					
		à 40 carcels.	à 50 carcels.	à 95 carcels.	à 110 carcels.	à 175 carcels.	à 230 carcels.
1885	7	48	17	"	"	"	"
1884	7	48	18	"	"	"	18
1883	11	48	59	5	8	4	16

(1) Chiffres rectifiés.

§ 15. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Pendant l'année 1885, le nombre des chaufferettes pour voitures à voyageurs, a diminué de 547 unités. L'effectif en était réduit, fin 1885, à 22,092 unités.

§ 14. GRAISSAGE.

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

		En 1885.	En 1884.
Graissage . . . . .	des locomotives . . . fr.	274,495 12	550,165 14
	des véhicules. . . . .	280,465 11	502,724 48
Graissage de machines, appareils et excentriques . . . . .	Ateliers . . . . .		
	Stations, dépôts, économats, voies et bâtiments . . . . .	7,625 20	4,262 74
Ensemble. . . fr.		562,579 45	657,152 56
soit en moins pour 1885. . . . . fr.		74,572 95	

Ce résultat est dû à la baisse du prix des matières et à la décroissance des consommations. Celles-ci sont descendues de 1,556,828 à 1,272,168 kilogrammes ou de 0<sup>o</sup>0407 à 0<sup>o</sup>0382 par train-kilomètre.

§ 15. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Au 31 décembre 1885, il existait des approvisionnements dont la valeur, aux prix du jour, est donnée ci-après :

1<sup>o</sup> Approvisionnements en magasin et dans les dépôts :

Matériel, outils, meubles et ustensiles . . . . . fr.	724,512 61
Combustibles . . . . .	66,958 99
Huile d'éclairage . . . . .	96,451 46
Huiles et matières de graissage . . . . .	169,690 78
Bois de construction . . . . .	870,695 92
Pièces de rechange des locomotives et tenders, des voitures et wagons . . . . .	5,622,475 55
Aciers, fontes et fers divers . . . . .	289,157 57
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux . . . . .	692,502 54
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte . . . . .	242,659 91
A reporter. . . . fr.	6,774,845 15

Report. . . . . fr.	6,774,843 15
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques . . . . .	115,914 99
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc. . . . .	150,906 26
Matières et objets divers . . . . .	714,056 26
2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :	
Stations et ateliers . . . . .	958,067 53
Sections . . . . .	588,991 01
Ensemble. . . . . fr.	9,060,779 20
Roues, pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons . . . . .	5,609,519 88
Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée aux prix du jour . . . . .	14,670,099 08

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

*Voitures et wagons.* — L'administration a mis en service, à titre d'essai, six voitures à 3 essieux de grande capacité, divisées en 5, 6 ou 8 compartiments et conçues dans le double but de réduire la longueur des trains et de diminuer le poids mort par voyageur transporté.

L'on a étudié et mis en construction six voitures à couloir, comme premier acheminement vers l'exploitation économique des lignes secondaires.

Parmi les mesures prises pour ajouter au confort des voyageurs méritent d'être mentionnées :

Les améliorations apportées à la suspension d'un grand nombre de voitures de première classe et mixtes, dont la caisse faisait corps avec le châssis; aujourd'hui elle repose sur des ressorts en volute et le châssis lui-même est supporté par des ressorts de suspension plus flexibles.

Pour soustraire l'oreille au bruit désagréable causé par le tremblement du châssis mobile des portières, on a muni ces châssis de petits ressorts qui les assujettissent contre les parois des coulisses.

Infiniment moins sujette au bris que les modèles qu'elle est appelée à remplacer, la boîte à l'huile d'une pièce étudiée en 1883 se comporte si bien que l'application en a été étendue, en 1885, à bon nombre de véhicules et que l'administration s'est résolue à la continuer avec la plus grande activité.

*Freins et appareils de sécurité.* — L'année 1885 a vu s'achever l'important travail d'application du frein Westinghouse. Toutes les locomotives à voyageurs, toutes les voitures et tous les véhicules, pouvant entrer dans la composition des trains de voyageurs, sont pourvus de ce puissant appareil d'enrayage.

L'administration s'est préparée à munir les voitures des trains express circulant entre Bruxelles et Cologne, d'appareils qui permettent aux voyageurs de faire appel au personnel du train.

Pour cet essai elle a fait choix de l'avertisseur de Westinghouse, parce que son fonctionnement se lie intimement à celui du frein du même inventeur.



## CHAPITRE IV.

### EXPLOITATION.

#### I. Mouvement et recette.

##### § 1<sup>er</sup>. VOYAGEURS.

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

##### Prix normaux.

##### A. Trains express.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1885.	1884.	1885.	1884.	1885.	1884.	1885.	1884.
Billets simples (1) . . . . .	1 <sup>re</sup>	287,067	267,180	2,216,664 58	2,171,179 28	Kilom. 79.44	Kilom. 85.73	7.722	8.126
	2 <sup>e</sup>	513,406	466,125	2,565,313 52	2,269,702 82	67.44	68.36	4.097	4.869
	3 <sup>e</sup>	620,976	500,286	1,291,426 59	987,429 13	39.58	41.18	2.080	1.974
	Ensemble . . .	"	1,421,449	1,233,591	6,073,404 69	5,428,311 23	57.68	61.10	4.280
Billets aller et retour (2) . . . . .	1 <sup>re</sup>	350,514	263,006	1,553,549 60	1,168,577 27	58.29	58.63	4.432	4.443
	2 <sup>e</sup>	686,462	514,828	2,098,593 29	1,458,789 31	51.17	49.78	2.926	2.834
	3 <sup>e</sup>	1,215,312	863,294	1,633,970 30	1,141,085 75	34.91	34.57	1.344	1.322
	Ensemble . . .	"	2,252,318	1,641,128	5,196,113 19	3,768,452 33	43.50	43.23	2,307
Total . . . . .	"	3,673,767	2,874,719	11,269,517 88	9,196,763 56	48.99	50.89	3.068	3.199

(1) Y compris les coupons pour enfants, délivrés avec réduction de 30 p. %, deux de ces coupons étant comptés pour un.

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

## B. Trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1885.	1884.	1885.	1884.	1885.	1884.	1885.	1884.
Billets simples (1).	1 <sup>re</sup>	406,119	440,531	1,151,656 03	1,209,171 91	Kilom. 37.18	Kilom. 35.89	2.836	2.745
	2 <sup>e</sup>	1,614,251	1,681,559	2,638,842 04	2,633,737 18	28.61	27.37	1.647	1.578
	3 <sup>e</sup>	11,275,469	11,723,366	9,077,235 81	9,306,023 56	20.39	20.16	0.805	0.794
	Ensemble . . .	13,295,839	13,845,456	12,867,753 88	13,168,932 65	21.00	21.54	0.969	0.951
Billets aller et retour (2)	1 <sup>re</sup>	729,424	772,436	1,154,772 92	1,177,270 14	25.76	24.94	1.583	1.524
	2 <sup>e</sup>	2,734,610	2,635,582	2,541,542 61	2,523,016 37	19.94	19.33	0.929	0.890
	3 <sup>e</sup>	17,609,048	18,041,272	9,203,046 81	9,246,672 59	16.46	16.35	0.523	0.513
	Ensemble . . .	21,073,082	21,649,290	12,899,362 34	12,952,824 62	17.23	17.21	0.612	0.598
Total . . . . .	31,368,921	35,494,746	25,787,116 22	26,121,757 27	19.04	18.90	0.750	0.736	
Total des prix entiers . . . . .	38,042,688	38,369,465	17,050,634 10	35,318,520 83	21.93	21.30	0.974	0.920	

## Prix réduits.

## Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1885.	1884.	1885.	1884.	1885.	1884.	1885.	1884.
Militaires . . . . .	"	(3) 361,449	354,773	565,593 85	558,019 60	Kilom. 76.24	Kilom. 76.69	1.565	1.573
Abonnements	généraux . . .	2,957,048	2,608,088	2,064,660 53	1,802,751 12	38.24	37.88	0.698	0.691
	d'étudiants . . .	1,296,412	1,234,874	192,029 50	187,317 "	12.28	12.93	0.148	0.152
	d'ouvriers . . .	8,010,264	7,402,392	923,822 40	834,102 05	14.88	13.71	0.115	0.113
Détenus et leurs gardiens . . .	"	50,397	28,287	162,429 35	129,366 90	75.14	72.91	1.474	1.405
Émigrants . . . . .	"	6,792	9,319	23,742 60	34,280 05				
Sociétaires . . . . .	"	431,543	427,456	496,530 81	452,620 17				
Trains de plaisir . . . . .	"	18,184	16,091	64,644 60	59,528 13	49.73	120.65	2.998	7.571
Voyages circulaires . . . . .	"	53,456	15,198	175,225 31	115,061 24				
Total des prix réduits . . . . .	"	13,190,536	12,096,478	4,668,678 95	4,173,246 16	24.02	23.18	0.353	0.345
Total général (prix entiers et prix réduits) . . . . .	"	51,233,224	50,465,943	41,725,313 05	39,491,766 99	22.47	21.75	0.814	0.783

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

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

(3) } Dont 446,347 contre paiement immédiat.  
Dont { 61,961 voyageant isolément en débet.  
155,452 — en corps

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1884, l'année 1885 a donné :

En plus, pour les trains express. . . . .	fr. 2,072,754 52
— moins, — ordinaires . . . . .	354,641 05
	-----
En plus pour l'ensemble des prix normaux. . . . .	fr. 1,758,115 25
— — réduits . . . . .	495,452 79
	-----
— la totalité des transports de voyageurs . . . . .	fr. 2,255,546 06

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

	Billets simples.	Billets aller et retour (20 p. % de réduction).	Ensemble.
En trains ordinaires. . . . .	15,295,839	21,075,082	34,568,921
— express . . . . .	1,421,449	2,252,518	5,675,767
	-----	-----	-----
	14,717,288	25,525,400	58,042,688

Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires et des militaires, etc., soit . . . . .

	15,190,556	15,190,556	
	-----	-----	
	56,515,956	51,255,224	

l'on constate que sur 51,255,224 voyageurs, 56,515,956, soit 71,5 p. %, ont joui des taxes réduites.

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

a. *Mouvement.*

TRANSPORTS.					
	En 1885.	En 1884.	Différences pour 1885		
			AU TOTAL.	EN P. %.	
Bagages. . . . .	taxés au minimum (expéditions). . . . .	440,215	459,739	— 49,524	— 42.22
		— au poids. . . . . (quintaux).	223,393	216,655	+ 6,738
Marchandises	petites. . . . . ( — ).	3,169,162	3,174,842	— 5,680	— 0.48
	grosses . . . . . (tonnes) (1).	20,190,806	21,330,094	— 1,139,285	— 5.31
Finances . . . . .	(groups).	822,842	775,724	+ 47,118	+ 6.07
Équipages. . . . .	(voitures).	1,470	1,523	— 53	— 3.48
Chevaux et bestiaux . . . . .	(expéditions).	51,432	54,074	— 2,642	— 4.89

(1) Non compris 1,482,955 tonnes en 1885 et 1,626,448 tonnes en 1884, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable qu'on a dû l'écartier du tonnage général afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

## b. Recette.

		TOTAL.				MOYENNE.	
		En 1885.	En 1884.	Différences pour 1885.		En 1885.	En 1884.
				AU TOTAL.	EN P. %.		
Bagages . . .	taxés au minimum . . fr.	69,602 20	79,177 26	- 9,575 06	- 12.09	0.496	0.496
	— ou poids . . . . .	973,664 40	943,185 25	+ 30,478 14	+ 3.23	4.359	4.353
Marchandises	petites . . . . .	8,114,183 58	8,540,768 47	- 426,584 89	- 4.99	2.560	2.690
	grosses . . . . .	64,897,129 19	67,134,674 69	-2,237,544 60	- 3.33	3.214	3.147
Finances . . . . .		212,951 28	203,298 11	+ 9,653 17	+ 4.75	0.259	0.262
Équipages . . . . .		50,485 12	53,670 40	- 3,184 28	- 5.95	34.344	35.246
Chevaux et bestiaux . . . . .		1,243,686 25	1,270,290 01	- 26,603 76	- 2.09	21.181	23.492
Ensemble . . fr.		75,561,712 72	78,225,083 20	-2,663,370 48	- 3.40		

## § 5. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1885.	En 1884.
Formalités en douane . . . . . fr.	197,251 55	197,775 57
Magasinage des bagages et des marchandises . . . .	116,745 67	108,459 89
Retard dans le chargement et le déchargement et manutentions d'office . . . . .	159,054 80	169,809 50
Loyer des buffets, de terrains, affichage, vente de livres, etc. . . . .	540,575 27	529,640 20
Loyer de locomotives, tenders, matériel . . . . .	244,376 55	522,154 96
Usage de foncier, de quais et de machines . . . .	46,454 46	57,515 77
Traction et entretien sur raccordement . . . . .	174,551 52	205,582 41
Usage du matériel, solde des décomptes . . . . .	949,559 97	819,722 52
Amendes, cartes de circulation, surtaxes non réclamées.	20,754 50	15,864 41
Remise à domicile des colis postaux et autres . . . .	68,489 25	60,185 55
Recettes diverses . . . . .	65,055 08	99,865 17
Ensemble . . fr.	2,582,046 22	2,586,550 95

§ 4. PRODUITS DIVERS.

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

	En 1885.	En 1884.
Les aliénations d'immeubles sans emploi . . . . . fr.	80,062 78	79,098 56
Le loyer de bâtiments provisoirement inutilés, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc. . . . .	105,124 57	87,907 37
Ensemble. . fr.	185,187 58	167,005 75

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

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

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LES PRIX DE TRANSPORT.

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

	En 1885.	En 1884.
Détenus et leurs gardiens . . . . . fr.	162,429 35	129,566 80
Émigrants . . . . .	25,742 60	54,280 05
Sociétaires . . . . .	561,175 41	512,548 50
Transports mili- taires. . . . .	Hommes . . . . . 565,595 85 Chevaux . . . . . 14,207 70 Bagages et matériel de guerre. . . . . 64,160 04	558,019 60 16,602 65 65,515 50
Chevaux de courses . . . . .	19,709 25	19,586 56
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour. . . . .	départements ministériels . . . . . 14,246 87 expositions . . . . . 185 80 sociétés . . . . . 50,246 10 armée et prisons. . . . . 81,814 05	17,995 99 99 45 28,545 55 70,812 19
Ensemble. . fr.	1,537,511 02	1,450,758 04

§ 6. TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1885, la répartition de l'importance relative des différentes catégories de transports entre le service *intérieur*, les services *mixtes* et les services *internationaux*.

A. *Mouvement.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.
Voyageurs <sup>(1)</sup> . . . . .	46,074,872	89.93	3,228,546	6.30	1,930,006	3.77	51,233,224
Bagages. { Taxés au minimum (expéd.).	101,175	72.16	13,036	9.30	26,004	18.54	140,215
{ — au poids . (quintaux).	140,293	62.80	17,744	7.94	65,356	29.26	223,393
Petites marchandises . . . (quintaux) <sup>(2)</sup>	2,009,182	63.40	409,287	12.91	750,693	23.69	3,169,162
Grosses — . . . . . (tonnes) <sup>(3)</sup>	9,801,765	48.54	3,815,298	18.90	6,573,743	32.56	20,190,806
Finances . . . . . (groupes) <sup>(4)</sup>	512,948	62.34	90,016	10.94	219,878	26.72	622,842
Équipages . . . . . (voitures).	1,085	73.81	89	6.05	296	20.14	1,470
Chevaux et bestiaux . . . . . (expéd.).	32,212	62.63	5,839	11.35	13,381	26.02	51,432

B. *Recette.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. ‰.	Sommes.	Rapport p. ‰.	Sommes.	Rapport p. ‰.	Sommes.
Voyageurs . . . . . fr.	33,098,614 49	79.32	2,977,928 75	7.14	5,648,769 81	13.54	41,725,313 05
Bagages. { Taxés au minimum . . . . .	50,227 55	72.17	6,440 30	9.25	12,934 35	18.58	69,602 20
{ — au poids . . . . .	510,918 24	52.47	48,046 10	4.94	414,700 06	42.59	973,664 40
Petites marchandises . . . . .	5,619,475 33	69.25	627,055 47	7.73	1,867,652 78	23.02	8,114,183 58
Grosses — . . . . .	33,973,126 47	52.35	8,561,433 61	13.22	22,342,569 81	34.43	64,897,129 89
Finances . . . . .	151,737 12	71.25	14,345 55	6.74	46,878 61	22.01	212,961 28
Équipages . . . . .	33,237 10	65.84	2,480 77	4.91	14,767 25	29.25	50,485 12
Chevaux et bestiaux . . . . .	834,799 78	67.12	60,535 05	4.87	348,351 42	28.01	1,243,686 25
Produits extraordinaires . . . . .	2,382,406 22	100. »	»	»	»	»	2,382,406 22
Ensemble . . . fr.	76,654,542 30	61.06	12,318,265 60	10.29	30,696,624 09	25.65	119,669,431 99
Produits divers . . . . . fr.							103,121 57
Total . . . . fr.							119,772,556 56

Ces résultats accusent vis-à-vis de ceux de 1884 les différences de recettes suivantes :

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

(<sup>2</sup>) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum en appliquant le poids moyen de 5 kilogrammes aux transports effectués avec timbres, et le poids de 42 kilogrammes aux autres transports.

(<sup>3</sup>) Non compris 1,482,953 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain. ( Voir renvoi (<sup>1</sup>) page A-41.)

(<sup>4</sup>) Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groups de 1,000 francs.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs . . . . .	1,509,537 73	»	217,516 98	»	706,491 30	»
Bagages . . . . .	2,629 45	»	»	4,979 37	20,253 50	»
Petites marchandises.	»	554,375 80	»	4,636 65	132,427 36	»
Grosses — . . . . .	»	408,219 70	449,442 90	»	»	2,378,468 »
Finances. . . . .	»	3,312 40	4,243 86	»	41,731 74	»
Équipages . . . . .	»	851 07	»	4,129 28	»	4,213 93
Chevaux et bestiaux .	»	269 50	255 31	»	»	26,598 57
Totaux. . . . .	1,512,166 95	667,028 47	668,459 03	7,745 50	870,904 07	2,606,280 50
Différences pour 1885.	+ 645,438 46		+ 660,443 53		— 4,738,376 43	

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

En 1884, de. . . . .	65.29	9.71	27. »
Elle est en 1885 de. . . . .	64.06	10.29	25.65
Différence en 1885 . . . . .	+0.77	+0.58	—1.35

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

### *Voyageurs.*

Extension des relations directes entre des stations des chemins de fer de l'État, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de la Flandre occidentale, de Malines-Terneuzen et du Nord-Belge, d'autre part.

Application aux billets aller et retour, en service mixte État-Nord-Belge, de la durée de validité applicable aux relations du service intérieur de l'État.

Réduction de la durée de validité des billets simples pour les relations des stations de l'État avec celles de l'Allemagne du Nord, du centre et du Sud, de l'Autriche et de Bâle (Suisse), via Herbestal.

Extension du tarif d'abonnements généraux en service direct, entre les stations de chemin de fer de l'État et les stations belges du Grand-Central-Belge.

Création et mise en distribution de billets à prix réduits, permettant aux voyageurs de combiner des voyages circulaires, à leur gré, sur les chemins de fer de l'État belge, d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas, de la Flandre occidentale, d'Eccloo-Gand, d'Eccloo-Bruges, de Gand à Terneuzen, du Grand-Central-Belge, de Maeseyck, du Liégeois-Limbourgeois, de Liège à Maestricht, de Malines-Terneuzen, du Nord-Belge, de Termonde à Saint-Nicolas, du Central néerlandais, de l'État néerlandais, du Rhénan néerlandais et du Prince-Henri.

Établissement à Bruxelles (Nord) d'un bureau de débit de billets circulaires combinés, de l'Union-Allemande.

Création de nouveaux billets circulaires à itinéraire fixe pour voyages en Suisse et en Italie.

### *Dispositions spéciales.*

Pendant la durée de l'Exposition universelle d'Anvers, le délai de validité des billets d'aller et retour au départ des stations des pays limitrophes de la Belgique, en destination d'Anvers, a été augmenté dans de notables proportions, et des billets simples et d'aller et retour ont été établis au départ des stations étrangères les plus importantes, qui n'étaient pas en relations directes de trafic avec Anvers.

A l'occasion des solennités organisées pour célébrer le cinquantenaire des chemins de fer belges, la durée de validité des billets aller et retour en destination de Bruxelles, délivrés tant au départ des stations de l'État qu'au départ des stations des compagnies belges en relation, pour des parcours inférieurs à 151 kilomètres, retour non compris, a été portée à 4 jours pour les billets distribués le 15 août et à 3 jours pour ceux débités les 16, 17 et 18 dito.

### *Bagages.*

Suppression sur les lignes de l'État de la gratuité de 25 kilogrammes de bagages enregistrés pour les relations entre les stations belges d'une part, et l'Allemagne du Nord, par Esschen, et l'Alsace-Lorraine par Sterpenich, d'autre part.

Suppression de la remise à domicile des bagages, sur demande adressée au bureau de départ.

### *Trains de marchandises.*

Les améliorations, en ce qui concerne le service des trains de marchandises, ont tendu surtout vers un but économique.

De nombreux trains ont été supprimés sur tout ou partie de leur parcours, ce qui a permis de réaliser d'importantes économies de personnel et de traction.

La plupart des trains ont été supprimés le dimanche en vue d'accorder le repos dominical au plus grand nombre possible d'agents du service d'exécution.

Le service de nuit a été supprimé aux stations d'Angleur et de Jurbise et sur la section de Quiévrain à Saint-Ghislain.

### *Transport de marchandises.*

#### A. SERVICES INTÉRIEUR ET MINTES.

##### **I. Classification générale des marchandises. — Additions et modifications.**

a) Les graisses de pétrole ont passé de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe et ont été admises au tarif spécial n° 7 d'exportation et n° 9 d'importation maritimes.

b) L'eau d'exosome a passé de la 1<sup>re</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.

- c) Les topinambours ont passé de la 5<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe, ainsi que les carreaux et dalles en terre cuite (genre de Boom).
- d) Les savons mous ont passé de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe.
- e) Les pierres gradinées ont été rangées à la 4<sup>e</sup> classe.
- f) Le suc (extrait) de châtaignier a passé de la 1<sup>re</sup> à la 5<sup>e</sup> classe.
- g) Le sable en vrac et le gravier, rangés à la 4<sup>e</sup> classe, ont été admis aux tarifs spéciaux nos 2 et 5 d'exportation maritime.
- h) La chaux broyée ou en poudre, rangée à la 5<sup>e</sup> classe, a été admise au tarif spécial n° 7 (4<sup>e</sup> classe) d'exportation maritime, ainsi que les carottes, les choux, les navets et le carbonate de soude.
- i) Le bisulfite de chaux et l'acide sulfureux ont été rangés à la 5<sup>e</sup> classe.
- j) Les fagots comprimés ont été rangés à la 2<sup>e</sup> classe.
- k) Les cerises, les échalotes et les noix ont passé de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe et ont été admises au tarif spécial n° 6 (5<sup>e</sup> classe) d'exportation maritime.
- l) Les oignons ont passé de la 2<sup>e</sup> à la 5<sup>e</sup> classe et ont été admis au tarif spécial n° 7 (4<sup>e</sup> classe) d'exportation maritime.
- m) Les fers ébauchés (loupes ou barres de fer grossièrement laminées), rangés à la 5<sup>e</sup> classe, ont été admis au tarif spécial n° 11 (4<sup>e</sup> classe).
- n) Les cornillons ont passé de la 1<sup>re</sup> à la 5<sup>e</sup> classe.
- o) Les bières en caisses ou en paniers, rangées à la 1<sup>re</sup> classe, ont été admises au tarif spécial n° 4 d'exportation maritime.
- p) Le soufre raffiné et le soufre brut, rangés respectivement à la 1<sup>re</sup> et à la 2<sup>e</sup> classe, ont passé à la 5<sup>e</sup> classe.

#### II. Tarifs spéciaux.

a) Les prix du tarif spécial n° 8, applicables aux minerais de toute espèce par 10, 100 et 200 tonnes et au sulfate de soude par 10,000 kilogrammes, sont augmentés de 10 % lorsque l'expéditeur demande le chargement en wagon fermé.

L'administration accorde ses bâches en location à raison de fr. 2-00 par bâche et par expédition.

b) Il a été créé :

1. Un nouveau tarif spécial n° 26 pour les transports de charbons en destination des fours à chaux du Tournaisis, avec application des prix de la 4<sup>e</sup> classe du tarif normal diminués de fr. 1-25 ;

2. Un nouveau tarif spécial n° 27 pour le transport des charbons industriels destinés à la consommation des machines à vapeur dans l'agglomération gantoise. Les prix à appliquer sont ceux de la 4<sup>e</sup> classe du tarif normal diminués de fr. 1-25 ;

3. Un nouveau tarif spécial en faveur des charbons en destination de Bruges. Les prix à appliquer sont ceux de la 4<sup>e</sup> classe du tarif normal diminués de fr. 1-25.

c) Un tarif spécial n° 28 en faveur de la chaux destinée à l'amendement des terres, des boues et immondices des villes, etc.

Les prix de ce tarif sont, de 15 à 200 kilomètres, fr. 0-02 par tonne-kilomètre, plus 1 franc de frais fixe; de 201 kilomètres et plus, prix du 200<sup>e</sup> kilomètre, augmenté de fr. 0-01 par tonne-kilomètre.

## B. SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.

**Améliorations et innovations.****I. Tarifs généraux.**

Extension du service des colis postaux aux relations avec l'Espagne, l'Annam et Massouah.

**II. Tarifs spéciaux et exceptionnels.**

Publication d'un tarif exceptionnel applicable aux transports de fruits frais, raisins frais, melons, etc., de l'Autriche-Hongrie vers la Belgique.

Publication d'un recueil de tarifs exceptionnels pour le transport de certaines marchandises entre l'Italie et les Pays-Bas, viâ le Saint-Gothard.

Publication d'un recueil de tarifs exceptionnels pour le transport de certaines marchandises entre la Belgique et les frontières italiennes (Chiasso et Pino), viâ le Saint-Gothard.

Mise en vigueur de nouveaux prix réduits pour le transport des produits métallurgiques belges vers les localités desservies par la première compagnie de navigation sur le Danube.

**III. Accidents.**

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains ;
2. Accidents aux personnes, provenant de ces déraillements et collisions ;
3. Accidents aux personnes, provenant d'autres causes.

§ 1<sup>er</sup>. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

Pendant l'année 1885, l'on a constaté 112 déraillements et collisions de trains ; ce nombre était de 151 en 1884.

Des personnes ont été atteintes dans 16 cas, soit 6 de moins qu'en 1884.

Le tableau suivant résume les résultats de chacun des exercices 1880 à 1885.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.				TRAINS DE MARCHANDISES.				ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES atteintes.		
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident sur un nombre de			Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident sur un nombre de			Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident sur un nombre de			Voyageurs.	Agents.	
		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains-kilomètres de		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains-kilomètres de		kilomètres exploités de	trains mis en marche de				trains-kilomètres de
1880. . . . .	124	21,8	3,236	121,442	234	11,5	1,343	88,455	358	7,5	2,019	86,808	34	28	56
1881. . . . .	123	23,5	3,832	133,771	172	16,5	2,083	106,226	295	9,6	2,712	117,711	37	60	60
1882. . . . .	85	35,0	6,052	211,232	184	16,2	2,111	104,212	289	11,1	3,275	138,544	26	20	39
1883. . . . .	62	49,1	8,055	274,332	125	24,4	3,001	152,827	187	16,3	4,677	193,058	20	3	33
1884. . . . .	60	51,7	8,399	281,963	91	34,0	3,945	250,803	151	20,5	5,713	230,072	22	27	27
Moyennes des cinq années. . . . .	91	32,3	5,060	183,687	161	18,1	2,227	118,351	252	11,6	3,328	141,893	28	28	43
1885. . . . .	50	62,8	9,780	350,337	62	50,7	5,335	253,350	112	28,0	7,319	296,648	16	41	28
Moyennes des six années. . . . .	81	35,3	5,520	200,202	145	20,5	2,440	127,994	220	12,1	3,653	154,525	26	30	40

Le nombre de ces accidents est descendu depuis 1880 :

De 124 à 50 pour les trains de voyageurs;

De 234 à 62 pour ceux de marchandises;

De 558 à 112 pour l'ensemble du mouvement.

La diminution est de 69 p. % et même de 75 p. % si l'on tient compte du mouvement des trains. En effet, pour un million de trains-kilomètres, on compte en 1880, 12 déraillements et collisions, et seulement 3 en 1885.

Ce résultat doit être attribué principalement aux mesures prises pour compléter et perfectionner tous les moyens d'assurer la régularité et la sécurité de la marche des trains.

Les déraillements et collisions ayant occasionné des accidents aux personnes en 1880, a été de 54; il n'y en a eu que 16 en 1885.

L'annexe XII indique en détail les causes des collisions et déraillements survenus en 1884 et en 1885.

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

Les conséquences de ces accidents se résument comme suit pour les exercices 1884 et 1885.

		1885.	1884.	Moyenne de 6 années.
Voyageurs	Tués . . . . .	»	»	»
	Blessés . . . . .	28	4	11
	Contusionnés . . . . .	15	25	18
	Totaux . . . . .	41	27	29
Agents de l'admini- stration.	Tués . . . . .	1	1	5
	Blessés . . . . .	17	8	17
	Contusionnés . . . . .	10	18	21
	Totaux . . . . .	28	27	41
Ensemble . . . . .	69	54	70	

En ce qui concerne les voyageurs, il y a eu 14 blessés et contusionnés de plus en 1885 que pendant l'exercice précédent ; mais il importe de remarquer qu'il suffit parfois d'un accident pour aggraver subitement une situation. C'est ainsi qu'en 1885, l'augmentation constatée est due :

1° Au déraillement du train express 184 à Bierghes, le 17 janvier 1885, occasionné par le bris d'un bandage de roue : 15 voyageurs et un agent de l'administration ont été blessés ;

2° A la collision éprouvée à Tournai, le 15 décembre 1885, par le train 594 du Nord-Français et qui a eu pour conséquence des blessures à 6 voyageurs et 9 agents de l'administration.

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

517 personnes ont été atteintes en 1885 et 509 en 1884, savoir :

		1885.	1884.	Moyenne des 6 dernières années.
1° Voyageurs.	Tués . . . . .	5	9	8
	Blessés . . . . .	18	25	26
	Contusionnés . . . . .	8	22	21
	Totaux . . . . .	31	54	55
2° Personnes étran- gères, autres que les voyageurs.	Tués . . . . .	59	45	57
	Blessés . . . . .	46	55	57
	Contusionnés . . . . .	5	10	8
	Totaux . . . . .	108	86	102
3° Agents de l'ad- ministration.	Tués . . . . .	65	70	92
	Blessés . . . . .	262	166	212
	Contusionnés . . . . .	55	155	165
	Totaux . . . . .	578	569	467
Ensemble . . . . .	517	509	624	

Le nombre de personnes atteintes est donc, dans l'ensemble, plus élevé en 1885 qu'en 1884, mais il est sensiblement moindre que la moyenne des six dernières années.

Sur les 51 voyageurs, 23 ont été atteints en descendant ou en sautant des trains, 3 ont été blessés lors de la fermeture des portières des voitures et 3 dans d'autres circonstances.

Le nombre d'agents du chemin de fer et d'autres services publics, qui ont été tués ou contusionnés a encore diminué en 1885, mais celui des blessés a augmenté.

Voici, pour quatre années, la répartition de ces accidents en égard à leurs causes :

	TUÉS.				BLESSÉS.			
	1882.	1883.	1884.	1885.	1882.	1883.	1884.	1885.
Dans les stations et les ateliers . . . . .	18	20	15	22	120	01	70	140
En accrochant des véhicules . . . . .	0	2	2	2	26	10	12	18
En décrochant id. . . . .	8	4	1	"	8	8	6	1
Gardes-barrières et gardes-routes . . . . .	28	18	21	10	18	8	15	11
Gardes-convoi tombés ou atteints . . . . .	2	2	1	2	24	21	10	10
Autres agents des trains tombés ou atteints . . . . .	6	8	7	1	41	20	21	45
Agents atteints en dehors de tout service . . . . .	25	16	15	15	15	9	9	9
En réparant les voies et les bâtiments . . . . .	18	9	5	8	27	19	15	22
Agents d'autres administrations . . . . .	"	5	5	5	"	8	2	8
Ensemble tués et blessés . . . . .	109	84	70	65	277	205	166	262
Nombre des contusionnés . . . . .	"	"	"	"	302	190	155	55

La plupart des accidents survenus dans les stations et ateliers sont dus à des circonstances tout à fait fortuites et contre lesquelles il n'est guère possible de prémunir le personnel, autrement que par voie de conseil ; tels sont entre autres :

Les chutes, les blessures dans les opérations de chargement et de déchargement des wagons, dans l'exécution de travaux à la voie, dans la manœuvre des signaux, dans le maniement des outils, etc.

L'usage de plus en plus étendu du bâton pour le décrochage des wagons a continué à donner les meilleurs résultats au point de vue de la sécurité du personnel : ainsi, on ne compte en 1885, qu'un seul blessé de cette catégorie : tandis qu'il y a eu 8 tués et 8 blessés en 1882, 4 tués et 8 blessés en 1883 et 1 tué et 6 blessés en 1884, année au cours de laquelle on a introduit l'emploi du bâton.

Le nombre des gardes tués et blessés a été de 11 en 1885, le même qu'en 1884 ; mais il avait été de 23 en 1883, et de 26 en 1882 : en 1885,

un garde a été tué en s'exposant dans l'entrevoie, pendant l'arrêt de son train, au choc d'un train venant d'une autre ligne.

Les accidents à des personnes étrangères à l'administration, autres que des voyageurs, ont été plus nombreux qu'en 1884, et le total est également supérieur à la moyenne des six dernières années.

En ce qui regarde les 59 décès, l'on relève : 25 suicides ou actes de folie, soit 9 de plus qu'en 1884 ;

9 personnes atteintes en circulant le long des voies ;

21 en traversant les voies en dehors des stations ;

1 en traversant la voie dans une station ;

3 au cours des opérations en gare.

Le tableau suivant résume, par année depuis 1880, le nombre d'accidents aux personnes dont il s'agit aux paragraphes 2 et 3, ainsi que le rapport entre le nombre des victimes et celui des kilomètres exploités ou parcourus par les trains.

ANNÉES.	NOMBRE DE PERSONNES ATTEINTES.															
	AU TOTAL.				Nombre de kilomètres de voie pour une personne				Nombre de trains mis en marche pour une personne				Nombre de trains-kilomètres pour une personne			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Ensemble.	tué.	blessé.	contusionné.	atteinte en général.	tué.	blessé.	contusionné.	atteinte en général.	tué.	blessé.	contusionné.	atteinte en général.
1880 . . . . .	176	268	188	632	15,4	10,1	14,4	4,3	4,108	2,698	3,845	1,144	176,575	115,959	165,304	49,173
1881 . . . . .	202	309	280	791	14,1	9,2	10,1	3,6	3,960	2,589	2,857	1,011	171,905	112,378	124,020	43,900
1882 . . . . .	188	343	378	909	15,8	8,7	7,9	3,3	4,803	2,632	2,389	993	197,499	108,250	98,227	40,847
1883 . . . . .	140	304	250	694	21,8	10,0	12,2	4,4	6,247	2,844	3,498	1,260	257,942	118,789	144,448	52,034
1884 . . . . .	123	234	206	563	25,2	13,2	15,0	5,5	7,014	3,687	4,188	1,533	282,446	148,465	164,645	61,707
1885 . . . . .	128	371	87	586	24,6	8,5	36,1	5,4	6,404	2,210	9,423	1,399	259,567	89,554	381,891	56,697
Moyennes . . . . .	160	305	232	696	18,6	9,7	12,8	4,3	5,422	2,777	4,367	1,223	221,535	115,915	152,634	50,781

Les nombres de personnes atteintes en 1884 et 1885 sont fort en dessous de la moyenne de 696.

En effet, il n'y a eu que 17 et 18 personnes atteintes par 1,000,000 de trains-kilomètres contre 21 en 1880, 25 en 1881, 26 en 1882 et 20 en 1883.

En d'autres termes, on compte un accident pour 61,707 et 56,697 trains-kilomètres en 1884 et 1885 contre 49,173 en 1880, 43,900 en 1881, 40,847 en 1882 et 52,034 en 1883.

D'après l'annexe XIII, le nombre des victimes se résume comme suit pour la période de cinquante et une années d'exploitation :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	dans les déraillements et collisions.	21	215	237	473
	par leur propre fait. . . . .	408	314	467	889
Employés et ouvriers de l'administration atteints.	dans les déraillements et collisions.	52	242	235	529
	par leur propre fait. . . . .	4,543	2,756	4,322	5,621
Personnes autres que des voyageurs ayant circulé sur les voies.		861	675	432	4,668
Folie, suicide, ivresse, etc. . . . .		335	69	45	449
Ensemble. . . . .		2,920	4,274	2,408	9,299

Il n'y a donc eu que 21 voyageurs tués par le fait de l'administration depuis 1835 sur le nombre de 790,063,600 voyageurs transportés jusque fin 1885.

#### IV. Contraventions.

Pendant l'année 1885, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 900 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains. . . . .	304
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie du chemin de fer.	21
Voyageurs dépourvus de coupons ou munis de coupons irréguliers . . .	489
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé au bâtiment de la station . . . . .	57
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	14
Fausse déclaration sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées . . . . .	15
Total. . . . .	900

Les contraventions constatées en 1884 étaient au nombre de 841. Il y a donc eu en 1885 une augmentation de 59 contraventions.

(54)

## 3<sup>E</sup> SECTION.

### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

#### I.

#### Description du réseau.

#### § 1<sup>er</sup>. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1885.

	Mètres.	
Lignes construites par l'État belge (1) . . . . .	10,220	XIV.
— — des Compagnies (2) . . . . .	1,255,585 (3)	
<hr/>		
Longueur effective totale du réseau exploité par des Compagnies sur le territoire belge (3), fin 1885 . . . . .	1,245,605 (5)	

(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<sup>er</sup> janvier 1885. . . . . 1,246,259 mètres.

A ajouter : Différence résultant d'une modification apportée à la longueur de la ligne de Namur à Liège (section d'Ougréc à Liège-Guillemins). . . . . 1,557 —

Ensemble . . . . . 1,247,616 —

A déduire : 1<sup>o</sup> Longueur des parties de route d'Anvers-Bassins et Anvers-Est à Lierre, communes aux lignes d'Anvers à Louvain et d'Anvers à Gladbach (exploitées toutes les deux par le Grand-Central belge) et comptées deux fois, depuis 1879, dans la situation annuelle du réseau . . . . . 14,198 mètres

2<sup>o</sup> Différence résultant d'une rectification apportée à la délimitation de la partie belge de la ligne de Charleroi à Vireux (France). . . . . 55 —

Reste au 31 décembre 1885, chiffre égal . . . . . 1,255,585 mètres.

(4) Les Compagnies concessionnaires exploitent encore, comme complément de leurs réseaux, 215,628 mètres de chemins de fer établis sur territoire étranger; la longueur effective totale de ces réseaux s'élève ainsi à 1,459,255 mètres. En 1884, cette longueur était de 1,457,876 mètres (\*).

(5) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes ou de voies communes à deux ou à trois exploitations, ont été considérées comme appartenant au réseau exploité par chacune des Administrations intéressées. — La longueur de ces voies communes est de 141,185 mètres. En 1884, elle était de 155,052 mètres.

(\*) Chiffre rectifié. ( Voir 4<sup>o</sup> de la note (5) ci-dessus.)

Ce réseau comprend :

1 <sup>o</sup> Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises . . . . .	1,201,980 <sup>m</sup> ou 96.63 p. %
2 <sup>o</sup> Parties affectées au transport des marchandises seulement . . . . .	41,625 <sup>m</sup> ou 3.33 p. %

Il se trouve établi :

1 <sup>o</sup> A double voie, sur une étendue de . . . . .	194,508 <sup>m</sup> ou 15.64 p. %
2 <sup>o</sup> A simple voie, — — — — — de . . . . .	1,049,097 <sup>m</sup> ou 84.56 p. %

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées, en Belgique (1), par des Compagnies, a été, en 1885, de 1,243,605 mètres; elle présente sur celle de 1884 qui était de 1,242,281 mètres (2), une augmentation de 1,324 mètres résultant de rectifications apportées aux longueurs indiquées précédemment.

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

## § 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES (3).

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

	Longueur en mètres.		Différences pour 1885.
	En 1885.	En 1884.	
Voies principales. . . . .	1,682,927	1,671,627 (*)	+ 11,300
— accessoires, de garage, de service, etc.	476,206	465,206	+ 11,000
Ensemble. . . . .	2,159,133	2,136,833 (*)	+ 22,300

Les voies principales parcourues par les trains représentent 77.94 p. % et les voies accessoires, 22.06 p. % du réseau total exploité en 1885. En 1884, ces rapports étaient de 78.25 p. % et de 21.77 p. %.

## § 3. STATIONS ET HALTES (3).

Au 31 décembre 1884, il existait, sur les chemins de fer concédés :

(1) En y comprenant les parties de lignes situées sur territoire étranger, la longueur *moyenne totale* est de 1,459,255 mètres pour 1885, et de 1,457,876 mètres (\*) pour 1884.

(2) Chiffre rectifié. (Voir 1<sup>o</sup> de la note (2) de la page A-55.)

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

(4) Déduction faite de 17,835 mètres courants de voies existant dans les parties de route communes aux lignes d'Anvers à Louvain et d'Anvers à Gladbach. (Voir 1<sup>o</sup> de la note (2) de la page A-55.)

(5) Y compris les stations et les haltes existant sur les sections de lignes établies sur territoire étranger.

(\*) Chiffre rectifié. (Voir 1<sup>o</sup> de la note (2) de la page A-55.)

Stations . . . . .	307 <sup>(1)</sup>
Haltes . . . . .	51
Ensemble . . . . .	358 <sup>(2)</sup>

Cette situation n'a pas changé en 1885.  
 Les 307 stations comprennent 111 <sup>(3)</sup> *gares communes* utilisées par deux ou trois Administrations.

§ 4. 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 <sup>er</sup> janvier 1885, était de . . . . .	298
Dans le courant de cette année, il en a été livré à l'exploitation. . . . .	3
Ensemble, au 31 décembre 1885. . . . .	301

II.

**Situation du matériel roulant.**

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

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

	En 1885.	En 1884.	Différences pour 1885.
Locomotives . . . . .	539 <sup>(4)</sup>	555 <sup>(5)</sup>	+ 4
Tenders . . . . .	569	577	— 8
Voitures à vapeur . . . . .	6	5	+ 1
Véhicules	{	à voyageurs. . . . .	846 <sup>(6)</sup> 855 <sup>(7)</sup> + 15
		à bagages . . . . .	455 <sup>(8)</sup> 450 <sup>(8)</sup> + 5
		à marchandises . . . . .	13,765    13,851    — 66
		pour services divers . . . . .	57        56        + 1
Ensemble . . . . .	13,101	13,150	— 49

<sup>(1)</sup> Au lieu de 505, chiffre indiqué dans le compte rendu de 1884. — Le Grand-Central belge avait omis deux stations dans ses relevés statistiques des années précédentes.

<sup>(2)</sup> Non compris les points d'arrêt établis aux passages à niveau, pour le service des trains-tramways.

<sup>(3)</sup> Pour la formation de ce nombre, chaque *station commune* a été considérée comme appartenant à chacune des Compagnies exploitantes intéressées.

(4) Dont 5	}	affectés au service spécial des trains-tramways.
(5) — 5		
(6) — 8		
(7) — 6		
(8) — 4		

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

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1885.	En 1884 <sup>(*)</sup> .
Matériel de traction.	Locomotives (1) . . . . .	0.37	0.37
	Tenders. . . . .	0.25	0.26
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs (1) . . . . .	0.58	0.57
	Fourgons à bagages . . . . .	0.31	0.31
	Wagons à marchandises . . . . .	9.45	9.49
	Véhicules divers . . . . .	0.02	0.02
Ensemble. . . . .		10.34	10.39

### III.

#### Parcours des trains (2).

xvi. L'annexe XVI montre, par Compagnie, le parcours effectué, en 1885, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ				
SUR LES LIGNES			Ensemble.	
	exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.		
Trains de voyageurs . . . . .	En 1885. . . . .	4,869,389	110,103	4,979,492
	En 1884. . . . .	4,500,490	97,707	4,598,197
	Différences pour 1885 . . . . .	+ 368,899	+ 12,396	+ 381,295
Trains de marchandises . . . . .	En 1885. . . . .	3,849,745 <sup>(4)</sup>	12,369	3,862,114 <sup>(4)</sup>
	En 1884. . . . .	4,118,786	12,057	4,130,843
	Différences pour 1885 . . . . .	- 269,041	+ 312	- 268,729
Trains mixtes. . . . .	En 1885. . . . .	743,285	6,903	750,190
	En 1884. . . . .	864,726	20,447	882,173
	Différences pour 1885 . . . . .	- 118,441	- 13,542	- 131,983
TOTAUX. . . . .	En 1885. . . . .	9,462,449 <sup>(4)</sup>	129,377	9,591,796 <sup>(4)</sup>
	En 1884. . . . .	9,481,002	130,211	9,611,213
	Différences pour 1885 . . . . .	- 18,553	- 834	- 19,417

(1) Non compris les voitures à vapeur.

(2) Chiffres rectifiés. (Voir 1° de la note (3) de la page A-55.)

(3) Y compris le parcours effectué sur les parties de lignes établies sur territoire étranger.

(4) Chiffre rectifié. — Dans les chiffres fournis pour 1884, la Compagnie du railway de Liège à Maestricht avait, par erreur, compris 50,040 kilomètres de manœuvres effectuées par les trains, dans les stations.

IV.

**Mouvement et Recette des transports (1).**

§ 1<sup>er</sup>. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1885 et en 1884, sont ci-après résumés et comparés :

XVI.

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1885.	1884.	Différences pour 1885.	1885.	1884.	Différences pour 1885.	1885.	1884.	Différences pour 1885.
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	537,717	510,712	+ 27,005	1,161,392	1,152,697	+ 8,695	2.16	2.26	- 0.10
2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,033,744	1,951,962	+ 81,782	2,573,293	2,385,799	+ 187,494	1.26	1.22	+ 0.04
3 <sup>e</sup> — et prix réduits.	11,717,607	11,533,110	+ 184,497	7,273,902	6,082,139	+ 291,763	0.62	0.61	+ 0.01
Ensemble. . . . .	14,289,068	13,995,784	+ 293,284	11,008,587	10,520,635	+ 487,952	0.77	0.75	+ 0.02

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1885 . . . . .	9,792	7,544 09
En 1884 . . . . .	(2) 9,600	(2) 7,216 41
Augmentation en 1885 . . . . .	192	327 63

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1885.	En 1884.	En 1885.	En 1884.
1 <sup>re</sup> classe. . . . .	3.76 %	3.65 %	10.55 %	10.96 %
2 <sup>e</sup> — . . . . .	14.23 %	13.95 %	23.58 %	22.68 %
3 <sup>e</sup> — et prix réduits . . . . .	82.01 %	82.40 %	66.07 %	66.36 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 29.57 p. % du produit total de l'exploitation en 1885, et 27.07 p. % en 1884.

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 215,628 mètres, établis sur territoire étranger. — Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être établies sur l'ensemble de l'exploitation.

(2) Chiffre rectifié. (Voir 1<sup>o</sup> de la note (3) de la page A-55.)

§ 2. BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1885.	1884.	Différences pour 1885.	1885.	1884.	Différence pour 1885.
Transports	taxés au minimum (colis).	45,212	46,378	- 1,166	239,381	236,225	+ 3,156
	— au poids (quintaux).	130,933	130,686	+ 247			

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1885.	1884.	Différences pour 1885.	1885.	1884.	Différence pour 1885.
Transports	taxés au minimum (colis).	768,237	724,811	+ 43,426	1,471,401	1,523,668	-52,267
	— au poids (quintaux).	1,102,891	1,060,909	+ 41,982			

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

xvii. Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1885.	1884.	Différences pour 1885.	1885.	1884.	Différence pour 1885.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	102,139	102,427	- 288	22,442,183	23,924,222	-1,782,039
	— au poids . . (tonnes).	13,397,102	13,823,087	- 425,985			

§ 5. FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1885.	1884.	Différence pour 1885.	1885.	1884.	Différence pour 1885.
Groups. . . . .	149,752	160,347	-10,595	31,897	33,438	- 1,541

§ 6. ÉQUIPAGES.

Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

XVII.

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1885.	1884.	Différences pour 1885.	1885.	1884.	Différences pour 1885.
Équipages { transportés à grande vitesse . . . . .	62	100	- 38	4,232	4,485	- 253
	162	191	- 29	4,336	4,434	- 98
Ensemble. . . . .	224	291	- 67	8,568	8,919	- 351

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

XVII.

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1885.	1884.	Différences pour 1885.	1885.	1884.	Différences pour 1885.
Animaux { transportés à grande vitesse . . . . .	8,609	8,467	+ 142	64,582	65,094	- 512
	218,258	207,185	+ 11,073	351,967	321,349	+ 30,618
Ensemble. . . . .	226,867	215,652	+ 11,215	416,549	386,443	+ 30,106

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés : { en 1885, à . . . . . fr. 1,911,221  
en 1884, à . . . . . fr. 2,229,537

XVII.

Diminution en 1885 . . . fr. 318,316

## § 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1885.	En 1884.	Différences pour 1885.
Voyageurs . . . . . fr.	11,008,587	10,520,635	+ 487,952
Bagages . . . . .	259,581	256,225	+ 3,356
Marchandises			
{ petites . . . . .	1,471,401	1,523,668	— 52,267
{ grosses . . . . .	22,142,183	23,924,222	— 1,782,039
Finances . . . . .	51,897	53,458	— 1,561
Équipages . . . . .	8,568	8,919	— 351
Chevaux et bestiaux . . . . .	416,549	386,445	+ 30,104
Ensemble. . . . fr.	35,318,566	36,653,530	— 1,334,964
Produits extraordinaires . . . . .	1,911,221	2,229,557	— 318,336
Totaux. . . . fr.	37,229,787	38,883,087	— 1,653,300

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

	En 1885.	En 1884.
Voyageurs . . . . .	29.57	27.07
Bagages. . . . .	0.64	0.61
Marchandises		
{ petites . . . . .	3.95	5.92
{ grosses. . . . .	59.48	61.56
Finances . . . . .	0.09	0.09
Équipages . . . . .	0.02	0.02
Chevaux et bestiaux . . . . .	1.12	0.99
Produits extraordinaires. . . . .	5.15	5.74

## V.

## Dépenses d'exploitation (1).

XVII. L'annexe XVII donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1885.

Voici le total de ces dépenses, comparé au chiffre correspondant de 1884.

En 1885 . . . . . fr.	20,555,582
En 1884 . . . . .	20,683,186
Diminution en 1885 . fr.	349,604

(1) Voir note de renvoi (1) de la page A-59.

VI.

**Résultats généraux de l'exploitation (1).**

Les résultats généraux de l'année 1885 comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1885.	En 1884.	Différences pour 1885.	
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée. . . . .	1,459 <sup>k</sup> .255	1,457 <sup>k</sup> .876 <sup>(2)</sup> +	1 <sup>k</sup> .557	XIV.
Parcours kilométrique des trains. . . . .	9,591,796 <sup>k</sup>	9,611,215 <sup>(3)</sup> —	19,417 <sup>k</sup>	XVI.
Recettes brutes . . . . . fr.	57,229,787	58,862,887	— 1,635,100	XVII.
Dépenses d'exploitation . . . . .	20,535,582	20,685,186	— 349,604	
Recettes nettes . . . . . fr.	16,896,205	18,179,701	— 1,285,496	
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- tation au total général des recettes. . . . .	54.62 p. %	55.22 p. %	+ 1.40 p. %.	

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

	En 1885.	En 1884 (a).	Différences pour 1885.
Recette . . . . . fr.	25,515 25	26,657 19	— 1,145 94
Dépense. . . . .	13,934 43	14,187 20	— 252 77
Bénéfice. . . . . fr.	11,578 82	12,469 99	— 891 17

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

	En 1885.	En 1884.	Différences pour 1885.
Recette. . . . . fr.	3.8814	4.0455	— 0.1621
Dépense . . . . .	2.1199	2.1520	— 0.0321
Bénéfice . . . . .	1.7615	1.8915	— 0.1300

VII.

**Personnel (1).**

L'annexe XVIII présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin des années 1885 et 1884.

En voici le résumé comparatif :

	En 1885.	En 1884.	Différences pour 1885.	
Fonctionnaires, employés et agents nommés.	2,110	2,159	— 29	
Agents subalternes et ouvriers . . . . .	8,796	9,191	— 395	
Totaux. . . . .	10,906	11,550	— 424	XVIII.

(1) Voir note de renvoi (1) de la page A-59.

(2) Chiffre rectifié. (Voir 1° de la note de renvoi (2) de la page A-55.)

(3) Chiffre rectifié. (Voir note de renvoi (1) de la page A-58.)

**VIII.**

**Accidents (¹).**

**XIX.** L'annexe XIX donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1885, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1884, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements).	Voyageurs . . . . .	»	»	»	»
	Agents des Compagnies . . . . .	»	»	»	»
Ensemble.	En 1885 . . . . .	»	»	»	»
	En 1884 . . . . .	4	3	»	4
Différences pour 1885 . . . . .		— 4	— 3	»	— 4
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs . . . . .	»	3	3	6
	Agents des Compagnies . . . . .	47	43	47	77
	Personnes étrangères au service . . . . .	27	40	3	40
Ensemble.	En 1885 . . . . .	44	56	23	123
	En 1884 . . . . .	40	63	20	123
Différences pour 1885 . . . . .		+ 4	— 7	+ 3	»
TOTAUX . . . . .	En 1885 . . . . .	44	56	23	123
	En 1884 . . . . .	44	66	20	127
Différences pour 1885 . . . . .		+ 3	— 10	+ 3	— 4

**IX.**

**Contraventions (¹).**

Les contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant l'année 1885, sur les chemins de fer concédés, sont au nombre de 269, à savoir :

(¹) Voir note de renvoi (¹) de la page A-59.

Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations . . . . .	63
Entraves apportées à la circulation des trains . . . . .	46
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways. . . . .	2
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer. . . . .	6
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers . . . . .	119
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration. . . . .	18
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur était interdit . . . . .	9
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées . . . . .	3
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés . . . . .	5
<b>Total.</b> . . . .	<b>269</b>

En 1884 il avait été constaté 232 contraventions. Il y en a donc eu, en 1885, 37 en plus.

## X.

### Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et extensions réalisées, en 1885, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

#### *Anvers à Gand.*

Remplacement de 34,421 mètres courants de rails en fer, par des rails en acier de 30<sup>k</sup>.30 le mètre courant.

Emploi de 2,366 traverses supplémentaires, pour consolider la voie principale.

Établissement de 476 mètres courants de voies accessoires; d'une nouvelle salle d'attente; de nouveaux lieux d'aisance et d'un pavage de 381 mètres carrés, à la station de la Tête-de-Flandre.

Remblai de 2,615 mètres cubes, à la Tête-de-Flandre.

Établissement d'un pavage de 547 mètres carrés, à la remise aux voitures des ateliers de Saint-Nicolas.

Installation de réverbères supplémentaires dans les stations et les haltes.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant, d'une locomotive à 4 roues couplées et d'une à roues indépendantes; de 2 voitures à voyageurs de deuxième classe; de 10 voitures à voyageurs de troisième classe; de 3 fourgons à bagages et de 3 wagons fermés à marchandises.

Remplacement de 4 machines, ancien modèle, par des locomotives neuves à roues indépendantes, et de 2 voitures de troisième classe ouvertes, par des voitures fermées à 5 compartiments

Transformation de 3 voitures mixtes, ancien modèle, en 1 voiture à coupés et en 2 voitures mixtes, au moyen de châssis métalliques.

Construction d'un wagon plat de 5 tonnes.

Acquisition et placement d'une machine fixe système Lebrun, de la force de 25 chevaux, et installation d'un marteau-pilon et de diverses machines dans les ateliers de Saint-Nicolas.

#### *Chimay (Hastière à Anor).*

Renouvellement de 7,552 mètres courants de voie en rails de fer, avec des rails en acier fondu, modèle Vignole, de 30 kilogrammes par mètre courant.

Remplacement, dans la station de Roménée, d'un croisement et d'un changement de voie en fer, par des appareils en rails d'acier, modèle Vignole, de 37 kilogrammes le mètre courant.

Établissement d'une voie de déchargement à la station de Momignies.

Établissement de barrières roulantes en fer, en remplacement des lisses en bois, à deux passages à niveau.

Pose d'appareils de sûreté (serrures Annett) à deux raccordements privés.

Installation d'un pont à bascule ; prolongement des voies et agrandissement du bureau télégraphique, à Matagne-la-Grande.

Construction d'un magasin pour marchandises à Aublain, à Boussu-en-Fagne et à Matagne-la-Grande.

Remplacement de buttoirs durs, par des tampons élastiques système Brown, à trois wagons à marchandises.

Substitution de longerons en fer, aux longerons en bois d'un wagon à marchandises.

Application du frein à vide, à quatre voitures pour voyageurs et à deux fourgons pour bagages.

Installation de lampes alimentées au pétrole, dans les voitures à voyageurs, améliorant considérablement l'éclairage des trains.

#### *Flandre occidentale.*

Renouvellement de 14,332 mètres courants de voie en rails d'acier.

Remplacement de 6,255 billes en chêne et de 5,717 billes en sapin.

Établissement d'un signal à distance à Comines, à Lophem et à Ypres.

Remplacement des signaux commandeurs à disques, par des mâts sémaphoriques à palettes, dans les stations à bifurcations de Comines, Ingelmunster, Lichterveide, Menin, Roulers, Thielt, Thourout et Ypres.

Pose de signaux commandeurs à disques, dans les stations de Gits, Iseghem, Poperinghe, Wervicq et Zedelghem.

Modification de plusieurs barrières de passages à niveau, pour en faciliter la manœuvre et pour augmenter la sécurité de l'exploitation.

Reconstruction en pavés, des trottoirs en briques des stations d'Aerseele, Comines, Lichterveide, Meulebeke et Thielt.

Renouvellement du pavage de la place de stationnement, à Menin.

Établissement d'un parc de levage pour voitures, à l'atelier de Bruges.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant, d'une voiture à vapeur.

Renouvellement des chaudières de deux locomotives à voyageurs.

Reconstruction de cinq wagons ouverts à marchandises.

Application de moyens de chauffage à sept voitures de troisième classe.

Création d'un service supplémentaire par voiture à vapeur, sur la section de Poperinghe à Hazebrouck.

Adhésion à de nouveaux tarifs mixtes et déclassement de diverses marchandises transportées en services intérieurs-belges et internationaux.

#### *Gand—Eccloo—Bruges.*

Remplacement de 4,200 mètres courants de voie en rails Vignole en fer, par des rails en acier.

Renouvellement de 5,300 billes en chêne.

Prolongement des voies de garage de la station de Waerschoot.

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

Fermeture à clef de tous les passages à niveau privés.

Construction, dans la station de Gand : 1° d'un bâtiment pour pompe à incendie, dépôt de harnais, de guides et de fournitures pour chevaux, etc.; -- 2° d'un mur de clôture de 37 mètres de longueur.

Agrandissement des bureaux des recettes, des bagages et du télégraphe, à Gand et à Eecloo.

Dallage et pavement en céramique de la salle d'attente de troisième classe, du vestibule, etc.; placement de nouveaux couloirs en fer aux guichets pour voyageurs, et construction d'une double grande cheminée, dans le bâtiment de la station de Gand.

Renouvellement complet de la toiture du bâtiment des marchandises; établissement de nouveaux trottoirs et organisation d'un service d'eau pour les lieux d'aisance, dans la station d'Eecloo.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant, d'un wagon-grue en fer de la force de 6,000 kilogrammes.

Renouvellement complet des chaudières de trois locomotives.

Chauffage des voitures à voyageurs des trois classes et de tous les trains.

Tarification directe de toutes les stations, avec le réseau du Grand-Central belge.

Déclassement de plusieurs marchandises transportées en services mixtes belges.

#### *Gand à Terneuzen.*

Mise en œuvre de 383 rails en acier de 38 1/2 kilogrammes, avec plaques, en remplacement de rails en fer de 34 kilogrammes par mètre courant.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant, de cinq wagons à marchandises.

#### *Grand-Central belge.*

Mise en œuvre de 9,263 rails en acier, en remplacement de rails en fer.

Raccordement de la station de Dampremy, appartenant à l'État, à la ligne de Charleroi (Ville-Basse) vers Fleurus.

Construction de neuf maisonnettes de gardes à des passages à niveau.

#### *Hasselt à Maeseych.*

Mise en œuvre de 293 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2,517 traverses en sapin, par des billes en chêne de fortes dimensions.

Remplacement de 4 croisements en fonte par des appareils en rails d'acier.

Introduction de billets à itinéraires combinés au gré du voyageur.

Création d'un tarif spécial pour le transport, en service intérieur, des engrais communs. (Réduction de 50 p. % sur les prix normaux.)

Mise en vigueur d'un tarif spécial direct pour le transport vers l'Est français et au-delà, des pavés et autres matériaux d'empierrement destinés à l'entretien des routes.

#### *Liège à Maestricht.*

Remplacement de 4,345 rails en fer, par des rails en acier, dans la halte de Cornillon et entre les stations de Cheratte et d'Argenteau.

Renouvellement de 4,350 billes en chêne.

Remplacement, à deux passages à niveau particuliers, des barrières à lisses en bois, par de fortes barrières à claire-voie fermant à clef.

Remplacement de deux excentriques en fer, par des appareils en acier, dans la station de Jupille.

Construction d'un petit magasin à Eysden.

Chauffage des voitures des trains-tramways, au moyen de poêles de divers systèmes.

Organisation d'un nouveau train à voyageurs entre Maestricht et Visé, en correspondance avec le train-tramway de Visé à Liège.

Ouverture du bureau télégraphique d'Eysden au service des correspondances privées.

Introduction de billets pour voyages circulaires combinés au gré du voyageur.

Mise en vigueur :

a) D'un tarif exceptionnel pour les transports de tuyaux en fonte vers la Hollande ;

b) D'un tarif spécial réduit :

1° Pour le transport, à grande vitesse, des primeurs, et, à petite vitesse, des poires, des pommes, etc., en destination de Londres ;

2° Pour le transport, par quantités de 50 tonnes, des combustibles en destination de la France, via Momignies ;

3° Pour le transport, par quantités de 100 ou de 200 tonnes, des charbons anthraciteux expédiés de Wandre vers certaines stations des lignes du Nord belge ;

4° Pour le transport, par quantités de 100 ou de 200 tonnes, des charbons en destination de Bâle (Suisse).

#### *Liégeois-Limbourgeois.*

Réfection de 4,539 mètres courants de voie en rails en fer de 37 kilogrammes, au moyen de rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Renouvellement de 6,652 mètres courants de voie, au moyen de 7,510 billes ou traverses en chêne, et de 167.50 mètres courants, au moyen de 210 traverses métalliques.

Placement de 33 barrières à claire-voie munies de cadenas, à des passages à niveau particuliers.

Remplacement d'une barrière à lisse en bois par une barrière roulante en fer, près d'Ans, à la route de Liège à Bruxelles.

Renouvellement de 833 mètres courants de clôtures de stations, au moyen de vieilles billes en chêne.

Construction d'un garde-corps et d'un hangar à deux compartiments, à Ans.

Établissement d'une annexe au bâtiment des recettes, à Liers.

Agrandissement du magasin à charbons, à Hasselt.

Construction de maisonnettes de gardes à deux raccordements privés, sur la ligne d'Ans à Flémalle.

#### *Malines à Terneuzen.*

Renouvellement de 5,484 mètres courants de voie, avec des rails en acier Bessemer.

Reconstruction en fer des hangars incendiés et établissement d'un hangar à sel, à Terneuzen.

Installation d'une grue fixe de 20 tonnes, et construction d'une grue à vapeur roulante de 3 tonnes, à Terneuzen.

Application du frein à vapeur et remplacement de la chaudière avec foyer Belpaire, à une locomotive.

#### *Nord belge.*

Remplacement de 4,352 rails en fer par des rails en acier.

Prolongement des voies de garage de la station d'Yvoir.

Établissement : 1° d'un raccordement reliant les voies du quai de la Meuse, avec celles de la gare de Statte ; — 2° d'une voie à petite section reliant la carrière de la Falize, de M. Émile van Asbeck, à la station de Labuissière ; — 3° d'un raccordement reliant les usines de phosphate de chaux, de M. Émile Rolland, avec les voies principales de la ligne de Mons à Hautmont, entre la gare de Frameries et la halte de Cuesmes.

Abaissement des voies principales entre le bâtiment des voyageurs et le pont du canal de l'Ourthe, pour donner une hauteur de 4<sup>m</sup>.60, sous poutres, aux ouvrages d'art de la station de Kinkempois.

Groupement des leviers d'aiguilles des têtes des voies de garage des stations de Liège-Longdoz et de Saint-Martin.

Redressement du passage à niveau de la route de Terwagne à Seraing.

Achèvement de la construction d'une gare commune d'échange et de formation de trains, à Kinkempois.

Agrandissement du bâtiment des voyageurs à Frameries, et du logement du chef de station à Labuissière et à Frameries.

Installation : 1° d'un pulsomètre pour le service de l'alimentation des machines dans la station d'Hastière; — 2° de filtres pour purifier l'eau des ateliers et de la halte à voyageurs de Kinkempois.

Construction d'une lampisterie pour le service du dépôt, à la gare de Saint-Martin.

Établissement de six points d'arrêt pour le service des trains-tramways, entre Liège-Longdoz et Flémalle-Haute.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant, de deux locomotives et de deux voitures à voyageurs pour le service des trains-tramways.

Remplacement : 1° d'une machine mixte à deux essieux couplés par une locomotive à marchandises à trois essieux couplés; — 2° de 25 wagons à charbon de 6 tonnes par des wagons fermés de 10 tonnes, à grande contenance; — 3° de 20 wagons à plate-forme de 10 tonnes, type ordinaire, par des véhicules à grande plate-forme pour les transports de fers et de rails.

Extension, dans un but d'uniformité, de la durée de validité des billets d'aller et retour, pour les relations entre le Nord belge et l'État belge.

Mise en distribution de billets pour voyages simples ou d'aller et retour, valables partie en exprès et partie en trains omnibus.

Création, pour la destination d'Erquelines, de billets d'abonnements de semaine, pour ouvriers.

Extension aux relations entre Frameries et Mons, du tarif pour les abonnements de semaine, d'ouvriers.

Extension : 1° à Givet-local et à Givet-transit, du tarif réduit applicable aux transports de houilles et de cokes expédiés vers l'Est français par quantités de 50, de 100 ou de 200 tonnes; — 2° à la station de Wandre (Liège-Maestricht) du tarif applicable aux transports de charbons anthraciteux expédiés, par quantités de 100 ou de 200 tonnes, vers la station de Liège-Namur.

Ouverture de la gare de Kinkempois, à l'échange : 1° des charges complètes; — 2° des marchandises du tarif n° 2 transportées par trains de marchandises; — 3° des charges incomplètes du tarif n° 3.

Publication, pour le trafic intérieur Nord belge, d'un livret réglementaire conforme à celui de l'État belge et applicable aux transports de marchandises, de finances, d'équipages et d'animaux.

Création d'un tarif conditionnel pour les envois de castines, chaux, coke, houilles, pavés et pierrailles, par quantités de 50 tonnes.

Installation d'un service de camionnage à la station de Marchienne-Zone.

Substitution des bureaux de Jeumont et de Feignies à ceux d'Erquelines et de Quévy, pour l'inscription des colis postaux expédiés de la Belgique vers la France, en vue d'obtenir plus de régularité dans l'exécution du service.

#### *Taviers à Embresin.*

Réfection de 4,600 mètres courants de voie en rails de fer, avec des rails d'acier de 24 kilogrammes par mètre courant.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant, de 8 wagons ouverts à marchandises.

*Termonde à Saint-Nicolas.*

Substitution de billes en chêne aux billes en sapin hors d'usage.

Remplacement des clôtures à claire-voie par des haies vives.

Remplacement des trottoirs en briques de la station de Saint-Nicolas, par des trottoirs en pavés de Quaregnon.

Placement de marche-pieds à sept wagons cavaliers à quatre portes.

Mise en service de 25 bâches.



**ANNEXES**  
**DE LA PARTIE A.**

## ANNEXE A.

## Capital de premier établissement, dégagé des sommes

ANNÉES.	DÉPENSES accumulées au 1 <sup>er</sup> janvier.	SOMMES ANNUELLES		RESTE : DÉPENSES. (Col. 1, 2, 3.)	CAPITAUX REPRÉSENTATIFS des annuités à servir		ENSEMBLE des capitaux qui dans le passé ont servi de base aux charges.
		LIQUIDÉES.	à déduire : du chef des alié- nations d'immeu- bles, subsides		accumulés au 1 <sup>er</sup> janvier.	à partir de chaque exercice.	
	1	2	3	4	5	6	7
1834 . . . . .	"	641,941 50	"	641,941 59	"	"	641,941 59
1835 . . . . .	( <sup>1</sup> ) 641,941 59	4,272,516 43	"	4,272 516 43	"	"	4,914,458 02
1836 . . . . .	( <sup>1</sup> ) 4,914,458 02	8,574,030 24	"	8,574,030 24	"	"	13,488,488 26
1837 . . . . .	( <sup>1</sup> ) 13,488,488 26	12,912,187 78	"	12,912,187 78	"	"	21,400,676 04
1838 . . . . .	( <sup>1</sup> ) 26,400,676 04	13,873,768 80	"	13,873,768 80	"	"	40,274,444 84
1839 . . . . .	( <sup>1</sup> ) 40,274,444 84	17,010,176 63	"	17,010,176 63	"	"	57,284,621 47
1840 . . . . .	( <sup>1</sup> ) 57,284,621 47	20,624,184 65	"	20,624,184 65	"	"	77,908,806 12
1841 . . . . .	77,908,806 12	24,892,933 94	15,043 31	24,877,890 63	"	"	102,786,696 75
1842 . . . . .	102,786,696 75	21,174,665 39	248,315 77	20,926,349 62	"	"	123,712,846 37
1843 . . . . .	123,712,846 37	13,595,815 77	310,862 07	13,284,953 70	"	"	136,997,800 07
1844 . . . . .	136,997,800 07	7,173,588 98	63,338 53	7,110,250 45	"	"	144,108,050 53
1845 . . . . .	144,108,050 52	4,967,804 15	157,621 05	4,810,180 10	"	"	148,918,230 62
1846 . . . . .	148,918,230 62	6,578,307 71	305,630 90	6,272,676 81	"	"	155,190,907 43
1847 . . . . .	155,190,907 43	3,914,764 57	70,619 61	3,844,144 96	"	"	159,035,142 39
1848 . . . . .	159,035,142 39	3,278,867 60	59,933 38	3,218,934 22	"	"	162,254,076 61
1849 . . . . .	162,254,076 61	2,903,014 29	86,363 17	2,816,651 12	"	"	165,100,727 73
1850 . . . . .	165,100,727 73	988,895 40	38,946 10	949,950 30	"	"	166,050,387 03
1851 . . . . .	166,050,387 03	469,861 79	25,381 25	444,480 51	"	"	166,494,867 57
1852 . . . . .	166,494,867 57	1,042,894 45	2,781 78	1,040,112 67	"	"	167,534,980 24
1853 . . . . .	167,534,980 24	1,227,407 16	75 "	1,226,632 16	"	"	168,761,612 40
1854 . . . . .	168,761,612 40	3,872,610 24	4,533 22	3,868,077 02	"	"	172,629,689 42
1855 . . . . .	172,629,689 42	4,989,659 "	9,633 39	4,980,025 61	"	"	177,609,743 63
1856 . . . . .	177,609,743 63	3,359,850 10	1,368,278 49	1,991,571 61	"	"	179,691,316 64
1857 . . . . .	179,691,316 64	4,273,665 72	18,709 18	4,254,956 54	"	13,235,505 51	197,091,778 69
1858 . . . . .	183,856,273 18	3,133,122 92	43,188 48	3,089,934 44	13,235,505 51	"	200,181,713 13
1859 . . . . .	186,946,207 62	1,006,569 19	317,302 37	689,268 82	13,235,505 51	"	200,870,979 95
1860 . . . . .	187,635,474 41	2,351,439 86	31,039 79	2,317,400 07	13,235,505 51	"	203,185,380 02
1861 . . . . .	189,952,874 51	4,748,761 36	26,687 60	4,722,073 76	13,235,505 51	"	207,910,453 78
1862 . . . . .	194,674,948 27	6,040,468 38	1,306 24	6,019,162 14	13,235,505 51	"	213,929,613 92
1863 . . . . .	200,694,110 41	6,349,578 97	105,681 68	6,243,897 29	13,235,505 51	"	220,173,523 21
1864 . . . . .	206,938,017 70	5,309,911 50	55,395 49	5,254,515 01	13,235,505 51	"	225,425,068 22
1865 . . . . .	212,192,562 71	9,068,251 01	14,217 51	9,054,033 50	13,235,505 51	"	234,512,071 72
1866 . . . . .	221,276,566 21	14,306,271 75	6,029 56	14,300,243 19	13,235,505 51	"	248,812,314 91
1867 . . . . .	235,576,809 40	8,462,217 64	24,201 62	8,438,016 02	13,235,505 51	"	257,250,330 93
1868 . . . . .	244,014,823 42	4,263,789 42	2,805 33	4,260,984 09	13,235,505 51	"	261,511,315 02
1869 . . . . .	248,275,809 51	4,880,821 02	119,683 13	4,761,137 89	13,235,505 51	"	266,272,452 91
1870 . . . . .	253,036,947 40	9,091,516 71	27,716 29	9,063,800 42	13,235,505 51	"	275,336,253 33
1871 . . . . .	262,100,747 81	26,453,391 06	15,308 49	26,438,082 57	13,235,505 51	13,600,000 "	315,374,335 90
1872 . . . . .	288,538,530 39	33,540,830 16	5,314 09	33,585,506 07	26,835,505 51	"	348,959,841 97
1873 . . . . .	322,124,336 46	86,815,690 14	2,423 48	86,813,266 66	26,835,505 51	92,739,425 "	526,512,533 63
1874 . . . . .	408,937,693 12	21,617,378 17	11,229 65	21,606,148 52	119,574,930 51	13,405 10	550,132,087 25
1875 . . . . .	430,543,751 64	35,804,003 16	7,573 50	35,796,429 66	119,588,335 61	11,046 97	586,912,563 58
1876 . . . . .	467,340,181 30	21,223,538 68	105,608 65	21,117,930 03	119,602,382 58	167,748 52	698,228,242 35
1877 . . . . .	488,458,111 33	95,161,969 57	48,877 85	95,113,091 72	119,770,131 02	200,028,500 "	903,369,831 15
1878 . . . . .	583,571,203 05	53,455,815 14	224,559 67	53,231,255 47	319,798,631 10	"	956,601,089 62
1879 . . . . .	636,802,458 52	39,430,227 60	100,189 16	39,330,038 41	319,798,631 10	"	1,054,939,122 96
1880 . . . . .	676,141,291 84	63,266,733 04	121,445 88	63,145,337 16	319,798,631 10	"	1,059,085,260 12
1881 . . . . .	739,286,629 02	65,927,156 55	237,086 45	65,690,070 10	319,798,631 10	"	1,124,775,730 22
1882 . . . . .	804,976,699 12	62,412,357 52	107,137 84	62,305,219 68	319,798,631 10	"	1,187,880,519 90
1883 . . . . .	867,281,918 80	30,252,486 64	119,960 84	30,133,526 "	319,798,631 10	"	1,217,213,075 90
1884 . . . . .	897,414,444 89	19,387,533 57	79,098 36	19,318,435 21	319,798,631 10	"	1,236,521,511 11
1885 . . . . .	916,722,880 01	11,657,979 80	80,062 78	11,577,917 02	319,798,631 10	"	1,248,099,429 13

## Chemins de fer exploités par l'État.

appliquées aux travaux non encore livrés à l'exploitation.

DÉPENSES des lignes en cours de construction et avances faites aux sociétés. 8	DIFFÉRENCES constatées lors de la revision du compte capital. 9	ENSEMBLE à déduire. 10	Reste fin d'année : Sommes liquidées et capitales engagés dans les lignes livrées à l'exploita- tion, non com- pris les intérêts. 11	Observations.
641,941 59	"	641,941 59	"	(1) Le compte rendu de 1840 résume toute la période de 1835 à 1840 inclus. En 1878, l'on a réparti les dépenses sur les huit années, au prorata des longueurs de sections ouvertes. Ces dépenses ont été renseignés ci-contre telles qu'elles ont été liquidées pendant chaque exercice.
2,984,690 47	"	2,984,690 47	1,929,767 55	(2) Le prix de rachat de la ligne de Mons à Manage a figuré depuis 1857, au montant de fr. 15,235,505-51 somme supérieure de fr. 12,114-51 au coût réel. (Voir p. 715 des Doc. parl. de 1837-1858, n° 145.)
7,673,671 92	"	7,673,671 92	5,815,416 34	(3) Pendant les exercices 1865, 1864 et 1865 l'on a renseigné par erreur les dépenses respectives de fr. 20,216, 75,168-25 et 51,059-02, qui n'incombent pas au chemin de fer. Ces erreurs ont été déduites en bloc du compte de 1866; elles l'ont été ci-contre de chacun des exercices.
8,147,526 73	"	8,147,526 73	18,253,149 31	(4) L'on a également porté par erreur, en 1868, et déduit des comptes de 1869, une somme de 1,000 fr. Le redressement a été opéré en 1868.
4,687,216 33	"	4,687,216 33	35,587,228 51	(5) Pour la reprise des Bassins-Houillers, le Trésor a pris en charge un capital de 200,028,560 francs, à servir par annuités. Sur ce montant, la Société doit restituer 5,819,710 francs, ce qui réduit le capital, incombant au chemin de fer, à 194,208,850 francs.
7,544,373 57	"	7,544,373 57	49,740,247 90	(6) A partir de cet exercice figure un capital non encore réglé de 12,500,000 francs, pour rachat de la ligne d'Anvers à la frontière.
15,764,623 15	"	15,764,623 15	62,144,182 97	(7) En 1881 et 1882, l'on a renseigné fr. 7,925,402-80 pour prix de rachat de la ligne de Marbehan à Virton. Après constatation d'une erreur de fr. 8,219 92 dans l'inventaire du matériel repris à la Société, le capital de rachat a été ramené à partir de 1881 à fr. 7,216,882 88, y compris les sommes à prélever sur ce montant pour racheter la ligne, sommes dont le compte d'exploitation ne doit assumer les charges qu'après livraison des travaux. Déduction faite des dépenses de parachèvement successives, le capital utile pour chacun des exercices est : 1881, fr. 6,238,980-80; 1882, fr. 6,541,784-19; 1883, fr. 6,759,510-41; 1884, fr. 7,051,698-04; 1885, fr. 7,110,531 26, et il reste à régler au 1er janvier 1886 une somme de fr. 106,518-62, fait l'objet d'un litige. Donc, les différences à déduire, outre les fr. 5,851,814-51 afférents à des exercices antérieurs et les fr. 8,219-92 précitées sont : 1881, 957,902 francs; 1882, fr. 675,098-69; 1883, fr. 457,572-47; 1884, fr. 165,184-47; 1885, fr. 106,548-62, destinés au parachèvement.
27,208,082 02	"	27,208,082 02	75,578,614 73	(8) Il reste à liquider fr. 299,859-25 sur le prix de rachat de la ligne de Liège à Turnhout.
28,445,504 88	"	28,445,504 88	95,236,341 49	(9) Le matériel repris à la Société de la ligne précitée avait été évalué provisoirement à 246,000 francs. Après estimation définitive, il a été payé fr. 253,566-48. Donc à déduire fr. 12,453-52 du capital renseigné dans les comptes antérieurs.
"	"	"	136,997,800 07	(10) La loi du 24 mai 1882, § 23, a mis à la disposition du chemin de fer un crédit de 2 millions, à titre d'avance pour renouvellement de rails. Ces avances doivent être remboursées au moyen du prix de vente des fers retirés des voies. Comme il s'agit d'un compte courant avec le Trésor et non de premier établissement, les avances ont été déduites du capital à concurrence : en 1882, de fr. 1,670,802-70 et en 1885, 1884 et 1885, de 2,600,000 de francs, dont l'intérêt à servir au Trésor figure distinctement au compte des charges.
"	"	"	144,108,050 52	
"	"	"	148,918,230 62	
"	"	"	155,190,997 43	
"	"	"	159,065,142 39	
"	"	"	162,284,076 61	
"	"	"	165,100,727 73	
3,476 86	"	3,476 86	166,046,910 17	
3,476 86	"	3,476 86	166,491,390 71	
3,976 84	"	3,976 86	167,531,003 38	
110,034 55	"	110,034 55	168,651,577 85	
332,328 24	"	332,328 24	172,297,361 18	
419,097 65	"	419,097 65	177,190,647 38	
519,010 90	"	519,010 90	179,091,305 74	
"	(2)	12,114 51	197,079,654 18	
"	(2)	12,114 51	200,169,598 62	
"	(2)	12,114 51	200,858 855 44	
"	(2)	12,114 51	202,176,265 51	
"	(2)	12,114 51	207,898,339 27	
367 50	(2)	12,462 01	213,917,133 91	
1,157,089 81	(2 et 3)	1,189,420 32	218,984,102 89	
2,402,462 92	(2 et 3)	2,509,961 75	222,918,106 47	
4,428,742 67	(2 et 3)	4,567,280 45	229,914,791 27	
9,807,531 51	(2)	9,819,646 02	238,992,668 69	
6,209,544 65	(2)	6,221,658 56	251,028,672 37	
9,756,028 63	(2 et 4)	9,769,143 14	251,742,171 88	
12,631,022 64	(2)	12,643,147 15	253,629,305 76	
17,351,552 70	(2)	17,363,667 21	257,972,586 12	
14,988,155 95	(2)	15,000,270 46	300,374,065 41	
20,457,517 07	(2)	20,469,631 58	328,490,210 39	
16,739,537 87	(2)	16,751,652 38	511,760,881 25	
10,864,941 65	(2)	10,977,056 16	539,255,031 09	
12,633,361 34	(2)	12,645,475 85	574,297,688 03	
12,855,957 43	(2)	12,868,071 94	595,360,170 41	
19,079,819 68	(2 et 5)	5,831,814 51	578,458,169 56	
27,950,531 01	(2 et 5)	5,811,814 51	33,782,345 55	
15,155,890 15	(2 et 5)	5,831,814 51	21,017,614 66	
12,650,567 19	(2 et 5)	5,831,814 51	18,482,411 70	
16,351,352 02	(2, 5 et 7)	6,797,936 51	24,149,288 53	
11,253,683 93	(2, 5, 7 et 10)	8,185,930 02	19,439,619 95	
19,790,096 42	(2, 5, 7 et 10)	8,289,186 78	28,079,283 40	
17,742,290 71	(2, 5, 7 et 9)	8,009,432 50	25,751,723 21	
7,026,482 30	(2, 5, 7 et 10)	7,950,796 65	14,977,258 95	

## ANNEXE B.

## Capital utile au point de vue du compte

ANNÉES.	Sommes liquidées et capitaux engagés dans les lignes successivement livrées à						
	DÉPENSES de premier établisse- ment accumulées au 1 <sup>er</sup> janvier. (Col. II du tabl. A.)	SOMMES APPLIQUÉES ANNUELLEMENT					DÉPENSES accumulées au 31 décembre (sans intérêt).
		aux sections construites par l'État et livrées à l'explo- itation.	à l'achèvement et au parachèvement du réseau exploité (*).	aux lignes rachetées et à celles construites à forfait.	à l'acquisition du matériel.	ENSEMBLE, (Colonne 2 à 5.)	
1	2	3	4	5	6	7	
1835. . .	..	074,774 12	589,715 80	..	365,277 63	1,029,767 55	1,029,767 55
1836. . .	1,929,767 55	1,526,284 22	1,823,849 30	..	735,515 27	3,885,643 79	5,815,416 34
1837. . .	5,815,416 34	7,919,022 21	2,171,441 23	..	2,347,269 48	12,437,732 97	18,253,149 31
1838. . .	18,253,149 31	9,419,689 76	4,826,893 99	..	3,058,035 45	17,334,079 20	35,587,228 51
1839. . .	35,587,228 51	4,620,269 88	6,853,783 58	..	2,878,965 93	14,153,019 39	49,740,247 90
1840. . .	49,740,247 90	3,111,093 97	6,949,054 81	..	2,343,786 29	12,403,935 07	62,144,182 97
1841. . .	62,144,182 97	7,210,018 61	4,840,080 45	..	1,354,322 70	13,434,431 76	75,578,614 73
1842. . .	75,578,614 73	12,328,470 05	5,558,960 86	..	1,800,295 85	19,687,726 76	95,266,341 49
1843. . .	95,266,341 49	33,609,300 59	6,120,950 47	..	1,911,207 52	41,731,458 58	136,997,800 07
1844. . .	136,997,800 07	..	5,800,048 79	..	1,310,201 65	7,110,250 45	144,108,050 52
1845. . .	144,108,050 52	..	3,543,530 98	..	1,266,640 12	4,810,180 10	148,918,230 62
1846. . .	148,918,230 62	..	5,236,905 65	..	1,035,861 16	6,272,766 81	155,190,997 43
1847. . .	155,190,997 43	..	2,982,386 22	..	891,778 74	3,874,144 96	159,065,142 39
1848. . .	159,065,142 39	..	2,094,581 62	..	1,124,352 60	3,218,934 22	162,284,076 61
1849. . .	162,284,076 61	..	1,832,719 31	..	393,940 81	2,816,651 12	165,100,727 73
1850. . .	165,100,727 73	..	583,121 34	..	363,061 10	946,182 44	166,046,910 17
1851. . .	166,046,910 17	..	373,909 61	..	70,570 91	444,480 54	166,491,390 71
1852. . .	166,491,390 71	..	759,043 87	..	280,578 80	1,039,612 67	167,531,003 38
1853. . .	167,531,003 38	..	472,949 89	..	647,624 58	1,120,574 47	168,651,577 85
1854. . .	168,651,577 85	..	1,781,030 80	..	1,861,752 53	3,643,783 33	172,297,361 18
1855. . .	172,297,361 18	..	2,292,631 28	..	2,600,651 84	4,893,283 20	177,190,647 38
1856. . .	177,190,647 38	..	1,134,196 33	..	2,128,355 02	3,262,551 35	179,091,305 71
1857. . .	179,091,305 74	510,010 90	1,912,090 16	(*) 10,525,041 76	5,041,215 62	17,989,358 44	197,079,664 18
1858. . .	197,079,664 18	..	762,710 46	..	2,327,223 98	3,089,934 44	200,169,598 62
1859. . .	200,169,598 62	..	251,494 14	..	437,772 68	689,266 82	200,858,865 44
1860. . .	200,858,865 44	..	2,275,515 95	..	41,851 12	2,317,400 07	203,176,265 51
1861. . .	203,176,265 51	..	3,727,293 54	..	994,780 22	4,722,073 76	207,898,339 27
1862. . .	207,898,339 27	..	4,049,183 49	..	1,969,611 15	6,018,794 64	213,917,133 91
1863. . .	213,917,133 91	..	2,615,355 93	..	2,451,613 05	5,066,968 98	218,984,102 89
1864. . .	218,984,102 89	..	2,393,888 17	..	1,540,115 41	3,934,003 58	222,918,106 47
1865. . .	222,918,106 47	..	3,802,810 72	..	4,023,874 08	7,026,684 80	229,944,791 27
1866. . .	229,944,791 27	..	3,910,060 31	..	5,137,817 31	9,047,877 62	238,992,668 89
1867. . .	238,992,668 89	5,538,931 32	2,043,154 59	..	4,453,917 57	12,036,003 48	251,028,672 37
1868. . .	251,028,672 37	265,905 55	341,727 78	..	105,776 18	713,499 51	251,742,171 88
1869. . .	251,742,171 88	1,388,361 28	476,527 81	..	22,241 79	1,887,133 83	253,629,305 76
1870. . .	253,629,305 76	1,069,741 27	2,323,714 63	..	949,824 43	4,343,280 36	257,972,586 12
1871. . .	257,972,586 12	7,563,507 56	4,281,050 95	..	30,554,927 81	42,401,470 32	300,374,065 44
1872. . .	300,374,065 44	4,386,157 58	14,167,167 69	..	9,642,849 68	28,116,144 95	328,490,210 39
1873. . .	328,490,210 39	14,258,084 84	14,132,878 73	127,368,006 80	27,511,700 49	183,270,670 87	511,760,881 25
1874. . .	511,760,881 25	7,495,195 94	16,691,227 95	13,405 10	3,294,320 65	27,494,149 84	539,255,031 09
1875. . .	539,255,031 09	..	15,350,511 64	14,046 97	19,677,498 33	35,042,056 94	574,297,088 03
1876. . .	574,297,088 03	2,551,027 46	8,006,953 76	2,949,508 52	7,555,592 64	21,063,082 38	595,360,170 41
1877. . .	595,360,170 41	10,688,304 87	5,227,482 21	261,299,407 ..	5,972,805 47	283,097,999 55	678,458,169 96
1878. . .	678,458,169 96	2,500,000 ..	7,229,400 47	29,214,215 95	6,425,957 69	41,360,574 11	922,818,744 07
1879. . .	922,818,744 07	..	7,228,935 66	37,764,147 85	6,710,510 72	52,103,564 23	974,922,308 30
1880. . .	974,922,308 30	219,917 20	13,834,534 23	33,463,652 ..	18,164,016 67	65,680,540 12	1,040,602,848 42
1881. . .	1,040,602,848 42	..	19,455,898 51	21,239,543 67	20,328,151 09	61,023,593 27	1,101,626,441 69
1882. . .	1,101,626,441 69	1,523,036 86	17,923,544 67	28,703,200 ..	17,859,646 73	66,014,488 26	1,167,640,929 95
1883. . .	1,167,640,929 95	..	6,629,164 86	4,788,100 ..	10,075,597 69	21,492,862 55	1,189,133,792 50
1884. . .	1,189,133,792 50	846,800 56	5,655,083 47	10,285,614 ..	4,848,437 37	21,635,995 40	1,210,769,787 96
1885. . .	1,210,769,787 96	7,255,254 46	4,100,768 97	7,824,700 ..	3,171,647 85	22,352,381 28	1,233,122,169 18

(\*) Déduction faite des aliénations d'immeubles (pour 1885 la déduction est de fr. 80,062-73).

(†) Non compris fr. 2,038,549-24, coût du matériel repris à la Société de Mons à Manage, prix qui figure dans la colonne suivante.

(‡) Non compris fr. 7,026,462-50, soit avec les intérêts fr. 7,125,611-75, pour travaux liquidés du chef des lignes en voie de construc-  
tion. (Voir colonne 8 du tableau A.)

*d'exploitation, servant de base aux charges financières.*

L'exploitation et intérêts à 4 p. % pendant la construction.					CHARGES DES CAPITAUX.		RESTANT A AMORTIR
INTÉRÊTS PENDANT LA DURÉE DE LA CONSTRUCTION				COUT des LIGNES EXPLOITÉES à la fin de CHAQUE EXERCICE. (Col. 7 et 11.)	INTÉRÊTS ARRRÉS.	Amortissements ARRRÉS.	au 31 décembre de CHAQUE ANNÉE. 15
pour les sections construites par l'État et livrées à l'explo- itation. 8	pour l'achèvement et le parachèvement du réseau exploité. 9	TOTAL					
		par année. 10	accumulé au 31 décembre. 11				
15,522 30	6,931 94	22,457 24	22,457 24	1,932,224 79	32,533 69	982 52	1,951,242 27
29,182 03	72,021 42	101,203 45	123,660 69	5,939,677 03	132,307 74	4,029 03	5,834,065 48
293,785 94	28,155 33	321,943 32	445,604 01	18,698,773 32	328,152 76	12,225 25	18,181,513 52
401,073 85	90,256 52	491,360 37	936,161 38	36,524,192 89	1,014,857 20	31,261 41	34,575,591 68
161,633 70	185,317 42	346,951 12	1,283,915 50	54,924,163 40	1,571,717 21	49,458 86	54,926,103 37
76,909 66	142,390 04	219,299 70	1,503,215 20	63,647,898 17	2,156,650 61	69,501 73	63,479,836 37
228,886 82	78,384 10	307,270 92	1,810,486 12	77,389,100 85	2,592,683 69	87,187 72	77,133,351 31
682,120 67	108,215 52	790,346 19	2,600,832 31	97,667,173 80	3,317,520 47	116,765 03	97,497,638 25
2,380,218 15	107,169 30	2,487,417 45	5,088,249 76	142,085,019 63	4,445,448 06	150,964 21	141,585,567 01
"	130,033 25	130,033 25	5,218,283 02	149,326,331 54	5,691,385 64	193,292 25	148,612,578 50
"	84,719 88	84,719 88	5,303,002 90	154,221,213 52	5,938,889 18	209,313 64	154,028,144 75
"	84,220 58	84,220 58	5,387,223 48	160,578,220 91	6,156,414 87	223,921 69	159,431,298 40
"	70,471 78	70,471 78	5,457,695 26	164,512,837 65	6,389,879 44	240,209 34	164,135,624 90
"	33,386 26	33,386 26	5,491,081 52	167,775,158 13	6,541,826 98	254,927 78	166,133,017 60
"	40,106 34	40,106 34	5,531,187 86	170,611,915 59	6,666,315 89	268,950 02	168,720,825 04
"	12,817 68	12,817 68	5,544,005 54	171,590,915 71	6,756,331 25	282,730 71	169,397,074 45
"	8,833 16	8,833 16	5,552,835 70	172,014,229 61	6,777,759 11	295,012 91	169,555,316 24
"	11,874 98	11,874 98	5,564,713 68	173,095,717 06	6,788,005 84	307,483 46	170,290,319 43
"	6,092 26	6,092 26	5,570,805 94	174,222,381 79	6,820,956 29	321,059 86	171,194,916 30
"	25,359 01	25,259 04	5,596,164 98	177,693,526 16	8,873,477 62	335,999 91	174,449,958 76
"	46,916 24	46,916 24	5,613,111 22	182,833,758 60	7,046,592 68	355,072 76	179,025,218 44
"	23,866 98	23,866 98	5,619,657 01	181,707,963 65	7,199,685 03	374,326 92	180,525,098 57
48,364 49	31,113 20	79,477 69	5,696,135 60	202,775,799 78	7,972,108 49	412,467 62	198,180,528 88
"	22,123 18	22,123 18	5,718,258 76	205,897,857 38	7,586,487 "	430,503 02	200,862,079 46
"	6,725 88	6,725 88	5,724,984 64	206,583,830 08	8,044,561 01	449,096 48	201,168,075 68
"	28,214 26	28,214 26	5,733,198 90	208,929,464 41	8,044,748 50	458,515 46	202,985,154 55
"	63,678 42	63,678 42	5,817,077 32	213,715,416 59	8,137,531 79	490,654 26	207,280,432 47
"	78,144 42	78,144 42	5,995,221 74	219,812,355 63	8,304,819 "	515,924 91	217,861,466 59
"	54,983 06	54,983 06	5,950,204 80	224,034,307 89	8,569,436 92	545,173 69	217,388,244 04
"	49,701 92	49,701 92	5,990,906 72	228,918,013 19	8,731,218 39	562,524 15	220,969,436 29
"	48,456 18	48,456 18	6,048,362 90	235,997,154 17	8,919,414 50	599,326 53	227,385,240 74
"	84,422 20	84,422 20	6,132,785 10	243,121,453 99	9,166,065 92	631,488 85	237,586,051 71
392,594 77	54,304 30	446,899 07	6,579,684 17	257,608,356 54	9,806,630 76	676,825 94	247,692,128 32
16,079 66	6,606 60	22,686 45	6,602,370 63	258,344,542 51	9,916,579 72	708,044 17	257,720,270 12
124,650 79	6,403 83	131,054 67	6,733,425 30	260,362,731 06	9,919,144 54	737,319 13	260,001,129 54
85,777 73	38,799 96	124,577 69	6,838,002 99	264,840,549 11	9,974,919 02	769,366 26	262,699,621 31
894,283 88	84,233 08	978,516 70	7,836,519 75	308,210,585 19	11,444,590 "	845,415 05	295,234,172 36
584,358 55	219,782 08	804,140 63	8,640,660 38	337,130,870 77	12,168,512 51	902,142 13	330,034,316 89
836,749 27	250,226 80	1,086,976 07	9,727,636 45	521,488,517 70	19,258,408 39	1,154,595 56	522,831,680 91
512,942 12	518,214 34	1,031,156 46	10,738,792 91	530,013,824 "	21,308,246 05	1,261,838 45	510,992,310 94
"	173,866 14	173,896 14	10,912,659 05	545,219,747 03	22,567,118 91	1,299,453 29	574,375,963 83
192,319 96	182,597 20	374,917 16	11,347,576 21	609,667,746 62	24,363,931 44	1,470,648 78	616,878,615 58
2,786,884 53	67,715 32	2,854,599 85	14,162,176 06	892,620,316 02	31,218,570 04	1,818,867 81	871,735,407 17
114,956 35	146,112 10	261,068 45	14,423,244 51	917,211,988 54	35,958,616 86	2,048,411 27	914,348,615 46
"	142,350 12	142,350 12	14,565,594 63	989,487,902 93	37,311 443 "	2,049,910 82	964,918,225 33
4,178 "	231,873 12	235,051 17	14,801,645 80	1,055,904,494 22	39,531,761 30	2,222,294 42	1,028,218,895 86
"	350,164 "	350,164 "	15,151,809 89	1,116,778,251 49	42,045,342 95	2,393,103 56	1,087,199,519 57
62,093 "	361,468 29	423,561 29	15,575,371 09	1,183,216,891 04	44,473,237 84	2,562,072 54	1,151,609,863 08
"	146,001 57	146,001 57	15,721,372 66	1,204,855,165 16	46,774,291 65	2,518,413 74	1,170,429,513 44
62,610 57	118,171 34	180,782 51	15,902,155 17	1,226,971,941 07	47,235,226 65	2,454,437 14	1,169,158,287 73
401,173 32	70,503 46	471,768 78	16,373,923 95	(1,249,496,053 13	48,018,929 56	2,595,624 48	1,208,986,813 31
					711,337,228 48	40,509,279 82	
					751,846,508 30		

## ACTIF.

## N° I. — Bilan. — Situation générale

		SOMMES TOTALES.
Capital utile engagé dans les lignes en exploitation du chef	des constructions faites pour compte de l'État. (Voir tab. II, litt. A, D, E, F.) . . . . . fr.	700,967,003 05
	des rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités. (Voir tab. II, litt. B, G) . . . . .	529,369,798 31
	du parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes. (Voir tab. II, litt. C.) . . . . .	6,339,450 02
		4,249,496,093 43
Capital dû pour les lignes rachetées (chif- fres approxi- matifs).	Anvers à la frontière . . . . . fr. 12,500,000 •	42,799,839 25
	Lierre à Turahout . . . . . 299,839 23	(Voir tab. II, litt. H.)
Dépenses prélevées sur les budgets de l'exploitation.	Travaux d'amélioration et d'extension. (Voir tab. II, note (1) . . . . .	41,034,481 59
	Approvisionnements { 1 <sup>er</sup> janvier . . . . . fr. 25,154,434 34	23,578,051 08
	(Voir pp. 27 et 37.) { Diminution en 1885 . . . . . 4,576,400 26	
		429,527,766 26
Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation (1) . . . . .	48,440,757 56	94,865,533 59
Intérêts des soldes annuels actifs toutes charges réglées. (Voir tab. V, col. 4 et 40) . . . . .	46,374,776 03	
Recettes brutes de l'exploitation. (Voir tab. V, col. 4) . . . . .		2,236,746,610 03
Ensemble (2) . . . . . Fr.		3,615,740,469 42

(1) Pour obtenir ce montant il suffit de faire sur les totaux du tabl. V, les calculs exposés par la note 2 de cette annexe.

(2) Y compris la somme de fr. 7,425,611-75, appliquée aux lignes en voie d'exécution, l'actif et le passif s'élèveraient à fr. 3,622,861,081-15.

depuis l'origine jusque fin 1885.

PASSIF.

		SOMMES - TOTALES.
Amortissement	des sommes successivement engagées dans le réseau exploité. (Voir tab. B, col. 14) . fr.	40,416,856 56
	provisionnel à valoir sur capitaux dus. (Annexe II, Passif) . . . . .	92,423 26
		40,509,279 82
Capital utile dû, déduction faite de l'amortissement provisionnel. (Annexe II, Passif) . . . . .		42,707,415 99
		4,208,986,813 34
Reste à amortir. (Voir tab. B, col. 15) . . . . .		1,196,279,397 32
Charges des capitaux utiles. (Voir tab. B, col. 13 et 14) . . . . .		751,846,508 30
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes. (Voir tab. VI, col. 2) . . . . .		439,401,210 91
		897,894,258 04
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière. (Voir tab. VI, col. 3) . . . . .		6,646,538 83
Intérêts des avances faites par le Trésor pour le renouvellement de rails en attendant la réalisation des vieux fers à retirer des voies. (Voir tab. A, note (10)) . . . . .		267,438 88
		904,339,559 49 (Voir tab. V, col. 6.
Intérêts dus au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes et trimestrielles pour les redevances . . . . .		4,490,482 42
		6,445,301 45
Intérêts des soldes passifs accumulés. (Voir VI, col. 4) . . . . .		4,687,380 45
Dépenses d'exploitation. (Voir tab. V, col. 2) . . . . . fr.		4,331,178,732 01
Total du passif. . . . . fr.		3,485,014,384 33
Pour balance.	Parachèvement sur compte d'exploitation. (Voir tab. V, note (4)).	44,084,181 59
	Approvisionnement au 31 décembre. (Voir ci-contre) . . . . .	23,578,031 08
	Soldes actifs accumulés. (Voir tab. V, col. 7 et 8). <sup>(*)</sup> . . . . .	96,063,852 42
		130,726,085 09
Ensemble. . . . . Fr.		3,615,740,469 42

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

Aux soldes des comptes d'intérêt de l'actif, soit . . . . .	fr. 94,865,553 59
il faut ajouter la différence entre les recettes nettes (fr. 2,256,716,610-05 — 1,551,178,752-01) = fr. 905,537,878 05	{ 1,198,518 85
et le montant des charges financières, soit . . . . .	
	Fr. 96,063,852 42

## ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement*

	COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement des lignes construites et <i>exploitées</i> par l'Etat, y compris leur parachèvement (¹).	472,201,707 49
B. Capital appliqué aux lignes rachetées et à leur parachèvement (¹) . . . . .	462,646,163 80
C. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant part de recettes . . .	6,359,450 02
D. Sommes appliquées aux dépendances des stations : excentriques, rails mobiles, évitement, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, etc.	34,278,849 69
E. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.	8,529,683 21
F. Acquisition { pour l'ensemble du réseau . . . . . fr. 183,956,764 66	} 252,680,399 67
G. matériel { repris aux compagnies. . . . . fr. 66,723,635 04	
H. Sommes approximatives, dues pour rachat de lignes exploitées . . . . .	42,799,839 23
I. CAPITAL utile ENGAGÉ DANS LES LIGNES <i>exploitées</i> (²). (Tableau B, col. 12) . . . . . fr.	1,249,496,093 43
J. Lignes en construction et avances aux sociétés de construction. { Capital . . . 7,026,462 30	} 7,123,614 73
{ Intérêts . . . 97,149 43	
Ensemble. . . . . fr.	1,256,619,704 86
K. Pour balance : amortissement indirect. . . . .	4,834,160 98
L. CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT . . . . . fr.	1,261,450,865 84

(¹) Non compris les dépenses de parachèvement prélevées sur fonds budgétaires et s'élevant à fr. 11,084,181 89. (Voir Comptes rendus de 1883, tabl. IV, de 1884, tabl. II, de 1885, tabl. III.)

(²) Non compris une somme de fr. 106,548-62 qui reste à payer sur le prix d'achat de la compagnie de Marbehan à Virton et faisant l'objet d'un litige.

*et capital utile au 31 décembre 1885.*

PASSIF

		COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
Amortissement du capital successivement engagé dans les lignes en exploitation . . . . .	40,446,856 56	
Restant à amortir . . . . .		1,196,279,397 32
Somme approximatives dues pour rachat de lignes en exploitation.    Anvers à la frontière . . . . . fr. 12,500,000 »		
Lierre à Turnhout . . . . .                   299,839 25		
Ensemble. . . . . fr. 12,799,839 25		
Provision d'amortissement pour les sommes dues . . . . .	92,423 26	92,423 26
Reste à amortir sur capitaux dus . . . . .		12,707,415 99
	Fr.	1,249,496,093 13
Lignes en construction et avances aux sociétés de construction . . . . .		7,123,611 73
	Fr.	1,256,619,704 86
Amortissement indirect. . . . .	3,078,086 41	
Participation des villes dans certains travaux.                   391,481 88		4,831,460 98
Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond.                   1,364,392 99		
	Fr.	4,261,450,865 84

DOIT.

N° III. — COMPTE DE L'EX

Dépenses d'exploitation.	Services communs . . . . .	fr. 4,369,737 21	} 69,964,762 21	} 70,097,353 74	
	Voies et travaux. {	Entretien . . . . .			46,664,224 76
		Parachèvement et extension . . . . .			172,230 24
	Traction et matériel . . . . .	30,333,800 *			
	Transports . . . . .	49,537,650 *			
Perception des recettes et contrôles. . . . .	4,884,420 *				
Crédits supplémentaires et liquidations de créances arriérées. . . . .	fr. 435,593 53				
Recettes nettes de l'exploitation. . . . .	fr.			49,675,200 82	
			Fr.	449,772,556 56	

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Capitaux utiles reglés.	Intérêts. . . . .	fr. 47,509,887 46	} 51,014,545 04	
	Amortissement. . . . .	2,977,205 31		
Capitaux utiles dus.	Lierre à Turnhout. . . . .	} Charges provisionnelles 527,452 57		
	Anvers à Rotterdam. . . . .			
Parts de recettes dues aux sociétés dont l'État exploite les lignes	3,920,998 44	} 4,520,998 44		56,467,253 46
Parts de recettes dues à la Société de Braine à Gand pour transports en service de 1867 à 1884 (1 <sup>er</sup> acompte). . . . .	600,000 *			
Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale fr.	500,000 *			
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps. . . . .	51,709 98			
Intérêts du chef de l'avance de 2 millions pour faciliter l'approvisionnement des rails . . . . .	80,000 *			
Solde pour balance . . . . .				96,063,852 42
			Fr.	452,231,405 88

PLOIATION. — *Exercice 1885.*

AVOIR.

	Voyageurs . . . . .	.fr.	41,725,313 05		
	Bagages . . . . .		4,043,266 60		
Recettes brutes de l'exploitation.	Petites marchandises . . . . .		8,444,183 58		
	Grosses marchandises . . . . .		64,897,129 89		119,669,431 99
	Finances . . . . .		50,485 42		
	Équipages . . . . .		212,964 28		
	Chevaux et bestiaux . . . . .		4,243,686 25		
	Produits extraordinaires . . . . .		2,382,406 22		
	Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. fr.				103,124 57
			Fr.		119,772,556 56

*Exercice 1885. — Charges et ressources.*

Soldes des comptes d'exploitation au 31 décembre 1884 (Tabl. V, col. 9) . . . . .	.fr.	97,656,154 83
Intérêts à 4 p. % des soldes accumulés . . . . .	.fr.	3,906,246 49
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1885 . . . . .		49,676,200 82
Intérêts de ces recettes nettes (2 p. %) . . . . .		993,504 02
		Fr. 152,231,405 88

## N° V. — COMPTE DE PROFITS ET PERTES.

ANNEES.	EXPLOITATION.		RECETTE NETTE majorée de 2 p. % d'intérêts (?).	INTÉRÊTS pleins des soldes actifs accumulés.	RESSOURCES totales.
	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES y compris certains travaux de parachèvement (?).			
	1	2			
			3	4	5
1835	269,362 50	168,847 44	102,525 36	»	102,525 36
1836	323,594 01	431,135 67	402,347 51	2,760 37	403,107 88
1837	1,447,875 48	1,189,863 34	232,572 08	43,511 22	246,083 30
1838	3,098,267 66	2,747,937 »	357,337 27	6,939 31	364,276 58
1839	4,282,886 86	3,079,481 05	1,227,473 93	»	1,227,473 93
1840	5,355,946 38	3,077,964 08	2,323,541 95	»	2,323,541 95
1841	6,281,809 09	4,537,635 75	1,779,056 81	»	1,779,056 81
1842	7,501,862 49	4,726,540 79	2,830,858 73	»	2,830,858 73
1843	9,028,821 87	5,497,452 99	3,601,996 26	»	3,601,996 26
1844	11,247,460 75	5,615,385 63	5,744,716 62	»	5,744,716 62
1845	12,420,850 21	6,339,465 34	6,203,012 57	»	6,203,012 57
1846	13,599,371 22	7,317,942 84	6,407,260 95	»	6,407,260 95
1847	14,776,388 10	9,307,537 37	5,578,227 74	»	5,578,227 74
1848	12,302,726 29	8,795,354 48	3,577,519 25	»	3,577,519 25
1849	13,290,513 62	8,299,000 05	5,091,343 84	»	5,091,343 84
1850	15,107,691 12	9,482,518 18	6,043,676 40	»	6,043,676 40
1851	16,338,562 28	8,850,753 48	7,637,565 28	»	7,637,565 28
1852	17,406,004 23	8,696,124 41	8,884,077 44	»	8,884,077 44
1853	19,748,176 81	9,631,468 82	10,319,042 15	»	10,319,042 15
1854	22,748,227 02	11,219,066 83	11,759,743 39	»	11,759,743 39
1855	24,623,838 02	12,931,936 63	11,925,719 02	»	11,925,719 02
1856	24,704,910 47	14,638,243 92	10,267,999 88	»	10,267,999 88
1857	25,598,904 74	14,479,677 97	11,648,223 39	»	11,648,223 39
1858	27,380,676 48	15,040,394 50	12,587,087 31	»	12,587,087 31
1859	28,177,798 27	14,775,792 57	13,670,045 81	14,607 16	13,684,652 97
1860	29,685,592 83	14,364,764 60	15,627,244 79	150,797 80	15,778,042 59
1861	33,733,368 97	15,429,575 58	18,669,869 26	368,652 61	19,038,521 87
1862	32,664,645 48	15,017,533 82	17,996,993 59	704,649 49	18,701,642 78
1863	33,996,320 80	16,894,510 95	17,443,815 45	1,049,045 92	18,462,861 37
1864	36,308,846 30	17,917,953 36	18,758,710 80	1,306,230 24	20,064,941 04
1865	38,424,981 17	19,466,656 99	19,337,490 66	1,643,836 34	20,981,327 »
1866	38,304,231 78	21,878,077 85	16,734,677 01	2,002,131 28	18,756,808 29
1867	40,167,154 37	24,656,808 79	15,820,552 49	2,236,028 45	18,056,580 94
1868	44,986,995 89	24,643,977 37	17,689,878 89	2,402,723 02	20,092,601 91
1869	43,508,076 52	24,203,731 82	19,690,431 59	2,633,421 96	22,323,553 55
1870	45,378,481 33	25,640,615 51	20,432,623 14	2,957,738 49	23,090,361 63
1871	66,970,238 95	35,252,589 05	32,352,002 90	3,314,266 97	35,663,269 87
1872	69,835,060 54	42,375,509 90	28,008,741 65	3,884,709 78	31,893,451 43
1873	85,978,738 49	63,019,582 16	23,418,339 46	4,228,212 44	27,646,551 90
1874	87,286,183 80	60,317,313 50	27,508,217 14	4,053,948 01	31,562,165 12
1875	89,293,379 39	59,480,738 69	30,410,933 51	3,950,490 33	34,361,423 84
1876	90,630,148 43	57,077,040 35	34,224,170 04	3,896,075 94	38,120,245 98
1877	90,414,053 20	55,869,150 »	33,235,495 26	3,953,798 83	39,189,294 09
1878	95,795,560 71	57,912,336 34	38,640,888 86	3,927,801 »	42,568,689 86
1879	100,190,995 90	59,362,831 86	41,644,727 32	3,951,601 41	45,596,328 73
1880	113,873,374 63	68,119,698 65	46,668,749 50	4,033,633 26	50,702,382 76
1881	113,498,234 76	72,109,720 95	42,216,284 09	4,189,299 80	46,405,583 89
1882	119,344,024 71	74,550,748 50	45,659,141 73	4,060,629 43	49,719,771 46
1883	121,950,560 92	73,460,974 87	49,489,377 77	3,977,523 87	53,436,901 64
1884	120,191,408 51	71,781,693 78	49,377,603 02	3,966,765 41	53,344,368 43
1885	119,772,556 56	70,097,355 74	?) 50,668,704 84	3,906,246 49	54,574,951 03
	2,236,746,610 03	4,331,478,732 01	923,648,635 88	76,754,776 03	4,000,403,411 61

(1) Le montant total des dépenses de parachèvement, prélevées sur les crédits budgétaires, s'élevait fin 1885 à fr. 11,084,181-50. (Pour les détails annuels voir compte rendu : 1883, tabl. IV ; 1884, tabl. II ; 1885, tabl. III.)

(2) Pour obtenir la somme des intérêts annuels du compte d'exploitation, l'on applique 2 p. % à la différence entre les colonnes 1 et 2.

Exemple : fr. 119,772,556-50 — 70,097,355-74 = 49,675,200-82  
 $49,675,200-82 \times 2 \text{ p. } \% = 99,350,402$  } 50,668,704-84.

(3) Pour obtenir les intérêts des soldes passifs qui sont réunis (col. 6) aux autres charges, il suffit de déduire 4 p. % des soldes accumulés (col. 10). Le total de ces soldes étant fin 1857 de fr. 117,184,503-06, 4 p. % est égal à fr. 4,697,380-15. (Voir, au surplus, col. 4, tabl. VI.)



## VI. — Revenu du capital consacré aux lignes exploitées.

ANNÉES.	RESSOURCES TOTALES (col. 5, tab. V.)	A DÉDUIRE :			RESTE ressources pour servir les charges correspondant aux capitaux.	COUT des lignes exploitées (col. 12, tab. B.)	REVENU par an et en moyenne générale.
		PARTS de recettes à servir aux Sociétés.	REDEVANCE pour Spa à la frontière.	INTÉRÊTS des solbes passifs renseignés (col. 10, tab. V.)			
	1	2	3	4	5	6	7
1834	"	"	"	"	"	"	"
1835	102,525 36	"	"	"	102,525 36	1,952,224 79	12.61
1836	405,107 88	"	"	"	405,107 88	6,910,077 03	12.24
1837	246,083 20	"	"	"	246,083 30	18,698,753 32	2.47
1838	364,276 58	"	"	"	364,276 58	36,524,192 69	1.43
1839	1,227,473 53	"	"	20,338 37	1,207,135 56	51,024,163 40	3.07
1840	2,321,541 95	"	"	36,899 99	2,284,641 96	63,647,398 17	4.23
1841	1,779,036 81	"	"	34,480 41	1,744,556 40	77,389,100 85	2.68
1842	2,830,858 73	"	"	71,812 21	2,759,046 52	97,867,173 80	3.31
1843	3,671,996 26	"	"	98,821 77	3,503,174 49	142,086,049 83	3.11
1844	5,744,716 62	"	"	144,551 44	5,600,165 18	149,326,313 54	3.92
1845	6,263,012 57	"	"	155,931 95	6,047,080 62	154,221,233 52	4.04
1846	6,407,260 95	"	"	160,776 84	6,246,484 11	160,578,220 91	4.04
1847	5,578,227 74	46,368 32	"	166,131 02	5,365,728 40	161,522,847 65	3.33
1848	3,577,519 25	149,690 58	"	216,723 62	3,210,905 05	167,775,158 13	1.94
1849	5,091,343 84	305,510 87	"	390,537 57	4,425,295 40	170,611,915 59	2.63
1850	6,011,676 40	388,155 61	"	461,058 59	5,194,462 20	171,599,915 71	3.04
1851	7,637,565 28	402,976 40	"	534,998 61	6,699,590 24	172,044,220 41	3.90
1852	8,884,077 44	524,031 15	"	530,087 95	7,999,958 34	173,605,717 06	4.39
1853	10,319,042 15	607,700 64	"	517,644 80	9,193,646 71	174,222,383 79	5.30
1854	11,759,747 39	899,853 61	"	433,814 28	10,424,075 47	177,893,526 16	5.95
1855	11,925,719 02	1,201,437 75	"	307,590 30	10,416,690 97	162,813,758 60	5.79
1856	10,267,599 88	1,424,423 90	"	187,469 56	8,656,166 42	164,707,033 65	4.70
1857	11,648,223 39	1,509,080 71	"	144,735 86	9,994,386 73	202,775,799 78	4.91
1858	12,587,087 31	1,681,006 08	"	80,964 68	10,523,116 55	205,857,857 38	5.28
1859	13,684,652 97	1,767,652 71	"	"	11,917,000 20	206,583,859 08	5.78
1860	15,778,042 59	1,840,374 68	"	"	13,977,697 91	208,929,464 41	6.76
1861	19,038,521 87	1,930,516 15	"	"	17,048,005 72	213,715,416 59	8.14
1862	19,701,642 78	2,000,941 10	"	"	16,700,701 68	219,812,355 65	7.80
1863	18,462,861 37	2,147,171 22	"	"	16,315,690 15	224,934,307 69	7.37
1864	20,064,941 04	2,357,471 18	"	"	17,707,469 86	228,918,013 19	7.80
1865	20,581,327 "	2,480,408 34	"	"	18,500,918 66	235,393,154 17	8.01
1866	18,756,808 29	3,080,420 11	"	"	15,676,388 18	245,125,453 99	6.59
1867	18,056,580 94	3,372,306 88	"	"	14,684,274 06	257,608,356 54	5.77
1868	20,092,601 91	3,671,291 68	"	"	16,421,310 23	258,344,542 51	6.37
1869	22,323,533 55	3,516,511 56	"	"	18,807,021 99	260,362,731 05	7.27
1870	24,090,361 63	3,473,132 97	"	"	19,617,228 66	264,830,589 11	7.52
1871	35,663,249 87	8,947,687 76	"	"	26,715,562 11	308,210,585 19	8.96
1872	31,891,451 41	9,988,893 31	146,548 83	"	21,758,109 29	337,139,870 77	6.86
1873	27,646,551 91	10,933,325 51	500,000 "	"	16,713,226 39	321,488,517 70	3.26
1874	31,592,165 12	10,960,398 64	500,000 "	"	20,101,766 48	350,013,824 "	3.67
1875	31,261,423 54	11,240,308 19	500,000 "	"	22,021,115 35	385,249,747 08	3.91
1876	38,120,243 98	10,034,785 75	500,000 "	"	27,585,460 23	606,667,746 62	4.37
1877	39,189,294 09	3,261,685 10	500,000 "	"	35,427,608 99	892,629,346 02	4.05
1878	42,568,689 86	3,464,483 63	500,000 "	"	38,604,206 23	937,241,988 58	4.19
1879	45,596,328 74	3,610,424 41	500,000 "	"	41,475,904 32	989,457,002 93	4.34
1880	59,702,382 70	4,504,122 39	500,000 "	"	45,698,260 37	1,055,404,494 22	4.51
1881	46,403,583 89	4,500,590 83	500,000 "	"	41,314,993 16	1,116,778,251 49	3.82
1882	49,749,771 16	4,210,746 28	500,000 "	"	45,039,024 88	1,183,216,301 01	3.94
1883	53,436,901 61	4,281,359 31	500,000 "	"	48,657,542 30	1,204,855,165 16	4.10
1884	53,344,368 43	4,138,796 97	500,000 "	"	48,705,571 46	1,226,671,943 07	4. "
1885	54,574,951 03	4,510,998 44	500,000 "	"	49,553,952 59	1,249,491,093 13	4. "
		139,401,210 91	6,646,538 83	4,687,360 15	Revenu moyen pour toute la période.		4.66

N° VII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION.  
EXERCICES 1883 ET 1884.

## N° VII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	Année 1885.	Année 1884.	DIFFÉRENCES POUR 1885.		
			En plus.	En moins.	
<b>Dépenses.</b>					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	495,000 "	585,000 "	"	90,000 "
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	125,130 "	181,000 "	"	57,900 "
	Matériel et fournitures de bureau . . . . .	655,000 "	675,000 "	"	40,000 "
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration . . . . .	40,000 "	40,000 "	"	"
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitée . . . . .	40,000 "	52,000 "	8,000 "	"
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité . . . . .	52,157 21	54,181 02	"	2,044 41
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales . . . . .	4,500 "	1,950 "	2,550 "	"
	1.549.757 21	1.549.151 62	— 179,594 41		
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	1,566,455 "	1,515,000 "	51,455 "	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	9,470,000 "	9,500,000 "	"	30,000 "
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie . . . . .	5,000,000 "	5,542,100 "	"	542,100 "
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux . . . . .	2,800,000 "	2,900,000 "	"	100,000 "
		16,836,455 "	17,257,100 "	— 420,645 "	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	1,606,000 "	1,470,000 "	136,000 "	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	11,070,000 "	10,881,500 "	188,500 "	"
	Primes d'économie et de régularité . . . . .	347,800 "	347,800 "	"	"
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois . . . . .	4,500,000 "	5,725,000 "	"	1,425,000 "
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel . . . . .	12,810,000 "	15,011,200 "	"	201,200 "
	50,353,800 "	51,655,500 "	— 1,501,700 "		
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	8,887,000 "	8,775,855 "	115,165 "	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	5,910,000 "	5,847,000 "	65,000 "	"
	Primes pour encourager la marche régulière des trains . . . . .	590,000 "	590,000 "	"	"
	Frais d'exploitation . . . . .	1,915,000 "	1,971,000 "	"	56,000 "
	Camionnage : Prise et remise à domicile . . . . .	1,756,000 "	1,780,000 "	"	24,000 "
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux . . . . .	650,000 "	650,000 "	"	"
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel . . . . .	29,650 "	20,600 "	9,050 "	"
	19,557,650 "	19,452,455 "	+ 105,215 "		
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	1,802,000 "	1,700,000 "	102,000 "	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	82,120 "	80,850 "	1,270 "	"
	1,884,120 "	1,780,850 "	+ 103,270 "		
Liquidation des dépenses se rattachant à des exercices antérieurs . . . . .	+ 155,595 55	+ 126,677 16	+ 8,916 57		
Dépenses d'exploitation (1) . . . . . fr.	70,097,555 74	71,781,695 78	— 1,684,558 04		

(1) Au point de vue du coefficient d'exploitation la dépense totale n'est que de fr. 69,925,125-50 non compris les travaux de parachèvement qui se sont élevés à fr. 172,250-24.

L'EXPLOITATION. — EXERCICES 1885 ET 1884.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1885.	Année 1884.	DIFFÉRENCES POUR 1885.	
			En plus.	En moins.
<b>Produits ou droits constatés.</b>				
Voyageurs . . . . .	41,723,315 03	39,491,766 99	2,233,546 06	»
Bagages . . . . .	1,043,266 60	1,022,565 52	20,905 18	»
Petites marchandises. . . . .	8,114,135 58	8,340,768 47	»	426,584 89
Grosses — . . . . .	64,897,129 89	67,134,674 69	»	2,237,544 80
Équipages . . . . .	50,483 12	53,679 40	»	3,196 28
Finances . . . . .	212,961 28	203,298 11	9,663 17	»
Chevaux et bestiaux . . . . .	1,243,685 23	1,270,299 01	»	27,612 76
Produits extraordinaires . . . . .	2,582,406 22	2,586,530 93	»	3,944 73
Ensemble. . . . . fr.	119,669,451 09	120,103,201 14	2,264,112 51	2,697,881 46
<i>Produits divers</i> : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. . . . .	103,124 57	87,907 37	15,217 20	»
			2,279,529 51	2,697,881 46
Recettes brutes totales. . . fr.	119,772,576 86	120,191,108 51	— 418,531 95	
Parts de recettes servies aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes . . . . .	4,320,993 44	4,158,796 97	+ 582,201 47	
Reste pour le Trésor. . . . fr.	115,231,588 12	116,032,311 54	— 800,723 42	

## N° VIII. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION.

ANNÉES.	RECETTES.			Dépenses d'exploitation non compris les travaux de parachè- vement.	Coefficients d'exploitation.
	PART du TRÉSOR. ( <sup>1</sup> )	PART DES COMPAGNIES dont l'État exploite les lignes	TOTAL.		
1835. . . . .	260,362 50	»	260,362 50	168,847 44	62.72
1836. . . . .	625,594 01	»	625,594 01	431,133 67	52.22
1837. . . . .	1,417,675 18	»	1,417,675 18	1,183,863 34	83.99
1838. . . . .	3,093,267 66	»	3,093,267 66	2,747,937 »	88.69
1839. . . . .	4,282,886 85	»	4,282,886 85	3,079,481 05	71.90
1840. . . . .	5,355,946 33	»	5,355,946 33	3,077,964 08	57.47
1841. . . . .	6,281,809 09	»	6,281,809 09	4,537,635 75	72.20
1842. . . . .	7,501,862 49	»	7,501,862 49	4,726,510 79	63. »
1843. . . . .	9,025,821 87	»	9,025,821 87	5,497,452 99	60.89
1844. . . . .	11,247,460 75	»	11,247,460 75	5,615,385 63	49.93
1845. . . . .	12,420,850 21	»	12,420,850 21	6,339,485 34	53.58
1846. . . . .	13,599,571 22	»	13,599,571 22	7,234,614 64	53.19
1847. . . . .	14,730,019 78	46,368 32	14,776,388 10	8,672,528 87	60.04
1848. . . . .	12,152,835 71	140,890 58	12,302,726 29	8,541,020 48	69.42
1849. . . . .	12,985,002 75	305,510 67	13,290,513 62	8,119,648 05	61.09
1850. . . . .	14,719,535 51	338,153 61	15,107,689 12	9,012,584 18	59.79
1851. . . . .	15,935,585 83	402,976 40	16,338,562 23	8,613,805 98	52.72
1852. . . . .	16,981,973 10	424,031 15	17,406,004 25	8,456,528 41	48.58
1853. . . . .	19,140,416 17	607,760 64	19,748,176 81	9,401,439 02	47.61
1854. . . . .	21,844,373 38	893,833 64	22,738,207 02	10,958,586 83	48.17
1855. . . . .	23,422,400 27	1,201,437 75	24,623,838 02	12,601,869 13	51.18
1856. . . . .	23,280,483 57	1,424,423 90	24,704,907 47	14,326,322 92	57.99
1857. . . . .	24,089,824 63	1,509,080 71	25,598,905 34	13,595,513 37	53.11
1858. . . . .	25,697,670 10	1,681,036 08	27,378,706 18	14,630,949 50	53.44
1859. . . . .	26,410,143 50	1,767,652 77	28,177,796 27	14,351,735 57	50.93
1860. . . . .	27,583,218 15	1,800,374 68	29,383,592 83	14,185,669 60	47.79
1861. . . . .	31,742,852 82	1,901,516 15	33,644,368 97	15,203,815 58	45.07
1862. . . . .	30,630,704 08	2,000,941 10	32,631,645 18	14,734,140 24	45.11
1863. . . . .	31,819,140 58	2,147,171 22	33,966,311 80	16,738,221 40	49.24
1864. . . . .	33,911,375 12	2,357,471 18	36,268,846 30	17,829,887 46	49.11
1865. . . . .	35,944,572 83	2,480,478 34	38,425,051 17	19,397,250 64	50.48
1866. . . . .	36,233,811 67	3,080,420 11	39,314,231 78	21,687,218 16	56.62
1867. . . . .	36,791,847 49	3,372,306 88	40,164,154 37	24,549,439 79	61.12
1868. . . . .	38,315,704 21	3,671,291 63	41,986,995 84	24,571,580 67	58.52
1869. . . . .	39,991,564 96	3,516,511 56	43,508,076 52	23,939,901 82	55.02
1870. . . . .	41,905,348 36	3,473,132 97	45,378,481 33	25,337,740 51	55.84
1871. . . . .	58,022,651 19	8,947,687 76	66,970,338 95	34,955,644 05	52.20
1872. . . . .	59,846,257 23	9,983,803 31	69,830,060 54	41,959,733 98	60.08
1873. . . . .	75,045,412 98	10,933,325 51	85,978,738 49	62,672,766 16	72.87
1874. . . . .	76,345,755 16	10,930,308 64	87,276,063 80	59,942,926 23	68.67
1875. . . . .	78,055,071 10	11,240,308 20	89,295,379 30	59,246,580 39	66.35
1876. . . . .	80,595,362 68	10,034,785 75	90,630,148 43	56,854,596 47	62.73
1877. . . . .	87,152,368 19	3,261,685 10	90,414,053 29	55,665,594 76	61.57
1878. . . . .	92,331,077 08	3,464,483 63	95,795,560 71	57,606,922 98	60.25
1879. . . . .	96,570,571 49	3,620,424 41	100,190,995 90	58,913,740 63	58.80
1880. . . . .	109,360,252 24	4,504,122 39	113,864,374 63	67,652,169 41	59.41
1881. . . . .	108,907,643 93	4,591,590 83	113,499,234 76	71,451,448 61	62.95
1882. . . . .	115,133,278 43	4,210,746 23	119,344,024 71	74,237,587 02	62.20
1883. . . . .	117,667,201 61	4,283,379 31	121,950,580 92	73,141,693 67	59.98
1884. . . . .	116,952,311 54	4,138,796 97	121,091,108 51	71,455,021 46	59.45
1885. . . . .	115,251,368 12	4,520,998 44	119,772,366 56	(2) 69,925,125 50	58.38
Coefficient moyen pour toute la période . . . . .					59.02

(<sup>1</sup>) Y compris les produits indirects moins les aliénations d'immeubles.

(<sup>2</sup>) En ajoutant fr. 172,253-24 prélevés sur le compte d'exploitation pour travaux de parachèvement, la dépense totale a été de fr. 70,997,537-74 (voir table au VII).

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

	1884.	1885.			
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites	directement par l'État . . . . .	711,3	( <sup>1</sup> ) 656,4	( <sup>1</sup> ) 76,9	733,3
	à forfait pour son compte. . . . .	615,4	14,7	634,2	648,9
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise . . . . .	42,1	42,1	"	42,1
	Hal à Ath et Tournai à la frontière. . .	43,7	43,7	"	43,7
	Braine-le-Comte à Gand . . . . .	55,8	55,8	"	55,8
	Jonction belge-prussienne . . . . .	48,6	46,2	2,4	48,6
	Plateaux de Herve . . . . .	34,0	"	34,0	34,0
	Spa à la frontière grand-ducale. . . .	51,8	"	51,7	51,7
	Hesbaye-Condroz . . . . .	74,4	"	74,4	74,4
	<b>323,4</b>	<b>157,8</b>	<b>165,5</b>	<b>323,3</b>	
C. Lignes rachetées moyennant annuités, à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Mauage . . . . .	30,2	25,0	5,1	30,1
	Luxembourg . . . . .	308,1	226,3	81,8	308,1
	Bassius-Houillers (à partir du 1 <sup>er</sup> jan. 1877).	( <sup>2</sup> ) 639,1	114,2	513,8	660,0
	<b>997,4</b>	<b>365,5</b>	<b>632,7</b>	<b>998,2</b>	
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (à partir du 1 <sup>er</sup> jan. 1877).	42,4	"	42,5	42,5
	Dendre-et-Waes (à partir du 1 <sup>er</sup> mai 1877).	102,0	100,4	1,6	102,0
	Lignes des Flandres . . . . .	212,7	"	212,7	212,7
	Saint-Ghislain à Erbisœul . . . . .	9,2	9,2	"	9,2
	Anvers à la frontière néerlandaise. . .	27,0	27,0	"	27,0
	Marbehan à Virton . . . . .	31,7	"	31,7	31,7
	Terre à Turnhout. . . . .	37,0	"	37,0	37,0
	<b>462,0</b>	<b>136,6</b>	<b>325,5</b>	<b>462,1</b>	
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (A + C + D) . .	( <sup>1</sup> ) 2,786,1	1,173,2	( <sup>2</sup> ) 1,669,3	( <sup>1</sup> ) 2,842,5	
Longueur totale exploitée ( <sup>3</sup> ) . . . . .	3.109,5	1,331,0	1,834,9	2,165,8	

(<sup>1</sup>) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 102,220, cédée gratuitement en 1853 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.

(<sup>2</sup>) Y compris 24,1, raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(<sup>3</sup>) En ajoutant les parties exploitées en commun avec l'État, on trouve un total de 7704,167 qui servit de base pour le partage des recettes de 1871 à 1876.

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

N° X. — *Vieux matériaux adjugés en 1885.*

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Unité.	QUANTITÉ totale.	VALEUR totale.	VALEUR		VERSEMENTS		Observations.	
				livrée.	restant à livrer.	effectués.	restant à effectuer.		
Rails divers en acier . . . . .	T	3,892,000	231,972 33	108,775 28	85,107 25	104,093 78	87,878 75	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, à fin 1885, à 54,248,067 francs.	
— en fer . . . . .	—	50,445,713	2,255,137 00	419,880 45	1,815,887 15	880,051 07	1,044,086 83		
Fer laminé, plaques, éclisses. . . . .	—	1,282,000	82,000 81	82,222 81	50,078 "	47,913 51	54,987 50		
Mitraille, boulons, etc. . . . .	—	1,281,665	73,590 93	84,234 93	19,505 "	40,769 93	52,850 "		
Fonde . . . . .	—	2,770,943	104,003 02	66,963 92	97,120 10	68,827 48	98,568 34		
Matériaux divers en fer. . . . .	—	590,000	51,555 86	"	31,535 86	7,919 60	23,636 26		
Plaques en tôle . . . . .	P	15	8,111 07	2,501 34	2,810 03	5,111 97	"		
Ponts à peser . . . . .	—	0	8,267 16	8,267 16	"	8,267 16	"		
Vieilles billes . . . . .	—	79,630	70,786 45	79,756 45	"	79,756 45	"		
Ensemble. . . . .			2,030,508 35	852,102 34	2,078,292 99	4,008,410 75	1,921,984 58		
					Partie non vendue. . . . .		270,093 42		
					Reste en dépôt, fin 1885. . . . .		2,192,078 "		

N° XI. — CONSOMMATION DE CHARBON DES LOCOMOTIVES EN 1884 ET 1885.

ANNÉES.	CONSOMMATIONS.		PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSOMMATIONS								Observations.								
	DESIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS.			par locomotives-kilomètre.		par train-kilomètre.		par véhicule-kilomètre.		par unité-kilomètre transportée.										
					Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.									
					K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.									
1884	Charbon gailleteux . . . . .	25,807,500	8.87	228,912 55	K.	12.80	F.	0,095	K.	18.55	F.	0,153	K.	4.142	F.	0,008	K.	0.40818	F.	0,00220	<p>En 1884, il n'a pas été tenu attachement des unités-kilomètres transportées.</p> <p>Les charbons brûlés dans les foyers de locomotives pendant les exercices 1884 et 1885 ont été employés sans mélange, et principalement des charbons menus-maigres mélangés à une moyenne de 25 p. o/o de charbon gras.</p>
	— menu demi-gras . . . . .	575,144,050	7.42	2,785,868 85																	
	— gras . . . . .	57,540,250	9.81	562,507 85																	
	— maigre . . . . .	451,497,100	5.52	856,265 99																	
		609,788,900	7.25	4,411,255 22																	
1885	Charbon gailleteux . . . . .	19,938,900	7.44	148,545 42																	
	— menu demi-gras . . . . .	417,596,000	5.48	2,287,550 08																	
	— gras . . . . .	45,116,100	7.41	334,510 50																	
	— maigre . . . . .	110,172,000	5.06	557,470 52																	
		592,025,000	5.61	3,327,456 12																	
1884	Locomotives-kilomètre.			35,268,703	Locomotives-train-kilomètre.			534,132,252	Véhicules-kilomètre.			530,461,072	Unités kilomètres transportées (1).			1,451,859,171					
1885	Locomotives-kilomètre.			45,948,440	Locomotives-train-kilomètre.			539,224,545	Véhicules-kilomètre.			530,461,072	Unités kilomètres transportées (1).			1,451,859,171					

(1) Voir ordre de service n° 8, de 1885.

N° XII. — *Déraillements et collisions*

Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENTS															
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.										
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tract de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie; absence ou insuffisance de signaux.	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres déficiences ou avaries au matériel roulant.	Erreur position manœuvre interpositive des signaux placés dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.		
1	Collisions aux stations . . .	1885. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	16	7	
		1884. . . . .	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	11
		Moyenne (1). . . . .	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25	19
2	Collisions aux bifurcations . . .	1885. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		1884. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1). . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5
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.	1885. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		1884. . . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1). . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1885. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
		1884. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1). . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1885. . . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	
		1884. . . . .	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	
		Moyenne (1). . . . .	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1885. . . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	4
		1884. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1). . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1885. . . . .	»	2	»	1	»	»	1	»	2	»	2	1	15	»	
		1884. . . . .	»	4	2	»	»	»	2	7	»	1	»	1	21	»	
		Moyenne (1). . . . .	»	6	1	2	1	»	2	5	5	1	2	4	35	»	
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1885. . . . .	»	»	»	1	1	2	»	2	4	»	1	»	»	»	
		1884. . . . .	»	1	1	2	1	»	5	5	5	»	2	2	2	»	
		Moyenne (1). . . . .	»	1	1	1	5	1	5	4	6	1	5	4	5	»	
Ensemble. . . . .	1885. . . . .	»	2	»	2	1	4	1	4	6	»	3	1	51	13		
	1884. . . . .	»	6	5	2	1	6	7	11	5	1	2	5	55	15		
	Moyenne (1). . . . .	»	7	2	5	6	7	8	10	9	1	4	9	61	27		

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

(2) Voir tableau XII pour les personnes atteintes en dehors des déraillements et collisions de trains.

*de trains. — Victimes y relatives.*

— Année 1885.

ET COLLISIONS.										NOMBRE de déraillements et collisions en général.		DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AVANT FAIT DES VICTIMES.													
EXÉCUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (*).													
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt incorrectement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrées dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne respectant pas des signaux d'arrêt ou d'arrêtés pas aussitôt l'ordre reçu.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant leur tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de déraillements et collisions (voy. chapitre I sous la colonne qui précède) avant fait de victimes.													
										VOYAGEURS.			AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.								
										Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.				
5		5	2	12	8	11	1	5	18	52	50	10		10	15	25		12	5	17		22	18	40	
5		4	7	7	9	10	5	5	20	59	59	14		4	19	25		5	14	14		7	50	57	
5	2	9	4	15	14	14	5	4	51	56	88	14		6	11	17	1	9	10	21	2	15	21	58	
9		1				1	2		5	9	5	2		5		5		1	5	4		4	5	7	
1							1	1	1	1	2	2					1	1	5	5	1	1	5	5	
1	1	2				1	1	1	5	4	7	4		2	1	5		2	2	4		4	5	7	
						1				1	1														
2		1				5	1	1	1	5	6	2		1	5	4		1	2	5		2	5	7	
						1			1		1	1		1	1	2		1	2	5		2	5	5	
										1	1	1					1	2	5		1	2	5	5	
1						5	1			5	5	1					1		1		1		1	1	
						5	1			5	5	1						1	1			1		1	
						6			5	5	6	2				1	2		5	1	2		5	5	
						2				5	5	1					1		1		1		1	1	
						5			1	5	4	1					1		1		1		1	1	
						5	9	2	21	15	34														
				5		5	10	1	22	26	48	1						1	1				1	1	
	1	1		1		5	14	1	28	44	72	1					1	1			1	1	2		
						1	6		5	11	16	1		15		15		1		1		16		16	
							11		17	16	55	5			4	4		2	5	5		2	7	9	
						5	11		18	28	46	4		5	2	5	1	2	5	6	1	5	5	11	
7		4	2	12	8	22	18	7	50	62	112	10		28	15	41	1	17	10	28	1	45	25	69	
5		4	7	10	9	19	28	7	60	91	151	22		4	25	27	1	8	18	27	1	2	41	54	
9	4	12	4	16	14	55	51	7	84	145	220	26		11	19	50	2	17	21	40	2	28	40	70	

N° XIII. — Dénombrement des accidents de

ANNÉE.	VOYAGEURS.								EMPLOYES ET OUVRIERS.													
	Par le fait du service (collisions et déraillements).				Par leur propre fait (embarquement, débarquement, etc.).				TOTAL.				Par le fait du service (collisions et déraillements).				Par leur propre fait (imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur la voie, etc.).				TOTAL.	
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.	Tués.	Blessés.
1855	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	»	»	»	»	1	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	»	»	»	»	1	2	»	3	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1858	»	»	»	»	»	4	»	4	»	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1859	»	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1860	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1862	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1863	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1864	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1865	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1866	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1867	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1868	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1869	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1870	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1871	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1872	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1873	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1874	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1876	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1877	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1878	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1879	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1880	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1881	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1882	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1883	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1884	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1885	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Total.	21	215	257	475	108	514	167	580	129	529	404	1.062	52	242	255	329	1,489	2,406	1,275	5,170	1,540	2,731



3<sup>e</sup> section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

## N° XIV. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1885.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE au 31 décembre 1885.				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.	
							seulement	
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren . . . . .	Mét. cour <sup>s</sup> 49,260	"	"	Mét. cour <sup>s</sup> 49,260	Mét. cour <sup>s</sup> 49,260	"	Mét. cour <sup>s</sup> 49,260	"
Chimay : Hastière à Anor (France) . . . . .	59,119	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	163,680	20,655	"	20,655
	Ingelmunster à Deynze, par Thielt. . . . .	25,438	"	25,438	25,438	"	25,438	"
Roulers à Ypres. . . . .	22,030	"	22,030	22,030	"	22,030	"	
Gand-Eecloo-Bruges . . . . .	47,297	"	"	47,297	45,247	2,050	47,297	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas). . . . .	26,324	14,590	"	40,914	40,914	"	40,914	"
Entre-Sambre-et-Neuse.	Charleroi à Vireux (France) . . . . .	61,796	2,440	64,236	41,900	22,336	64,236	"
	Embranchements de Courvin, de Florennes, de Lanefle, de Mortalmé et de Philippeville. . . . .	43,342	"	43,342	41,746	1,596	41,139	2,203
Grand Central belge.	Est-belge. Louvain à Givet (France) . . . . .	116,401	1,885	118,286	105,152	13,134	118,286	"
	Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels. . . . .	15,493	"	15,498 <sup>(1)</sup>	(2) 610,969	4,322	4,322	11,176
Landen à Hasselt <sup>(1)</sup> . . . . .	28,000	"	28,000 <sup>(1)</sup>	28,000	"	28,000	"	
Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse) . . . . .	63,182	40,448	103,630	95,135	7,495	103,630	"	
Nord de la Belgique.	Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins. . . . .	62,838	"	62,838	52,322	10,516	56,852	5,986
	Aerschot à Hérenthals . . . . .	22,240	"	22,240	21,110	1,130	22,240	"
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas). . . . .	8,600 <sup>(2)</sup>	22,530	31,130 <sup>(2)</sup>	31,130 <sup>(1)</sup>	"	31,130	"
Anvers à Gladbach (Prusse). . . . .	73,525 <sup>(3)</sup>	48,244	121,769 <sup>(3)</sup>	121,308 <sup>(1)</sup>	(4) 461	121,769 <sup>(5)</sup>	(6)	
Hasselt à Maeseyk. . . . .	40,567	"	"	40,567	"	40,567	"	
Liège à Maestricht (Pays-Bas) . . . . .	18,183	10,859	"	29,082	"	29,082	"	
Liégeois-Limbourgeois.	Liège à Hasselt. . . . .	52,555	"	52,555	52,555	"	49,416	3,139
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas). . . . .	42,388	17,572	59,960	136,742	59,960	59,960	"
Liège à Flémalle et embranchements. . . . .	24,227	"	24,227	24,227	"	6,698	17,529	
Malines à Terneuzen (Pays-Bas). . . . .	43,900	23,350	"	67,250	67,250	"	67,250	"
Nord belge.	Charleroi à Erquelines. . . . .	28,367	100	28,467	1,798	26,669	28,467	"
	Mons à Hautmont (France) . . . . .	14,611	9,289	23,900	"	23,900	23,900	"
	Namur à Liège. . . . .	75,302	"	75,302	176,813	1,709	73,692	71,768
Namur à Givet (France) . . . . .	45,744	3,400	49,144	43,509	5,635	49,144	"	
Tuyviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local) . . . . .	9,433	"	"	9,433	9,433	"	9,433	"
Termonde à Saint-Nicolas. . . . .	21,948	"	"	21,948	20,182	1,766	20,356	1,592
Totaux. . . . .	(1) et (2) 1,243,605	215,628	(3) 1,459,233	(3) 1,238,539	(4) 223,694	(5) 1,414,074	(6) 45,159	

(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) Abstraction faite de 20,184 mètres courants de voies

(3) — — de 10,793 — — — —

(4) — — de 9,586 — — — —

(5) — — de 14,198 — — — —

(6) — — de 5,986 — — — —

appartenant aux sections d'Anvers (Bas-ins) et Anvers (Est) à Lierre. Ces sections étant communes aux lignes d'Anvers à Louvain et d'Anvers à Gladbach exploitées toutes les deux par le Grand-Central belge, n'ont été portées en compte qu'à la première de ces lignes.

N° XV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1885.

Comparaison des années 1885 et 1884.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES													
		Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Ecloo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand-Central belge.	Hasselt à Maseyck.	Liège à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taverniers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
<b>Matériel de traction.</b>															
Locomotives.	en 1885 . . .	12	7	31	7	7	202	3	(1) 10	27	10	(2) 215	3	5	(3) 539
	en 1884 . . .	10	7	31	7	7	202	3	(1) 10	27	10	213	3	5	(1) 533
Différences pour 1885 . . .		+ 2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+ 2	"	"	+ 6
Tenders . . .	en 1885 . . .	"	7	30	3	4	128	"	7	19	9	162	"	"	369
	en 1884 . . .	"	7	30	3	4	128	"	7	24	9	165	"	"	377
Différences pour 1885 . . .		"	"	"	"	"	"	"	"	- 5	"	- 3	"	"	- 8
Voitures à vapeur.	en 1885 . . .	"	"	3	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	6
	en 1884 . . .	"	"	2	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	5
Différences pour 1885 . . .		"	"	+ 1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+ 1
<b>Matériel de transport.</b>															
Voitures à voyageurs.	de 1re classe.	4	"	14	3	2	43	"	3	"	5	33	"	1	108
	de 2e — . . .	10	"	17	10	3	43	"	3	"	7	36	"	2	131
	de 3e — . . .	36	7	53	22	10	211	6	11	17	15	67	3	8	466
	mixtes . . .	15	5	15	5	2	48	2	(1) 12	13	7	(2) 11	3	3	(5) 141
	Ensemble.	65	12	99	40	17	345	8	29	30	34	147	6	14	846
Fourgons à bagages . . . . .		9	8	40	5	6	212	2	(6) 12	"	10	142	3	4	(6) 453
Wagons à marchandises.	ouverts . . .	49	199	305	46	141	5,874	44	171	610	288	3,690	52	20	11,489
	fermés . . .	45	2	133	(9) 42	9	587	16	44	103	8	435	"	15	1,439
	pr chevaux.	"	"	4	"	"	6	2	1	25	"	10	"	"	48
	pr détail . .	3	8	46	"	4	575	16	1	24	50	50	5	7	789
	Ensemble.	97	209	488	88	154	7,042	78	217	762	346	4,118	57	42	13,765
Véhicules divers . . . . .		4	1	"	3	"	17	4	"	"	1	5	"	2	37
TOTALS (véhicules de transport).	en 1885 . . .	175	230	627	136	177	7,616	92	(7) 258	792	394	4,479	66	62	(8) 15,101
	en 1884 . . .	156	230	627	135	172	7,633	92	(7) 258	559	391	4,477	58	62	(7) 15,150
Différences pour 1885 . . .		+ 19	"	"	+ 1	+ 5	- 17	"	"	+ 133	"	+ 22	+ 8	"	- 49

(1) Dont 5  
 (2) — 2  
 (3) — 5  
 (4) — 6  
 (5) — 9  
 (6) — 4  
 (7) — 10  
 (8) — 12  
 affectés au service spécial des trains-tramways.

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

N° XVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1885.

Comparaison des années 1885 et 1884.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand . . . . .	358,287	35,376	31,418	425,081	»	»	»	»	358,287	35,376	31,418	425,081
Chimay . . . . .	111,836	79,784	42,843	234,465	13,080	9,672	4,432	27,204	124,916	89,456	47,297	261,669
Flandre occidentale. . . . .	572,476	127,808	115,709	815,993	681	28	6	713	573,157	127,834	115,715	816,706
Gand-Eecloo-Bruges . . . . .	220,634	49,616	»	270,250	»	»	»	»	220,634	49,616	»	270,250
Gand à Terneuzen . . . . .	77,205	27,740	22,285	127,210	»	»	»	»	77,205	27,740	22,285	127,210
Grand-Central belge . . . . .	1,508,235	1,538,554	417,194	3,461,983	84,130	92	»	84,222	1,592,365	1,538,646	417,194	3,546,205
Hasselt à Maeseyck . . . . .	102,726	»	»	102,726	»	»	»	»	102,726	»	»	102,726
Liège à Maestricht . . . . .	(1) 253,588	81,272	»	(1) 334,860	»	»	»	»	(1) 253,588	81,272	»	(1) 334,860
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	441,499	417,828	»	859,327	»	»	»	»	441,499	417,828	»	859,327
Malines à Terneuzen . . . . .	209,180	32,006	61,432	302,618	»	»	»	»	209,180	32,006	61,432	302,618
Nord belge . . . . .	(1) 951,626	1,449,271	»	(1) 2,400,897	»	»	»	»	(1) 951,626	1,449,271	»	(1) 2,400,897
Taviers à Embresin . . . . .	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas . . . . .	62,097	12,490	12,422	87,009	12,212	2,579	2,447	17,238	74,309	15,069	14,869	104,247
Totaux pour 1885 . . . . .	4,869,389	3,849,745	741,285	9,462,419	110,103	12,369	6,905	129,377	4,979,492	3,862,114	750,199	9,591,798
— pour 1884 . . . . .	4,500,490	(2) 4,118,785	861,726	(2) 9,481,002	97,707	12,057	20,447	130,211	4,508,197	4,130,843	882,173	(2) 9,611,213
Différences pour 1885 . . . . .	+ 368,899	- 269,041	-118,441	- 18,583	+12,396	+ 312	-13,542	- 834	+ 381,295	- 268,729	-131,974	- 19,417

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

(2) Chiffre rectifié. — Dans les chiffres fournis pour 1884, la Compagnie du chemin de fer de Liège à Maestricht avait, par erreur, compris 50,040 kilomètres de manœuvres effectuées par les trains, dans les stations.

N° XVII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1885.*

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNA						
	ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs {	1 <sup>re</sup> classe. . . . . (nombre.)	35,875	99,309	2,839	5,336	33,433	82,592
	2 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	281,671	341,015	49,413	22,535	497,463	289,863
	3 <sup>e</sup> — et prix réduits . ( — )	966,435	640,925	193,695	114,431	1,544,773	1,010,442
	Ensemble. ( — )	1,293,981	1,081,449	215,947	142,002	1,775,669	1,382,898
Bagages. {	taxés au minimum . . . . . (colis.)	4,693	4,032	•	•	10,341	21,576
	— au poids . . . . . (quintaux.)	5,792	7,409	1,288	3,225	49,115	
	Ensemble. . . . .	—	8,441	—	3,225	—	21,576
Petites mar- chandises. {	taxées au minimum . (expéditions.)	50,534	49,924	•	•	213,927	85,000
	— au poids . . . . . (quintaux.)	59,691	80,542	13,076	48,682	249,262	412,644
	Ensemble. . . . .	—	100,466	—	48,682	—	197,644
Grosses mar- chandises. {	taxées au minimum . . (expéditions.)	6,364	44,130	•	•	24,173	25,471
	— au poids . . . . . (tonnes)	52,084	174,693	224,330	362,897	591,670	1,102,448
	Ensemble. . . . .	—	188,823	—	362,897	—	1,127,919
Finauces. . . . . (groups.)	3,159	1,767	370	871	48,490	5,604	
Equipages {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	•	413
	— à petite — ( — )	5	445	10	428	•	•
	Ensemble. ( — )	5	445	10	428	•	413
Chevaux et bestiaux {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	23	450	1,396	24,544
	— à petite — ( — )	46,533	30,509	2,170	32,411	745	7,226
	Ensemble. ( — )	46,533	30,509	2,193	32,861	2,141	31,770
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)	—	24,383	—	47,366	—	42,733	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. ( — )	—	1,435,983	—	578,035	—	2,780,354	
Dépenses — — . . . . . ( — )	—	875,472	—	517,444	—	1,542,995	
Excédent {	des recettes sur les dépenses. ( — )	—	566,511	—	60,591	—	1,237,359
	des dépenses sur les recettes. ( — )	—	•	—	•	—	•
Rapport des dépenses aux recettes brutes d'exploitation.	—	60.96 p. %	—	89.46 p. %	—	55.50 p. %	

(1) Y compris le mouvement (459,809 voyageurs) et la recette (176,678 francs) des trains-tramways organisés sur la section de  
(2) Chiffres approximatifs. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les Administrations exactement la répartition des recettes entre les transports des petites marchandises, des grosses marchandises, des équipages

et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1885.

TION DES COMPAGNIES.

GAND-ECLEO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN		GRAND-CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
8,645	16,594	2,032	3,024	413,597	263,062	4,063	2,749	17,506	31,058	224,990	504,521
122,491	134,738	9,342	11,473	502,625	798,078	7,072	40,813	65,546	66,453	1,203,623	1,674,668
320,065	215,555	234,924	174,237	3,764,673	2,533,515	48,924	44,963	346,648	384,467	7,919,531	5,417,931
131,204	366,887	246,295	188,731	4,380,895	3,594,655	57,056	58,525	929,700	484,678	9,350,144	7,296,922
4,456	879	684	881	23,762	68,433	793	397	"	"	38,726	118,128
4,174	4,746	359	881	34,639	68,433	4,088	4,219	11,751	41,331	75,206	118,128
—	2,625	—	881	—	68,433	—	4,616	—	41,331	—	118,128
51,045	20,576	12,084	3,734	235,003	427,250	14,493	5,053	"	"	566,788	832,100
28,910	23,720	6,218	4,334	328,347	427,250	9,539	7,084	31,421	23,560	726,184	832,100
—	44,296	—	8,065	—	427,250	—	12,437	—	23,560	—	832,100
5,471	6,542	2,738	705	44,072	9,368,468	895	4,563	"	"	83,413	11,825,122
72,745	129,686	139,365	147,466	4,280,076	9,368,468	24,524	37,241	350,046	434,442	5,784,810	11,825,122
—	136,228	—	147,874	—	9,368,468	—	38,804	—	434,442	—	11,825,122
3,693	4,050	90	373	41,686	2,994	678	231	2,631	715	40,497	43,608
3	43	"	"	47	3,180	4	25	2	33	30	3,394
"	"	"	"	40	4,645	"	"	"	"	25	4,888
3	43	"	"	27	4,795	4	25	2	33	55	5,282
30	559	"	"	6,456	45,610	"	"	433	9,270	8,038	50,430
4,744	20,435	331	3,063	470,840	460,200	384	5,085	363	3,927	493,047	262,856
4,744	20,991	334	3,063	476,966	475,840	384	5,085	796	43,497	201,085	313,284
—	36,412	—	45,077	—	430,959	—	21,051	—	48,870	—	306,854
—	608,535	—	364,061	—	13,773,361	—	137,477	—	1,033,496	—	20,741,305
—	372,996	—	293,812	—	7,521,252	—	149,701	—	552,757	—	11,826,429
—	235,539	—	70,249	—	6,252,112	—	"	—	480,739	—	8,897,401
—	"	—	"	—	"	—	12,224	—	"	—	42,224
—	61.29 p. %	—	80.70 p. %	—	54.60 p. %	—	108.59 p. %	—	53.48 p. %	—	—

Liège à Visé.

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

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNA.					
	REPORT.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 <sup>re</sup> classe . . . . . (nombre.)	224,990	504,321	41,418	39,783	23,047	23,699
{ 2 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	1,205,623	1,674,668	85,832	455,933	93,206	79,089
{ 3 <sup>e</sup> — et prix réduits . . ( — )	7,919,531	5,417,936	335,258	323,806	517,415	235,583
Ensemble. ( — )	9,350,144	7,296,925	432,508	519,522	633,368	338,374
Bagages { taxés au minimum . . . . . (colis.)	38,726	148,428	3,712	1,885	2,400	1,039
{ — au poids . . . . . (quintaux.)	75,206		4,283	10,433	1,502	2,205
Ensemble. . . . .	—	148,428	—	12,338	—	3,244
Petites mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	566,788	832,100	92,802	33,807	68,620	62,643
chandises { — au poids. . . . . (quintaux.)	726,184		72,829	101,960	27,123	
Ensemble. . . . .	—	832,100	—	(1) 135,767	—	62,643
Grosses mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	83,443	11,825,122	40,555	12,666	4,884	6,479
chandises { — au poids. . . . . (tonnes.)	5,784,810		647,995	1,248,960	305,949	491,718
Ensemble. . . . .	—	11,825,122	—	(1) 1,261,626	—	498,497
Finances . . . . . (groups.)	40,497	43,608	5,588	1,774	4,004	4,145
Équipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	30	3,394	30	810	"	"
{ — à petite — ( — )	25	1,888	"	"	4	46
Ensemble. ( — )	55	5,282	30	810	4	46
Chevaux et bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	8,038	50,430	525	13,282	46	870
{ — à petite — ( — )	493,047	262,856	3,180	45,626	125	4,262
Ensemble. ( — )	201,085	313,286	3,705	(1) 58,908	171	2,132
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)	—	306,854	—	35,899	—	88,398
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. ( — )	—	20,711,305	—	2,026,644	—	991,449
Dépenses — — — — ( — )	—	11,826,429	—	1,491,288	—	568,845
Excédent { des recettes sur les dépenses. ( — )	—	8,884,876	—	535,356	—	422,604
{ des dépenses sur les recettes. ( — )	—	12,221	—	"	—	"
Rapport des dépenses aux recettes brutes d'exploitation.	—	—	—	73.58 p. %	—	57.21 p. %

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

(2) Ces 25,089 francs ont été absorbés par les travaux de réfection de 1,600 mètres courants de voie en rails d'acier de 21 kilogrammes,

*et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1885. (Suite.)*

TION DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
275,142	590,323	200	442	2,950	3,424	537,717	4,461,392	10.55	3.42
573,363	632,412	43,000	40,626	30,720	20,565	2,033,744	2,573,293	23.38	6.91
2,788,686	4,526,506	"	"	457,047	70,074	14,747,607	7,273,902	66.07	49.54
3,637,461	2,749,241	43,200	40,768	490,687	93,760	14,289,068	11,008,587	100. "	29.57
"	"	"	"	674	338	45,212	239,384	100. "	0.64
49,367	404,782	"	"	575	551	430,933			
—	404,782	"	"	—	889	—	239,384	100. "	0.64
"	"	"	"	40,027	43,998	768,237	4,474,401	100. "	3.95
254,073	440,443	2,276	2,654	20,406	43,826	4,102,891			
—	440,443	—	2,654	—	27,824	—	4,474,401	100. "	3.95
"	"	"	"	3,287	4,035	402,439	22,442,483	100. "	59.48
6,575,676	8,445,985	25,755	36,003	56,917	74,215	13,397,402			
—	8,445,985	—	36,003	—	75,250	—	22,442,483	100. "	59.48
96,420	44,675	"	"	3,543	692	449,752	31,897	100. "	0.09
"	"	"	"	2	28	62	4,232	49.39	0.01
436	2,432	"	"	"	"	462	4,336	50.61	0.01
436	2,432	"	"	2	28	224	8,568	100. "	0.02
"	"	"	"	"	"	8,609	64,582	45.50	0.17
21,447	39,504	"	"	459	2,719	248,255	351,967	84.50	0.95
21,447	39,504	"	"	459	2,719	226,867	416,549	100. "	4.42
—	4,476,943	—	"	—	3,427	—	4,911,221	—	5.43
—	43,243,975	—	49,425	—	204,289	—	37,229,787	—	100. "
—	6,285,307	—	26,336	—	435,707	—	20,333,532	—	—
—	6,938,668	—	23,089 <sup>(2)</sup>	—	68,582	—	16,896,205	—	—
—	"	—	"	—	"	—			
—	47.45 p. %	—	53.23 p. %	—	66.43 p. %	—	54.62 p. %	—	—

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

l'achat de billes, de matériel roulant, etc.

N° XVIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Personnel. — Effectif à la fin de l'année.*

Comparaison des années 1885 et 1884.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	1885.			1884.			DIFFÉRENCES POUR 1885.		
	Fonctionnaires et Employés (1).	Agents subalternes et Ouvriers (2).	ENSEMBLE.	Fonctionnaires et Employés (1).	Agents subalternes et Ouvriers (2).	ENSEMBLE.	Fonctionnaires et Employés (1).	Agents subalternes et Ouvriers (2).	ENSEMBLE.
Anvers à Gand . . . . .	72	348	420	73	337	410	— 1	+ 11	+ 40
Chimay . . . . .	48	469	517	53	478	531	— 5	— 9	— 44
Flandre occidentale . . . . .	188	801	989	193	798	991	— 5	+ 3	— 2
Gand-Eccloo-Bruges . . . . .	55	477	532	55	477	532	•	•	•
Gand à Terneuzen . . . . .	29	420	449	28	419	447	+ 1	+ 1	+ 2
Grand-Central belge . . . . .	782	3,281	4,063	784	3,349	4,133	— 2	— 68	— 70
Hasselt à Maeseyck . . . . .	48	71	89	48	70	88	•	+ 1	+ 1
Liège à Maastricht . . . . .	71	159	230	71	459	530	•	•	•
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	453	537	690	458	532	690	— 5	+ 5	•
Malines à Terneuzen . . . . .	61	341	402	61	341	402	•	•	•
Nord belge . . . . .	604	2,707	3,311	616	3,046	3,662	— 12	— 339	— 351
Taviers à Embresin . . . . .	3	7	10	3	7	10	•	•	•
Termonde à Saint-Nicolas . . . . .	26	78	104	26	78	104	•	•	•
Totaux . . . . .	2,440	8,796	10,906	2,139	9,191	11,330	— 29	— 395	— 424

(1) Fonctionnaires et employés de tous grades, facteurs de station, chefs-gardes et conducteurs ou gardes-convois.

(2) Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs d'ateliers, contre-maitres, machinistes, chauffeurs, serre-freins, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, etc.); agents de la route (gardes-barrières, piqueurs, piocheurs, cantonniers, pontonniers, etc.); ouvriers de stations (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, chargeurs, hommes d'équipe, manœuvres, etc.); gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).

N° XIX. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Accidents  
survenus aux personnes. — Année 1883.*

Comparaison des années 1883 et 1884.

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

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																		
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.						
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.		Agents des Compagnies.				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.			
Anvers à Gand. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	4	2
Chimay. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre occidentale. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	4
Gand-Eecloo-Bruges. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand à Terneuzen. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-Central belge. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	3	6	2	4	9
Hasselt à Maeseyck. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liège à Maestricht. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	3	6
Molines à Terneuzen. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	4	»	4	4
Nord belge. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	8	35	12	55	»
Taviers à Embresin. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour 1885. . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	3	6	47	43	47	77
— pour 1884. . . . .	»	»	»	»	4	3	»	4	4	3	»	4	2	»	»	2	20	54	92
Différences pour 1885. . . . .	»	»	»	»	-4	-3	»	-4	-4	-3	»	-4	-2	+3	+3	+4	-3	-11	-15

(1) Dont une victime est décédée des suites de ses blessures, quatorze jours après l'accident.

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1885.

années 1885 et 1884.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (manœuvres de trains, ivresse, suicide, etc.)																TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.															
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.											
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.								
(1)	2	»	»	2	2	1	4	4	»	»	»	»	»	1	1	2	(1)	2	»	»	2	2	4	4							
»	2	»	2	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	»	2	»	2							
2	»	1	3	4	2	1	7	»	»	»	»	2	2	»	4	2	»	4	3	4	2	1	7	7							
3	»	»	3	3	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	3	3	»	»	»	»	3							
2	»	»	2	2	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	2	»	»	»	»	2							
9	4	»	13	15	9	1	25	»	3	»	3	6	2	1	9	9	4	»	13	15	9	1	25	25							
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»							
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»							
2	1	»	3	3	4	2	9	»	»	»	»	1	3	2	6	2	1	»	3	3	4	2	»	9							
»	»	»	»	»	»	3	3	»	»	2	2	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	3	»	3							
6	1	2	9	14	36	15	65	»	»	1	1	8	35	12	55	6	1	2	9	44	36	15	65	65							
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»							
1	2	»	3	1	2	»	3	»	»	»	»	»	»	»	1	2	»	3	1	2	»	»	3	3							
27	10	3	40	44	56	23	123	»	3	3	6	17	43	17	77	27	10	3	40	44	56	23	123	123							
18	9	2	29	40	63	20	123	2	»	»	2	21	57	18	96	18	9	2	29	41	66	20	127	127							
+0	+1	+1	+11	+4	-7	+3	»	-2	+3	+3	+4	-4	-14	-1	-19	+9	+1	+1	+11	+3	-10	+3	-4	-4							

(1)

# **PARTIE B.**

—

**POSTES ET TÉLÉGRAPHES.**

(2)

## 1<sup>RE</sup> SECTION.

---

### POSTES.

---

#### I.

##### **Renseignements généraux.**

##### § 1<sup>er</sup>. SERVICE INTERNATIONAL.

Deux adhésions nouvelles à l'Union postale universelle ont eu lieu en 1885 : celles du royaume de Siam et de l'État indépendant du Congo. Ces adhésions ont sorti leurs effets le 1<sup>er</sup> juillet 1885 et le 1<sup>er</sup> janvier 1886, respectivement.

Dans le courant de 1885, le service des mandats-poste internationaux a été organisé entre la Belgique d'une part, et les bureaux autrichiens établis à Andrinople et Philippopoli (Turquie), d'autre part ; ce même service, qui antérieurement était restreint en Égypte à la Basse et à la Moyenne-Égypte, jusqu'à Siout, a été étendu à toutes les localités de la Moyenne-Égypte et à celles de la Haute-Égypte, jusqu'à Wadi-Halfa, et à Souakim (littoral de la mer Rouge).

L'année 1885 a, de plus, été marquée par la réunion à Lisbonne du troisième Congrès postal, auquel la Belgique a participé comme aux deux précédents. Des travaux de ce Congrès sont issus des actes additionnels perfectionnant l'œuvre des Congrès de Berne et de Paris et, en outre, deux arrangements nouveaux concernant l'un le service international des recouvrements par la poste, et l'autre, la création de livrets d'identité.

La mise en vigueur des actes précités est fixée au 1<sup>er</sup> avril 1886.

La Belgique a adhéré à tous ces actes sauf à celui qui crée les livrets d'identité, pour lequel elle a réservé son adhésion en attendant que l'expérience ait permis de se prononcer sur la valeur pratique de cette innovation.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Les modifications et extensions suivantes ont été introduites dans le service des mandats et des bons de poste :

- 1° Relèvement de 10 à 15 centimes de la taxe des mandats de 10 à 20 francs ;
- 2° Abaissement de 20 à 10 centimes par 100 francs de la taxe progressive sur les mandats au-dessus de 1,000 francs ;
- 3° Élévation de 1,000 à 5,000 francs du maximum de valeur des mandats télégraphiques et admission sur ces titres de communications particulières de l'expéditeur au destinataire ;
- 4° Création de bons de poste de 11 à 20 francs, taxés à 10 centimes et faculté accordée à l'expéditeur d'insérer sur les bons, son nom et son adresse.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1<sup>er</sup>. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

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

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories . . . . .	En 1885 . . . . .	62,267,390	29,230,551	91,498,150
	En 1884 . . . . .	61,021,460	27,182,090	88,203,550
	Augmentation en 1885 . . . . .	1,246,139 ou 2.04 p. %	2,048,461 ou 7.54 p. %	3,294,600 ou 3.74 p. %
Cartes postales . . . . .	En 1885 . . . . .	21,078,720	5,460,624	26,539,344
	En 1884 . . . . .	19,799,000	4,949,490	24,748,490
	Augmentation en 1885 . . . . .	1,279,720 ou 6.46 p. %	511,134 ou 10.33 p. %	1,790,854 ou 7.24 p. %
Totaux . . . . .	En 1885 . . . . .	83,346,319	34,691,175	118,037,494
	En 1884 . . . . .	80,820,460	32,131,580	112,952,040
	Augmentation en 1885 . . . . .	2,525,859 ou 3.13 p. %	2,559,595 ou 7.97 p. %	5,085,454 ou 4.50 p. %

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05, ne figurent pas à ce tableau, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équi-

valant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1885, de 5.722.446 contre 5.585.666 pour 1884. C'est, pour 1885, 538,680 cartes ou 10.01 p. % en plus.

En 1885, la Poste a, en outre, transporté 15.917,560 lettres de service. C'est, sur 1884 (13.795,075), une augmentation de 124,485 ou de 0.90 p. %.

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

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

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1885 . . . . .	103,559,000	51,473,000	3,519,000	354,000
En 1884 . . . . .	94,522,000	54,959,000	3,375,000	807,000
Différences en 1885 . . . . .	+ 9,037,000 ou 9.56 p. %.	— 3,486,000 ou 6.34 p. %.	+ 174,000 ou 5.16 p. %.	+ 47,000 ou 5.82 p. %.

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

III, p. B, 28.

Le mouvement des imprimés est moindre que celui de l'année précédente. La diminution provient de ce que ce mouvement n'a plus été influencé, en 1885, par l'activité de la lutte politique qui, en 1884, avait occasionné une augmentation anormale du nombre des imprimés (18 p. % comparativement au mouvement de 1883).

## § 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires, échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 60,252,458 en 1884, s'est élevé à 61,445,460 en 1885, soit en plus 1,211,002 lettres ou 2.01 p. %.

III, p. B, 28.

Le nombre total des lettres ordinaires, *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, s'élève, pour 1885, à 76,854,420.

C'est une moyenne de 15.28 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1884 (5,784,958 habitants). Cette moyenne était de 15.06 par habitant, pour 1884.

Le nombre des lettres expédiées par habitant et par province a été, en 1885, de :

21.28	—	dans la province de Brabant ;
17.55	—	d'Anvers ;
14.46	—	de Liège ;
15.90	—	de Namur ;
11.70	—	de Hainaut ;
11.08	—	de Luxembourg ;
8.16	—	de Limbourg ;
8.12	—	de la Flandre occidentale ;
7.25	—	de la Flandre orientale.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1885, de 6.56 pour mille lettres expédiées (488,644 sur 76,854,420).

III, p. B, 28.

En 1885, il est tombé en rebut 145,659 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 85,852 lettres (57.58 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1884, il y avait eu 136,138 lettres-rebut, dont 79,346 (58.28 p. %) avaient été replacées.

Le nombre des lettres réclamées a été, en 1885, de 3,362 dont 129 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 3,680-02. Il en a été retrouvé 1,060 ou 31.56 p. %, parmi lesquelles 13 contenaient pour fr. 738-40 de valeurs au porteur.

Les lettres ordinaires réclamées en 1884 s'étaient élevées au chiffre de 5,389, dont 161 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 7,566-45. Sur ce nombre 757 lettres ou 22.35 p. %, dont 19 renfermaient pour fr. 506-05 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 28.

Le nombre des lettres ordinaires internationales était de 26,522,426 en 1884; il est de 28,555,864 en 1885; augmentation : 2,011,438 ou 7.64 p. %.

### § 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 28.

Les lettres recommandées privées (552,850 en 1884) ont, en 1885, atteint le chiffre de 579,444 dans le service intérieur; c'est 26,594 envois ou 4.81 p. % en plus pour 1885.

Une seule lettre recommandée a été perdue dans le service belge en 1885.

Le mouvement international a, en 1885, donné lieu à un échange de 770,017 lettres recommandées. C'est sur 1884 (736,614), un accroissement de 33,405 ou de 4.55 p. %.

### § 4. LETTRES ASSURÉES.

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

En 1885, il a été expédié 244,695 lettres assurées en provenance et à destination du royaume, d'une valeur globale de fr. 277,165,487-47. C'est, sur 1884, une augmentation de 8,545 en nombre et de fr. 826,141-70 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,155 francs pour 1885; il était de 1,198 francs en 1882, de 1,205 francs en 1883 et de 1,170 francs en 1884.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1885, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 102,051-50. C'est sur 1884, une diminution de fr. 2,545-85. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 41,086-20 en 1885, contre fr. 59,197-70 en 1884.

En service international, il a été échangé 126,670 lettres de l'espèce, valant

ensemble fr. 119,821.923-87. C'est, sur 1884, une augmentation de 3,620 pour le nombre de lettres et de fr. 3,433,627-63 pour leur valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1883, le nombre de 371,563 envois, représentant une valeur de fr. 396,987,411-34, avec un produit de fr. 214,117-38.

Sept de ces lettres ont été perdues ou soustraites en 1883.

Le montant des valeurs renfermées dans ces lettres était de fr. 14,400 dont fr. 4,664-53 (y compris fr. 9-53 à titre d'intérêts judiciaires) ont été remboursés par le Trésor. Une somme de fr. 7,383 a été retrouvée sur l'auteur d'un détournement et une somme de fr. 2,160 a été supportée par les agents en défaut.

### III.

#### Opérations pour compte de tiers.

##### A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

##### § 1<sup>er</sup> MANDATS. (SERVICE INTÉRIEUR.)

Par suite de l'extension du service des bons de poste, le nombre de mandats, qui était en 1884, de 1,073,710 (non compris 74,829 mandats, s'élevant à fr. 22,573,762-82, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce) s'est abaissé, en 1883, à 923,377 (non compris 77,574 mandats, s'élevant à fr. 23,091,183-23, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce); diminution : 14 p. %.

Nonobstant le développement du service des bons de poste et par suite de l'augmentation du nombre des mandats d'un import élevé, augmentation due à l'abaissement de la taxe sur ces derniers titres, le montant des mandats s'est élevé de fr. 83,914,854-58 qu'il était en 1884, à fr. 83,703,647-62 en 1883; augmentation : 2.13 p. %.

Par contre, le produit des taxes, qui avait été de fr. 300,144-10, en 1884, s'est réduit à fr. 292,673, en 1883, soit une différence en moins de fr. 7,469-10 (2.49 p. %) sur l'exercice précédent.

La valeur moyenne par mandat était de 78 francs en 1884; elle s'est élevée à 93 francs en 1883.

##### § 2. BONS DE POSTE.

L'émission des bons de poste s'est accrue dans des proportions considérables, surtout depuis la création des bons de 11 à 20 francs (1<sup>er</sup> avril 1883).

Le nombre des bons, qui était de 583,469, en 1884, s'est élevé à 626,950, en 1883 (augmentation : 62 63 p. %).

Le montant de ces titres accuse, en 1883, une augmentation de fr. 2,501,398 sur l'exercice 1884 (112.58 p. %), et le montant des taxes, qui avait été de

fr. 19,240-55, en 1884, a atteint fr. 56,724-50 en 1885, soit une différence en plus de fr. 17,483-95 (90.87 p. %).

### § 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Le service des mandats de poste internationaux continue à progresser.

De 1884 à 1885, le nombre des titres s'est augmenté de 23,261 (10.39 p. %) et la valeur de fr. 1,140,963-75 (10.23 p. %).

Les taxes perçues en Belgique se sont élevées de fr. 150,329-49, en 1884, à fr. 143,734-75 en 1885 : soit fr. 13,403-26 en plus pour le dernier exercice, ou 10.29 p. %.

### B. EFFETS DE COMMERCE.

Le service de l'encaissement des effets de commerce a été effectué avec la même régularité que pendant les exercices précédents.

Le nombre des effets déposés a continué à progresser dans des conditions normales ; toutefois, le montant des valeurs a légèrement diminué, ce qui s'explique en présence de la crise économique existante.

#### Résultats comparatifs.

### § 1<sup>er</sup>. ACCEPTATION.

Le nombre d'effets présentés à l'acceptation, qui était de 40,933 en 1884, est descendu, en 1885, à 38,741, soit une diminution de 2,192 effets (5.35 p. %); le produit, qui avait atteint fr. 8,186-60 l'année précédente, ne s'est élevé, en 1885, qu'à fr. 7,748-20, soit une différence de fr. 438-40.

406 effets ont été protestés par huissiers et 244 par agents des postes.

### § 2. ENCAISSEMENT.

Il a été déposé à l'encaissement, en 1885, 1,464,781 effets, ce qui constitue une augmentation de 54,095 effets ou 3.85 p. %, sur les résultats de l'exercice précédent (1,410,686).

Par contre, le montant des effets déposés, qui était de fr. 345,910,485-62 en 1884, ne s'est élevé qu'à fr. 345,644,251-10, soit une diminution de fr. 266,234-52 ou 0.07 p. %.

Il a été perçu, en 1885, pour l'encaissement des effets, une taxe totale de fr. 510,728-50, soit une augmentation de fr. 10,780-90 ou 2.15 p. % sur le produit de 1884 (fr. 499,947-40).

En 1885, 26,089 effets ont été protestés par huissiers et 75,951 par agents des postes.

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

Le service d'encaissement des coupons de rente et des titres amortis a fonctionné dans les mêmes conditions qu'en 1884. Pendant ce dernier exercice, il avait été déposé 152,892 coupons <sup>(1)</sup> et titres amortis, d'une valeur globale de fr. 1,125,266-51, produisant une taxe de fr. 2,881-75. En 1885, les dépôts se sont composés de 166,868 coupons <sup>(1)</sup> et titres amortis, s'élevant ensemble à fr. 1,243,397-66 et rapportant une taxe de fr. 2,863-10, soit, sur l'exercice précédent, d'une part une augmentation de 13,976 ou 9.14 p. % sur le nombre de coupons et de titres, et de fr. 118,131-15 ou 10.41 p. % sur le montant de ces valeurs ; d'autre part, une diminution de fr. 18-65 ou 0.60 p. % sur le produit de la taxe.

Le nombre de coupons versés à la Caisse d'épargne a été de 28,673, représentant une valeur de fr. 108,152-80, soit une augmentation de 4,657 coupons (19.59 p. %), d'une valeur de fr. 13,141-28 (13.83 p. %) sur les résultats de l'exercice 1884 (24,018 coupons s'élevant à fr. 95,011-52).

## D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

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

Il a fonctionné en 1885 d'après les mêmes règles qu'en 1884.

Le nombre des quittances déposées à l'encaissement, qui était de 2,454,511 en 1884, s'est élevé à 2,720,873 en 1885, soit une augmentation de 266,362 ou 10.83 p. %.

Le montant des taxes perçues en 1885 (fr. 405,294-65) a excédé de 32,641 francs ou de 8.76 p. % le produit réalisé en 1884 (fr. 372,653-65).

Les chiffres se rapportant à l'exercice 1885 comprennent 26,343 quittances de remboursement, ayant donné un produit de fr. 4,517-75.

II, p. B, 26  
et III, p. B, 23.

II, p. B, 26

## E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

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

## F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

La Poste se charge de l'abonnement aux journaux depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1843.

Ce service n'a subi aucun changement essentiel en 1885.

De 1884 à 1885, le nombre des abonnements souscrits à la Poste a diminué de 67,963 (19.98 p. %), et le montant des taxes, qui était de fr. 96,109-61 en 1884, est tombé à fr. 93,260-71, en 1885 (2.96 p. %). Cette diminution

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

n'est qu'apparente. En 1884, le nombre des abonnements s'est accru d'une manière anormale, principalement par le fait qu'il y a eu des élections aux trois degrés et une session extraordinaire des Chambres.

#### G. CAISSE D'ÉPARGNE.

Le compte rendu publié annuellement par l'Administration de la Caisse Générale d'épargne et de retraite indique le mouvement des opérations effectuées par les bureaux de poste pour compte de cette institution, tant en service intérieur que dans les relations établies avec la Caisse d'épargne de France, par l'arrangement du 31 mai 1882, et avec les Pays-Bas, par la convention du 16 septembre 1883.

#### H. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'enregistrement, du chef de papiers d'effets de commerce à faire timbrer, qui avaient été de fr. 51,077-58 en 1884, n'ont atteint que fr. 29,616-20, en 1885, soit fr. 1,461-18 ou 4.70 p. % en moins.

Il a été débité, pendant l'année 1885, pour fr. 169,979-52 de papiers timbrés et de timbres adhésifs pour effets de commerce. En 1884, la vente avait été de fr. 166,443-03, soit une différence de fr. 3,534-29 (2.12 p. %) en plus pour 1885.

### IV.

#### Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1885, ce nombre s'élevait à 834 bureaux répartis entre 787 localités.

Parmi ces 834 bureaux se trouvent 210 sous-perceptions, 33 bureaux de dépôt de poste et 27 dépôts-relais.

156 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1885; le nombre en est ainsi porté à 6,128.

	En 1885.	En 1884.	Différences pour 1885.
Boîtes attachées à des voitures. . . . .	154	135	— 1
Lettres recueillies. . . . .	569,400	558,450	+ 10,950

### V.

#### Distribution et transmission des correspondances.

##### § 1<sup>er</sup>. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1884, de 2,868. En 1885, il s'est élevé à 2,991; augmentation: 123.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 543 localités, de 4 ou 5 dans 136 localités, de 6 ou 7 dans 6 localités et de 10 dans 1 localité.

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

Des 1,899 communes rurales, non pourvues de bureau, ou ayant un bureau sans service de distribution (140), il en est 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 2 sont desservies cinq fois, 9 quatre fois, 28 trois fois, 404 deux fois et 1,444 une fois.

## § 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

*Bureaux ambulants* (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1883, au nombre de 13, sur lesquelles circulaient 23 bureaux ambulants effectuant 59 voyages quotidiens. En 1884, le nombre de ces bureaux a été de 22 faisant par jour 57 voyages.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1884, de 5,386 kilomètres; en 1883, il a été porté à 5,648 kilomètres.

*Services de malle-poste.* — Ces services ont été, en 1883, au nombre de 144, soit 1 de moins qu'en 1884 (145).

Le trajet journalier moyen des malles-postes était, en 1884, de 6,254 kilomètres; en 1883, il n'a été que de 6,144 kilomètres; diminution : 90 kilomètres.

En 1883, les services de malle-poste ont transporté approximativement 427,050 voyageurs, soit 31,023 voyageurs de moins qu'en 1884 (458,073).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer, sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

*Services de messageries* (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.). — Ces services de transport étaient, en 1884, au nombre de 243. En 1883, on en compte 253, savoir : 77 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 2,676 kilomètres par jour, soit 23 kilomètres de plus qu'en 1884; et 178 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 8,969 kilomètres par semaine, soit 136 kilomètres de moins qu'en 1884.

## VI.

### Personnel.

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

	En 1885.		En 1884.		Différences pour 1885.	
	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. . . . .	1,685	152	1,686	160	— 1	— 48
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes. . . . .	3,110	12	2,972	12	+ 138	•
<b>Totaux. . . . .</b>	<b>4,795</b>	<b>164</b>	<b>4,658</b>	<b>172</b>	<b>+ 137</b>	<b>— 48</b>
	<b>4,949</b>		<b>4,830</b>		<b>+ 119</b>	

**VII.****Résultats financiers.**§ 1<sup>er</sup>. RECETTE.IV, p. B, 30  
et V, p. B, 30.

La recette faite en 1885 s'élève à fr. 14,593,081-97, soit une augmentation de fr. 311,074-68, ou de 3.68 p. % sur celle de 1884, qui était de fr. 13,882,007-29.

## § 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée, en 1885, à la somme de fr. 8,278,491-44, à laquelle il convient d'ajouter la quote-part des Postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1885, à fr. 551,290.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 8,609,781-44 et la recette brute à fr. 14,593,081-97, le rapport entre ces deux sommes est de 59.82 p. %, tandis qu'il était en 1884 de 60.74 p. %.

La recette nette s'élève, pour 1885, à fr. 3,783,500-53.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la Poste pour les services des paquebots, mais dont l'administration de la marine a à rendre compte.



## 2<sup>E</sup> SECTION.

### TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>.

##### TÉLÉGRAPHES.

###### I.

###### Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1885, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

###### II.

###### Statistique des correspondances.

###### § 1<sup>er</sup>. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

###### a. Services réunis.

Les résultats, en 1885 et en 1884, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1885. . .	2,547,680	1,579,620	485,600	4,210,900
	1884. . .	2,566,517	1,284,688	511,774	4,462,779
Différences pour 1885.	—	18,657	+ 94,952	— 28,174	+ 48,121
	—	0.79 p. %	+ 7.59 p. %	— 5.50 p. %	+ 4.15 p. %
Recette. . .	1885. . .	1,549,279 55	1,054,674 06	262,782 68	2,666,756 29
	1884. . .	1,365,959 05	991,649 19½	279,485 65½	2,657,075 88
Différences pour 1885.	—	16,659 50	+ 65,024 86½	— 16,702 95½	+ 29,662 41
	—	1.22 p. %	+ 6.55 p. %	— 5.98 p. %	+ 1.12 p. %

*b. Service intérieur.*

Des 2,347,680 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

46,057 urgents ou 4,961  $\frac{3}{4}$  sur 100,000 ;  
 66 collationnés ou 2  $\frac{3}{4}$  sur 100,000 ;  
 186 accusés de réception ou 8 sur 100,000 ;  
 et 9,949 enregistrements ou 423  $\frac{3}{4}$  sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 17,896.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, dans les quatorze agglomérations urbaines du pays (1), s'élève à 231,775, soit une augmentation de 4  $\frac{1}{2}$  p. % sur l'année 1884.

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

	Cartes postales.	Lettres.	Divers.	Ensemble.
Bruxelles . . . .	73,980	108,473	1,569	184,022
Anvers . . . . .	6,822	19,751	662	27,215
Gand . . . . .	862	5,563	253	6,658
Liège . . . . .	2,294	6,688	523	9,505
Bruges . . . . .	22	472	44	538
Charleroi . . . .	50	397	8	455
Courtrai . . . . .	50	245	17	292
Louvain . . . . .	61	525	59	625
Malines . . . . .	54	371	9	434
Mons . . . . .	50	562	27	639
Namur . . . . .	44	320	12	376
Ostende . . . . .	17	215	10	240
Tournai . . . . .	21	579	44	444
Verviers . . . . .	45	487	20	550
<b>Totaux . . . .</b>	<b>84,550</b>	<b>144,426</b>	<b>5,017</b>	<b>231,775</b>

7 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 2 étaient fondées.

*c. Service international.*

De 1884 à 1885, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 7.59 p. %.

---

(1) On sait qu'à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Bruges, Charleroi, Courtrai, Louvain, Malines, Mons, Namur, Ostende, Tournai et Verviers, faubourgs compris, les lettres, cartes postales, imprimés, journaux, etc., munis, outre l'affranchissement ordinaire, d'un timbre de fr. 0-25, sont remis par exprès, au moyen du service de porteurs organisé en vue de la distribution des télégrammes. Ce service fonctionne dans les dix dernières villes depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1885.

Les télégrammes urgents <sup>(1)</sup> ont augmenté de 40,971 à 44,659, c'est-à-dire de 8.95 %.

d. *Service de transit.*

De 1884 à 1885, le nombre des correspondances en transit a diminué de 5.50 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,596,672 en 1885 <sup>(2)</sup>. VI, p. B, 32.

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

	1885.	1884.
Service télégraphique . . . . .	5.51	5.58
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains . . . 70.62	81.81	70.02
{ Transports égarés, dévoyés . . . 11.19		
Poste, Marine, Administration centrale, etc. . . . .	14.68	15.44

III.

**Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.**

§ 1<sup>er</sup>. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :

a. Dans des stations de l'État. . . . .	553
b. — — — de compagnies de chemins de fer. . . . .	76
c. Au centre des villes ou communes . . . . .	173

B. Bureaux de compagnies de chemins de fer . . . . .

107

909

C. Bureaux ouverts au départ seulement :

a. Dans des stations de l'État. . . . .	62
b. — — — de compagnies de chemins de fer. . . . .	9
c. — bureaux de poste . . . . .	11
d. — écluses . . . . .	81
e. — bureaux de police. . . . .	7

170

D. Bureaux de dépôt . . . . .

423

Total. . . . 4,502

<sup>(1)</sup> Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires. Ils sont admis dans les relations entre la Belgique, l'Allemagne, l'Arabie, l'Autriche-Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, la Chine, la Cochinchine française, l'Égypte, la Corée, l'Espagne, la France (Algérie, Tunisie et Corse comprises), la Grèce, l'île d'Helgoland, l'île de Malte, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie d'Europe et la Russie d'Asie, la Sardaigne, la Suède, la Turquie d'Europe et la Turquie d'Asie.

<sup>(2)</sup> Dont 90,443 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		EXTENSION	
		1885.	1884.	en 1885.	
		Kilomètres.	Kilomètres	Kilomètres.	
Longueur des lignes. . .	} sur poteaux {	sur les chemins de fer de l'État.	3,313	3,256	57
		— — concédés.	1,301	1,301	—
		sur les routes ordinaires . . .	1,447	1,426	21
		sous terre dans les villes. . . . .	14	13	1
		Ensemble. . . . .	6,075	5,996	79
Développement total des fils conducteurs.	} sur poteaux {	sur les chemins de fer de l'État.	22,537	22,384	153
		— — concédés.	3,339	3,325	14
		sur les routes ordinaires . . .	2,197	2,168	29
		sous terre dans les villes. . . . .	269	262	7
		Ensemble. . . . .	28,342	28,139	203

Ces chiffres ne comprennent ni 329 kilomètres de lignes (comportant 1,860 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,153 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 50 kilomètres de fils établis de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire.

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

Au 1<sup>er</sup> janvier 1886, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 31,403 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	} a. Système Morse . . . . .	1,516	
		b. — Hughes. . . . .	58
		c. Autres systèmes . . . . .	4
Total. . . . .		1,578	

IV.

**Personnel.**

Le personnel se composait, au 31 décembre 1885, de 5,838 agents, répartis comme il suit :

B

( 17 )

[ N° 208. ]

	En 1885.		En 1884.		Différences pour 1885.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Personnel supérieur et de l'administration centrale . . . . .	167	•	165	»	+ 2	»
2° Nombre des employés des bureaux. . . . .	852	134	780	441	+ 72	- 7
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs. . . . .	1,019	134	945	441	+ 74	- 7
3° Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs . . . . .	1,468	27	1,411	27(2)	+ 57	»
Ensemble. . . . .	2,487	461	2,356	468	+ 131	- 7
	2,648		2,524		+ 124	
4° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques . . . . .	3,065	125	3,035	123	+ 30	+ 2
Totaux. . . . .	5,552	286	5,391	291(3)	+ 161	- 5
	5,838		5,682		+ 156	

V.

Résultats financiers.

§ 1<sup>er</sup>. RECETTES.

Les recettes ont, en 1885, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur. . . . . fr.	1,349,279 55	} 2,666,736 29
— international . . . . .	1,054,674 06	
— de transit . . . . .	262,782 68	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales . . . . .	57,945 25	} 105,628 38
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue . . . . .	6,840 »	
Somme due par les Compagnies, pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires . . . . .	3,939 15	
Recettes téléphoniques (3) . . . . .	36,905 98	
Total. . . . fr.	2,772,364 67	

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

(2) Non compris 4 ouvrières admises à titre temporaire.

(3) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produit de la téléphonie inter-urbaine.

D'autre part. . . fr. 2,772,564 67

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1885. soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	{ Traitements fixes fr. 2,167,000 <sup>(1)</sup> Salaires . . . . . 1,066,000 <sup>(1)</sup> }	3,233,000 »
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de		
	Berne . . . . .	1,800 »
	Matériel, objets de consommation. . . .	276,551 » <sup>(1)</sup>
	Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes) . . . .	76,508 08
	<u>Total. . . . .</u>	<u>fr 5,587,659 08<sup>(1)</sup></u>

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de . . . . . fr. 815,294 41

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 1885,  
 à . . . . . fr. 4,980,000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains) . . . . .	fr. 3,114,287 22
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier . . . . .	1,564,112 43
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées . . . . .	143,945 59
<u>Ensemble. . . . .</u>	<u>fr. 4,822,345 24</u>
Approvisionnement . . . . .	157,654 76
<u>Total égal. . . . .</u>	<u>fr. 4,980,000 »</u>

Répartie sur les 28,542 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 4,980,000 francs revient à fr. 175-71 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

---

<sup>(1)</sup> Chiffre approximatif.

*B. Des dépenses annuelles* supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du Département . . . . . fr.	54,253 59
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers. . . . . fr.	85,551 97
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État . . . . .	14,452 05
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer . . . . .	171,588 20
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées . . . . .	99,200 »
Même coopération pour les télégrammes de service (1) . . . . .	531,200 »
	Fr. 699,972 20
Total des prestations des chemins de fer. . . . . fr.	734,225 79

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 1885, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 251,828 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 1885, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe . . . . . fr.	3,587,659 08
— — par d'autres services . . . . .	734,225 79
Ensemble. . . . . fr.	4,321,884 87
<i>A déduire</i> : produits accessoires (2). . . . .	105,628 58
Reste, dépense. . . . . fr.	4,216,256 49

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on

---

(1) On fait 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 figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

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

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 1885, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	internes . . . . .	$2,547,680 \times 14 = 32,867,520$
	internationaux . . . . .	$1,579,620 \times 8 = 11,056,960$
	en transit. . . . .	$485,600 \times 4 = 1,954,400$

Unités de travail afférentes à la télégraphie privée. . . . .	45,858,880
Télégrammes de service (*) . . . . .	$2,758,057 \times 11 = 30,118,627$
Total général . . . . .	75,957,507

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,216,256-49) équivaut à 0.05551 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.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT	
						de la RECETTE sur la DÉPENSE.	de la DÉPENSE sur la RECETTE.
Télégrammes privés	internes . . . . .	Fr. c. 0.7774	Fr. c. 0.3746	Fr. 4,824,350	Fr. 4,349,279	Fr. "	Fr. 475,074
	internationaux.	0.4444	0.7635	612,689	4,054,674	444,985	"
	en transit. . . . .	0.2220	0.5439	407,350	262,783	455,424	"
TOTAUX . . . . .	—	—	—	2,544,398	2,666,736	597,409	475,074
Télégrammes de service . . . . .	11	0.6106	"	4,671,858	"	"	4,671,858
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL . . . . .	—	—	—	4,216,256	2,666,736	597,409	2,446,929
						—	4,549,520

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1885,

(\*) Ce total ne comprend pas 90,445 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

1,549,520 francs de plus qu'il n'a produit. Mais environ deux cinquièmes du travail et de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transport gérés par l'État, et qui, d'ailleurs, ont fourni au Télégraphe, sur leur propre budget, une quote-part de dépenses de 754,226 francs, indiquée plus haut.

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

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit : un moins.
	Nombre.	Dépense.		
Chemins de fer de l'État . . . . .	2,455,924	fr. 1,487,576	fr. 699,972	fr. 787,404
— — concédés . . . . .	251,828	141,554	»	141,554
Autres services . . . . .	70,505	42,928	54,254	8,674
<b>Totaux . . . . .</b>	<b>2,758,057</b>	<b>fr. 1,671,858</b>	<b>fr. 754,226</b>	<b>fr. 957,652</b>
En somme, le Télégraphe reçoit en moins . . . . .			fr.	957,652
En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés (dépêches d'État et télégraphie privée) . . . . .				122,558
on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1885 . . . . .			fr.	<u>815,294</u>
On obtiendrait le même chiffre, en retranchant du total des dépenses imputées sur le budget spécial du Télégraphe . . . . .			fr.	5,587,659
les recettes des télégrammes . . . . .			fr.	2,666,756
augmentées des recettes diverses . . . . .				105,629
Ensemble . . . . .			fr.	<u>2,772,565</u>
Reste, chiffre égal. . . . .			fr.	815,294

Dans ses relations avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 787.404 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 699,972 francs, coûteraient beaucoup plus au Télégraphe s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 1,487,576 francs que coûtent, au Télégraphe, les 2,455,924 télégrammes de service coûteraient bien plus aux chemins de fer, si ceux-ci devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut affirmer que ces deux services publics gagnent l'un et l'autre à être associés.

## CHAPITRE II.

### TÉLÉPHONES.

#### I.

##### Renseignements généraux.

En 1885, un réseau téléphonique a été concédé et mis en exploitation dans la ville de Namur et dans les communes environnantes.

Pendant le même exercice, un réseau téléphonique a été également concédé dans la ville d'Iseghem et dans les villes et communes environnantes, mais ce réseau n'est pas encore en activité; il en est de même de celui concédé, en 1885, pour La Louvière et les alentours.

Le réseau télégraphique de l'État a été approprié, d'après le système de M. Van Rysselberghe, de manière à mettre en relation téléphonique les réseaux concédés sans cesser de donner cours aux correspondances télégraphiques.

Ainsi qu'il a déjà été dit dans le compte rendu de 1884, le Gouvernement s'est réservé l'exploitation de la téléphonie à grande distance.

Il existait au 31 décembre 1885, quatre raccordements privés aux bureaux de l'État.

#### II.

##### Mouvement et recette (part de l'État) de la téléphonie à grande distance.

	Mouvement.	Recette.
1° Entre Bruxelles et Anvers . . . . .	15,123	12,080 55
2° — et Gand (1) . . . . .	4,023	5,446 90
3° — et Liège (2) . . . . .	1,406	905 70
4° — et Louvain (3) . . . . .	442	554 05
5° — et Mons (4) . . . . .	608	505 20
6° — et Charleroi (5) . . . . .	514	420 80
7° — et Ostende (6) . . . . .	177	175 10
8° — Anvers et Gand (6) . . . . .	1,650	1,511 »
9° — Anvers et Louvain (3) . . . . .	546	282 80
10° — Liège et Verviers (1) . . . . .	625	507 70

(1) Service inauguré le 2 mars 1885.

(2) — le 1<sup>er</sup> juin 1885.

(3) — le 29 juin 1885.

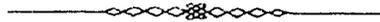
(4) — le 5 août 1885.

(5) — le 31 août 1885.

(6) — le 15 avril 1885.

Le nombre quotidien des communications inter-urbaines taxées, en 1885, a atteint le maximum de 84 ; il a été, en moyenne, de 76 pendant cette période, déduction faite des dimanches et jours de fête, où le mouvement est insignifiant.

L'administration s'applique à étendre ces relations dans la limite des moyens dont elle dispose.



(24)

**ANNEXES**  
**DE LA PARTIE B.**

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

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870. . . . .	32,763,835	"	12,318,696	"	45,082,531	"	"	"
1871. . . . .	36,393,474	11.08	15,744,622	27.79	52,138,096	15.64	682,475	"
1872. . . . .	37,775,478	3.79	15,415,998	-2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873. . . . .	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,637,341	51.32
1874. . . . .	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875. . . . .	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,574,800	26.81
1876. . . . .	43,491,996	4.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877. . . . .	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878. . . . .	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,430,912	10.96
1879. . . . .	48,456,143	6.94	20,570,806	7.50	69,026,949	7.08	14,126,918	26.91
1880. . . . .	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881. . . . .	54,409,277	6.96	23,218,241	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882. . . . .	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883. . . . .	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	2.49
1884. . . . .	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885. . . . .	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . . .	2,279,850	4.45	1,335,960	5.34	3,615,818	4.51	1,260,080	7.43

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

— Postes.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1885 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.						
»	»	»	»	7,964,460	»	46,871,539	»	18,125,498	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	— 16.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 051
6,591	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	52,771,524	2.98	25,967,353	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.45	8,439,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	40.76
4,090,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
4,639,638	50.29	11,674,296	46.89	9,204,493	3.75	72,038,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.11
3,337,906	28.69	18,416,228	8.35	11,653,250	7.49	71,839,000	3.03	36,673,000	30.78
3,574,750	7.04	20,301,762	42.06	12,891,656	40.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,492,656	47.38	22,586,876	44.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.46
4,919,490	42.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	40.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
424,544	40.43	4,684,623	7.99	452,862	3.70	6,345,800	7.68	2,960,000	7.41

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).  
 Comparaison des années 1885 et 1884.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1885.	
		1885.	1884.		
<b>Lettres assurées.</b>					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	244,695	236,152	+ 8,543
		— de l'étranger.	63,247	65,502	— 2,255
	Ensemble. . . . .		307,942	301,654	+ 6,288
	originaires de l'étranger . . . . .	63,423	57,548	+ 5,875	
Totaux. . . . .		371,365	359,202	+ 12,163	
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	277,163,487 47	276,339,345 77	+ 826,141 70
		— de l'étranger.	67,464,684 04	67,153,807 26	+ 307,876 78
	Ensemble. . . . .		344,627,171 51	343,493,153 03	+ 1,134,018 48
	originaires de l'étranger . . . . .	52,360,239 83	49,214,488 96	+ 3,145,750 87	
Totaux. . . . .		396,987,411 34	392,707,641 99	+ 4,279,769 35	
Produit	port . . . . .	67,159 65	65,821 05	+ 1,338 60	
	droit proportionnel et droit fixe réunis. . . . .	146,957 73	149,133 70	— 2,175 97	
	Totaux. . . . .	214,117 38	214,974 75	— 857 37	
Nombre de lettres perdues ou spoliées . . . . .		7	12	— 5	
Montant total des valeurs perdues et remboursées . . . . .		(2) 14,400	(3) 20,419 87	— 15,019 87	
<b>Mandats et bons de poste.</b>					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	(4) 923,377	(5) 1,073,710	— 150,333
		bons de poste	626,950	383,469	+ 241,481
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	247,216	223,935	+ 23,281
	Ensemble. . . . .		1,797,543	1,681,114	+ 116,429
mandats originaires de l'étranger. . . . .		232,461	225,099	+ 7,362	
Totaux. . . . .		2,029,704	1,908,233	+ 121,471	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	(4) 83,703,647 62	(5) 83,914,854 58	+ 211,206 96
		bons de poste	4,723,269 "	2,221,871 "	+ 2,501,398 "
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	12,269,443 08	11,128,419 35	+ 1,141,023 73
	Ensemble . . . . .		102,696,339 70	97,265,204 93	+ 5,431,134 77
mandats originaires de l'étranger. . . . .		10,906,106 96	10,759,337 70	+ 146,769 26	
Totaux. . . . .		113,602,466 66	108,024,542 63	+ 5,577,924 03	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur . . . . .	292,675 "	300,144 40	— 7,469 40	
	Bons de poste . . . . .	36,724 50	19,240 55	+ 17,483 95	
	Mandats du service international . . . . .	143,734 73	130,329 49	+ 13,405 26	
Totaux. . . . .		473,134 25	449,714 44	+ 23,420 41	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		{ Nombre . . . . . 41	{ 9	+ 2	
		{ Montant . . . . . 472 60	{ 506 51	— 33 91	
<b>Effets de commerce.</b>					
a. <i>Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés. . . . .		38,741	40,933	— 2,192	
Produit de la taxe . . . . .		7,748 20	8,186 60	— 438 40	
Nombre de protêts. . . . .	par huissiers . . . . .	406	498	— 92	
	par agents des postes . . . . .	244	349	— 105	
b. <i>Encaissement.</i>					
Nombre d'effets . . . . .	déposés . . . . .	1,464,781	1,410,686	+ 54,095	
	encaissés. . . . .	4,320,289	4,276,444	+ 43,845	
Montant des effets . . . . .	déposés . . . . .	345,644,231 10	345,910,435 62	— 266,204 52	
	encaissés. . . . .	324,406,913 91	322,270,584 97	+ 236,328 94	
Produit de la taxe . . . . .		510,728 30	499,947 40	+ 10,780 90	
Nombre d'effets protestés. . . . .	par agents des postes . . . . .	75,951	69,461	+ 6,490	
	par huissiers . . . . .	26,089	24,389	+ 1,700	

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1885, transporté celles que renfermaient 1,540,461 lettres recommandées. 1 lettre de l'espèce a été perdue dans le service belge, sans que le Trésor ait rien eu à supporter du chef de cette perte.

(2) Dont fr. 4,664-55, comprenant fr. 9-55 pour intérêts judiciaires, à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 25,955-21 à charge du Trésor.

(4) Non compris 77,374 mandats s'élevant à fr. 25,091,185-25, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) — 74,829 —

22,575,762-82, —

**N° II (suite). — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.**

Comparaison des années 1885 et 1884.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1885.	
	1885.	1884.		
<b>Quittances.</b>				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur) . . . . .	(1) 2,720,873	2,434,514	+ 286,362	
Montant des quittances . . . . .	{ déposées . . . . . (1) 68,057,314 45 encaissées . . . . . 53,573,346 42	61,880,459 70	+ 6,177,154 75	
		48,648,283 54	+ 4,025,062 58	
Produit de la taxe . . . . .	(2) 405,294 65	372,653 65	+ 32,641 »	
<b>Abonnements aux journaux.</b>				
Nombre d'abonnements demandés . . . . .	{ Journaux belges . . . . . 264,306 — étrangers . . . . . (3) 7,845	332,603	— 68,297	
		7,514	+ 334	
Totaux . . . . .	272,151	340,114	— 67,963	
Montant des abonnements souscrits . . . . .	4,994,706 58	2,460,848 65	— 466,142 07	
Produit de la taxe . . . . .	93,260 74	96,409 61	— 2,848 90	
<b>Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.</b>				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés . . . . .	(4) 466,868	452,892	+ 43,976	
Montant des coupons et des titres amortis . . . . .	{ déposés . . . . . (5) 4,243,397 66 encaissés . . . . . (5) 4,234,123 09	4,123,266 51	+ 418,431 45	
		4,445,373 05	+ 448,750 04	
Produit de la taxe . . . . .	2,863 40	2,881 75	— 48 65	
<b>Recouvrements de valeurs avec l'étranger.</b>				
Nombre de valeurs déposées . . . . .	{ originaires de l'intérieur . . . . . 38,386 — l'étranger . . . . . 76,560	46,977	— 8,591	
		68,351	+ 8,209	
Montant des valeurs . . . . .	{ à recouvrer . . . . . }	— l'intérieur . . . . . 4,598,576 59	4,599,416 04	— 539 42
		— l'étranger . . . . . 2,474,689 37	4,906,573 37	+ 568,444 »
	{ recouvrées . . . . . }	— l'intérieur . . . . . 4,458,522 88	4,489,239 70	— 30,736 82
		— l'étranger . . . . . 4,774,236 44	4,443,293 87	+ 360,942 54
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs . . . . .	{ — l'intérieur . . . . . 5,493 47 — l'étranger . . . . . 3,062 30	(a) 5,748 92	— 555 45	
		3,956 »	+ 4,406 30	
Nombre de valeurs protestées en Belgique . . . . .	{ par huissiers . . . . . 91 par agents des postes . . . . . 44	72	+ 49	
		44	»	

(1) Y compris 26,545 quittances d'envois contre encaissement s'élevant à fr. 345,006-48 et ayant donné un produit de fr. 4,317-75.

(2) Non compris 1,275 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Y compris 28,675 coupons, s'élevant à fr. 108,152-80 acceptés sans taxe, comme versement à la Caisse d'épargne.

(a) Chiffre rectifié.

## N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DE MOUVEMENT.	LETTRES							TOTALS.	CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.					
Intérieur.	1885 . . . . .	61,443,460	579,444	244,635	62,267,539	12,837,000	927,808	13,783,808	76,051,407	21,078,720	3,722,446	
	1884 . . . . .	60,232,458	552,850	236,452	61,021,480	12,769,000	895,275	13,664,275	74,685,745	19,799,000	3,383,666	
	Différences . .	+1,211,002	+ 26,594	+ 8,543	+1,246,059	+ 87,000	+ 32,533	+ 119,533	+1,365,672	+1,279,720	+ 338,780	
Internationnal.	Expéditions de Belgique.	1885 . . . . .	15,390,960	330,981	63,237	15,785,188	13,900	13,336	32,236	15,817,424	3,032,318	»
		1884 . . . . .	14,509,742	312,450	65,502	14,887,694	11,600	17,104	28,704	14,916,398	3,556,228	»
		Différences . .	+ 881,218	+ 18,531	- 2,265	+ 897,494	+ 2,300	+ 1,232	+ 3,532	+ 901,026	+ 376,090	»
Expéditions de l'étranger.	1885 . . . . .	12,942,904	439,036	63,522	13,445,363	85,560	16,016	101,516	13,546,879	1,528,306	»	
	1884 . . . . .	11,812,684	424,164	57,548	12,294,396	79,400	20,696	(1)100,096	12,394,492	1,393,262	»	
	Différences . .	+1,130,220	+ 14,872	+ 5,875	+1,150,967	+ 6,160	- 4,680	+ 1,420	+1,152,387	+ 135,044	»	
En général.	1885 . . . . .	89,777,324	1,349,461	371,365	91,498,150	12,955,400	962,160	13,917,560	105,415,710	26,630,344	3,722,446	
	1884 . . . . .	86,554,684	1,289,464	359,202	88,203,550	12,860,000	933,075	13,793,075	101,996,625	24,748,490	3,383,666	
	Différences . .	+3,222,640	+ 59,997	+12,163	+3,294,600	+ 95,400	+ 29,085	+ 124,485	+3,419,085	+1,700,854	+ 338,780	

(1) Chiffre rectifié.

(a) Y compris 26,545 quittances d'envois contre encaissement.

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

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



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

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances, des enve- loppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.		TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.		TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE SUR LES MAN	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Service interne.	
Résultats de l'année . . .	1885 . . . . .	42,052,659	84	518,476	50	356,242	50	93,260	74	292,675	»
	1884 . . . . .	44,628,468	50	508,434	»	356,867	48	96,409	64	300,444	40
Différences pour 1885 . . .	en plus . . . . .	424,491	34	40,342	50	»	»	»	»	»	»
	en moins . . . . .	»	»	»	»	624	68	2,848	90	7,469	40

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-*

**QUAN**

		TIMBRES-POSTE.							
		A	A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	40 centimes. (a)	50 cent.
Résultats de l'année . . .	1885 . . . . .	63,782,997	7,291,406	22,340,090	57,309,542	2,483,119	10,132,557	41,749	809,601
	1884 . . . . .	68,353,840	7,967,336	20,790,538	55,797,252	2,155,757	9,537,935	310,589	714,506
Différences pour 1885 . . .	en plus . . . . .	»	»	1,549,552	1,512,290	307,362	594,622	»	95,095
	en moins . . . . .	4,570,843	675,930	»	»	»	»	268,839	»

**VA**

		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . . .	1885 . . . . .	637,829	97	145,828	12	1,117,004	50	5,730,954	20	492,623	80	2,533,139	25
	1884 . . . . .	683,538	40	159,346	72	1,039,526	90	5,579,725	20	431,151	40	2,384,483	75
Différences pour 1885 . . .	en plus . . . . .	»	»	77,477	60	151,229	»	61,472	40	148,655	50	»	47,547
	en moins . . . . .	45,708	43	13,518	60	»	»	»	»	»	»	107,535	60

(a) Supprimés en 1885. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.

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

(c) Il n'a été porté en recette, en 1883, que fr. 12,571,156-54, soit en moins fr. 288,147-29, montant de la valeur des timbres-poste employés: 1° pour taxe des non-valeurs; 2° pour dépôts à la Caisse d'épargne; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'expres représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile, dans les grandes villes, par les porteurs du Télégraphe, et 4° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1884, il avait été porté en recette fr. 12,156,602-50.

*Comparaison des années 1883 et 1884.*

DATS DE POSTE.		TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS DE POSTE PÉRIMÉS.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.							
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
143,734 75	36,724 50	25,742 69	5,272 05	+ 868,323 43	14,393,081 97		
130,329 49	19,240 55	15,899 94	5,212 34	+ 821,601 58	13,882,007 29		
13,405 26	17,483 93	9,812 75	59 71	+ 46,721 85	+ 511,074 68		
"	"	"	"	"	"		

*lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1883 et 1884.*

**TITÉS.**

			ENVELOPPES TIMBRÉES.			CARTES POSTALES				CARTES-LETTRES		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
A	A	A	Ancien type. (b)	Petit format.	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	
1 franc.	2 fr.	5 francs. (a)				A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.					
288,891	185	4,733	1,800	102,786	128,338	20,179,929	1,772,028	108,658	10,452	2,305,987	18,643	11,003 1/2	31,784	189,136,280 1/2
288,715	"	3,172	2,500	119,206	135,965	19,191,543	1,583,997	101,774	11,772	1,983,974	17,774	10,669 1/2	29,882	189,108,666 1/2
178	185	1,561	"	"	"	988,386	188,031	6,834	"	322,013	869	343	1,902	+ 27,594
"	"	"	700	16,420	7,627	"	"	"	1,320	"	"	"	"	

**LEURS.**

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
284,893	370	23,615	180	11,306 46	14,117 18	1,008,866 45	177,202 80	10,865 80	2,690 40	230,598 70	4,660 75	1,160 35	6,356 80	12,859,283 63	
288,715	"	15,860	250	13,112 66	14,956 15	959,577 15	158,309 70	10,177 40	2,354 40	158,397 40	1,443 50	1,066 03	5,976 40	12,432,516 38	
178	370	7,905	"	"	"	49,449 30	18,803 10	688 40	"	31,201 30	217 25	34 30	380 40	+ 426,747 25	
"	"	"	70	1,806 70	834 97	"	"	"	264	"	"	"	"		

2<sup>e</sup> section. — Télégraphes.

## N° VI. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1885 et 1884.

		1885.		1884.	
RELATIONS					
		intérieures	internationales.	intérieures.	internationales.
<b>Correspondances privées.</b>					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots. . . . .	»	49.60	»	50.01
	11 à 15 — . . . . .	69.95	25.30	70.51	26.68
	16 à 20 — . . . . .	48.36	43.54	48.59	43.03
	21 à 30 — . . . . .	8.79	8.27	8.60	7.26
	31 à 40 — . . . . .	4.84	2.05	4.61	4.94
	41 à 50 — . . . . .	0.65	0.49	0.43	0.40
	Au delà de 50 mots. . . . .	0.41	0.75	0.26	0.68
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples. . . . .	85.05			84.98
	— complexes . . . . .	43. »			42.53
	— urgents . . . . .	4.95			2.49
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État . . . . .	0.93	2.25	0.89	2.30
	Nouvelles de bourse . . . . .	4.20	46.03	2.72	45.29
	Transactions commerciales. . . . .	32.69	40. »	38.78	43.26
	Correspondances de journaux . . . . .	4.02	4.03	0.84	4.46
	Affaires privées. . . . .	61.16	37.69	56.77	34.99
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots . . . . .	43.60	42.76	45.37	42.07
<b>Dépêches de service.</b>					
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1) . . . . .		2,396,672		2,634,204	
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer.	{		}	
	Mouvement des trains . . . . .	71.4			70.6
	Colis égarés ou dévoyés. . . . .	41.2	94.2		40.9
	Affaires diverses. . . . .	44.9			41.9
	Service du Télégraphe . . . . .	3.5		3.5	
	— de la Poste . . . . .	2.2		3. »	
— de la Marine. . . . .	0.4		0.4		
		400. »		400. »	

(1) Non compris 251,828 télégrammes en 1885 et 250,402 télégrammes en 1884, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

(1)

# PARTIE C.

—

MARINE.

(2)

## MARINE.

### I.

#### Renseignements généraux.

##### § 1<sup>er</sup>. MATÉRIEL.

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

	Fin 1885.	Fin 1884.	DIFFÉRENCES POUR 1885.
Bateaux à vapeur . . . . .	15	14	+ 1
Bateaux-pilotes et bateaux-phares . . . . .	25	25	— 2
Garde-pêche et navire-école . . . . .	5	2	+ 1
Embarcations à vapeur . . . . .	5	5	»
Totaux . . . . .	44	44	»
Canots . . . . .	189	187	+ 2

##### § 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1885.	Fin 1884.	Différence pr 1885.
Fonctionnaires et employés . . . . .	827	815	+ 12
Huissiers, messagers, gens de service, etc. . . . .	41	41	»
Ouvriers . . . . .	140	140	»
Totaux. . . . .	978	966	+ 12

## II.

**Services d'exploitation.**§ 1<sup>er</sup>. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

t, p. C, 42.

L'annexe I renseigne le mouvement et la recette de 1885 et de 1884.

Le mouvement et la recette des transports en général ont été moindres en 1885 qu'en 1884. La diminution porte principalement, en ce qui concerne les transports de voyageurs, sur les billets de 1<sup>re</sup> classe simples, sur les billets d'aller et retour des deux classes et sur les billets supplémentaires pour cabines particulières. Cette circonstance permet d'indiquer que l'une des causes de la décroissance du mouvement et par voie de conséquence de la recette, réside en ce fait que pendant l'année 1884 un grand nombre de voyageurs ont abandonné la voie de Calais par suite de l'épidémie cholérique sévissant en France. Il n'en a plus été de même en 1885, et fait digne de remarque en même temps que probant, la diminution en 1885 est à peu de chose près égale à l'augmentation constatée en 1884.

La stagnation persistante des affaires a également amené une compression du mouvement et de la recette.

La diminution de la recette, comparativement plus forte que celle du mouvement, trouve son explication dans celle-ci et la justification de sa différence proportionnelle dans l'octroi de réductions de prix dans certaines circonstances exceptionnelles. On constate en effet pour le mouvement par billets simples deuxième classe une augmentation tandis que la recette correspondante a diminué.

A l'exception des transports de bagages, de journaux, de colis de plus de 15 kilogrammes, qui présentent une légère augmentation en mouvement et en recette, et aussi des transports de levures, pour lesquels l'accroissement de ces deux éléments est plus considérable et seul de quelque importance, toutes les autres catégories de transports ont vu s'affaiblir en 1885 et leur mouvement et leur recette.

Ce résultat est évidemment dû à l'action de la crise commerciale qui atteint toutes les industries et dont les effets sur l'industrie des transports se font d'autant plus sentir qu'ils sont la résultante des effets qu'elle exerce sur toutes les autres industries.

Divers améliorations ont été apportées au service via Ostende-Douvres pendant l'année 1885.

L'itinéraire d'un train en correspondance avec les paquebots a été modifié de façon à abréger de 20 minutes la durée totale des voyages entre l'Angleterre et le continent.

De nouveaux billets directs ont été créés; des billets à prix réduits au départ de Douvres et en destination d'Ostende, de Bruxelles ou d'Anvers ont été mis en distribution à l'occasion des fêtes de Pâques, de la Pentecôte et de l'Exposition universelle d'Anvers.

A cette dernière occasion encore la durée de validité des billets Douvres-Anvers et retour, à prix normal, a été prolongée.

Enfin il a été créé des billets directs de troisième classe entre Bruxelles (Nord) et Douvres.

Dans un autre ordre d'idées, la publicité annuelle faite en faveur du développement du trafic local et international a reçu une extension considérable. De nombreuses affiches ont été éditées, un grand nombre d'annonces et de réclames ont paru dans les journaux les plus importants de l'Angleterre et des pays du continent, des avis volants tirés à un nombre considérable d'exemplaires ont été distribués au public, des réclames ont été insérées au verso de divers documents administratifs à l'usage du public, etc., etc.

Le nombre des traversées entre Ostende et Douvres et vice-versa a été, comme l'année précédente, de 1,464; la durée moyenne a été de 4 heures 36 minutes; en 1884, elle était de 4 heures 37 minutes.

La dépense d'exploitation avait été, en 1884, de fr. 1,152,498-26; elle a été réduite, en 1885, à fr. 1,156,906-26. II, p. C, 13.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, s'exprime par un écart de fr. 42,661-66 au profit de 1884.

En 1884, chaque traversée avait coûté en moyenne fr. 787-23 et produit fr. 416-53; en 1885, le coût a été de fr. 776-37 et le produit de fr. 376-73.

Voici les résultats par traversée (115 kilomètres) :

	En 1885.	En 1884.	Différences pour 1885.
Coût par kilomètre . . . . .	6 75	6 85	— 0 10
Produit — . . . . .	3 27	3 62	— 0 35

Les Chambres ont voté, en 1885, un premier crédit qui a permis au Gouvernement de commander à la Société Cockerill deux paquebots, entièrement en acier et de toute première vitesse, destinés à l'organisation d'un troisième départ de et vers l'Angleterre. La construction de ces bateaux est en bonne voie et l'administration compte pouvoir inaugurer le nouveau service au mois de septembre 1886.

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

Les deux steamers de ce service n'ayant pas subi de grosses réparations en 1885, les frais d'exploitation ont diminué de fr. 14,616-49. II, p. C, 43.

Les relations entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut augmentent d'année en année. Le mouvement en 1885, indiqué ci-après, s'est élevé considérablement par suite de l'Exposition universelle d'Anvers. De là un accroissement de recettes de fr. 11,568-24 sur l'année précédente.

	Mouvement.		Différence en plus pour 1885.
	En 1884.	En 1885.	
Voyageurs . . . . .	1,253,654	922,194	331,460
Animaux. . . . .	62,547	52,406	10,141
Colis . . . . .	6,688	5,474	1,214
Véhicules . . . . .	59,762	32,486	7,276
Coupons délivrés . . . .	1,562,651	1,012,560	550,091
Suppléments . . . . .	3,659	3,488	171

Depuis le 15 juillet 1885, les coupons de deuxième classe ont été supprimés. Cette mesure a eu pour conséquence de permettre l'accès du salon d'avant (réservé jusqu'alors aux voyageurs de deuxième classe) au public muni de billets de troisième classe et qui devant se tenir sur le pont des bateaux n'y trouvait aucun abri en cas de mauvais temps.

Le service de nuit, qui s'effectuait antérieurement au moyen de canots à rames et qui présentait des dangers sérieux par mauvais temps ou nuit sombre, est assuré depuis le 20 juillet 1885, par les bateaux qui accomplissent des traversées supplémentaires jusqu'à minuit, en été, et jusqu'à 11 heures du soir en hiver.

### § 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, avait été en 1884 de 8,186 bâtiments; il s'est élevé, en 1885, à 8,592; augmentation: 206 navires.

En 1884, le tonnage général de la navigation dans l'Escaut avait été de 6,853,993 tonneaux; en 1885, il a été de 6,712,564 tonneaux.

Le petit steamer à hélice « Police de la rade », mis en adjudication en 1884, a été livré au pilotage d'Anvers au mois de mars 1885. L'administration a pu rendre ainsi à sa destination vraie, à Ostende, le remorqueur n° 3, qui était affecté provisoirement à la police de la rade d'Anvers.

II, p. C, 43.

Les droits de pilotage perçus dans les divers ports du pays avaient produit en 1884, fr. 2,054,075-15; en 1885, la recette a augmenté de fr. 2,915-96 (fr. 2,056,991-09). La dépense d'exploitation, qui avait été, en 1884, de fr. 1,916,158-61, est descendue, en 1885, à fr. 1,909,317-24, soit une diminution de fr. 6,841-37.

Dans le courant de l'année 1885, deux bateaux-pilotes ont été mis hors de service: le cutter n° 7 a été cédé à l'administration des douanes; le cutter n° 2 a été vendu à l'intervention de l'administration des domaines.

### § 4. PHARES ET FANAUX.

II, p. C, 43.

La recette du chef des phares et fanaux, en 1885 (fr. 852,256-69), a été en augmentation de fr. 1,612-48 sur celle de 1884 (fr. 850,644-21).

La dépense, en 1885 (fr. 184,054-97) a été supérieure de fr. 33,144-47 à celle de 1884 (fr. 150,910-50).

Pendant l'année 1885, un bateau-phare a eu sa coque allongée afin de recevoir une syrène acoustique mue à l'air comprimé, ainsi qu'un vireveau Harfield actionné par le même moteur. Ce bateau, ainsi amélioré, a été mouillé dans ses amers près du banc Westhinder, le 30 septembre 1885. Des travaux identiques ont été entamés à bord du bateau-phare de réserve; ils doivent être terminés dans le courant de l'année 1886.

### § 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Le service de la remorque avait produit en 1884, fr. 16,162-69; en 1885, la recette a augmenté de fr. 4,229-71 (fr. 20,392-40). La dépense, qui, en 1884, était de fr. 35,762-19, est montée, en 1885, à fr. 37,611-30; l'augmentation pour le dernier exercice est donc de fr. 1,849-11.

II, p. C, 43.

L'accroissement de recette doit être attribuée en grande partie aux nombreuses prestations de service des remorqueurs pour touer à la mer les chalands chargés de terre provenant des travaux d'agrandissement du bassin d'échouage des bateaux de pêche à Ostende.

L'augmentation des dépenses se justifie par la mise en service du petit remorqueur n° 5, qui avait été affecté provisoirement à la police de la rade d'Anvers.

### § 6. POLICE MARITIME.

La recette de la police maritime s'est chiffrée, en 1885, par fr. 109,020-92, en augmentation de fr. 476-51 sur celle de 1884 (fr. 108,544-41).

II, p. C, 43.

La dépense qui, en 1884, était de fr. 95,754-91, n'a atteint, en 1885, que le chiffre de fr. 94,452-34, soit une diminution de fr. 1,302-57.

## III.

### Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

#### § 1<sup>er</sup>. HYDROGRAPHIE.

Le service de l'hydrographie a publié en 1885 une carte de l'embouchure de l'Escaut, au 1/40000, partie comprise entre Flessingue et Spanjaard duin.

La dépense pour ce service a augmenté en 1885 de fr. 59,420-27. Elle provient de grosses réparations et aménagements effectués au steamer *Belgique*, anciennement affecté au service d'Ostende à Douvres. Ces travaux épargneront l'achat d'un bateau pour les opérations hydrographiques dans l'Escaut et la mer du Nord.

II, p. C, 43.

#### § 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

36 élèves ont suivi les cours à Anvers en 1885; c'est 1 de moins qu'en 1884.

A Ostende, les cours ont été fréquentés par 38 élèves, soit 17 de moins que l'année précédente.

Il a été octroyé 15 bourses d'études en 1885 ; il en avait été accordé 13 en 1884.

18 diplômes ont été conférés, en 1885, pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1885.	1884.	Différences pour 1885.	
Long cours . . . . .	12	13	—	1
Cabotage . . . . .	6	5	+	1

Le cours de navigation à Nieupoort, institué pour les pêcheurs, a été suivi en 1885 par 15 élèves. Il y en avait 11 en 1884.

### § 3. ÉCOLE DES MOUSSES.

Campagne annuelle effectuée par le trois-mâts « Ville d'Ostende », ayant à bord 60 mousses.

L'avis mixte, dont le Gouvernement avait fait la commande à la Société Cockerill et qui est destiné à participer à la police internationale des pêcheries dans la mer du Nord, a été livré à la fin de l'année dernière.

L'administration a procédé immédiatement à l'armement du navire, pour que sa première campagne pût être entreprise au mois de janvier 1886.

Outre l'équipage, il a été décidé d'embarquer une dizaine de jeunes gens se destinant à la carrière d'officier de la marine marchande.

Des installations y ont été réservées également pour l'admission de quelques élèves-mécaniciens de mer, la marine du commerce devant actuellement recruter son personnel de machines à l'étranger.

Enfin ce navire permettra d'augmenter le cadre de l'École des mousses, mesure qui se recommande dans l'intérêt de la pêche et de la marine marchande.

### § 4. COURS DE NOTIONS MARITIMES DANS LES ÉCOLES MOYENNES DU LITTORAL.

Les deux fonctionnaires de la marine qui avaient successivement enseigné les notions de navigation et de constructions navales à Bruges, à Nieupoort et à Ostende pendant une année, ont donné le même cours à l'école moyenne de Blankenberghe durant l'exercice scolaire 1884-1885.

D'après les vues qui avaient présidé à l'organisation de cet enseignement spécial, l'œuvre commencée par les fonctionnaires de la marine devait être reprise et continuée partout par des professeurs qui avaient suivi les leçons. Une modification a été apportée à cette combinaison : à l'athénée royal d'Ostende, où l'âge et le degré d'instruction générale des élèves des classes supérieures permettent de donner aux leçons un cachet scientifique, les deux spécialistes de la marine restent titulaires définitifs du cours. Dans les autres localités, les leçons sont données par les professeurs de l'établissement et le programme en a été réduit et mis en rapport avec les besoins d'un enseignement élémentaire, accessible à la fois aux trois années d'études d'une école moyenne.

## § 5. SAUVETAGE.

Le personnel des secours maritimes à Nieuport a sauvé la vie à deux pêcheurs dont le canot avait chaviré. Une chaloupe de pêche a été renflouée avec l'assistance du remorqueur de l'État.

## IV.

**Résultats financiers.**§ 1<sup>er</sup>. RECETTES.

En 1884 les recettes procurées par les divers services de la marine se sont élevées à fr. 5,675,964-22; elles ont été, en 1885, de fr. 5,658,315-46, en diminution, par conséquent, de fr. 37,650-76. II, p. C, 43.

## § 2. DÉPENSES.

Les dépenses, qui avaient été en 1884 de fr. 5,602,591-27, sont montées, en 1885, à fr. 5,687,857-46; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 55,466-19. II, p. C, 43.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices se traduisent par une différence de fr. 95,116-95, en faveur de 1884.

## V.

**Lignes postales transatlantiques.**§ 1<sup>er</sup>. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR LE BRÉSIL ET LES ÉTATS DE LA PLATA.

Les différends qui s'étaient produits entre le Gouvernement et la Compagnie concessionnaire à propos de l'application de certaines clauses de la convention du 20 janvier 1876, et dont il a été fait mention dans les comptes-rendus précédents, ont été aplanis à l'amiable. La convention transactionnelle conclue avec la Compagnie Lamport et Holt est datée du 18 juin 1885.

D'après cet acte, les concessionnaires acquièrent le droit de faire l'escale préalable de Londres jusqu'à la fin de leur concession, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1891. Ce droit leur est attribué moyennant une augmentation de pénalités si des marchandises restent en souffrance à Anvers et si le départ de ce port s'effectue avec un retard. Des pénalités sont comminées en cas d'arrivée tardive à Anvers pour y prendre charge.

D'autre part, la Compagnie accepte une réduction de trente heures sur la durée réglementaire des trajets dans chaque sens, ce qui représente une diminution de primes de vitesse de 1,500 francs par traversée. De plus, l'escale de Rio-de-Janeiro devenant facultative au départ d'Anvers, la réduction dans la durée réglementaire des voyages pour Buenos-Ayres sera portée à 48 heures lorsque les steamers se dirigeront directement sur Montevideo.

L'escale de Rio-de-Janeiro cessant d'être obligatoire, il est stipulé que si deux départs par mois sont effectués en droite ligne sur Montevideo, la Compagnie

Annexes  
à consulter.

[ N° 208. ]

sera tenue d'organiser, dans le mois, sous peine d'une amende de 10,000 francs, au moins un départ spécial pour Rio-de-Janeiro ; de ce chef, elle ne pourra réclamer ni primes de vitesse, ni ristourne de droits de navigation.

Quant au pavillon, il est stipulé, sous peine de fortes amendes, que la moitié au moins des départs d'Anvers sur Buenos-Ayres devra s'accomplir par des navires belges.

Il restait à régler les comptes du passé, l'administration n'ayant plus liquidé aucune somme au profit de la Compagnie postérieurement au deuxième trimestre 1885.

L'arrangement porte que, pour la période écoulée, les primes de vitesse seront calculées en tenant compte d'un raccourcissement de 12 heures dans la durée réglementaire des trajets.

L'arrangement, dont les clauses principales sont rappelées ci-dessus, a été mis en vigueur à partir du 24 août 1885.

III, p. C, 14.

L'annexe III résume le mouvement des marchandises et des passagers transportés en 1883, 1884 et 1885, et reproduit le taux moyen du fret depuis l'établissement de nos communications régulières avec le Brésil et la Plata.

En 1883, il a été transporté dans les deux sens 71,725 tonneaux de marchandises ; en 1884, 56,966 tonneaux et en 1885, 63,537 tonneaux.

Le mouvement général des passagers s'est beaucoup ralenti dans ces derniers temps.

Le taux du fret, à l'importation et à l'exportation a baissé dans des proportions assez fortes, surtout en 1885.

Les voyages réglementaires ont été ramenés à deux par mois, d'Anvers à partir du 22 juin 1885, et de Buenos-Ayres, à partir du 8 juillet 1885.

IV, p. C, 45.

Les avantages pécuniaires acquis aux concessionnaires pendant les trois exercices sont détaillés à l'annexe IV. Le montant s'en est élevé en 1883 à 303,432 francs ; en 1884, à 259,783 francs et, en 1885, à 263,334 francs, ce qui revient respectivement à 4,597 francs, à 5,412 francs et à 5,486 francs par traversée.

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

V, p. C, 46 et 47.

L'annexe V résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés, en 1884 et 1885, par les deux lignes d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie. Elle indique, en outre, le taux moyen du fret depuis l'établissement du service (1874).

Le mouvement général était, pour 1884, de 510,297 tonneaux de marchandises et de 35,999 passagers. En 1885, il est représenté par 304,170 tonneaux de marchandises et 56,502 passagers. Le nombre des traversées pendant ce dernier exercice s'est élevé dans les deux sens à 128.

VI, p. C, 48.

L'annexe VI renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires en 1884 et en 1885.

Ces avantages se sont chiffrés par fr. 645,995-81 en 1884, et fr. 652,575-63 en 1885, ce qui donne par traversée respectivement fr. 5,046-84 et fr. 5,098-24.



**ANNEXES**  
**DE LA PARTIE C.**

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

Comparaison des années 1883 et 1884.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.					
	ANNÉES.		Différences pour 1885.	ANNÉES.		Différences pour 1885.	ANNÉES.		Différences pour 1885.			
	1883.	1884.		1883.	1884.		1883.	1884.				
Voyageurs.	Billets simples.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	-	-	-	7,914	8,503	-	959	87,158 30	112,797 90	-25,639 60
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	-	-	-	9,999	9,627	+	363	79,149 48	85,327 "	- 6,177 52
	Enfants.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	-	-	-	185	146	+	19	766 10	661 60	+ 104 50
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	-	-	-	205	174	+	31	717 62	638 96	+ 78 66
	Billets aller-retour.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	-	-	-	4,006 ( <sup>1</sup> )	5,976 ( <sup>1</sup> )	-	1,970	33,356 50	46,455 35	-13,098 85
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	-	-	-	6,110 ( <sup>1</sup> )	8,364 ( <sup>1</sup> )	-	2,254	37,838 35	46,718 90	- 8,880 55
Suppléments de 2 <sup>e</sup> à 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	4,976	4,666	+	310	"	"	"	11,693 60	10,966 20	- 727 40		
Cabines particulières . . . . .	1,071	1,373	-	302	"	"	"	7,497 "	9,511 "	+ 2,114 "		
Ensemble . . . . .	-	-	-	-	28,420 ( <sup>1</sup> )	33,190 ( <sup>1</sup> )	-	4,770	258,176 75	313,176 91	-55,000 16	
Bagages . . . . . Kilog.	411	316	+	95	8,626	6,869	+	1,760	1,378 40 ( <sup>3</sup> )	1,100 60 ( <sup>3</sup> )	+ 277 60	
Chevaux . . . . . Têtes.	"	"	"	"	5	25	-	20	160 65	923 55	- 762 90	
Chiens . . . . .	"	"	"	"	93	155	-	62	432 45	720 75	- 288 30	
Voitures à deux roues . . . . . Nombre.	"	"	"	"	1	2	-	1	40 15	80 30	- 40 15	
— à quatre roues . . . . .	"	"	"	"	1	"	+	1	80 35	"	+ 80 35	
Finances . . . . .	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	"	"	"	2,030	2,495	-	465	1,045 "	1,214 "	- 169 "	
		de plus de 1,000 francs . . . . .	"	"	"	999	1,207	-	227	490 "	603 50	- 113 50
Journaux . . . . . Kilog.	"	"	"	"	99,520	93,615	+	995	5,895 06	5,860 40	+ 34 66	
Petits colis.	Tarif normal.	de 5 kilog. et moins . . . . .	198,053	206,698	-	8,645	594,159 ( <sup>4</sup> )	620,094 ( <sup>4</sup> )	25,935	56,224 60	57,798 70	- 1,574 10
		de plus de 5 à 13 kilog. . . . .	41,653	45,141	-	488	312,571	315,987 ( <sup>5</sup> )	3,416	27,918 "	28,205 60	- 287 60
		de plus de 13 kilog. . . . .	"	"	"	"	1,200,207	1,199,897 ( <sup>6</sup> )	+	310	69,466 98	69,252 49
	Tarif réduit.	Service anglo-belge-suisse . . . . .	"	"	"	43,780	59,700	-	15,920	1,313 40	1,791 23	- 477 83
	Transports de poisson . . . . .	"	"	"	179,556	205,915	-	26,359	8,970 30	10,295 75	- 1,316 45	
	Transports de levure . . . . .	"	"	"	291,940	256,825	+	35,115	5,838 80	5,136 50	+ 702 30	
Produits extraordinaires . . . . . fr.	"	"	"	"	"	"	"	"	546 75	435 25	+ 111 50	
Subside du Gouvernement anglais . . . . . fr.	"	"	"	"	"	"	"	"	113,537 32	113,211 89	+ 325 43 ( <sup>7</sup> )	
Totaux . . . . . fr.	551,553 96	609,807 62	-	58,253 66								

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — — — 7 — — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Cette augmentation résulte de la hausse de valeur de la livre sterling dans le cours de la Bourse.

**N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.**

Comparaison des années 1885 et 1884.

SERVICES.	1885.	1884.	Différences pour 1885.					
<b>RECETTES.</b>								
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	551,553 96	609,807 62	— 58,253 66					
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	48,098 40	36,730 16	+ 11,368 24					
Pilotage . . . . .	2,056,991 09	2,054,075 13	+ 2,915 96					
Phares et fanaux . . . . .	852,256 69	850,644 21	+ 1,612 48					
Remorque sur la côte de Flandre . . . . .	20,392 40	16,162 69	+ 4,229 71					
Police maritime . . . . .	109,020 92	108,544 41	+ 476 51					
Services spéciaux . . . . .	.	.	.					
Écoles de navigation . . . . .	.	.	.					
Pêche maritime . . . . .	.	.	.					
Sauvetage . . . . .	.	.	.					
Totaux fr.	3,638,313 40	3,675,964 22	— 37,650 76					
<b>DÉPENSES.</b>								
	<b>PERSONNEL.</b>	<b>MATÉRIEL.</b>	<b>TOTAL.</b>		<b>PERSONNEL.</b>	<b>MATÉRIEL.</b>	<b>TOTAL.</b>	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	351,343 40	785,562 86	1,136,906 26		373,418 26	779,080 »	1,152,498 26	— 15,592 »
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	36,717 34	40,036 20	76,753 54		34,256 98	57,103 05	91,370 03	— 14,616 49
Pilotage . . . . .	1,731,899 23	177,418 02	1,909,317 24		1,723,440 51	192,718 10	1,916,158 61	— 6,841 37
Phares { Éclairage de la côte . . . . .	22,152 41	17,350 67	39,503 08		21,777 23	16,970 44	38,747 67	+ 755 41
et fanaux. { — de l'Escaut . . . . .	111,010 22	33,541 67	144,551 89		87,161 21	25,001 62	112,162 83	+ 32,389 06
Remorque sur la côte de Flandre . . . . .	22,236 02	15,375 28	37,611 30		21,041 13	14,721 06	35,762 19	+ 1,849 11
Police maritime . . . . .	78,446 66	16,005 68	94,452 34		78,456 15	17,298 76	95,754 91	— 1,302 57
Services spéciaux . . . . .	24,382 74	83,156 19	107,538 93		25,379 57	22,739 09	48,118 66	+ 59,420 27
Écoles de navigation . . . . .	16,700 12	2,891 93	19,592 10		16,601 92	4,560 65	21,162 58	— 1,660 48
Pêche maritime . . . . .	53,831 79	12,220 92	66,052 71		52,972 07	12,904 52	65,876 59	+ 176 13
Sauvetage et stations de signaux . . . . .	21,392 15	4,275 93	25,668 07		21,376 77	3,462 17	24,778 94	+ 889 13
Totaux fr.	2,470,112 07	1,187,745 39	3,657,857 46		2,455,891 80	1,146,499 47	3,602,391 27	+ 55,466 19
Recettes totales . . . fr.	3,638,313 46				3,675,964 22			— 37,650 76
Dépenses — . . . . .	3,637,857 46				3,602,391 27			+ 55,466 19
Excédent { de dépenses . . . fr.	19,544 »				.			
{ de recettes . . . fr.	.				73,572 05			+ 93,116 05

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

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise. (En tonneaux de 23,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (13,14 ou 1,015 kilog.)				Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	BRESIL.	PLATA.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
<b>A l'exportation (d'Anvers).</b>									
1883	35	44,751	4,192	12,923	44,552	27,475	785	241	43
1884	24	29,424	4,243	4,794	46,726	24,521	896	404	46
1885	24	28,445	4,171	8,380	42,265	20,645	860	104	4
<b>A l'importation.</b>									
1883	31	43,434	4,401	4,492	42,757	44,230	4,427	55	1
1884	24	35,444	4,464	4,403	34,341	35,445	4,476	6	"
1885	24	36,479	4,549	4,755	41,436	42,891	4,787	20	"
<b>Exportation et importation réunies.</b>									
1883	56	85,485	4,290	44,415	57,310	71,725	4,088	296	4
1884	48	64,266	4,338	5,898	51,068	56,966	4,186	410	8
1885	48	64,594	4,345	10,135	53,402	63,537	4,323	124	2

TAUX MOYEN DU FRET.

Points de départ et de destination		1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.
<b>Exportation.</b>																		
L'Anvers à	Rio-de-Janeiro . . . . .	FR. C.																
	Buenos-Ayres . . . . .	83 54	82 10	83 99	78 63	66 76	52 50	50 00	43 60	35 11	38 35	31 19	38 20	43 75	47 50	52 42	51 23	41 53
									39 15	36 95	36 35	26 47	40 81	41 74	47 37	43 97	41 23	34 92
<b>Importation.</b>																		
De Rio-de-Janeiro . . . . .	à Anvers . . . . .	FR. C.																
De Buenos-Ayres . . . . .		98 07	46 83	52 90	56 70	55 33	59 85	50 00	68 95	81 35	67 60	51 35	51 84	61 10	66 61	56 97	53 18	64 13
									53 30	48 30	38 10	35 34	38 48	38 60	35 24	28 33	18 54	22 35

(<sup>1</sup>) L'insuffisance des renseignements n'a pas permis d'établir la moyenne du fret séparément pour le Brésil et pour la Plata.

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

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	NOMBRE DE TRAVERSÉS.	TAXES POSTALES LIQUIDÉES.	DROITS DE PORTAGE et de FANEAUX RENDOURSÉS.	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. (Dédaction faite des amendes.)	MOYENNE des AVANTAGES par TRAVERSÉE.	Observations.
1883	66	Fr. C. (1) 21,682 82	Fr. C. 86,168 80	Fr. C. 246,222 50	Fr. C. 50,641 67	Fr. C. P. 195,580 83	Fr. C. 303,432 45	Fr. C. 4,597 46	
1884	48	Fr. C. 4,059 24	Fr. C. 64,613 22	Fr. C. 205,094 16	Fr. C. 13,983 33	Fr. C. P. 191,110 83	Fr. C. 259,783 90	Fr. C. 5,412 15	
1885	48	Fr. C. 6,231 41	Fr. C. 67,502 15	Fr. C. 224,087 50	Fr. C. 31,466 67	Fr. C. P. 189,620 83	Fr. C. 263,354 09	Fr. C. 5,486 54	(1) Ce chiffre comprend des arriérés dus pour plusieurs exercices antérieurs mais liquidés en 1883.

## N° V. — 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.	Moins par traversée.			TOTALES.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.		
<b>I. — Ligne sur</b>															
1884	52	171,506	3,298	128,808	2,477	24,790	476	1884	52	170,519	3,275	147,646	2,859		
1885	52	173,408	3,375	122,852	2,336	25,502	451	1885	52	176,033	3,402	141,471	2,720		
<b>II. — Ligne sur</b>															
1884	12	26,916	2,243	11,480	986	1,671	159	1884	12	26,916	2,243	22,565	1,865		
1885	12	25,896	2,188	15,968	1,550	1,314	126	1885	12	25,896	2,188	24,179	2,014		
<b>III. — Résultat général</b>															
1884	64	198,422	5,100	140,288	2,192	26,461	415	1884	64	197,255	5,081	170,009	2,686		
1885	64	201,504	5,145	158,520	2,164	25,016	590	1885	64	202,829	5,169	165,650	2,588		

## TAUX MOYEN

POUR L'EXPORTATION.												
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885
Lignesur New-York. . . .	Fr. c. 24 55	Fr. c. 25 60	Fr. c. 22 48	Fr. c. 21 56	Fr. c. 20 86	Fr. c. 17 16	Fr. c. 21 79	Fr. c. 16 28	Fr. c. 19 85	Fr. c. 21 51	Fr. c. 19 58	Fr. c. 18 11
Ligne sur Philadelphia. . .	21 51	17 80	22 11	12 03	12 18	16 06	26 89	19 55	24 52	22 35	20 57	18 67

sur New-York et sur Philadelphie.

moyen du fret.

**MIENT.**

<b>TOTAL.</b>											<i>Observations.</i>
<b>PASSAGERS.</b>		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 23.83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13.14 ou 1.015 kil.)		<b>PASSAGERS.</b>			
Nombre total.	Moyen par traversée.			TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Moyen par traversée.		
<b>New-York.</b>											
9,530	179	1884	104	341,823	3,286	276,434	2,638	54,120	328		
11,316	221	1888	104	332,341	3,587	264,023	2,538	55,018	356		
<b>Philadelphie.</b>											
208	17	1884	24	55,852	2,245	53,845	1,410	1,879	78		
.	»	1888	24	51,792	2,158	40,117	1,672	1,514	65		
<b>pour les deux lignes.</b>											
9,538	149	1884	128	398,687	3,091	510,297	2,424	55,999	281		
11,316	179	1888	128	404,133	3,157	504,170	2,376	56,532	285		

**DU FRET.**

<b>POUR L'IMPORTATION.</b>												
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.
Ligne de New-York. . . .	Fr. c. 31 47	Fr. c. 56 54	Fr. c. 46 09	Fr. c. 41 76	Fr. c. 45 60	Fr. c. 59 02	Fr. c. 56 43	Fr. c. 27 15	Fr. c. 25 71	Fr. c. 23 16	Fr. c. 21 75	Fr. c. 21 22
Ligne de Philadelphie. . .	40 78	58 01	50 59	57 85	45 56	38 14	34 66	28 46	27 89	24 70	22 57	18 91

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

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées.	PRODUIT des taxes postales.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	DROITS de pilotage et de fanaux remboursés.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.		MOYENNE des avantages par traversée.
						Fr. c.	Fr. c.	
1884	428	Fr. c. 4,519 51	Fr. c. 495,802 04	Fr. c. 454,149 26	Fr. c. 5,473 »	Fr. c. 645,993 81	Fr. c. 5,046 84	
1885	428	4,619 86	495,744 09	452,266 68	25 »	652,575 63	5,098 24	



